




ELŐTERJESZTÉS

a Képviselő-testület *
2022. év március hónap 3. 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. Kóródi-Juhász Zsolt	főosztályvezető (JTP)	

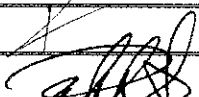

Pénzügyi, gazdasági szempontból ellenőrizte:

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: PVÖ

Javasolt meghívott: BFK képviselői és a tervezők

A határozati javaslat elfogadásához minősített többség szükséges/ nem szükséges.*

Az előterjesztés zárt kezelését kérjük/ nem kérjük.*

nyilvános ülés / zárt ülés*		
Mötv.46. § (2) bekezdés a)	46. § (2) bekezdés b)	46. § (2) bekezdés c)
egyszerű többség / minősített többség*		
Kt. SZMSZ 49. § (1-16.)	egyéb jogszabály:.....	
hatáskör jogalapja		
Kt. SZMSZ § (....) bekezdés	egyéb jogszabály: Alaptörvény 33. cikk (1) bekezdése	
* megfelelő rész aláhúzandó		

Tisztelt Képviselő-testület!

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 megállók, 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, melyeket a műszaki megvalósíthatóság és a költséghatékonyság szem előtt tartásával dolgoztak ki.

A Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság (TFFB) 2022. február 9. napján tartott rendkívüli ülésén a DMT dokumentáció, és az abban megfogalmazott releváns kérdések és javaslatok bemutatásra kerültek, melyek alapján a TFFB megfogalmazta határozatait az egyes kérdésekben. Az Önkormányzat hivatalos álláspontjának kialakításához, továbbá a még eldöntendő kérdések ügyében a továbbtervezéshez szükséges döntések meghozatalához a képviselő-testület döntéseire van szükség.

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. Elfogadható és támogatható megoldás a DMT-ben bemutatott a Kispesti térségben a vasút hídszerkezeten történő vezetése, alatta a közút terepszinten történő átvezetésével. A továbbtervezés során minden esetben figyelemmel kell lenni a hídszerkezetek alatti terület fenntarthatóságára, a hídszerkezetek városképbe illeszkedő, esztétikus kialakítására. A töltésen haladó vasút csak fokozná a vasút településrészeket elválasztó hatását, ezért ilyen megoldás támogatását nem javasoljuk.

"Pestszentimre térség"

A „Pestszentimrei térség” a vasút Méta utcai kereszteződésétől Budapest városhatáráig tartó szakasz, melynek tekintetében legfőképpen a megálló elhelyezkedése, illetve a közúti keresztezések műszaki kialakítása tekintetében szükséges döntéseket hozni a továbbtervezés folytatása érdekében.

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

Pestszentimre Városközpont

Az érintett terület közepén helyezkedik el Pestszentimre Városközpont (Nemes utcai keresztezés). Ezen a helyszínen a szintben haladó vasútvonal közúti keresztezésére a tervezők két féle megoldást javasoltak a közút terepszint alatti átvezetésével, ezek a javaslatok azonban a TFFB ülésén elhangzottak szerint nem kínáltak optimális megoldást.

A magasvasúti kialakítás viszont városképi szempontból ebben a térségben ugyancsak nem támogatott opció. Ebből adódóan Pestszentimre Városközpontban a vasutat legoptimálisabban terepszint alatt fedetten, kéregvasútként vezetve lehetne támogatni, azonban ennek költségigénye vélhetően a projekt megvalósíthatóságát veszélyeztetné, továbbá a tervezők szakmai javaslata sem támogatja azt.

Szálfa utca, illetve Külső Kerületi Körút környezete

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. 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 megoldandó a Szálfa

utca - Vasút utca keresztezéséből is a közúti aluljáró elérésére legalább személygépkocsik számára.

Paula utcai megálló

A DMT-ben javasolt, terepszinten vezetett vasúti pályán a Paula utca térségében a meglévő közúti átjárót megtartását támogathatónak tartjuk azzal, hogy a biztonságos átkelés érdekében a jelzőlámpás forgalomirányítást kiépítése szükséges, az akadálymentes gyalogos és kerékpáros átközlekedés feltételeinek biztosításával.

További javasolt szempontok a továbbtervezés során:

1. A vasút mélyvezetése esetén elsődlegesen a fedett, tehát kéregvasút-jellegű kialakítást tartjuk elfogadhatónak a vasút településrészeket elvágó hatásának csökkentése érdekében.
2. Zajvédelem és műtárgyak
 - Lakott területek között felszínen vezetett vasúti pályatest esetén a zajvédelem településképebe illeszkedő, esztétikus megoldását tartjuk szükségesnek, melynek műszaki kialakítása a továbbtervezés során egyeztetést igényel.
 - Lakott területek közötti magasvasúti vezetés esetén csak a lábakra állított, felüljárószerű kialakítást támogatjuk, ahol a kerékszaj elleni zajvédelmet szükséges elhelyezni a városképi szempontok és a fenntarthatóság szem előtt tartásával.
 - Lakott területek között mélyvezetésben vezetett vasút esetén a teherbíró födémmel fedett szakaszokon (kéregvasút) kívüli részekben a pályatest feletti zaj- és balesetvédelmi tető elhelyezését tartjuk fontosnak.
3. 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 Képviselő-testületet az előterjesztés megtárgyalására és az alábbi határozati javaslatok elfogadására.

Határozati javaslatok:

- 1) Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testülete 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 kerékcsovjak 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 Képviselő-testület külön határozatban dönt.*

Határidő: 2022. március 3.

Felelős: polgármester

2) Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a MÁV 142-es vasútvonal „Kispesti térség” megnevezésű helyszínének korszerűsítése kapcsán a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervezésében készült Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány 3/2. változata szerint, a magasvezetésű vasúti pálya kialakítását támogatja.

Határidő: 2022. március 3.

Felelős: polgármester

3) Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a MÁV 142-es vasútvonal fejlesztése során támogatja és szükségesnek tartja a Méta utcai új megálló megépítését.

Határidő: 2022. március 3.

Felelős: polgármester

4) Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata (a továbbiakban: Önkormányzat) Képviselő-testülete a MÁV 142-es vasútvonal „Pestszentimrei térség” megnevezésű helyszínének továbbtervezése tekintetében úgy dönt, hogy:

- Pestszentimre városközpontban (Nemes utca) a külön szintű forgalmi csomópont kialakítását a Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági Tanulmány (a továbbiakban: DMT) 3. változata szerint, a vasúti pályatest terepszint alatt történő átvezetésével támogatja. Tekintettel arra, hogy a DMT ezt a változatot gyakorlatilag csak a lejtviszonyok tekintetében vizsgálta, azonban a javasolt kialakításra a 2. változathoz hasonló részletezettségű javaslatot sem helyszínrajzi, sem metszeti értelemben nem mutatott meg, szükséges az e változathoz tartozó megoldási javaslat részletes kidolgozása és Önkormányzattal történő további egyeztetése.
- Tekintettel az előző pontban rögzítettekre, valamint arra, hogy a projekt célrendszerében kiemelt helyen szerepel a vasút települést elvágó hatásának csökkentése, és az építészeti arculatra, azaz a városképre gyakorolt kedvező hatás elérése, az Önkormányzat javasolja olyan műszaki megoldás érdemi vizsgálatát, amely a DMT-ben „Pestszentimrei térség” nevet viselő terület egészén térszín alatt vezeti a korszerűsített vasútvonalat.
- 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 tekintettel arra is, hogy a Nagy-Burma vágány felszámolható. Az elkerülő út lakóterületek felőli oldalán zajvédő fal elhelyezésnek szükségességét vizsgálni kell a továbbtervezés során.

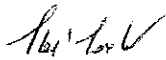
- támogatja az ún. „Kisállomás” déli irányba történő javasolt elmozdítását.
- az Eke utcai szintbeni közúti keresztezés megtartását csak akkor támogatja, ha a jelzőlámpás forgalomirányítás kiépítésre kerül. Amennyiben erre nincs lehetőség, akkor abban az esetben támogatja az Eke utcai közúti átvezetés 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 továbbá 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 ütközőkban végződő leágazás megtartását.
- a pestszentimrei szakaszon javasolt *a zajvédelem biztosítása a lakóterületek védelme érdekében, melynek műszaki megoldása további egyeztetést igényel.*

Határidő: 2022. március 3.

Felelős: polgármester

Budapest,

2022 FEB 25


Szaniszló Sándor
 polgármester



Melléklet:

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



KŐBÁNYA-KISPEST(BEZ.) – LAJOSMIZSE – KECSKEMÉT (KIZ.) VASÚTVONAL ELŐVÁROSI CÉLÚ
FEJLESZTÉSÉNEK ÉS VILLAMOSÍTÁSÁNAK ELŐKÉSZÍTÉSE

DÖNTÉSELŐKÉSZÍTŐ ÉS MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY – KIVONAT

Budapest, XVIII. kerület



Megrendelő:
Budapest Fejlesztési Központ



Tervező: RING
Mérnöki Iroda Kft.

SPECIÁLTERV

Tervező: Speciálterv
Építőmérnöki Kft.

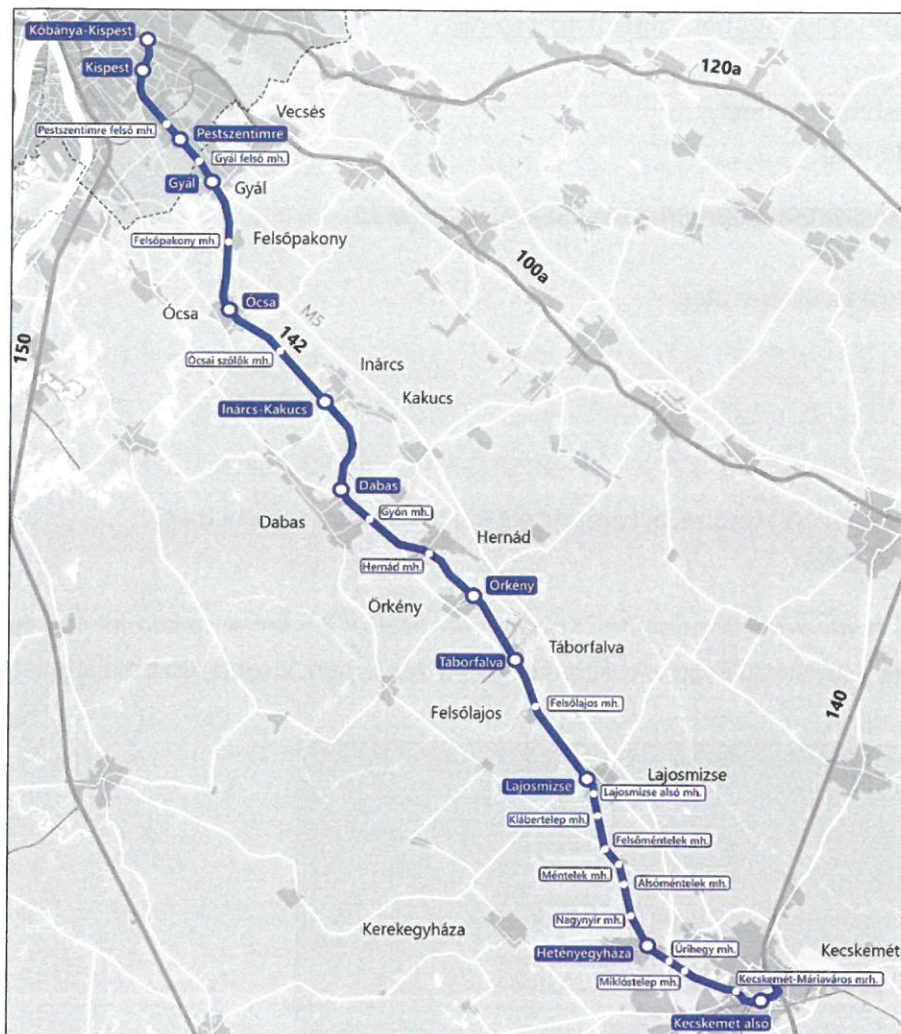
**ELŐZMÉNYEK:**

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 módosításáról szóló 1523/2020. (VIII. 14.) Korm. határozat és a 1376/2021 (VI.11) kormányhatározat a Kőbánya-Kispest - Lajosmizse vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének és villamosításának előkészítése” illetve a Lajosmizse – Kecskemét közötti vasútvonal fejlesztésének előkészítése című kiemelt projektek támogatásának igénylőjeként BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (konzorciumvezető) és NIF Zrt. konzorciumát jelölte ki.

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

HELYZETKÉP**VASÚTVONAL**

A 142-es számú vasútvonal Budapest és a Budapestet délkelet felől övező elővárosi térség egyik (potenciálisan) fontos közlekedési tengelye. Kőbánya-Kispest vasútállomásról indul és délkelet felé mintegy 86 km-t haladva Pest, majd Bács-Kiskun megyén keresztül Kecskemét város vasútállomásán végződik. A vasútvonal útja során áthalad Budapest XIX., XXIII. és XVIII. kerületén, majd érinti többek között Gyál, Ócsa, Dabas, Lajosmizse városok közigazgatási területeit is.



A 142-es számú, Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonal elhelyezkedése

A vasútvonal az egyetlen a főváros térségében, ahol az elmúlt évtizedekben semmilyen jelentős korszerűsítés nem történt, állapota így sajnos ennek megfelelő:

- Alacsony pályasebesség, ebből következő versenyképtelen utazási idő (Kőbánya-Kispest és Pestszentimre között 17 perc);
- Ritka közlekedés, a mai kor szerinti 15-30 perc helyett 60 perces követési idő;
- A villamosítatlanság következtében korszerűtlen, zajos és környezetszennyező vasúti járműpark;
- Az állomások kényelmetlen és korszerűtlen kialakítása, elhanyagolt állapota;

A vasút a XVIII. kerületet két szakaszon érinti:

- A vonal kezdőpontjához, Kőbánya-Kispesthez közel a Móricz Zsigmond utcától Kispest állomással együtt a Puskás Ferenc utcáig;
- A Méta utcától a Nagykőrösi út mentén a budapesti városhatárig;

A XVIII. kerület a vasúthoz három helyszínen kapcsolódik:

- Kispest vasútállomás;
- Pestszentimre felső megállóhely;
- Pestszentimre állomás;

A vasutat a kerületben számos szintbeni közúti átjáró keresztezi:

- Üllői út;
- Ady Endre út – Puskás Ferenc utca;
- Szálfa utca;
- Eke utca;
- Nemes utca;
- Paula utca;

A kerület határában található Méta utcai keresztezés külön szintben valósul meg.

KISPEST VASÚTÁLLOMÁS

Kispest vasútállomás a vonal kezdőpontjától, Kőbánya-Kispesttől 2,5 km-re, a kerület délkeleti szélén, a XVIII. kerület határán található. Az állomást jellemzően ipari, kisebb részt családi házas övezetek határolják.



Kispest vasútállomás elhelyezkedése

A vasútállomás minden szempontból elavult, rossz műszaki és esztétikai állapotú (pl. alacsony és keskeny peronok, rossz állapotú, túlméretezett felvételi épület), a mai kor igényeit messze nem elégíti ki. Mindezek mellett elhelyezkedése is kedvezőtlen, ráhordási létesítményei (P+R parkolók, kerékpártárolók) nincsenek, környezet elhanyagolt.



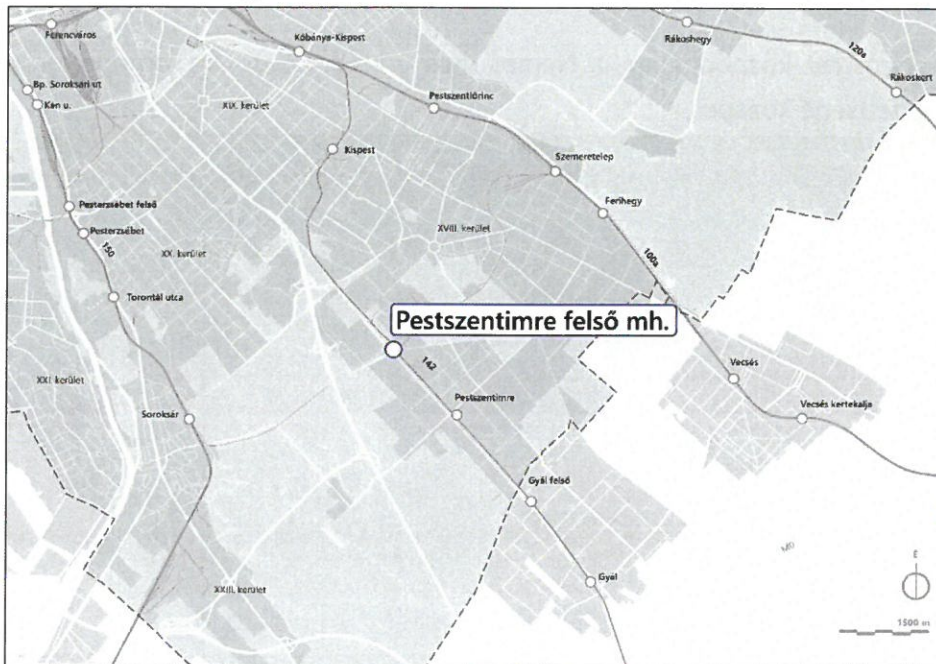
Kispest állomás felvételi épülete



Kispest állomás vágányhálózata Budapest felé nézve

PESTSZENTIMRE FELSŐ MEGÁLLÓHELY

A megállóhely a vonal kezdőpontjától mintegy 7 km-re található az azonos nevű városrész északi szélén, a Nagykőrösi út és a Szálfa utca keresztezésénél.



Pestszentimre felső vasúti megállóhely elhelyezkedése

A megállóhely elhelyezkedése periférikus, utasforgalmi infrastruktúrája és szolgáltatása elavult, a mai igényeket messze nem elégíti ki.



Pestszentimre felső mh. a végpont felé nézve



Pestszentimre felső mh. felvételi épülete

A ráhordási létesítmények (P+R parkoló, kerékpártároló) hiányoznak, egyedül autóbusszmegálló található a közelben a Nagykőrösi úton.

PESTSZENTIMRE ÁLLOMÁS

A vasútállomás a városrész központjában, a Nemes utca – Nagykőrösi út csomópontjában helyezkedik el, kiépítettsége közepes.

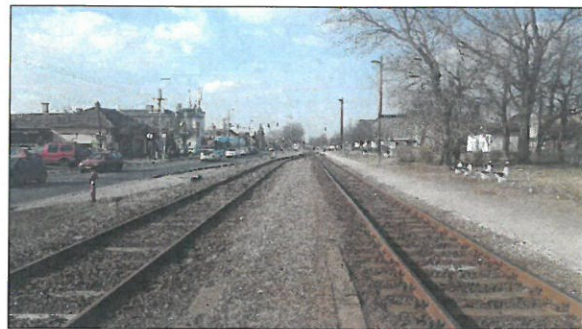


Pestszentimre vasútállomás elhelyezkedése

Az alacsony utasperon a gyalogos közlekedési tengelytől mintegy 150 m-re délre található, mely nem elégíti ki az alapvető utasforgalmi igényeket sem.



Pestszentimre állomás felvételi épülete



Pestszentimre állomás a kezdőpont felé nézve

Az állomás előterében a közelmúltban P+R parkoló létesült. A kerékpártárolás azonban továbbra sem megoldott.

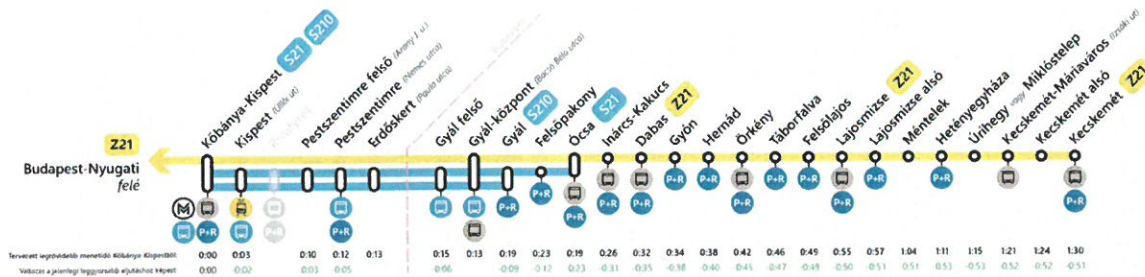
JÖVŐKÉP

VASÚTVONAL

A vasútvonal a jelenlegi előkészítési munka keretében teljeskörű korszerűsítésen esik át. Megújulnak így többek között a vasúti pályán és az egyéb vasútüzemi létesítményeken túl a vasútállomások, valamint azok környezete is. A fejlesztés során a vonal villamosítására is sor kerül, így a főváros környékén az utolsó dízelüzem is megszűnik. A járatok sűrítése érdekében Budapest és Ócsa között megépül a második vágány és további kapacitásbővítés érdekében szakaszosan új vágány létesül Inárcs-Kakucs és Örkény térségében.

A korszerűsítés hatására a vonatok sebessége Gyál és Lajosmizse között 120 km/h-ra nő, így az utazási idő a jelenlegihez képest jelentősen csökkenthető. A Kispesttel határos szakaszon azonban a sűrű beépítés jelentette korlátok miatt a vasúti pályasebesség a jelenlegi 40 km/h-ról csak 60-80 km/h-ra növelhető. Kispestet követően a sebesség 80-100 km/h lehet. Ennek hatására a menetidő Kóbánya-Kispest és Pestszentimre között mintegy 5 perccel **12 percre** csökkenthető.

A vágányok számának bővítésével lehetőség lesz Budapest – Kecskemét között a zónázó közlekedési rendszer bevezetésére és a járatok sűrítésére. A jelenlegi órás követés helyett **félóránként** Budapest és Lajosmizse (Kecskemét) között közlekedő zónázó vonatok első elővárosi megállója Ócsa lesz, onnan Lajosmizséig/Kecskemétig minden állomáson és megállóhelyen megállnak. Ezenfelül Gyálig és Ócsáig további, 30-30 perces követési idejű vonatok közlekedésével Budapest és Gyál között a kínálat a mai óránkénti és irányonkénti egy vonatról **6 vonatra** növekszik, ahogy az alábbi ábrán is látható.



NYOMVONAL KŐBÁNYA-KISPEST ÉS KISPEST KÖZÖTT

A vasúti pálya a kerületet érintő szakaszon bővítésre kerül, hiszen a vonatforgalom növelése érdekében **mindenképp** szükség van a **második vágány megépítésére** Kőbánya-Kispest és Ócsa között. A versenyképes vasúti szolgáltatás érdekében bemutatott vasúti járatbővítések (óránként és irányonként 6 vonat) igényelte vasúti pályakapacitás még szakaszosan sem teszi lehetővé a pálya jelenlegi, egyvágányú kiépítését.

A második vágány megépítéséhez sajnos jelentős nem vasúti (magán, illetve önkormányzati) terület igénybevételére lesz szükség főként Kőbánya-Kispest és Kispest között. Az igénybe veendő területek nagysága függ a műszaki változattól is, az előzetes számítások szerint a 3. változat esetén van a legkisebb területigényre szükség.

A fejlesztés során a jelenleg nem vasúti közlekedési területek közlekedési területekbe történő bevonása miatt mindenképp szükség lesz a hatályos szabályozási tervek módosítására, melyekre pontos nyomvonalat, módosítási igényt a következő tervfázisban lehet meghatározni. Ezekkel kapcsolatban a pontos igények ismeretekor külön fogunk az önkormányzathoz fordulni.

A nyomvonalvezetését vizsgálva a kérdéses szakaszon több alternatíva is adódik, tekintettel a szakaszon található három szintbeni átjáró külön szintű kiváltásának szükségességére.

A tervezés ezen szakaszán minden lehetséges opciót megvizsgáltuk, így többek között elemeztük a vasút:

- **1. változat:** Tér szinten történő vonalvezetését és az útátjárók aluljárókkal történő kiváltását
- **2. változat:** a vasútvonal tér szint alatti kialakítását (különböző hosszúságú szakaszon)
- **3. változat:** a vasút magasvezetését.

A vizsgált változatokat a következőkben foglaljuk össze. Külön megjegyezzük, hogy a becsült kivitelezési költségek tekintetében a minden változatnál azonos költségelemeket (pl vasúti pályaépítés) jelen szakmai anyagban nem szerepeltetjük, kizárólag az egyes változatok közötti különbségeket mutatjuk be.

1. VÁLTOZAT



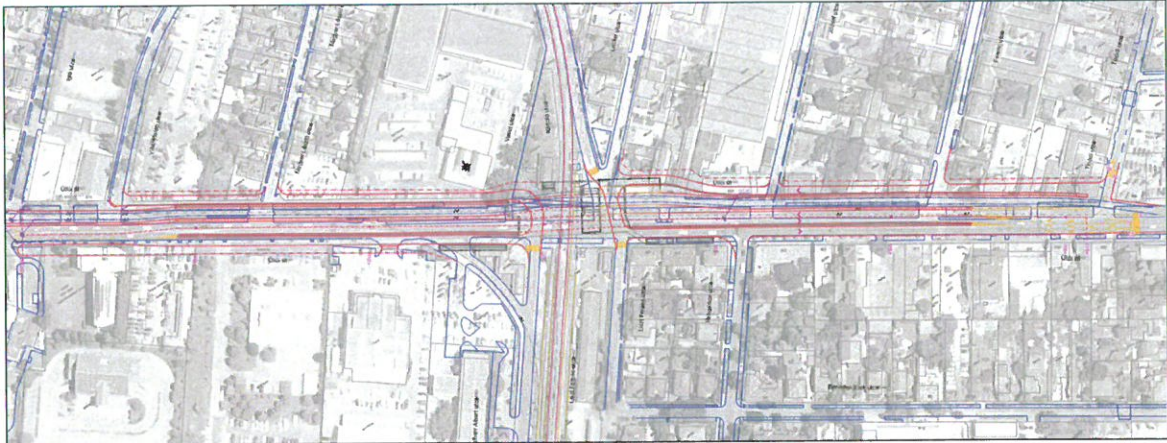
A Kőbánya-Kispest – Kispest szakasz kialakításának vázlata 1. változat



A Kőbánya-Kispest – Kispest szakasz helyszínrajza, 1. változat

A változat során a vasút a térszínten marad, az Üllői és az Ady Endre úti szintbeni átjárók helyett közötti és villamos aluljárók létesülnek. Lehetőség van továbbá a Derkovits Gyula utcai átjáró kiváltására közötti aluljáró létesítésére a Vak Bottyán utcánál.

Az Üllői úti tervezett aluljárót a következő rajzokon mutatjuk be.

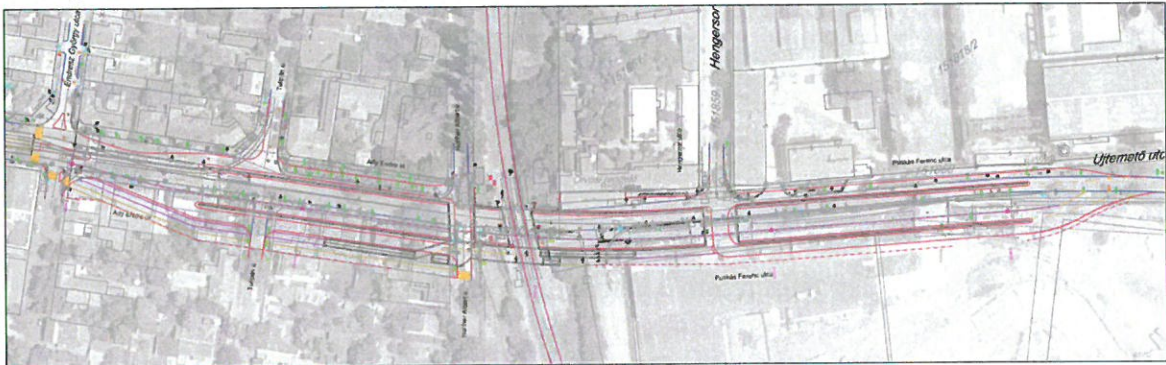


Az Üllői úti közúti és villamos aluljáró helyszínrajza

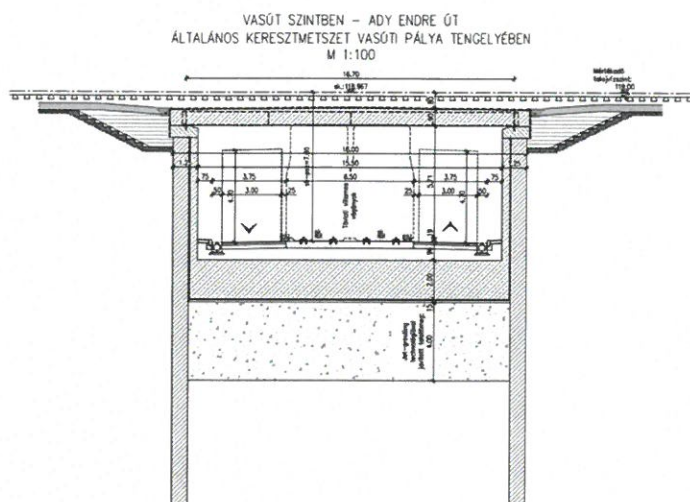
Az Üllői út átvezetése részére 2x1 forgalmi sávós és irányhelyes kerékpársávós közúti aluljáró létesül, tőle keletre lesz elhelyezve a villamospálya átvezetését szolgáló aluljáró. Az aluljáró mellett fekvő területek megközelítésére részben az Üllői út jelenlegi útpályájának felhasználásával szervizutak létesülnek.

Az aluljáró és a szervizutak keresztirányú helyigénye miatt a közeli területekből **jelentős kisajátításra** van szükség, mely a tervezés jelenlegi állása szerint mintegy 22 ingatlant (önkormányzati és magán együttesen) és mintegy 10 épületet érint.

Az Ady Endre úti közúti és villamos aluljárót a következő rajzok mutatják be.



Az Ady Endre úti közúti és villamos aluljáró helyszínrajza



Az Ady Endre úti közúti és villamos aluljáró keresztmetszeti kialakítása

Az Ady Endre úti új külön szintű keresztezés közúti és távlati villamosaluljáróval lesz külön szintben megoldva. Az aluljáró egy szerkezeten belül oldja meg a 2x1 sávós közúti és a két útpálya közepén a kétvágányú villamosvonal átvezetését. Az aluljárótól délre kerül az önálló gyalogos és kerékpáros átvezetését biztosító aluljáró. Az aluljáró mellett található ingatlanok megközelítésére ez esetben is szervizutakat kell építeni.

Az aluljáró és a szervizutak elhelyezése összesen 8 ingatlan és 10 épület kisajátítását igényli.

A Derkovits Gyula út külön szintű kiváltására az út jelenlegi tengelye helyett a Vak Bottyán utca térségében kerül sor a következő helyszínrajzon bemutatott műszaki kialakítással.



A Vak Bottyán utcai új közúti aluljáró

A Vak Bottyán utca kelet felé lesz meghosszabbítva és a vasút 2x1 sávós közúti aluljáróban történő keresztezésével köt be egyrészt az Alsó erdősor utcába, másrészt pedig dél felé a

Szövetség utcába, melyen keresztül a Derkovits Gyula utcai kapcsolatot lehet biztosítani. A Derkovits Gyula utca és a vasút jelenlegi keresztezése megszűnik.

Az aluljáró megépítése összesen 24 ingatlant érint, 5 közülük épületet is tartalmaz.

Hangsúlyozzuk ugyanakkor, hogy a forgalmi áramlatok és az út hálózati szerepének vizsgálata alapján a Derkovits Gyula úti átjáró külön szintű kiváltására önmagában a közúti forgalom nagysága nem indokolja, azt kizárólag az útszakaszon közlekedő buszviszonylatok tekintetében szükséges vizsgálni.

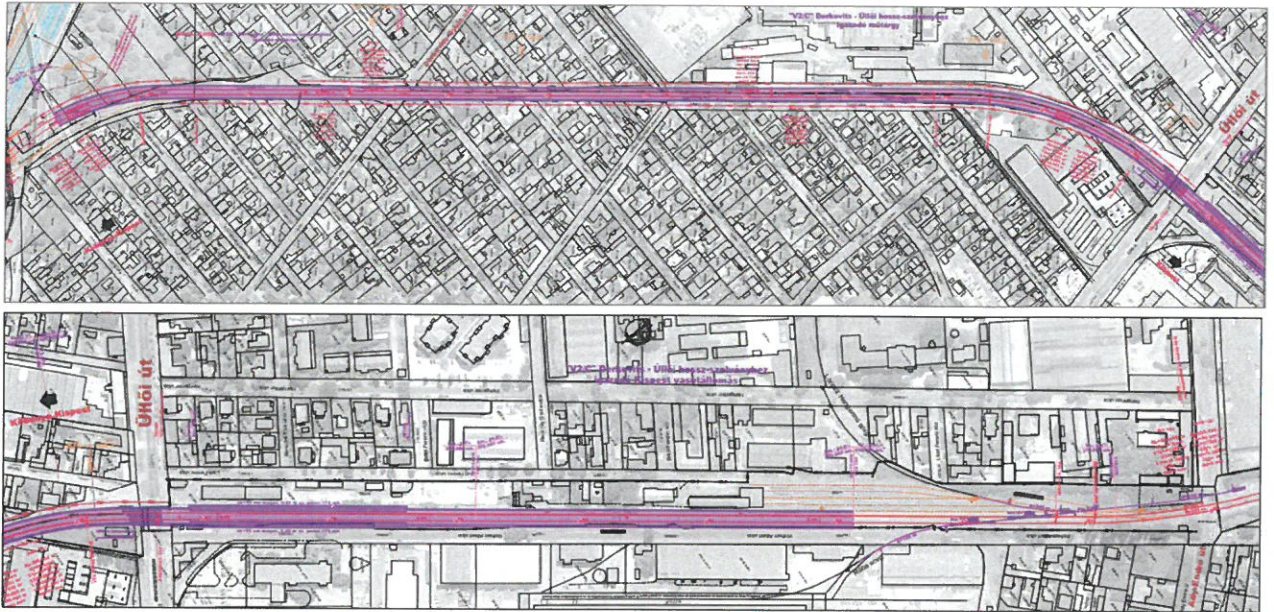
A változat beruházási költsége mintegy **35 milliárd Ft**, mely csak az aluljárók (Vak Bottyán utcai nélkül), a szükséges út- és villamospályaépítés, a szükséges közműkiváltás és területszerzés költségeit tartalmazza, de nem foglalja magában a vasúti infrastruktúra kiépítési költségét.

2. VÁLTOZAT

A második változat során a külön szintű keresztezéseket a vasút süllyesztésével oldottuk meg. Több lehetséges hosszon, különböző műszaki kialakításokkal vizsgáltuk az átjárók kiváltását, melyek közül a következőkben bemutatott elrendezés kapta a legjobb értékelést.



A Kőbánya-Kispest – Kispeszt szakasz kialakításának vázlata, 2. változat

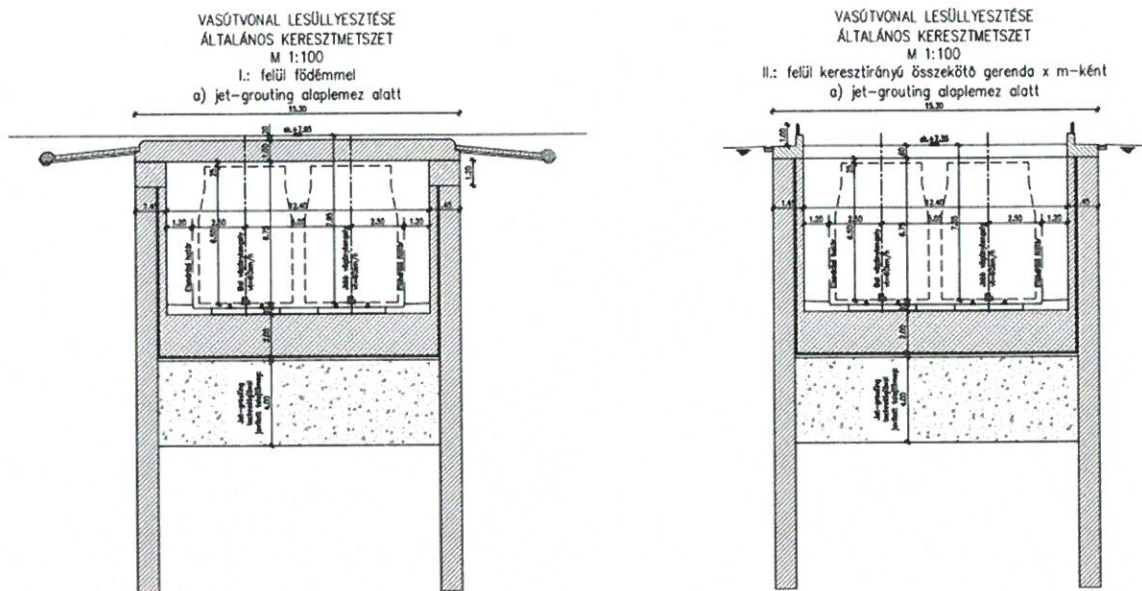


A vasúti nyomvonal kialakításának helyszínrajza Kőbánya-Kispest - Kispest között, 2. változat

A változat során a vasút Kőbánya-Kispest állomást követően közvetlenül lesz süllyesztve annak érdekében, hogy a Derkovits Gyula utat már a térszint alatt tudja keresztezni. Az Úllői utat szintén térszint alatt keresztezve indul el a felszínre vezető rámpa annak a meglévő és megszüntető hozzájárulások rendelkezésre állásáig megtartandó iparvágányokhoz történő csatlakozás érdekében¹.

A következő keresztmetszeti rajzokkal bemutatott vasúti műtárgy bélésfalakkal határolt, részfalas, felülről nyitott „U” keret. Az „U” keretet felül 20 m-ként elhelyezett monolit vasbeton gerenda támasztja össze. A mértékadó talajvíz közel terepszinten halad, a talaj jellemzően szemcsés anyagú homoktalaj, így az építés közben a munkagödör alját vízzáróan le kell zárni, pld „ún”. jet-grouting eljárással történő talajszilárdítással, ami a többi változathoz képest jelentősen megemeli a kivitelezési költségeket.

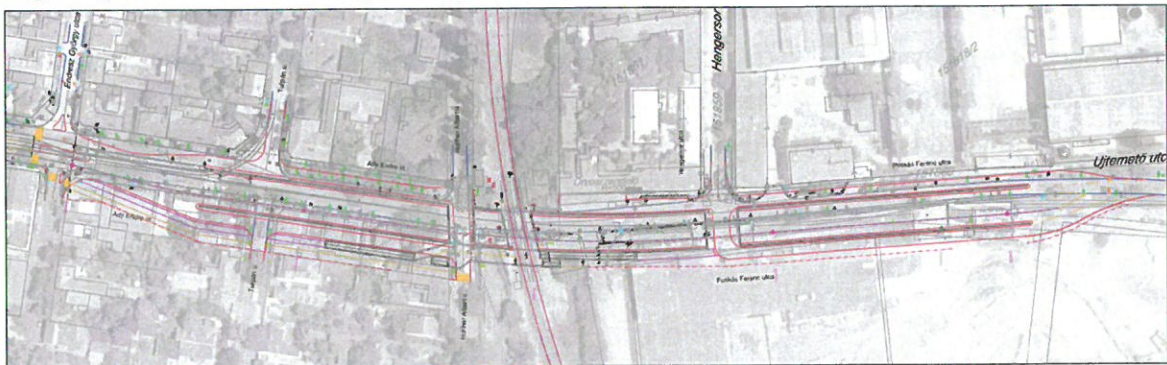
¹ A kispesti iparvágányokon évek óta nem volt forgalom, azok műszaki állapota mára már helyenként a vágányok használhatóságát teszik lehetetlenné. A használaton kívüli iparvágányok elbontása a projekt szempontjából célszerű lenne, mellyel beruházási és üzemeltetési költséget lehet megtakarítani. Az iparvágányok ugyanakkor jogilag léteznek, megszüntetésük, elbontásuk nehézségekbe ütközik. A megszüntetésükhöz ugyanis a hatályos jogszabályok értelmében szükséges beszerezni az összes tulajdonos írásbeli hozzájárulását, melynek kiadásában a felek jellemzően közömbösek, vagy ellenérdekeltek.



A vasúti „U” keret kialakítása a vasúti térszint alatti vezetése esetén

A keresztező Üllői út a résfalas „U” keretre felfekvő hídstruktúrákon keresztül kerül átvezetésre merevbetétes, előregyártott hídgerendás vagy monolit vasbeton lemezhidon.

Az Ady Endre úti keresztezés az 1. változattal megegyezően közúti és távlati villamosaluljáróval lesz különbszintben megoldva. Az aluljáró műszaki kialakítása megegyezik a korábban készített engedélyezési terveken szereplő megoldással.



Az Ady Endre úti közúti és villamos aluljáró

A változat beruházási költsége mintegy **63 milliárd Ft**, mely látható, hogy az előző, térszíni nyomvonalvezetés közel **duplája**, aminek oka elsősorban a vasúti műtárgy kiemelkedően magas beruházási költsége (a műtárgy megépítése önmagában mintegy **49 milliárd Ft**), melynek fő műszaki oka a magas talajvízszint, illetve a kedvezőtlen talajszerkezet miatti jelentős műtárgy keresztmetszeti igény. Az előző változathoz hasonlóan az ár ez esetben is csak a vasúti és közúti műtárgyak, az útépités, a szükséges közműkiváltás és területszerzés költségeit

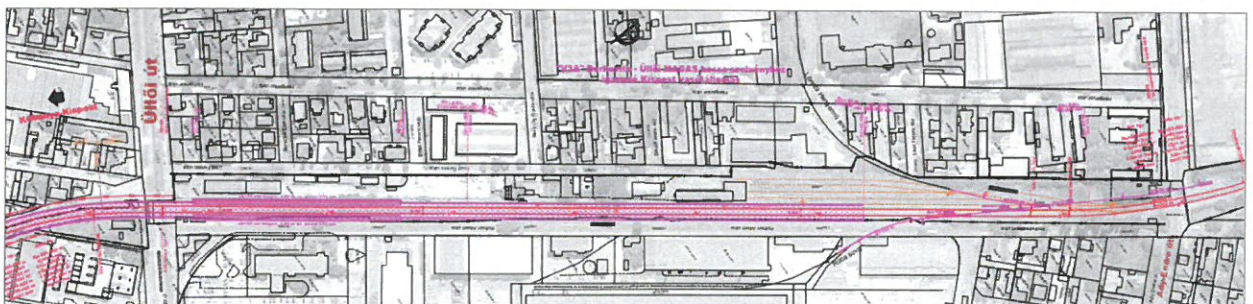
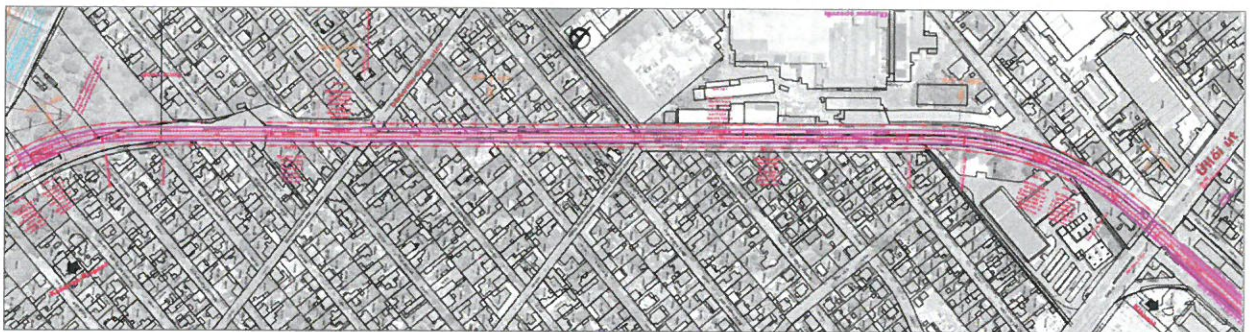
tartalmazza.

3. VÁLTOZAT

A harmadik változatban vizsgáltuk a vasút magasvezetéssel történő kialakítását. A külön szinten vezetett vasúti vágányszakasz hossza megegyezik a 2. változatban bemutatottakkal (értelemszerűen ez esetben a vasút nem a térszint alatt, hanem a térszint felett vezet).



A Kőbánya-Kispest – Kispeszt szakasz kialakításának vázlata, 3. változat



A vasúti nyomvonal kialakításának helyszínrajza Kőbánya-Kispest - Kispeszt között, 3. változat

A műtárgyszerkezet pillérekon nyugvó, áttört szerkezet az utak átvezetésénél hídfókkal kialakítva.



Az iparvágányokhoz szükséges kapcsolat biztosítása miatt a vasúti pályának ez esetben is térszintre kell kerülnie az Ady Endre úti átjáró előtt, ezért az Ady Endre út ez esetben is a már bemutatott aluljáróval keresztezi a vasutat.

További jelentős előnye még a beruházásnak, hogy lehetőség van a vasút által elvágott utcák ismételt összekötésére is.

A változat beruházási költsége mintegy **44 milliárd Ft**, mely az előző változatokhoz hasonlóan csak a vasúti és közúti műtárgyak, az útépítés, a szükséges közműkiváltás és területszerzés költségeit tartalmazza.

A fenti műszaki megoldások közül minden létesítési körülményt elemezve a **3. változat megvalósítását javasoljuk**.

A zajvédelem érdekében várhatóan szükség lesz jelentős hosszon zajvédelmi intézkedésekre, melyek pontos helyének és műszaki kialakításának megállapítására a további tervfázisokban kerül sor.

Jelezzük, hogy a kiválasztott változatra részletes környezetvédelmi hatástanulmány kerül elkészítésre.

KISPEST VASÚTÁLLOMÁS FEJLESZTÉSE

A fejlesztés során alapvetően megváltozik Kispest vasútállomás helyzete, szerepe és műszaki kialakítása is. A jelenleg rossz helyen, elsősorban a korábbi ipari igényeket kiszolgáló, mára már elavult vasútállomás megszűnik, helyette a projekt megteremti a magas színvonalú utazási komforthoz szükséges infrastruktúrális és egyéb elemeket.

A fenti cél érdekében magas szinten kiszolgáló, korszerű, kényelmes és akadálymentes, a közlekedő járművek padlószintével egyező magasságú utasperonok az Üllői úthoz lesznek áthelyezve, mely által közvetlen kapcsolatot lehet biztosítani a keresztező közösségi közlekedési eszközökhöz.

Az új helyszínén kialakuló közlekedési csomópontban a vasúti utasforgalmi létesítmények fejlesztése mellett a gépkocsival, illetve kerékpárral (vagy egyéb úgynevezett „soft” eszközökkel) érkezők részére parkolók és kerékpártárolók létesülnek, a vasútállomás környezete megszépül, parkosított lesz.

A meglévő állomási épület emiatt nagyrészt funkcióját veszti. Kisebb részt vasúti üzemi

funkciók igénybe vehetik az épületet, lehetőség van azonban egy jelentős részének átadására önkormányzati, vagy egyéb hasznosításra is.

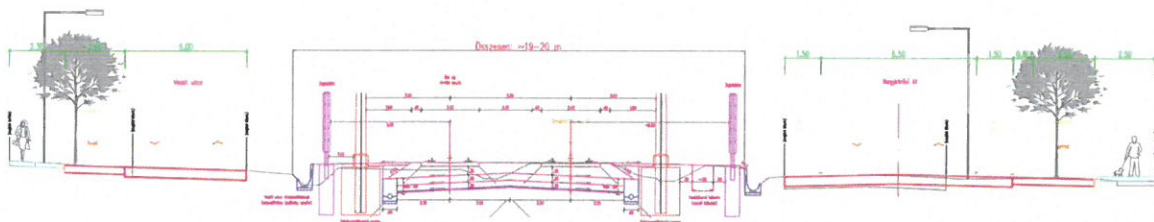
A meglévő iparvágányokat a fentebb elmondottak szerint a megszüntetéshez hozzájáruló nyilatkozat megszerzéséig megmaradóknak kell tekinteni, vasúti megközelíthetőségüket biztosítani kell.

Kispest állomás és környezete rendezésére részletes építészeti koncepcióterv készül.

VASÚTI NYOMVONAL PESTSZENTIMRE TERÜLETÉN

A vasúti pályát a pestszentimrei szakaszon a Szálfa utca és a városhatár között a jelenlegi nyomvonalán javasoljuk korszerűsíteni és a második vágányt kiépíteni. Ezen a szakaszon ugyanakkor – néhány lokális helyszínt kivéve – érdemi kisajátításra nem lesz szükség, a kétvágányú vasúti pálya a határoló utak (Nagykőrösi út – Vasút utca) között zömmel elhelyezhető.

A következő keresztmetszeti rajzon érzékeltetjük a vasút rendelkezésre álló területen belüli kialakítását.



Jellemző keresztmetszeti kialakítás Pestszentimre térségében

Az érintett térségben a Nagykőrösi utat és a Vasút utcát határoló ingatlanok között jellemzően 37-50 m széles terület áll rendelkezésre. A vasúti pályát közvetlenül határoló Nagykőrösi út és Vasút utca között pedig jellemzően 19-25 méter áll rendelkezésre a vasúti pálya elhelyezésére, ami a fenti keresztmetszeti ábra alapján elegendő.

MEGÁLLÁSI HELYEK FELÜLVIZSGÁLATA PESTSZENTIMRÉN

A tervezési munka keretében vizsgáltunk további helyszíneket, ahol lehetőség van további vasúti megállóhelyek elhelyezésére.

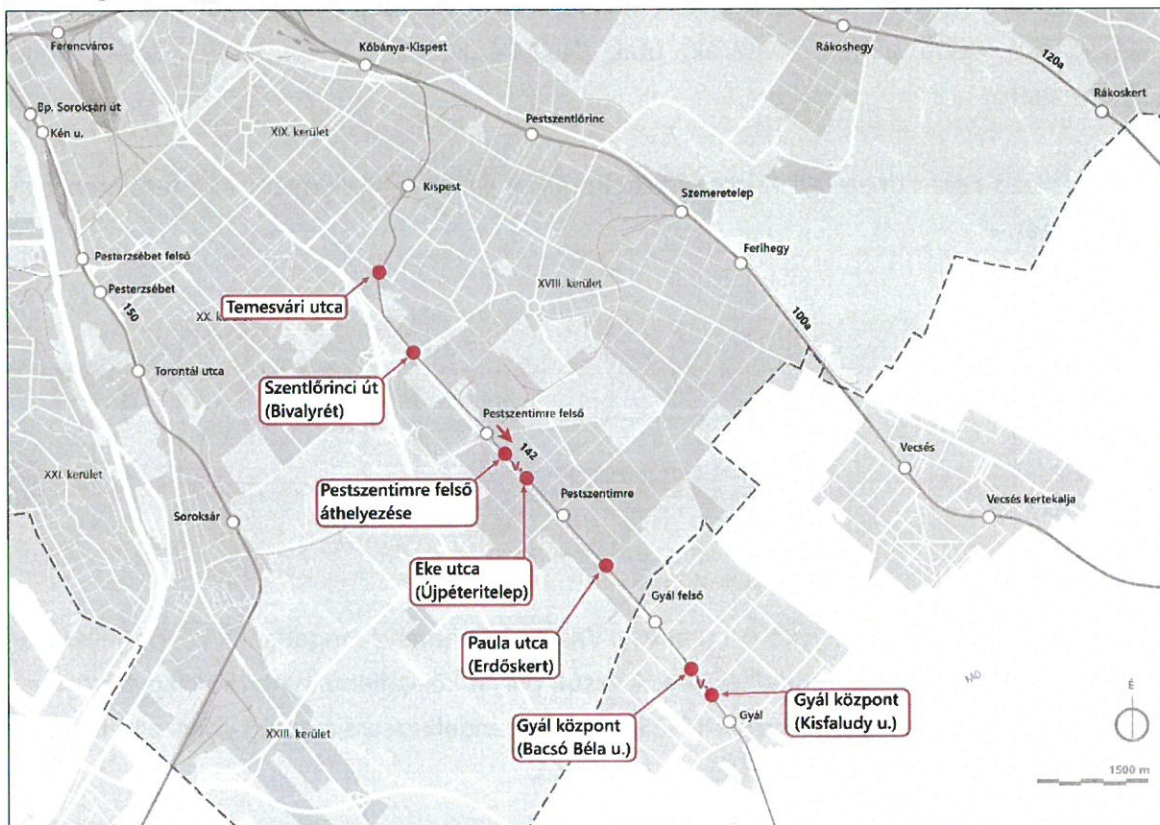
Új megállóhelyek létesítésénél alapvetően figyelembe szükséges venni az alábbi szempontokat:

- A teljes vonalon létesítendő új megállóhelyek számának menetrendi korlátai vannak,

jelen esetben Ócsától befelé maximálisan 2 db megállóhely létesíthető a tervezett menetrendi kínálat (csúcsidőben 6 vonatpár) leközlekedtetésének ellehetetlenítése nélkül;

- Új megállóhely létesítése akkor indokolható, ha az ott megjelenő utasforgalom hasznai ellentételezik a vonalon utazó utasforgalmat érintő azon hátrányt, hogy az új megállással 1-2 perc hátrány éri őket;
- Új megállóhely létesítésénél az utasforgalmi létesítmények kialakíthatósága (P+R, B+R) is fontos szempont.

Annak érdekében tehát, hogy a vasúti fejlesztés a lehető legtöbb utas részére biztosítson korszerű közlekedési feltételeket szükséges felülvizsgálni a megállási helyeket, egyrészt újak létesítésével, másrészt meglévők áthelyezésével, vagy megszüntetésével kapcsolatban. Az adottságokat figyelembe véve a következő ábrán mutatjuk be a lehetséges változókat.



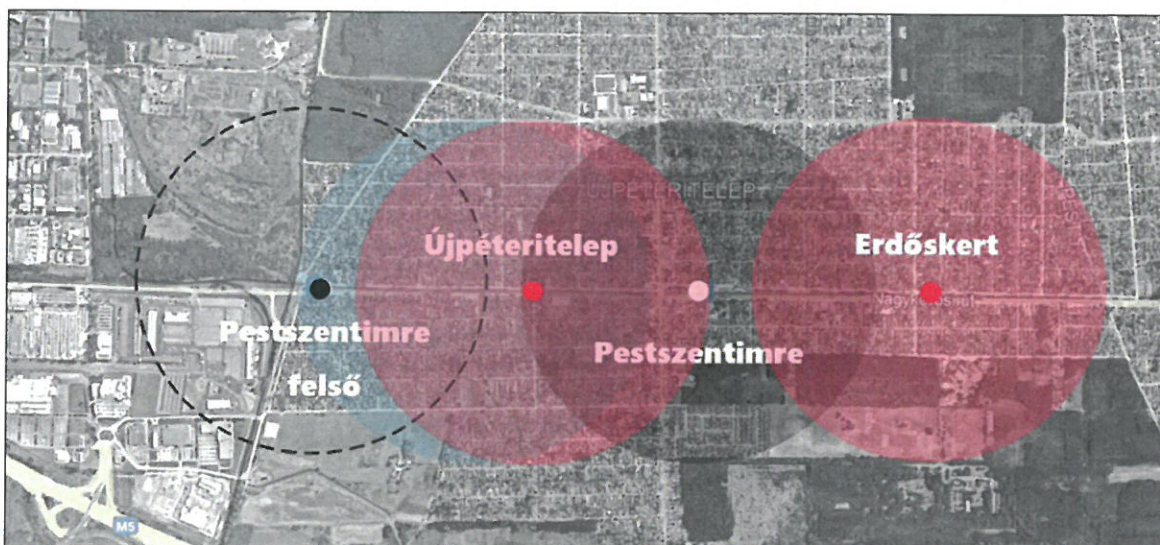
A megállóhelyek kiosztásának vizsgálata Pestszentimre térségében

A vizsgálati elemek a XVIII. kerületet érintően a következők:

- 1. Méta utca – Szentlőrinci út és a vasút keresztezésénél új megállóhely létesítése (Bivalyrét);
- 2. Pestszentimre felső meglévő megállóhely áthelyezése, vagy az Eke utca térségében új megállóhely létesítése (Újpétertelep);

- 4. Új megállóhely a Paula utcai keresztezés térségében (Erdőskert elnevezéssel)

A következő ábrán látható az egyes (jelenlegi és vizsgált új) megállóhelyek közvetlen hatásterülete, az a kb. 700 m sugarú körrel ábrázolt terület, ahonnan az adott megállóhelyre közvetlen rágyalogás (vagy úgynevezett szoft eszközzel történő megközelítés) várható. A Méta utcai megállóhely esetén ilyen vizsgálni célszerűtlen, ugyanis lakóterület nem található a közelében. Ez a helyszín más szempontból lehet vizsgálat tárgya.



A megállóhelyek közvetlen hatásterülete

A vizsgálati eredmények alapján a következőket javasoljuk:

- A Méta utcánál új megállóhelyet célszerű létesíteni egyrészt a környező autóbusszártokról biztosított átszállási kapcsolat, másrészt pedig a közeli M5 autópályacsomópont felől várható nagyobb számú módváltó forgalom kiszolgálására. Emiatt a közelben nagykapacitású P+R parkolót is kell létesíteni (Kelenföld mintájára). Hozzá kell tennünk ugyanakkor, hogy a megfelelő vasúti közlekedési lehetőséget csak akkor lehet biztosítani, ha a megállóban megálló vonatok Kőbánya-Kispest felől a belvárost (Budapest-Nyugati pu.) közvetlenül elérhetik. Ez pedig csak egy másik fejlesztés, a csatlakozó Kőbánya-Kispest – Budapest-Nyugati pu. szakasz fejlesztése esetén valósulhat meg, melynek előkészítését a BFK 2022 évben kezdi meg. Az utasforgalmi modellezés eredményeképp a megállóhely teljes távlati forgalma megközelítőleg 2100 utas/nap, amelyből 800 átszálló utazás. A megállót használó utasok időmegtakarítása 2040-ben a forgalmi modellezés alapján 335 óra/nap. Az átmenő forgalom, amennyiben feltételezzük, hogy a megállóhely kihagyása esetén 1 perccel rövidülne a menetidő, 167 óra/nap utazási idő többletet szenved el. A Bivalyrét megállóhely létesítésének hatására a vasúti utasszám több mint 400 utas/nappal növekszik a teljes vonalon. Ezek alapján megállapítható, hogy a Bivalyrét megállóhely használata a teljes utazóközönséget figyelembe véve 167 óra/nap időnyereséget okoz.



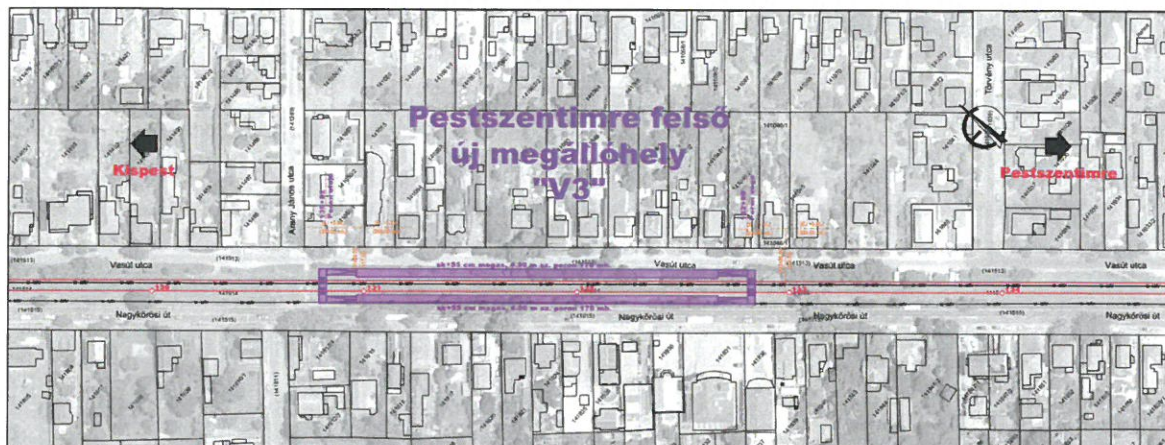
- Pestszentimre felső megállóhely áthelyezése dél felé az Arany János utcához, nagyobb lefedettséget jelent, ezzel többlet utasforgalmat generál
- az Eke utcai (Újpéteritelep) új megállóhelyre nincs szükség Pestszentimre közelsége miatt, Pestszentimre felső megállóhely áthelyezése pótolja;
- Pestszentimre állomás elhelyezkedése megfelelő;
- a Paula utcai (Erdőskert) új megállóhely létesítése célszerű az alábbi okok miatt.
Erdőskert megállóhelyet az ócsai és gyáli személyvonatok szolgálnák ki 15 perces követéssel. A megállóhely várható teljes forgalma megközelítőleg 2500 utas/nap, amelyből 50 átszálló utazás. Az átmenő forgalom, amennyiben feltételezzük, hogy a megállóhely kihagyása esetén 1 perccel rövidülne a menetidő, 87 óra/nap utazási idő többletet szenved el. A forgalmi modell alapján becsülhető, hogy a megálló létesítésének következtében közel 100 utas ül át személygépjárműről közösségi közlekedésre és a vasúti utasok száma további 900 utas/nappal növekszik. Amennyiben a megálló létesül, úgy mintegy 2600 lakos került a vasúti szolgáltatás közvetlen vonzáskörzetébe, és több, mint 900 olyan lakos lesz, aki két szomszédos megálló közös vonzáskörzetébe kerül. A 2.2. fejezetben ismertetett számítás alapján a várható időnyereség 453 utasóra/nap. Így megállapítható, hogy az Erdőskert megállóhely használata a teljes utazóközönset figyelembe véve 366 óra/nap időnyereséget okoz.

A PESTSZENTIMREI ÁLLOMÁSOK ÉS MEGÁLLÓHELYEK TERVEZETT ÁLLAPOTA

PESTSZENTIMRE FELSŐ VASÚTI MEGÁLLÓHELY

A projekt során a megállóhely is teljeskörűen megújul, melynek keretében a periférikus elhelyezkedést is oldani lehet.

Emiatt a peronok a jelenlegi helyükről mintegy 500 méterre délebbre kerülnek az Arany János utca térségébe. Az új, sínkoronaszint felett 55 cm magasan kialakított peronok akadálymentesek lesznek, a vasúti járműbe történő beszállást szintben fogják lehetővé tenni. A peronokon perontetők és egyéb kényelmi berendezések (szélfogó, padok, hulladéktároló, menetrendi és egyén tájékoztatófelületek, INFO oszlop, jegyautomata) létesülnek, valamint korszerű (hangos és képi) utastájékoztató is létesül. A megállóhelyen megépülnek a jelenleg hiányzó ránhordási létesítmények, P+R parkolók (30 férőhely) és kerékpártárolók (200 férőhely), a megállóhely környezete rendezett lesz.

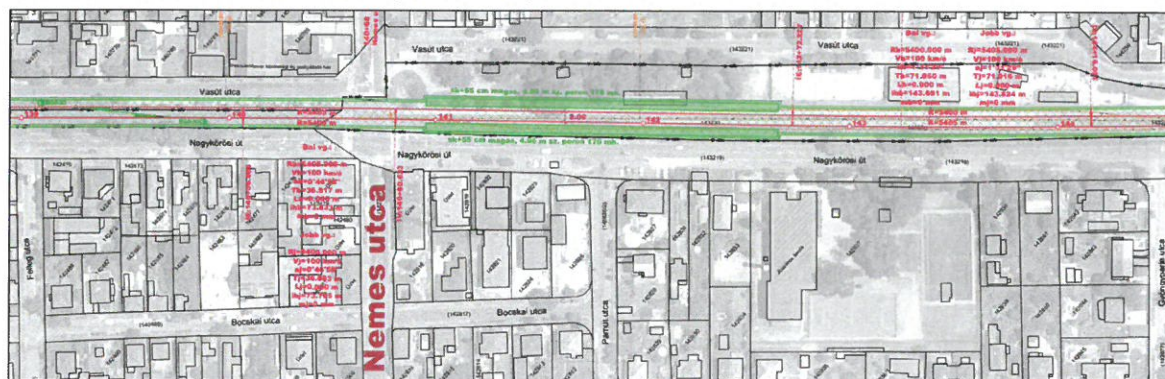


Pestszentimre felső megállóhely tervezett állapota

PESTSZENTIMRE ÁLLOMÁS

A megállóhelyhez hasonlóan a jelenlegi vasútállomás is teljeskörűen megújul, egyben a második vágány megépítése miatt elveszti állomási jellegét.

Az új, 55 cm magas, korszerű és akadálymentes peronok a Nemes utca és a vasút keresztezésénél kerülnek kialakításra, kiváló átszállási kapcsolatot biztosítva ezáltal a Nemes utcán közlekedő merőleges és a Nagykőrösi úton közlekedő párhuzamos buszjáratok felé, tovább erősítve ezáltal az alközpont szerepét.



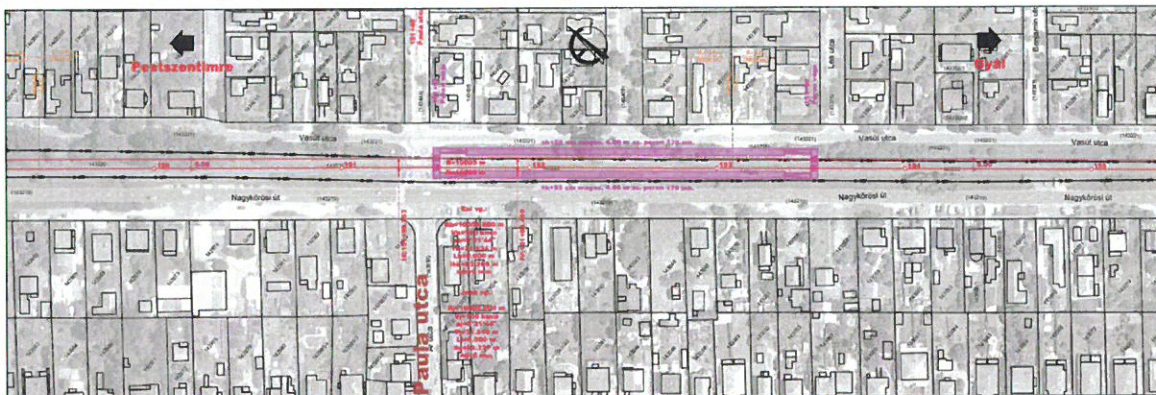
Pestszentimre állomás tervezett állapota

A peronokon perontetők és utcabútorok létesülnek, korszerű (hangos és képi) utastájékoztató lesz telepítve.

A ráhordás elősegítése érdekében további parkolók (összesen kb. 250 férőhely) és jelentős számú kerékpártároló (300 férőhely) is létesül, a környezet parkosítva lesz.

ERDŐSKERT ÚJ MEGÁLLÓHELY

Az új utasforgalmi hely a Paula utca és a vasút keresztezésénél létesül. Műszaki létesítményei azonosak az előző helyszínekével, 55 cm magas, korszerű és akadálymentes peronok perontetővel, kényelmi berendezésekkel, hangos és vizuális utastájékoztatással.



Erdőkert megállóhely tervezett állapota

A megállóhely környezete rendezve lesz, egyben P+R parkolók (30 férőhely) és kerékpártárolók (200 férőhely) is létesül.

SZINTBENI KÖZÚTI KERESZTEZÉSEK VIZSGÁLATA

A Pestszentimre térségében meglévő szintbeni keresztezések távlati vasúti forgalomnak való megfelelőségét kapacitás-elemzéssel vizsgáltunk. Ennek keretében a távlatban várható csúcsórai vonatforgalom nagyságát és a távlatban várható közúti mértékadó óraforgalom (MOF) adatait vettük alapul.

Helyszín	ÁNF (Ejm/nap)	MOF (Ejm/óra)	Óras vonatszám (db)	Mértékadó vasúti átjáró-forgalom	Számított kapacitás (Ejm/óra)
Budapest, Szálfa u.	10 160	919	12	11 025	980
Budapest, Eke u.	2 580	349	12	4 193	980
Budapest, Nemes u.	11 482	1 073	12	12 873	980
Budapest, Paula u.	3 592	435	12	5 223	980

A táblázatból látható, hogy a számítás alapján egyedül a Nemes utcán célszerű külön szintű keresztezés kialakítása. Az Eke utca és a Paula utcák esetén az átjárók megtartását, vagy gyalogos és kerékpáros átjáróvá történő visszafejlesztését célszerű vizsgálni.

A kapacitáselemzés mellett közúti forgalomáramlási modellezést is végeztünk, melynek eredménye alapján a Szálfa utcai átjárót is célszerű külön szintben kiépíteni. Az Eke és Paula utcai átjárók közúti forgalom részére történő megtartása célszerű, melyet azonban nehezít a vasúti pálya bővítése. Ezek alapján az Eke utca esetében a csak jobbra kisívben történő fordulást biztosító megoldást lehet kialakítani, míg a Paula utca esetében a teljes értékű, vasúti sorompóval kombinált jelzőlámpás csomóponttá lehet fejleszteni. Mindkét helyszín esetében lehetséges az átjáró kizárólag gyalogos-kerékpáros forgalomra történő megtartása is de erre vonatkozólag további egyeztetések szükségesek a forgalomtechnikai kezelő Budapest Közút Zrt-vel és a Közlekedési hatósággal

KÜLÖN SZINTŰ KERESZTEZÉSEK MŰSZAKI KIALAKÍTÁSA

SZÁLFA UTCAI KERESZTEZÉS

A Szálfa utcai külön szintű átjáró kialakítását a meglévő utcától északra, a nagy-Burma vasúti vágány helyén történő nyomvonallevezetéssel terveztük annak érdekében, hogy az ide terelődő forgalomtól a lakóutcát mentesíteni lehessen. Az aluljáró 2x1 forgalmi sávot foglal magába, a vasutat és a Nagykőrösi utat is keresztezi, mellyel a kapcsolatot indirekten, a meglévő útkapcsolat átépítésével lehet biztosítani. A műszaki kialakítása következő ábra mutatja be.



A Szálfa utcai tervezett közúti aluljáró

A 2021. december 9-én, többek között a XVIII. kerületi önkormányzat részvételével megtartott egyeztetésen elhangzott, hogy a nyomvonalat még északabbra a Külső kerületi körút csomópontjával szembe célszerű áthelyezni.

Ezzel kapcsolatban vizsgálatokat folytattunk, melynek megállapítása alapján a külön szintű keresztezés nem helyezhető át erre a helyszínre a következők miatt:

- A Külső kerületi körút csomópontja és a vasút között nincs elegendő hely az aluljáróból a szintbeni csomópontba vezető rámpa kialakítására, ami a közúti előírások alapján ennél csak lényegesen hosszabban alakítható ki.

- Budapest XXIII. kerület Soroksár Önkormányzat állásfoglalása alapján a tervezett aluljárótól közvetlenül északra található földterület üzemanyagtöltő-állomás részére van fenntartva, azt létesítménnyel keresztezni nem lehet.

Fentiek miatt a tervezői és beruházói véleményünk szerint a külön szintű átjáró a jelenlegi helyétől csak igen korlátozott mértékben mozdítható el északi irányba. Az új külön szint hálózati kapcsolatát a Cséry telepen vezetendő Ipacsfa utca és a Kettős-Körös utca csomópontja jelentheti

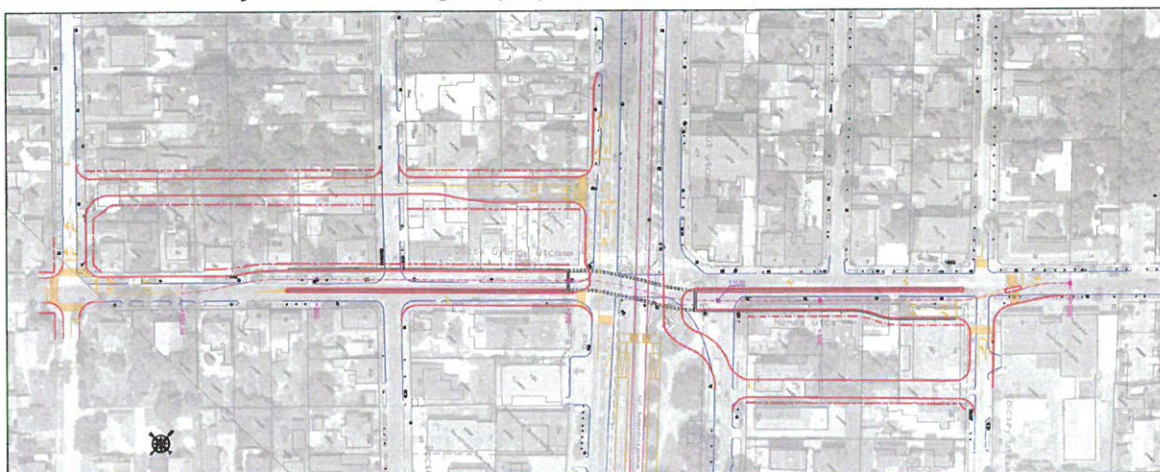
NEMES UTCAI KÜLÖN SZINTŰ KERESZTEZÉS

A jelenlegi szintbeni keresztezés a vasutat a pestszentimrei városközpontban, viszonylag sűrűn beépített helyen keresztezi, mely miatt a külön szintű keresztezés kialakítása nagy nehézségeket okoz. Emiatt több változatot dolgoztunk ki, melyek a következők:

- **1. változat:** közúti aluljáró létesítése csökkentett közúti kapcsolatokkal
- **2. változat:** közúti aluljáró létesítése teljes értékű közúti kapcsolatokkal (három alváltozatban: 2/A, 2/B, 2/C)
- **3. változat:** vasúti térszint alatti nyomvonalvezetése;
- **4. változat:** vasút térszint feletti nyomvonalvezetése;

1. változat

Ennek során a 2x1 sávós közúti aluljáró a Nemes utca közelítőleg jelenlegi nyomvonalán (keletre attól délre, nyugatra attól északra), jelentős kisajátítás árán lesz átvezetve. A kialakítás miatt minden közúti irányt közvetlenül nem lehet biztosítani. A hiányzó kapcsolatok biztosítása érdekében további jelentős területigénnyel járó útépitések is szükségesek.



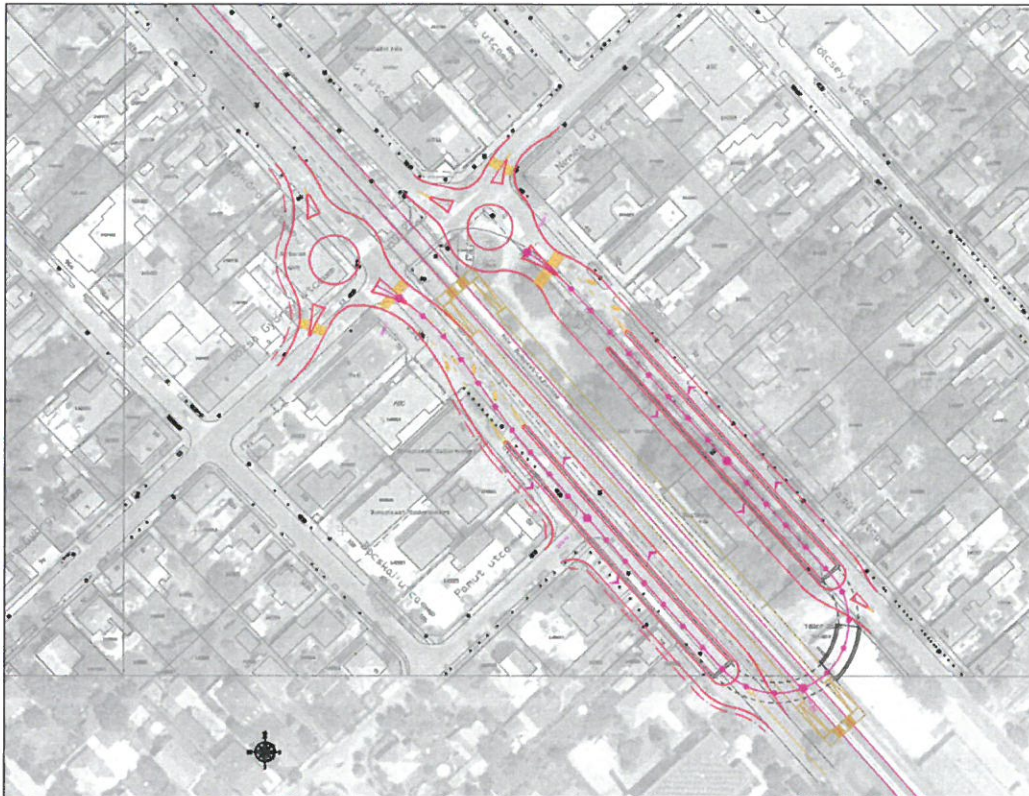
A Nemes utcai külön szintű keresztezés tervezett kialakítása, 1. változat

A műszaki kialakítás beruházási költsége mintegy **5 milliárd forint**, mely csak a mőtárgy, az úthálózat, a közműkiváltás és a területszerzési költségeket tartalmazza, a vasúti létesítményekét nem.

Az aluljáró és a kapcsolódó útépítés helyigénye miatt a közeli területekből **jelentős kisajátításra** van szükség, mely a tervezés jelenlegi állása szerint mintegy 19 ingatlant (önkormányzati és magán együttesen) és mintegy 18 épületet érint.

2/A változat

A következő változatban törekedtünk a közvetlen közúti kapcsolat biztosítására a területfoglalási igények csökkentésével együtt.



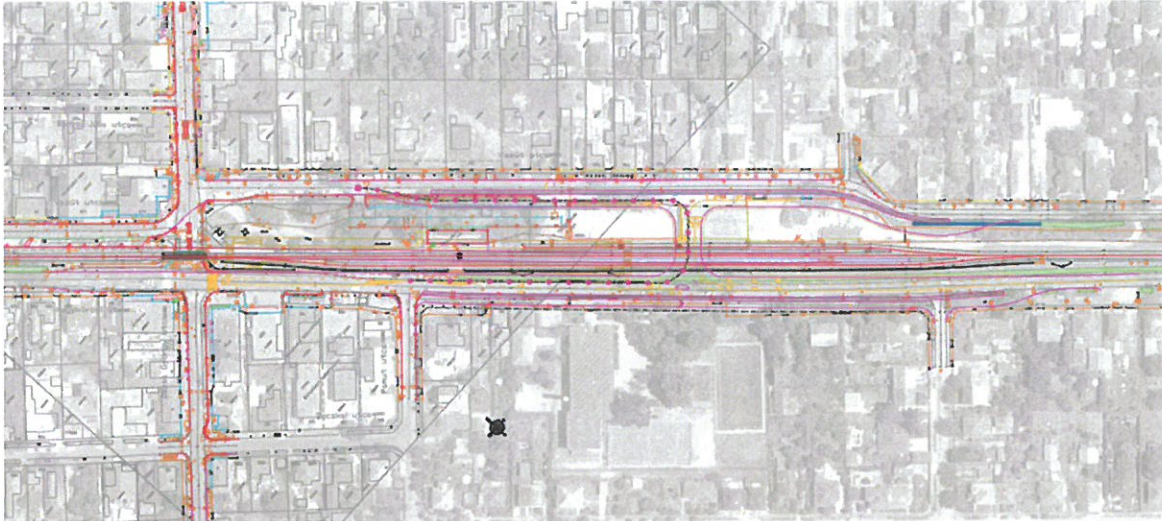
A Nemes utcai külön szintű keresztezés tervezett kialakítása, 2/A változat

Ebben a változatban a Nemes utca egy „U” alakú aluljáróban kerül átvezetésre, a két oldali teljesértékű kapcsolatot körforgalmak biztosítják.

Az előző változattal analóg beruházási költség mintegy **8 milliárd Ft**-ot tesz ki.

A területi érintettség 11 telekre, ezen belül 7 épületre csökkent.

2/B változat

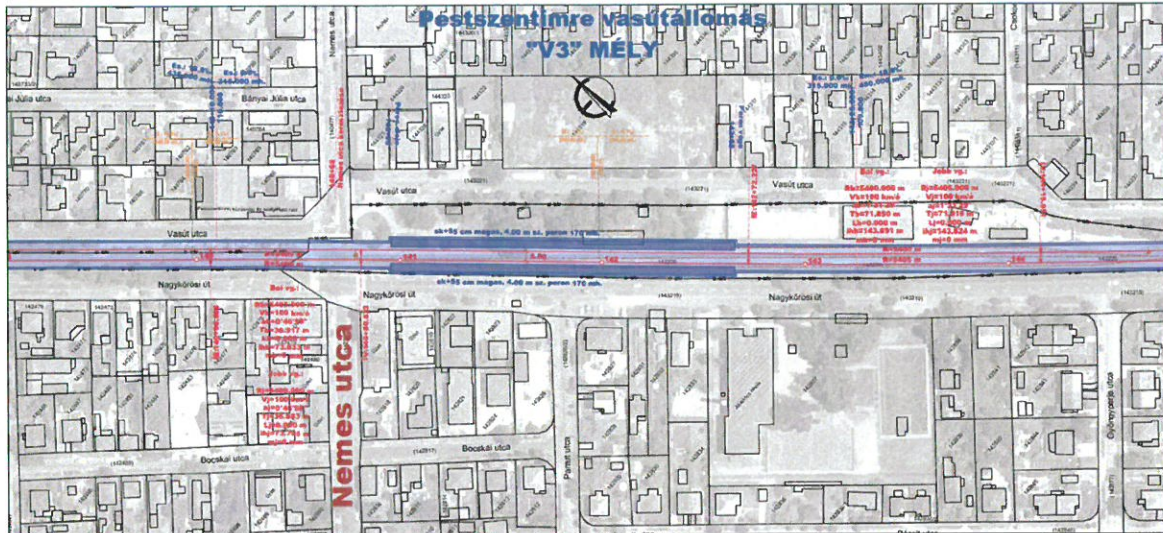


Ebben a változatban a vasút külön szintű keresztezése a vasútállomás dél-keleti oldalára kerül. A Nagykőrösi út és Vasút utca mindkét irányból a vasúti pálya alatti aluljáró szintjére süllyed 50 km/h sebességnek megfelelő paraméterekkel. A Nagykőrösi út és a vasút alatti átvezetés csomópontja járműosztályozókkal kialakított, jelzőlámpás szabályozású. A lesüllyesztett útpálya mentén az ingatlanok kiszolgálását szervizút biztosítja.

A változat előnyei Pestszentimre központjába (Nemes utca, Dózsa György úti csomópont) történő beavatkozás elkerülése és a fő forgalmi irányok kedvezőbb vonalvezetése. Hátrányai: a jelentős felszín alá süllyesztett terület, víztelenítési problémákkal illesztve a lesüllyesztett szakaszon a városrészt elválasztó hatás. A változat kialakítása előreláthatólag 3 db felépítményes ingatlan bontásával jár.

2/C változat

A 2/A változat továbbfejlesztésével alakult ki a harmadik változat, melyben az aluljárót tömbkerülő módon alakítottuk ki. A minden közúti kapcsolatot biztosító csomópontok helytakarékosabb, hagyományos „T” elrendezésben tervezettek.



A Nemes utcai külön szintű keresztezés tervezett kialakítása, 3. változat

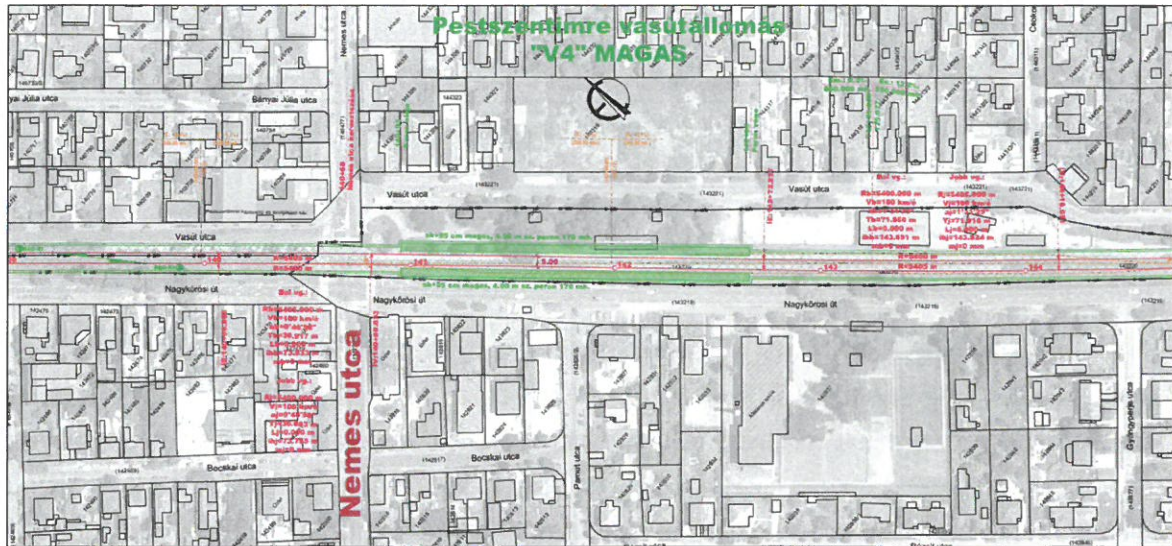
A vasúti pálya az Eke utcai átjárót követően kezd el süllyedni, annak érdekében, hogy az alkalmazható legmeredekebb rámpával a vasút elérje legmélyebb pontját a Nemes utca előtt. A Pestszentimrei peronok ebben az esteben a térszint alatt lesznek kialakítva. A megállóhelyet követően a pálya emelkedni kezd, a térszintet a Szigeti Kálmán utcát követően éri el.

A vasúti pálya átvezetése bélésfalakkal határolt, résfalas „U” keretben történik. Az „U” keretet felül, 20 m-ként elhelyezett monolit vasbeton gerenda támasztja össze. A mértékadó talajvíz közel terepszinten halad, a talaj jellemzően szemcsés anyagú homoktalaj, így az építés közben a munkagödör alját vízzáróan le kell zárni, pld. jet-grouting eljárással történő talajszilárdítással. A keresztező Nemes utca a résfalas „U” keretre felfekvő híd szerkezeteken keresztül kerül átvezetésre merevbetétes, előregyártott hídgerendás vagy monolit vasbeton lemez hídon.

A műszaki megoldás beruházási költsége igen magas, eléri a **31 milliárd Ft**-ot. A megvalósításhoz érdemi területigénybevételre nem lesz szükség.

4. változat

Az utolsó változatban a vasút magasvezetését vizsgáltuk.



A Nemes utcai külön szintű keresztezés tervezett kialakítása, 4. változat

Ebben a változatban az Eke utcai keresztezés már külön szinten történik, ezért a vasúti pálya már az Arany János utca térségében elkezdődik. A peronok ebben az esetben is a műtárgyon lesznek elhelyezve, majd ezt követően kezd el a vasút visszatérni a térszintre.

A külön szintű keresztezések kivételével a magasvezetésű vasút ágyazatátvezetéses, monolit vasbeton rámpaszerkezeten halad. Mivel a terepszinten a közúti keresztezéseken kívül nincs áthidalandó akadály, így a rámpaszerkezet alátámasztásainak kialakításában nagy szabadságfok van. A rámpaszerkezet a terepszintből cca. 7,50 m magasságban emelkedik ki.

A teljes beruházási költség ez esetben is **31 milliárd Ft**. A mélyvezetésű változathoz hasonlóan ez esetben is csekély mértékű kisajátításra van szükség.

Hozzá kell tennünk azonban, hogy a műtárgy hossza jelentősen csökkenthető abban az esetben, ha a vasúti szempontból a lehetséges legmeredekebb rámpákkal számolunk és az Eke utcát még térszinten keresztezzük.

A zajvédelem érdekében várhatóan szükség lesz jelentős hosszon zajvédelmi intézkedésekre, melyek pontos helyének és műszaki kialakításának megállapítására a további tervfázisokban kerül sor.

TERÜLETIGÉNYBEVÉTELEK

A projekt megvalósításához szükséges idegen területigénybevételek (önkormányzati és magántulajdonú ingatlanok) tekintetében jelen Döntés-előkészítő tervfázisban kizárólag becslésekkel tudunk szolgálni az alábbi

Vasúti pálya Kispest térségében:

A területigény megállapításánál egységesen a vasúti szélső vágánytengelyektől számított 9-9 méternyi területigényt vettünk figyelembe a vonatkozó előírások alapján. A magasvezetési kialakítás során vizsgált töltésépítést a továbbiakban városképi és területigénybevételi szempontból egyáltalán nem javasoljuk, így ennek hatásával nem számoltunk. A magasvezetés során vizsgált további két műszaki megoldás (támfal és kiemelési műtárgy) területszerzési igényét jelen tervezési szinten azonosnak tételeztük fel, mely a további tervezési folyamat során pontosítható. A térségben a vasúti pályaépítéssel érintett ingatlanok paramétereit a következő táblázat mutatja be.

Érintett ingatlanok száma [db]				Érintett ingatlanrészek területe [m ²]				Érintett épületek száma
állami	önkorm.	magán	összes	állami	önkorm.	magán	összes	
-	22	33	55	-	9752	5362	15114	18

Nemes utca térsége

Változat	Érintett ingatlanok száma [db]				Érintett ingatlanrészek területe [m ²]				Érintett épületek száma
	állami	önkorm.	magán	összes	állami	önkorm.	magán	összes	
1	1	-	18	19	324	-	4876	5200	18
2/A	1	-	10	11	2614	-	823	3437	7
2/B	1	-	-	1	2321	-	-	2321	3
2/C	1	-	14	15	1754	-	11403	13157	20

A Területigénybevételek pontosítása a további tervfázisokban (engedélyezési terv) fog megtörténni. A műszakilag szükséges kisajátítási vonal meghatározása után a BFK felkéri a XVIII. kerületi Önkormányzatot a településrendezési eszközeinek módosítására, melynek célja a projekt által igényelt területek figyelembevételével a szabályozási tervekkel való összhang



megteremtése. A településrendezési eszközök módosításához szükséges műszaki alátámasztó munkarészek elkészítését, illetve a módosítás költségeit a beruházó vállalja. Jelezzük, hogy a projekthez kapcsolódóan területszerzés – a településrendezési eszközök módosításának birtokában - kizárólag a kivitelezéshez kapcsolódó későbbi kormánydöntéshez kötött forrásbiztosítás esetén történhet.

ZAJ ÉS REZGÉSVÉDELEM

A tervezési folyamat következő fázisában Részletes Környezetvédelmi Hatástanulmány készül, melynek keretében kerülhetnek meghatározásra a szükséges zaj és rezgésvédelmi intézkedések, illetve kerül sor környezetvédelmi hatósági eljárás lefolytatására. Általánosságban elmondható, hogy egyrészt a menetrendi kínálat bővítése zaj és rezgésvédelmi intézkedéseket indokolhatnak, másrészt a felújított vasúti infrastruktúra és vonalon járatott gördülőállomány kedvező hatással lehet a kibocsátásokra.

ÖSSZEZÉS

Végezetül röviden összefoglaljuk a dokumentációban részletesebben ismertetett döntési pontokat.

Mielőtt azonban rátérünk az összegzésre fontosnak tartjuk megemlíteni a beruházás várható megvalósításának körülményeit is. Mind az bizonyára önök előtt is ismert, a vasútvonalak fejlesztése hazánkban döntően Európai Unió forrásokból történik. Az uniós források igénybevételének azonban szigorú szabályrendszere van, így többek között szükséges a megvalósításhoz szükséges beruházási költségek nemzetgazdasági haszonnal történő alátámasztás, azaz a projekt 30 – 40 éves időtartamán belül a teljes beruházási és üzemeltetési költségnek alacsonyabbnak kell lennie, mint a projekt során elérhető nemzetgazdasági haszon (jelen esetben döntően utazási időmegtakarítás).

Tekintettel arra, hogy a hasznok ugyan várhatóan jelentősek, de korlátosak a beruházás jellegénél fogva egy bizonyos szint fölé nem növelhetők, a beruházási költségek sem mehetnek a megtérülést biztosító szint fölé, ellenkező esetben az egész beruházás megvalósítása lehetetlenül el.

Elvégeztük az erre vonatkozó előzetes számításokat, melyek alapján a projekt jelenleg a megtérülő kategóriában van (Kispest esetén a 3. számú magasvezetésű változat beruházási költségével számolva), azonban a hasznok alapján a beruházási költségek érdemben már nem növelhetők. Ezért kérjük önöket a fent leírtak megfontolására, tervezői és beruházói javaslataink elfogadására.

**A döntési pontok, beruházói javaslatunk a következők:**

- Kispest térségében a vasút magasvezetését javasoljuk a Derkovits Gyula és az Üllői út között, az Ady Endre úti aluljáró megépítésével; A Derkovits Gyula, Az Üllői út és az Ady Endre út külön szintű keresztezése ez alapján biztosítható. A vasút korszerűsítésével, az állomás szerepének megváltozásával és az új közlekedési alközpont kialakításával lehetőség van a környező térség felértékelődésére, melyet célszerű településfejlesztési eszközökkel is ösztönözni;
- Kispest vasútállomás jelenlegi helyén megszüntetésre kerül, javasoljuk új helyén az Üllői út keresztezésében korszerű intermodális csomópontot kialakítását;
- Méta utcai megállóhely létesítését hosszabb távon mindenképp szükségesnek tartjuk, jelen projektben a megállóhely terveinek elkészítését javasoljuk;
- Pestszentimre felső megállóhely áthelyezését az Arany János utcához javasoljuk;
- Újpesti térség megállóhely létesítését nem javasoljuk;
- Új Erdőkert megállóhely létesítését javasoljuk;
- Szálfa utca keresztezését külön szintben, a bemutatott módon javasoljuk ;
- A Nemes utcai külön szintű keresztezésre vonatkozóan műszaki gazdaságossági okokból a BFK a közúti aluljárós megoldást javasolja, azon belül bármely kialakításban, amely a legjobban megfelel a terület igényeinek, és készek vagyunk az elrendezés további egyeztetésére, alkalmazkodó módon, de a vasúti vágányok térszínen tartása mellett.
- Az Eke utcai szintbeni átjárót közúti forgalom megtartható, csak kisíves jobbra fordulási lehetőséggel, vagy lehetséges az átjáró kizárólag gyalogos-kerékpáros forgalomra történő megtartása is de erre vonatkozólag további egyeztetések szükségesek a forgalomtechnikai kezelő Budapest Közút Zrt-vel és a Közlekedési hatósággal;
- A Paula utcai átjárót a közúti forgalom részére megtartható, teljes értékű vasúti fényosorompóval kombinált lámpás csomóponti kialakítással, vagy lehetséges az átjáró kizárólag gyalogos-kerékpáros forgalomra történő megtartása is de erre vonatkozólag további egyeztetések szükségesek a forgalomtechnikai kezelő Budapest Közút Zrt-vel és a Közlekedési hatósággal;

Budapest, 2022.01.28.