

BUDAPEST FŐVÁROS XV. KERÜLETI
ÖNKORMÁNYZAT
POLGÁRMESTER

Képviselői Csoportnak
leadva:

2015 NOV 19.

Ikt. sz.: 1/47 - 245 /2015.

Hiv. sz.: 3/56945/2015

Kt.sz.: 1/40 - 15 /2015.

Átvette: 

Az ülés időpontja: 2015. december 1.

ELŐTERJESZTÉS

**Budapest Főváros Önkormányzata által tervezett „Újpalota – Astoria” felszíni
kötőtpályás kapcsolat kiépítésével kapcsolatos álláspont kialakításáról**

Tisztelt Képviselő-testület!

A Budapest Főváros Önkormányzata a BKK Zrt. közreműködésével tervbe vette a Nyírpalota út - Astoria villamostengely kialakítását. A gyorsvillamos projektet várhatóan Európai Unió forrásokból az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) keretében finanszírozzák fővárosi önkormányzati önrész biztosítása mellett. Időközben az előkészítés alatt lévő projektet a Kormány a 226/2015.(VIII.7.) módosító rendeletével a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások közé emelte (345/2012.(XII.6.) Korm. rendelet 1/a. melléklete). A fejlesztés első ütemben az Újpalotai lakóteleptől a Baross tér (Keleti pályaudvar) szakaszon valósul meg, a Keleti pályaudvartól a belváros irányában a tervezetetés jelenleg az Astoriáig tart.

A fejlesztés célja

A Nyírpalota út – Csömöri út – Thököly út – Rákóczi út a Főváros észak-pesti régióját a belvárossal összekötő, jelentős forgalmat lebonyolító sugár irányú tengely. A jelentős közúti forgalom, valamint az M2-es és az M4-es metró biztosította gyorsvasúti kapcsolat ellenére magas a felszínen az autóbuszos közlekedők aránya. Ezen az útvonalon az utasok autóbuszos kiszolgálásának preferáltsága nem jelent jó megoldást, mert a rendkívül magas járatsűrűség miatt

- az útvonal mentén igen magas a közösségi közlekedés által okozott környezetterhelés (zaj- és levegőszennyezés, területfoglalás, energiafelhasználás),
- az autóbuszok sokszor feltartják egymást, csúcsidőben nem tudnak beállni a megállókbá, így a menetidő megnő, és a menetrend tarthatatlanná válik, miáltal még több buszt kell beállítani,
- az üzemeltetési költség a nagyobb kapacitású járműveket használó, és energiatakarékosabb kötőtpályás eszközöknél összességében magasabb.

A jelentősen megemelkedett buszforgalom kiváltása és a rövidebb utazások kiszolgálása érdekében indokolt a tengely megújulását is szolgáló környezetbarát közlekedési rendszer kiépítése, amely elősegítené a több szakaszán elhanyagolt állapotú útvonal élıhetőségének és környezetminőségének javítását. Az extrém beruházási költségek miatt az M4-es metró meghosszabbítása a Keleti pályaudvartól a Bosnyák térig és Újpalotáig a jövőben nem várható. A jelentős utazási igény kielégítése azonban szükségessé teszi egy olcsóbb, ezért pár éven belül megvalósítható felszíni kötőtpályás kapcsolat kiépítését a belváros (Astoria) és Újpalota között.

A fejlesztés előnyei

- Csökken a menetidő

A teljeskörű előnyben részesítésnek (azaz a jelzőlámpák megfelelő hangolásának és a közöttől való függetlenségnek) köszönhetően jelentősen csökken az utazási idő az egész vonalon. A mostani leggyorsabb buszjárat, a 7E a reggeli csúcsidőben 26 perc alatt teszi meg a

Szentmihályi út–Blaha Lujza tér távot, míg a villamosnak ehhez csak 20 percre lesz szüksége a BKK tanulmánya szerint, ezzel a közlekedés egyenletessége is jelentősen javul.

- Csökken a környezetterhelés

A vonal Baross tértől kifelé eső részén 40-50%-kal csökken az óránként elhaladó járművek száma. Ezáltal csökken a zajterhelés. A zéró emissziós járműveknek köszönhetően jelentősen csökken a közösségi közlekedés által okozott levegőszennyezés is.

- Javul az újjalotai lakótelep feltárása

A már ma is meglévő vágányok felhasználásával Újjalotán a villamosok a Fő teret követően három irányba ágaznak majd. Ily módon a Nyírpalota utcán kívül a Páskomliget utcából, valamint a Zsókavár utcából is közvetlenül elérhetővé válnak a város belső területei.

- Új átszállásmentes villamos kapcsolati lehetőségek

A Baross téren a 24-es villamos is kapcsolódhat a fővonalhoz, így Újjalota, Zugló, valamint Dél-Pest között új, átszállásmentes kapcsolat jöhet létre. A Blaha Lujza téren csatlakozhatnak majd az új hálózathoz a Népszínház utcai villamosok is, így Kőbánya belvárosi kapcsolatai is javulhatnak.

- Megszűnik a felüljáró a Körvasút felett

A Csömöri útnál elbontásra kerül a vasutat átívelő felüljáró. A mai műtárgy lejtése és szélessége sem megfelelő, továbbá eleve nincs jó műszaki állapotban, a felújítása jelentős összegeket igényelne. Mivel a felüljáró a forgalmat magasan vezeti át a vasút felett, a közeli panelház középső emeletei számára jelentős zajterhelést jelent. A vasúton létesülő új megálló pedig szükségessé tesz egy új, átszállási lehetőséget biztosító villamosmegállót is, melynek felüljárón való elhelyezése igen körülményes lenne.

- Parkolás

Újjalotán a parkolók száma összességében nő. A lakótelepen a Nyírpalota út és Szentmihályi út találkozásánál megszűnő buszvégállomás, valamint a Drégelyvár utcában a nyomvonal kialakításához szükséges területbővítés következtében több, mint 200 új parkolóhely alakítható ki.

- Kerékpáros közlekedés

A teljes útvonalon végig irányhelyes kerékpársávok lesznek az út két oldalán. Egyes helyeken a keresztirányú átjárási lehetőségek is javulnak. A villamosmegállók környezetében új kerékpártámaszokat helyeznek el.

A projekt előkészítése

A fejlesztés jelenleg a tervezési fázis elejénél tart. Az előzménytervek, egyeztetések eredményeként a Tervezők koncepcionális javaslatokat dolgoztak ki a nyomvonalat érintő neuralgikus szakaszokra annak érdekében, hogy az Astoria – Újjalota villamosvonal kialakításának engedélyezési és kiviteli terveit előkészítse, további felülvizsgálat alá véve a Huszár utca térségében kialakítandó megállóhelyek létesítésének kérdését, valamint a Csömöri útnak és a Drégelyvár utcának a Miskolci utca – Madách utca közötti szakaszára eső vonalvezetését és keresztmetszeti kialakítását.

A kerületünket érintő problémás szakaszon (a Körvasúti keresztezés, a Drégelyvár utcai szakasz a Körvasút és a Madách u. között) a tervezők több verzió kidolgozásával keresték az optimális megoldást.

Megoldandó problémák ezen a szakaszon:

- A MÁV tervezi a Körvasút bevonását az elővárosi vasúti forgalomba, melynek fontos részét képezi új megállóhelyek létesítése. Ennek keretében Újjalotán, a Csömöri út és a vasút keresztezésénél is létesül új megálló (külön projekt keretében), melyhez az új villamosvonal kedvező átszállási kapcsolatot biztosít majd. A közös megálló kialakításának igénye a meglévő felüljáró elbontását, és helyette megállót is tartalmazó aluljáró építését teszi szükségessé.

- A Drégelyvár utca keresztaszelvénye jelentősen leszűkül a Molnár Viktor utca és a Neptun utca közötti szakaszon. Ezt a területsávot közel negyven éve a Fővárosi Önkormányzat a korábbi és jelenleg hatályos településrendezési terveiben is közlekedési célú övezetbe sorolta a távlati kötöttpályás közlekedési nyomvonalhoz szükséges területbiztosítás érdekében. A Drégelyvár utca mentén húzódó földszintes beépítésű ingatlansor a beépítésre nem szánt, közlekedési övezeti besorolása miatt már több tíz éve nem fejleszhető. Ma az igen jelentős közúti forgalom a meglévő vegyes használatú épületektől 3,0-5,0m távolságra halad. A (Budapest Településszerkezeti Tervének kivonata az előterjesztés 3. melléklete).
- A közlekedési célú közterületek igénybevétele esetén kezelendő a visszamaradó, Thököly út menti tömb helyzete.
- A keresztutcánál a csomópontok forgalmi rendszere megfelelő közlekedési kapcsolatot eredményezzen mind a gépjármű forgalom, mind a közlekedési lámpák hangolása és a zárt kötöttpálya miatt előnyt élvező gyorsvillamos, mind a kerékpárosok és a gyalogosok számára.
- A kerületben a szűk keresztmetszetet elhagyva a Nyírpalota út 2x2 sávja közötti zöld sávban fontos cél, hogy a meglévő fasor figyelembevételével kerüljön kialakításra a villamos pálya. A Nyírpalota úton a közelmúltban megépített közterületi parkolók kerüljenek a környéken visszapótlásra.
- Problémás terület a Szilas lakópark melletti végállomás kialakítása, mivel jelenleg nem áll rendelkezésre kialakított közterület, mind a szabályozási előírások, mind a tulajdonviszonyok rendezésére szükség van.
- Megoldandó a Szilas-patak környéki végállomásnál kialakítandó P+R parkoló megközelítése. Olyan megoldás támogatható, mely az M3-asról közvetlen megközelíthetőséget tud biztosítani a Szentmihályi út terhelése nélkül,

A nyomvonal vezetése kapcsán a fenti problémák megoldására a tanulmánytervben hat verzió került kidolgozásra. A kidolgozott verziók egy része a közlekedési övezetben lévő ingatlanok igénybevételével oldja meg a villamos vonalának vezetését, és igyekszik optimális távolságot tartani a hatványozottan több lakást tartalmazó panel lakóépületektől. Ezzel a megoldással a lakótelepi parkolók megtartása is lehetővé válik.

A verziók rövid ismertetése:

„A” jelű változatok: a villamos alagútban megy a Körvasút sor keresztezésénél a Molnár Viktor utcáig, a meglévő közúti felüljáró megtartásával

- a Drégelyvár utca keleti oldalán a parkolók területének igénybevételével **(A1)**,
- a Drégelyvár utca nyugati oldalán a házior területének szanálásával **(A2)**.

„B” jelű változat: a villamos és közút alagútban megy a Körvasút sor keresztezésénél a Molnár Viktor utcáig a közút 2x2 sávossal kialakításával.

„C” jelű változatok: a villamos és közút alagútban megy a Körvasút sor keresztezésénél a Molnár Viktor utcáig, a közút 2x1 (1,5) sávossal kialakításával

- a Drégelyvár utca keleti oldalán a parkolók területének igénybevételével **(C1)**
- a Drégelyvár utca nyugati oldalán a házior területének szanálásával **(C2)**

„D” jelű változat: „premetro” kialakítás, azaz a villamos teljes szakaszon (Madách utcáig) alagútban vezetve kerül kialakításra, 3 térszín alatti megállóval, a közút a meglévő felüljárón megy.

A verziókat tartalmazó összefoglaló ábrát az előterjesztés 1. melléklete tartalmazza.

A kidolgozott verziók több körben egyeztetésre kerültek. A kerület részéről vizsgáltuk az egyes verzióknál az érintett lakásszámot/tulajdonosok számát. A Drégelyvár utca mentén a kertvárosi ingatlanok közül cca. 42 db ingatlant (124 fő bejelentkezve a népesség nyilvántartó szerint), ugyanezen a szakaszon a közvetlenül érintett panelházakban cca. 1120 lakást (megközelítőleg 3000 fő) érint a nyomvonal vezetés helyének kérdése.

A Tervezők minden változatnál elkészítették a projekt bekerülési költségének kimutatását (előterjesztés 2. melléklete).

A többek által preferált „premetro” kialakítást tartalmazó D változat költsége magasan a legdrágább, annak üzemeltetési, fenntartási költsége is jóval magasabb a felszíni vezetésnél, valamint nem oldja meg az Adria utca és a Neptun utca közötti szűkület jelenleg is létező problémáját. Az érintett lakosság, a szakmai, gazdasági szempontok vizsgálatának eredményeként mind a Fővárosi Önkormányzat képviselői, mind a BKK – mint szakirányú felelőse a feladatnak – részéről kialakult vélemény szerint a C2 verzió tartalmazza a legoptimálisabb megoldást. A változat főbb jellemzői:

- a közút és a villamos pálya közös aluljáróban keresztezi a Körvasút sort - kéreg alatti nyomvonalon
- a XIV. és a XV. kerületi oldalon a villamos pálya középfekvésben halad
- a vágányzóna melletti közút 2x1 forgalmi sáv
- a Molnár Viktor utca – Apolló utca közötti szakaszon a jelenlegi kertes házas beépítésű szakaszon kisajátítás szükséges
- a közvetlen átszállási kapcsolatot biztosító villamos peronok és a tervezett MÁV megállóhely szélső peronos elrendezésűek.

A Tervezők által kidolgozott verziók helyszínrajzai méretük miatt a Főépítési Irodán megtekinthetők.

A fejlesztés időbeli átfutása

Jelenleg az engedélyezési és kiviteli tervek készítése zajlik, melyek 2016 elejére készülnek el. Az engedélyezési eljárások lezárása 2016 végére várható. A közbeszerzések lebonyolítását követően várhatóan 2018 elején kezdődhet el a kivitelezés, mely legkorábban 2019 első felében érhet véget.

Kommunikáció a lakossággal

A fontos, hogy az érintett lakosság már az előkészítő fázisban tájékoztatást kapjon a tervezett projektről. Ennek érdekében A Fővárosi Önkormányzat, a BKK és a XV. kerületi Önkormányzat a Tervezők bevonásával októberben két lakossági tájékoztatót is tartott, egyrészt a projekt általános bemutatására, másrészt szűkebb körben a Drégelyvár utca menti, kisajátítással érintett ingatlan tulajdonosok számára. Mindkét Fórum célja a részletes tájékoztatás mellett a párbeszéd kialakítása, az érintettek véleményének, észrevételeinek befogadása, lehetőség szerinti figyelembevétele. A kisajátítással érintett tulajdonosi körnek tartott fórumon a Fővárosi Önkormányzat képviselőjében megjelent dr. Szeneczey Balázs főpolgármester-helyettes tájékoztatót arról, hogy minden tulajdonossal külön szeretnének egyeztetni arról, hogy az ingatlanjának igénybevétele ellentételezéseként mit tartana elfogadhatónak (pénzbeli kártalanítást, vagy csereingatlant).

A BKK honlapján hamarosan szintén elérhető lesz a lakosság számára a projekt tájékoztatója, valamint azok az elérhetőségek, ahol az érintettek véleményt nyilváníthatnak, kérdéseket tehetnek fel. Párhuzamosan a kerületi honlapon is megtalálják majd a szükséges információkat.

II. ütem – belvárosi szakasz

A Fővárosi Önkormányzat tájékoztatása szerint a forrás jelenleg csak a Baross térig való kiépítésre áll rendelkezésre, de szükségesnek tartanánk más források bevonásával a vonal mielőbbi folytatásának megvizsgálását, legalább a Blaha Lujza térig, ahol egy nagyobb, utas barát átszállási lehetőség alakítható ki a nagykörúti villamos viszonylatokkal. Nagy távlatban a nyomvonalat az Astoria helyett javasolt a Ferenciek teréig vezetni, ahol átszálló kapcsolatot biztosítható a 3-as Metró vonalával, így hosszútávon a budai oldalra való átvezetés lehetősége is kialakítható.

A villamos helybiztosítása csak új, erre a kiemelt területre készítendő Kerületi Építési Szabályzatban kezelhető, melynek indítása hamarosan várható. A tervezési fázis folytatásához még várjuk a projektgazda Fővárosi Önkormányzat döntéseit, nyilatkozatait.

A fentiekben ismertetett szempontok, érvek figyelembevételével javaslom a Tisztelt Képviselő-testületnek, hogy alakítsa ki álláspontját a tervezett gyorsvillamos nyomvonalával kapcsolatban.

Budapest, 2015. november ¹⁹ „.....”.


Hajdu László
polgármester

Melléklet:

1. A Drégelyvár utcai szakaszra kidolgozott verziókat sematikusan bemutató ábra
2. A projekt I. ütemének bekerülési költsége verzióként bemutatva
3. A Drégelyvár utca menti, közlekedési területbe sorolt ingatlanokat ábrázoló kivonat a hatályos Budapest Településszerkezeti Tervének Területfelhasználás tervlapjából

(1) **Témafelelős:** Főépítész Iroda 

(2) **Egyeztetésre megküldve:** Városüzemeltetési Főosztály

(3) **Bizottságok:** PTB ESZB VKB KKB JÜB KÉB

x

x

(4) **Jegyzői láttamozás:** 2015. november hó ¹⁹..... nap Aláírás .....

(5) **Meghívandók:**

- dr. Szeneczey Balázs főpolgármester-helyettes,
- dr. Dabóczi Kálmán a BKK Zrt. vezérigazgatója,
- FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt., UTIBER Közúti Beruházó Kft., TRENECON COWI Tanácsadó és Tervező Kft. és Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. mint a közbeszerzési eljárás közös ajánlattevői képviselője

Határozati javaslat:

A Képviselő-testület úgy dönt, hogy

1. a tervezett Astoria – Újpalota gyorsvillamos vonalának I. ütemében a XV. kerület Drégelyvár utcai szakaszának továbbtervezését az „Előzménytervek felülvizsgálata” című (Tervszám: 11.15.075; 2015. július) dokumentáció C2 verzió szerinti nyomvonalvezetéssel és keresztaszelvény kialakítással támogatja.
2. tudomásul veszi azt a tényt, hogy a beruházás több szakaszban épül meg. Elsőként a Baross térig tartó szakasz készül el, de szükségesnek tartja a vonal mielőbbi folytatásának megvizsgálását legalább a Blaha Lujza térig, ahol egy nagyobb, utas barát átszállási lehetőség alakítható ki a nagykörúti villamos viszonylatokkal. Nagy távlatban a nyomvonalat javasolt a Ferenciek teréig vezetni, ahol átszálló kapcsolatot biztosítható a 3-as Metró vonalával, és hosszútávon a budai oldalra való átvezetés lehetősége is biztosítható.
3. a Szilas-patak környéki végállomásnál tervezett P+R parkoló megközelítése tekintetében olyan megoldást támogat, amely az M3-asról közvetlen megközelíthetőséget tud biztosítani a Szentmihályi út terhelése nélkül.
4. felkéri a polgármestert, hogy a projekttel kapcsolatos kerületi álláspontot küldje meg a Fővárosi Önkormányzat részére.

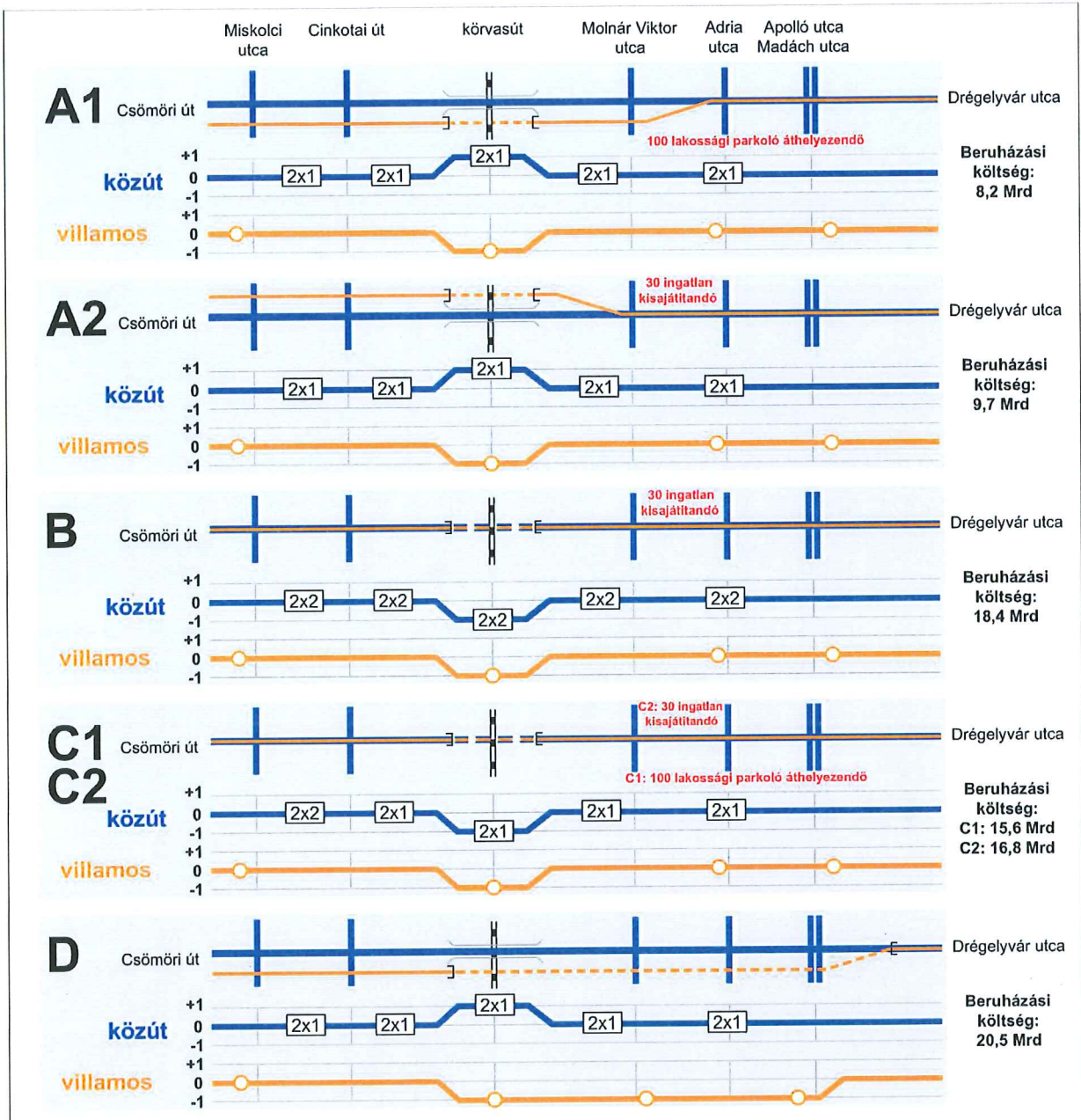
Határidő: 2015. december 10. (Fővárosi Önkormányzat értesítése a döntésről)

Felelős: polgármester

A határozat elfogadásához egyszerű szavazattöbbség szükséges!

A döntés alapjául szolgáló jogszabályhely: Képviselő-testület és szervei szervezeti és működési szabályzatáról szóló 28/2012. (VII.2.) önkormányzati rendelet 35.§ (2)

A Drégelyvár utcai szakaszra kidolgozott verziókat sematikus bemutató ábra



Az Újpalota – Astoria gyorsvillamos projekt I. ütemének bekerülési költsége
verzióként bemutatva

		Költségek (millió Ft)					
	Miskolci utca - Madách utca	Műtárgy + szellőzés + tűzvédelem + távfelügy.	Vasút + áramellátás + vasúti jelző + bizber	Kisajátítás	Közművek	Út + forgtech	Összesen
A 1 változat	Közút - villamos szintbeli keresztezés közút: 2x1 forgalmi sáv szélén vezetett villamos	3 540,000	2 725,000	100,000	1 433,000	435,000	8 233,000
	Opció: új híd építése bontással	2 160,000					10 393,000
A 2 változat	Közút - villamos szintbeli keresztezés közút: 2x1 forgalmi sáv szélén vezetett villamos	3 690,000	2 725,000	1 300,000	1 442,000	510,000	9 667,000
	Opció: új híd építése bontással	2 160,000					11 827,000
B változat	Közút - villamos szintbeli keresztezés közút: 2x2 forgalmi sáv középen vezetett villamos (3,0 m peronszélesség)	9 820,000	3 065,000	1 300,000	1 809,000	790,000	16 784,000
	5,2 m peronszélesség	11 470,000	3 065,000	1 300,000	1 809,000	790,000	18 434,000
C1 változat	Közút - villamos szintbeli keresztezés közút: 2x1 forgalmi sáv középen vezetett villamos(3,0 m peronszélesség)	8 780,000	3 065,000	20,000	1 741,000	620,000	14 226,000
	5,2 m peronszélesség	10 170,000	3 065,000	20,000	1 741,000	620,000	15 616,000
C2 változat	Közút - villamos szintbeli keresztezés közút: 2x1 forgalmi sáv középen vezetett villamos(3,0 m peronszélesség)	8 780,000	3 065,000	1 300,000	1 584,000	690,000	15 419,000
	5,2 m peronszélesség	10 170,000	3 065,000	1 300,000	1 584,000	690,000	16 809,000
D változat	Közút - villamos szintbeli keresztezés közút: 2x1 forgalmi sáv szélén vezetett villamos	15 220,000	3 069,000	100,000	1 636,000	470,000	20 495,000
	Opció: új híd építése bontással	2 160,000					22 655,000

A Drégelyvár utca menti, közlekedési területbe sorolt ingatlanokat ábrázoló kivonat a hatályos Budapest Településszerkezeti Tervének Szerkezeti tervlap

1. Területfelhasználás

