



Budapest Főváros XXIII. kerület  
Soroksár Önkormányzatának  
POLGÁRMESTERE

1239 Budapest, Grassalkovich út 162.

**VÁROSFELJESZTÉSI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI  
BIZOTTSÁGI ELŐTERJESZTÉS**

**Javaslat a Haraszti út – M0 autópálya között tervezett közúti kapcsolat lehetséges változataival kapcsolatban állásfoglalás kialakítására**

<b>Előterjesztő:</b>	Geiger Ferenc polgármester
<b>Az előterjesztést készítette:</b>	Tóth András mb. főépítész
<b>Az előterjesztés előzetesen egyeztetve:</b>	Kisné Stark Viola osztályvezető Beruházási és Városüzemeltetési Osztály
<b>Az előterjesztést megtárgyalja:</b>	-
<b>Testületi ülés időpontja:</b>	2019. március 5.
<b>Ellenjegyzők:</b>	Vittmanné Gerencsér Judit osztályvezető Szervezési és Ügyviteli Osztály
<b>Jogi szempontból ellenőrizte:</b>	dr. Spiegler Tamás aljegyző

## **Tisztelt Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság!**

Tárgyi témával kapcsolatos előterjesztést a Képviselő-testület előző, 2019. február 12-i ülésén levette napirendjéről, így nem foglalt állást a tervezett közúti összekötés kialakítását illetően. A levétel oka az indoklás szerint az volt, hogy nem állt rendelkezésre elegendő információ ahhoz, hogy a Képviselő-testület megfontolt döntést hozhasson a témában. Ezt pótolva az előző Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsági ülésen elhangzott észrevételek és feltett kérdések alapján elkészítettünk egy kiegészített előterjesztést a tisztelt Bizottság számára, hogy előrelépés történhessen a tervezésben.

### **1. Az előző előterjesztésben is közölt információk**

Soroksár közúthálózatát érintő forgalmi terhelés jelentős része adódik az 510 sz. főút (Haraszi út) és az M0 autópályát közötti kapcsolatot kereső átmenő forgalomból, amely a kerület belső úthálózatát terheli. A Grassalkovich út és a Haraszi út közötti közvetlen forgalmi kapcsolat a Budapest-Ráckevei HÉV nyomvonalának elvágó hatása miatt hiányzik. A Haraszi útról nincs jobbra kanyarodási lehetőség a Grassalkovich útra, illetve a Grassalkovich útról sincs balra kanyarodási lehetőség a Haraszi útra. A hiányzó közlekedési kapcsolatból adódóan, továbbá a Zsellér dűlő – Grassalkovich út közötti fél csomóponti kialakításnak köszönhetően a Grassalkovich út és a Haraszi út között közlekedők kényszerből kizárólag a Tájép utcán, illetve a Hunyadi utcán keresztül tudnak közlekedni. Az átmenő forgalom nagysága nem számottevő, de a két utca beépítési jellegét tekintve zavaró, hiszen mindkét utca családi házas övezetben található, szabályozási szélességük lakóterületet kiszolgáló forgalomra tervezett.

Tovább nehezíti a helyzetet, hogy ezeken az utcákon a nehéz tehergépjármű forgalom is megjelenik, ami egyrészt a Haraszi út melletti iparterület, másrészt a Milleneumtelep és Orbánhegy között található Vámudvar kiszolgáló forgalmából adódik. A Haraszi úton kialakult ipari-kereskedelmi, gyártó-szolgáltató létesítmények (Közpép-Únió, ALDI, LIDL, stb) jelentős teherforgalmat generálnak, melyhez további átmenő személygépjármű forgalom is kapcsolódik. A többlet személygépjármű forgalmat az okozza, hogy az M0 autópályáról a Haraszi út irányába közvetlen lehajtó nem épült ki, így a Dunaharaszti felől érkezők az M0 autópályát legkönnyebben a Hunyadi utca – Grassalkovich út – Ócsai út útvonalon tudják elérni. Tudomásunk szerint a Haraszi úti iparterületet Dunaharaszti településen keresztül megközelítő útvonal 7,5 tonnás össztömeg-korlátozás alá esik, a településen átvezető útvonal lakóterületeken vezet keresztül és ezen útvonalon 3,6 méteres magasság korlátozás is hatályos. Így a nehéz tehergépjárművek arra nem közlekedhetnek.

A Haraszi út mellett a volt Dugattyúgyűri Gyár területén előzetes információk szerint 782 lakásos lakópark, több ütemben történő építését tervezik. Az új lakóterület beépítése minden bizonnyal további negatív hatással lesz a Haraszi út forgalmi helyzetére. Ehhez szintén hozzáadódik – bár a beépítésének előfeltétele a HÉV fejlesztésével a kötött pályás kapcsolat meghosszabbítása legalább a Kálvin térig – a Millenniumtelep és az Orbánhegy közötti terület lakófejlesztéséből következő forgalmi terhelés.

### **A környezet közlekedési viszonyaira jellemző sajátosságok:**

- A Haraszi út, amely közúton a Millenniumtelepi, Orbánhegyi és Apostolhegyi lakóterületek egyetlen elérési lehetőségét biztosítja főleg a reggeli csúcsidőben ezen a szakaszon a városközpont felé csak lépésben járható,
- emiatt Dunaharaszti felől sokan a HÉV túlsó oldalán próbálják kikerülni a Millenniumtelepi átjáróig terjedő szakaszon a dugót. Az eddig terjedő szakaszon többen jönnek a HÉV túlsó oldalán, mint magán a Haraszi úton. Ez a szökőforgalom jelentős környezetterhelést jelent Millenniumtelepnek a HÉV átjáróhoz csatlakozó utcái számára.
- Ez a szökő forgalom többek között azért is ilyen nagy, mert Dunaharaszti egyirányúsította észak felé a HÉV keleti oldalán haladó Fő utat, ezért Dunaharaszti északi részén lakók egy részét szinte terelik a Millenniumtelepi átjáró felé, ahelyett, hogy a Jendrassik György utcai csomópontot használnák. Megjegyzendő, hogy az egyirányúsítás közlekedési szakmai szempontból indokolt a Jendrassik utca – 510-es út csatlakozásának geometriája miatt.
- A Haraszi útnak jelenleg nincs csomópontja az M0 autópáttal. Az út környékéről jelenleg csak 12-14 km-es kerülővel lehet eljutni az M0-M51 csomópontjához.
- Millenniumteleptől délre, a HÉV keleti oldalán P+R parkolót tartalmaz a Kerületi Építési Szabályzat (továbbiakban: KÉSZ) korábbi megalapozó közlekedési munkarésze. Ennek nem csak a Budapesten kívülről, hanem a környékről érkezők számára is nagy jelentősége van (autóval elmennek a P+R parkolóig, majd onnan HÉV-vel tovább). A csúcsidőben 40-50 perces közúton történő eljutás a Közvágóhídig HÉV-vel 20 percre rövidülhetne. A HÉV rekonstrukciója és a H6-H7 vonalak közös továbbvezetése lehetővé tenné a Kálvin tér elérését átszállás nélkül, amelynek időigénye a korszerűsítés következményeként szintén hasonló, 20-25 percre telne.
- Kijelölt P+R parkoló hiányában Soroksáron a nem kerületi lakosok elsősorban a kerületközpontot (Hősök tere és a környező utcák) használják erre a célra, mint ahogyan azt a kerület parkolási helyzetének feltárására és a fizetős parkolás bevezetésének vizsgálatára vonatkozóan elkészített tanulmány 2016-ban bemutatta.
- A P+R parkoló megvalósítása a HÉV rekonstrukcióval együtt lenne hatékony, mert a H6 vonal jelenlegi szolgáltatási színvonala egyáltalán nem vonzó. Jelenleg nem ismert a HÉV rekonstrukció időpontja, de mindenképpen nagyobb időtávlatban lesz aktuális. Addig is a P+R parkolónak egy I. üteme segíthetné a közlekedést.
- A kapacitív P+R parkoló számára Millenniumteleptől délre van hely. A P+R parkoló és a HÉV-megálló egymástól való távolsága jelentősen befolyásolja, hogy mennyire fogják használni a parkolót. Így merült föl a HÉV-megálló és átjáró áthelyezésének a kérdése a jelenlegi megállóhoz viszonyított legkisebb mértékű elmozdításával.

A jelentkező forgalmi terhelésekből adódó problémák megoldására a kerület közlekedésfejlesztési terve tartalmaz egy, Budapest déli határán húzódó tervezett II. rendű főutat, ami kb. 1,8 km közelségbe hozza a terület számára az M0 autópáttal csomópontját és különbszintben keresztezi a Kelebiai vasútvonalat. A nyomvonal jelenleg Budapest településszerkezeti tervén szerepel közelítő nyomvonallal, de a kerületi szabályozási terven még nincs szabályozási vonallal kijelölve. Az út megvalósítása jelentősen növelné a terület közlekedési elérhetőségét és a csúcsidei zsúfoltságot is csökkentené azzal, hogy szelepként működne. A tervezett út nyomvonalának vizsgálatára a Budapest Főpolgármesteri Hivatal

megbízásából 2010-ben már készült tanulmányterv, azonban mindkét végpont csomóponti kialakítására vonatkozóan módosítási igények merültek fel, továbbá a korábbi terv nem vizsgálta a P+R parkoló kialakíthatóságát, a volt Erdért telep feltárhatóságát, ezért Hivatalunk a KÉSZ megalapozásához elkészítette a tanulmányterv felülvizsgálatát.

### **Az út optimális nyomvonalának helyét befolyásoló kötöttségek:**

A Haraszti úti csomópont elhelyezéséhez a beépített terület D-i határa és Budapest, Soroksár közigazgatási határa között áll rendelkezésre szabad terület. A kijelölésnél fő szempontként jelentkezett a Millennium-telepi HÉV megállóhely elhelyezkedése, a Lórév utcai vasúti átjárótól való keresztezési távolság, valamint az, hogy a Haraszti úton lehetőség szerint újabb közúti csomópont ne kerüljön kialakításra, azaz az új nyomvonal csatlakozása valamelyik meglévő utca csatlakozásánál kerüljön elhelyezésre. Fenti szempontok alapján a Haraszti úti csatlakozásra 3 változat került kidolgozásra („A”, „B”, „C” változat).

Szintén kötöttségként jelentkezett a Dunaharaszti csatlakozó területén folyamatban lévő lakó funkciójú fejlesztési területtől való megfelelő távolság biztosítása, a vasúti keresztezésnél pedig a lehető legrövidebb műtárgyat igénylő keresztezési pont optimális kiválasztása. Ezt a keresztezési pontot a meglévő vasúti pályák – a Budapest-Kelebia vasútvonal és a MÁV Kombiterminál, valamint a BILK iparvágánya – esetében az egymástól való elválást megelőzően célszerű kijelölni. Ez a keresztezési pont azonban már Dunaharaszti területén helyezkedik el. Minden más esetben a keresztező műtárgy hosszának növekedésével kell számolni. A vasúti keresztezés kialakításánál figyelembe kellett venni a Budapest-Taksony-Tass-Kelebia vasútvonal korszerűsítése során építendő második vágány elhelyezését is.

### **A tervezett összekötő út Haraszti úti csomópontjára kidolgozott változatok bemutatása**

Az összekötő út a térségben azt a 200 m széles, nem beépíthető területsávot veszi igénybe, amely a városhatár és a lakóterület (Millenniumtelep) között húzódik. A tervezett út az M0 autópálya felől a városhatár mellett érkezik, a Haraszti úthoz való csatlakozás számára az utolsó szakaszon két szintbeni és egy külön szintű nyomvonal változat készült („A” „B” és „C” változat):

Szintbeni („A” változat) kialakítása esetén szempont volt, hogy

- a Haraszti út túlsó oldalán lévő volt Erdért telep tervezett feltáró útja itt csatlakozik a Haraszti úthoz, ezért célszerű volt a csatlakozást ezzel szemben kialakítani (ez a csomópont kialakítás a hatályos szabályozási előírások szerint a terület beépítésének feltétele). Az út helyét a szabályozási terven jelölt kötelező csomóponti kialakítás, valamint a környező lakóterület védelme indokolja.
- a Millenniumtelep HÉV-megálló esetleges áthelyezése (ami a szabványos peronszélességek kialakítása, a P+R parkolóval való jó kapcsolat, tervezett megállókiosztás, stb. miatt vetődött fel a MÁV-HÉV Zrt. részéről) számára egy itteni HÉV átjáró lenne az alkalmas hely, ami ebben az esetben a lehető legközelebb maradna Millenniumtelep lakóterületéhez,
- az átjáró és a HÉV-megálló legyen közeli kapcsolatban a tervezett P+R parkolóval.

Szintbeni („C” változat) Ibolya utcával szemben lévő csomópont kialakítása esetén szempont volt, hogy

- a kialakításra kerülő új HÉV átjáró úgy helyezkedjen el, hogy a rajta Dunaharaszti felől átmenő forgalom csúcsidei torlódások idején ne zavarja a lakóterületet.

Különszintű kialakítása („B” változat) esetén szempont volt, hogy

- a Haraszti út nyugati oldalán itt található a legkönnyebben felszabadítható terület a csomópont számára.

#### **„A” változat (A.1. és A.2. tervlapok)**

Az „A1” és az „A2” változat között a különbség az, hogy két háromágú csomópontot, vagy egy háromágú és egy négyágú csomópontot alakítunk-e ki. A két háromágú csomópont az összekötő út – Haraszti út és a Horgászpárt köz – Haraszti út kapcsolatánál kerülne kialakításra. A négyágú csomóponti kialakítás esetén egymással szembetalálkozik az összekötő út és a volt Erdért telep feltáró útja. A két háromágú csomópontnak az előnye, hogy jobb a kapacitása, mint a négyágú csomóponté, a hátránya, hogy a volt Erdért telep feltáró útja kikerül a területtel határos Horgászpárt köz mentén található lakóépületek elé. (A hatályos szabályozási előírásnak ez a kialakítás nem felel meg). Az „A1” és az „A2” változatok esetén a Millenniumtelepi megállónál lévő szintbeni csomópontot is jelzőlámpás forgalomirányítással és felsorompóval kell ellátni.

#### **„B” változat (B. tervlap)**

A „B” változat különszintű HÉV-keresztezést tartalmaz, így megmarad a jelenlegi Millenniumtelepi HÉV-megálló és a szintbeni csomópont is a jelenlegi helyén és formájában. Meg kell azonban jegyezni, hogy a külön szintű csomóponti csatlakozás a Haraszti út RSD felőli oldalán további területet igényel, így ebben az esetben a volt Erdért telepből kb. 70 méter széles sávot a közúti kapcsolat biztosításához ki kell sajátítani.

#### **„C” változat (korábbi tanulmánytervben egyedülként jelölt változat)**

A tervezett nyomvonal a Haraszti út Ibolya utcai csatlakozásától indul. Itt a tervezett út szintben keresztezi a Budapest – Ráckevei HÉV vonalát. A vasúti keresztezés biztosítását a terv fény- és felsorompó elhelyezésével javasolja. A Haraszti úton a vasúti átjáró biztosítóberendezésével összefüggésben lévő jelzőlámpás forgalomirányítású csomópont alakítandó ki.

#### **A HÉV-megálló és a tervezett Haraszti úti új csomópont közötti összefüggések:**

- Jelenleg a Lórév utcai vasúti átjáró biztosítás nélküli (az átjáróban a HÉV közeledését még fényesorompó sem jelzi). Ezzel kapcsolatban fontos kiemelni, hogy a tervezett összekötő út új vasúti szintbeni keresztezésének megvalósításával együtt a közúti és a vasúti forgalom biztonságos lebonyolítása, valamint a HÉV menetidejének csökkentése érdekében a Lórév utcai csomópontban is ki kell építeni a vasúti átjáró biztosítóberendezését (külön szintű keresztezés esetében a jelenlegi biztosítóberendezés nélküli kapcsolat a HÉV megálló megtartása esetén megmaradhat).
- Fontos, hogy a P+R parkolóhoz közel kell legyen a HÉV- megálló. Máshogy fogalmazva nincs értelme a két létesítményt egymástól távol elhelyezni, mert nem fogják használni a P+R parkolót. Jelen esetben a P+R parkoló legközelebbi pontja a városközpont felé irányuló perontól 150 m-re, a városközpont felől érkező perontól 300 m-re helyezkedik el, a parkoló és a távolabbi megálló legtávolabbi pontjai viszont 500 m-re vannak

egymástól. Ezek a távolságok, ha fontosnak tartjuk a P+R parkolók létesítését, akkor túl nagyok tűnnek, de semmiképp nem tekinthetők vonzónak. Nyilván, amivel össze kell vetni, hogy milyen hátrányt szenvednek a HÉV-megálló áthelyezése miatt a Millenniumtelepi lakók. Az új HÉV-megálló helye a jelenlegi HÉV-megállóhoz közel lakók számára hátrányosabb, a távolabb lakók számára már nincs jelentős különbség.

- A MÁV-HÉV részéről felvetődött, hogy a rendszerváltást követően a Haraszi út melletti terület fejlődéséből származó igényeket a HÉV nem követte. A Szent István utca és Millenniumtelep között több kereskedelmi létesítmény épült, melyet a HÉV nem szolgál ki. Dunaharaszti Budapest felőli vége is beépült, mely a MÁV-HÉV szakemberei szerint jobb lefedést kapna az áthelyezett HÉV-megálló kapcsán. A Szent István utca megálló áthelyezése véleményük szerint a Hunyadi utca magasságába előnyösebb lenne. A HÉV-megállók között pedig 1000 m távolság megtartása a cél, ezért a MÁV-HÉV álláspontja szerint célszerű lenne a Millenniumtelep megállóhelyet délebbre helyezni, ahol jobban ki tudja szolgálni a létesítendő P+R parkolót.
- A HÉV-megálló és átjáró elhelyezésénél az „A” és „C” változatoknál szempont az is, hogy nem előnyös, hogy a szintbeni átjáró és a HÉV-megálló elszakadjon egymástól, mert ez növeli a zárásidőt az adott szakaszon, ugyanis a keresztezésben már akkor is tilos a jelző, mikor még a megállóban áll a szerelvény egészen addig, amíg a másik helyen lévő keresztezésen át nem halad. Emiatt, ha az összekötő út csomópontjának szintbeni megoldása a Millenniumtelep szélénél kerül elhelyezésre (pl. a P+R parkoló miatt, stb.), akkor a jelenlegi átjárót vagy meg kell szüntetni, vagy az előzőekben leírt negatív következményekkel kell számolni. Ugyanez a különbszintű megoldásnál („B” csomóponti változat esetén) nem szükségszerű.
- Ha a HÉV megálló a jelenlegi helyén marad, akkor megmarad annak a veszélye (ami reggeli csúcsidőben jelenleg is a gyakorlat), hogy a HÉV keleti oldalán Dunaharaszti felől érkező nagyszámú jármű kikerüli az új csomópontnál várakozókat és megpróbál a jelenlegi átjárón áthajtva becsatlakozni a Haraszi úti járműfolyamba. Emiatt a Millenniumtelep úthálózata és az összekötő út környezete között az „A” és „C” változatokban nincs jelölve közúti kapcsolat, hogy ne legyen lehetséges szökőútként használni. (A Gombkötő utca vonalában a közúti kapcsolat Millenniumtelep és az összekötő út között biztosítható.)

### **A HÉV megálló jelenlegi helyén való megtartásának előnyei és hátrányai:**

#### **Előnyök:**

- Millenniumtelep számára központi és megszokott az elhelyezkedés,
- A szemben lévő KÖZGÉP ipartelep számára előnyös az elhelyezkedés
- A lakosság megszokta a helyszínt
- A tervezett új lakóbeépítések számára (Dugattyúgyűrű gyár lakópark, lakófejlesztésre kijelölt terület) elfogadhatóbb gyaloglási távolságra van

#### **Hátrányok**

- Ha az összekötő út szintbeni csomóponttal épül meg Millenniumtelep határánál, akkor nem maradhat meg a jelenlegi helyén az átjáró és a megálló a hosszú zárásidők miatt.
- Messze esik a jelenlegi megálló a tervezett P+R parkolótól.

- A jelenlegi átjárót sokan használják Dunaharaszti felől szökőútként, ezzel terhelik Millenniumtelep úthálózatát. (Ez elleni megoldások: az átjáró és megálló délebbre való helyezése, vagy a Dunaharaszti felőli alsóbbrendű kapcsolatnak a megszüntetése, átalakítása.)
- Korszerűsítés esetén helyszűke miatt nem érvényesíthető a 3,80 m széles kívánatos peronszélesség. Ez a MÁV-HÉV álláspontja, szakmai álláspont szerint kisebb támfal építésével, vagy középperon elhelyezésével javítani lehet a jelenlegi helyzeten.
- A MÁV-HÉV véleménye szerint a régi megállókiosztás nem követte a beépítési változásokat: LIDL/ALDI áruházak helye, Dunaharaszti északi részének a beépítése, 1000 m-es kívánatos megállótávolság stb. Ezek miatt álláspontjuk szerint a Szent István utcai és a Millenniumtelep megálló délebbre helyezése indokolt lenne.

A részletezett összefüggések miatt a HÉV megálló tervezett új csomópontához való áthelyezése is megvizsgálásra került, ezeknek a változatoknak a helyszínrajzi kialakítását az „A2b” és „B2” tervlapok tartalmazzák.

### **A tervezett összekötő út M0 autóút csomópontjára kidolgozott változatok bemutatása**

Az **1. változat**ban a BILK bekötőútjának folytatásában a közterületként kiszabályozott ún. havária út távlati nyomvonala számára fenntartott területsáv került felhasználásra. Erről a szakasról egy feltáró út is tervezésre került Dunaharaszti elzárt területének kiszolgálása érdekében. Ebben a változatban a tervezett út a BILK bejáró útjához csatlakozik egy új körforgalmi csomópontban, ahol 4. ágként szintén egy feltáró út csatlakozik a budapesti elzárt területek kiszolgálása érdekében. Innét közös nyomvonalon halad az M0, M51 autóút összekötőágainak és az 51. sz. főút meglévő körforgalmi csomópontjához. Így a jelenlegi 4 ágú kialakítás megmaradhat, illetve a jövőben akár két sávossá is bővíthető (kapacitása bővíthető a körpálya méretének megtartásával is), az érvényben lévő úttervezési szabványoknak megfelelően.

A **2. változat**ban a tervezett út az M0, M51 autóút összekötőágainak és az 51. sz. főút meglévő körforgalmi csomópontjához 5. ágként közvetlenül csatlakozik. Ebben az esetben a körpálya méretét meg kell növelni, hogy a tervezett 5. ág csatlakoztatható legyen. A körpálya két sávossá bővíthetőségét az érvényben lévő úttervezési szabványok nem teszik lehetővé, ezért a későbbi részletesebb tervfázisban (engedélyezési terv készítése esetén) szabvány alóli felmentést kell kérni. Ez a változat a BILK esetleges jövőbeni fejlesztési igényeihez jobban alkalmazkodik. A Magyar Közút és az ITM részéről felmerült a tervezett út felől az M0 autóút (Győr) felé egy közvetlen összekötő ág kialakítása is a meglévő gyűjtő-elosztó pályához csatlakoztatva, amit kedvezőnek találtak, és támogattak. Dunaharaszti elzárt területének kiszolgálása ebben a változatban a BILK bejáró útja felől két nyomvonalon is megoldható, melynek lehetséges nyomvonalait (1. és 2. változat) tengely vonal jelöli.

A kidolgozott változatokat egyeztetettük a MÁV-HÉV Zrt-vel, a Magyar Közút Zrt-vel, az Innovációs és Technológiai Minisztériummal, a MÁV Zrt-vel, és a Budapest Közút Zrt-vel. A bemutatott változatok közül a szakmai szervek gyakorlatilag egybehangzó véleménye az volt, hogy a Haraszti úti csomópont külön szintű kialakítása, az M0 autóúttal való kapcsolat esetében pedig a 2. változat kialakítása lenne a legkedvezőbb megoldás. Dunaharaszti főépítésének is bemutattuk az elkészült változatokat, de hivatalos állásfoglalás kialakítása Dunaharaszti Önkormányzatának Képviselő-testülete hatáskörébe tartozik, melyet a Képviselő-testület véleményének megismerését követően tervezünk kikérni.

Jelenleg a nyomvonal egyedül a fővárosi településrendezési eszközökön (Budapest Településszerkezeti Tervén és a Fővárosi Rendezési Szabályzatban) került feltüntetésre, azonban csupán irányadó nyomvonallal, ami nem elégséges ahhoz, hogy a megvalósításhoz szükséges építési engedélyeket a részletesebben kidolgozandó engedélyezési tervek alapján be lehessen szerezni. A megvalósítás előtt ezért egyrésről a fővárosi terveken pontosítani kell a nyomvonalat, másfelől a kerületi szabályozási terven is ki kell jelölni szabályozási vonallal az építéshez biztosítandó területet, csak ezt követően lehet az engedélyezési terveket engedélyezésre benyújtani. Fontos azonban tisztában lenni azzal, hogy ha a kerületi szabályozási vonal rögzítésre kerül, akkor az érintett terület tulajdonosa kezdeményezheti a terület közterületként történő kialakítását, aminek pénzügyi vonzata van (a területet ki kell sajátítani). Amennyiben a fővárosi terveken szereplő fő infrastruktúra hálózat részeként kerül feltüntetésre a kerületi szabályozási terven a nyomvonal, akkor álláspontunk szerint a helyzet úgy értelmezhető, hogy a szabályozás végrehajtása a Fővárosi Önkormányzat érdekében történik, így a kártalanítási kötelezettség a fővárost terheli. Ugyanakkor az egyelőre még nem tisztázott, hogy a tervezett út kialakítása mennyiben kerületi, mennyiben összfővárosi, illetve mennyiben agglomerációs szintű érdek. Ennek ellenére az belátható, hogy nem kizárólag kerületi érdek, így egyedül a kerület finanszírozásából nem elvárható a megvalósítása. A nem egyértelmű helyzet miatt javasoljuk a szabályozási vonalat azt követően rögzíteni, ha az összekötő út megvalósításához szükséges pénzügyi fedezet már rendelkezésre áll. Addig elégségesnek tartjuk a szabályozási terven az összekötő út helyigényét „be nem építhető terület”-ként jelölni.

#### **Útépítési Költségbecslés (kisajátítási költség nélkül)**

Munkanem	becsült beruházási költség, nettó (MFt) - 2018		
	0+000 és 0+830 km szelvények között		
	„A” változat	„B” változat	„C” változat
Folyópálya kiépítése (csomópontok, műtárgy nélkül)	192,9	296,9	206,6
Új híd műtárgy		624,0	
Földmunka a folyópályán	143,2	379,8	153,1
Haraszi úti csomópont	140,9	107,5	138,2
Új vasúti átjáró + biztosító berendezés	150		150
Új jelzőlámpa		20,0	
Lórév utcai biztosító berendezés	100		100
Sisak utcai körforgalom, feltárási utak	123,5	123,5	123,5
Járda építés	58,6	42,3	18,4
<b>Összesen (millió Ft, nettó):</b>	<b>909,1</b>	<b>1594,0</b>	<b>889,8</b>

Munkanem	becsült beruházási költség, nettó (MFt) - 2018	
	0+830 km szelvénytől a végszelvényig	
	1. változat	2. változat
Folyópálya kiépítése (csomópontok, műtárgy nélkül)	164,3	200,3
Új híd műtárgy	862,4	784,0



Földmunka a folyópályán	488,8	577,7
M0 körforgalmi csomópont	20,0	146,7
Összekötőág, gyűjtő-elosztó pálya	-	176,4
BILK körforgalom	113,7	-
<b>Összesen (millió Ft, nettó):</b>	<b>1649,2</b>	<b>1795,1</b>

## **2. Az előző előterjesztésben nem szereplő új információk**

A tervezett összekötő út műszaki kialakítását alapvetően befolyásolja a kötött pályás közlekedési útvonalak (HÉV, MÁV) keresztezése. A meglévő nyomvonalak területeket elvágó hatása kétségtelenül meghatározza jelen esetben is a műszaki lehetőségeket. A helyzet megváltoztatása elviekben elképzelhető lenne (vagy a nyomvonalak módosításával, vagy föld alá helyezésével), azonban egyik esetben sem kerületi kompetencia az ilyen döntések meghozatala. Tudomásunk szerint a MÁV-Kelebiai vasútvonal esetében korábban sem merült fel és a jövőben sem várható annak felvetése, hogy a jelenlegitől eltérő nyomvonalon kerüljön a vasúti közlekedés biztosításra (főként annak ismeretében, hogy folyamatban van a vasútvonal fejlesztésének előkészítése) és az sem valószínűsíthető, hogy esetleg föld alá kerül az érintett szakaszon. A vasútvonal fejlesztésével kapcsolatban úgy értesültünk, hogy megalakult a Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztését koordináló Kínai–Magyar Vasúti Nonprofit Zrt, melynek feladata a tervező és kivitelező kiválasztására irányuló tenderek előkészítése és lefolytatása, a szerződések megkötése, valamint a megvalósítás fázisában projektmenedzsment és monitoring tevékenységek ellátása. A tervek kidolgozása még nem kezdődött meg, de az eredeti célkitűzés szerint a beruházásra 2023-ig bezárólag kerül sor.

A HÉV nyomvonalát illetően 2014-ben elkészült a Budapesti Közlekedési Központ (továbbiakban: BKK) megbízásából az észak-déli regionális gyorsvasút déli szakaszának megvalósíthatósági tanulmánya. A tervezés keretében kerületünk javaslatára a lehetséges nyomvonalváltozatok között a tervezők megvizsgálták annak a lehetőségét, hogy milyen előnyökkel, ill. hátrányokkal járna, ha a tervezett gyorsvasúti közlekedés nem a jelenlegi HÉV vonalán, hanem a MÁV-Kelebiai vasútvonalon kerülne kialakításra. A vizsgálatok eredményeként sajnos kiderült, hogy a vasútvonal melletti beépítések nagy mértékben korlátozzák a gyorsvasúti járat kialakíthatóságát, ugyanis a nagyvasúti és a tervezett elővárosi tömegközlekedés biztosításához szükséges 2 vágányon kívül még további 2 vágányra lenne szükség a gyorsvasúti közlekedés zavartalan lebonyolításához, azonban a további 2 vágány területbiztosítását csak jelentős számú lakóépületek bontásával lehetne elérni. A 2014-ben elkészült tanulmányterv által javasolt projektváltozat szerint ezért Soroksáron a meglévő HÉV nyomvonal kerülne megtartásra, viszont a vasútvonal kétvágányúsítása után fél óránként egyes gyorsvasúti szerelvények kijárhatnak majd a nagyvasútra, így a vasút melletti területek tömegközlekedési kapcsolatai is javulhatnak. A javaslat szerint a meglévő HÉV nyomvonalon a kerületközpontban távlatban felszín alá kerül a pálya, de a távlati kiépítésig „villamosszerű” üzemvitellel lehet számolni, ami további új csomópontok kialakítását teszi lehetővé, ezáltal a nyomvonal átjárhatósága javulni fog.

Néhány év szünetet követően érdemben akkor került újból napirendre a csepeli és ráckevei HÉV vonalak fejlesztése, amikor a MÁV-HÉV Zrt átvette az üzemeltetést a fővárostól. 2017-ben „H6-os ráckevei és a H7-es csepeli HÉV fővárosi kötőtpályás hálózatba való integrálásának előkészítése” címmel döntéselőkészítő anyag készült a tovább tervezésre vonatkozóan. Ebben az anyagban a koncepcionális változatok elemzése kapcsán szintén felvetődött a soroksári szakaszon a két kötőtpályás nyomvonal „egyesítése”, azonban a javasolt változatok közé ezúttal sem került be ilyen változat. Szükségesnek tartjuk ennél a változatnál kiemelni, hogy a vasútvonalról a Haraszi úti nyomvonalra történő visszakötés a Millenniumtelep és Orbánhegy városrészek között található – jelenleg még beépítetlen, azonban távlatban lakóövezeti fejlesztésre kijelölt – területen keresztül lenne optimálisan megvalósítható (ez a nyomvonal volt a tervezői javaslat a korábbi és az utóbbi vizsgálatnál is egyaránt), ezáltal jelentősen korlátozva Soroksár fejlesztési lehetőségeit. Soroksár szempontjából ugyan nem lenne szükség erre a visszakötésre, részünkről inkább a csepeli nyomvonal meghosszabbításával támogatható a sziget többi településének (Szigetszentmiklós, Tököl, Ráckeve) elérése, azonban Csepel és Szigetszentmiklós között jelenleg több kilométeres szakasz hiányzik, melynek megépítése jelentősebb költséget igényelne.

A HÉV fejlesztésével kapcsolatban legfrissebb információink, hogy 2018 végén döntött a kormány a tovább tervezésről, nevezetesen arról, hogy idén megkezdődhet a nyomvonalra vonatkozó engedélyezési és kiviteli tervek kidolgozása. Ezzel kapcsolatban konkrét részletek még nem ismertek, jelenleg annyit tudunk, hogy a tervekészítés folyamán várhatóan kerületi egyeztetésre is sor kerül, ahol majd remélhetőleg érvényesíteni tudjuk a kerületi érdekeket.

### **Döntéshozatal szükségessége**

A Haraszi úti forgalmi helyzet javításának érdekében a tovább lépéshez az előterjesztésben részletezett településrendezési, közlekedési, pénzügyi és egyéb szempontok mérlegelését követően elsőként szükségesnek tartjuk meghatározni a pontos nyomvonalat és a csomóponti kialakításokat. A következő lépésben a fővárosi településrendezési terveken, illetve a kerületi szabályozási terven is ki kell jelölni a megvalósításhoz szükséges területet. Majd ezzel párhuzamosan el kell készíteni a megvalósításhoz elengedhetetlen engedélyezési terveket.

Kérjük a Tisztelt Bizottságot, hogy a tovább tervezés érdekében foglaljon állást abban a kérdésben, hogy az elkészült változatok közül melyik megvalósítási javaslatot támogatja. Amennyiben a tisztelt bizottsági tagok még mindig úgy ítélik meg, hogy a megfontolt döntés meghozatalához további információkra van szükség, akkor azt kérjük egyértelműen meghatározni, hogy milyen információk beszerzésére van még szükség, esetleg milyen feltételek, szempontok meghatározásával lehetne a tervezési folyamatot elősegíteni.

### **Határozati javaslat:**

#### **Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzat Képviselő-testülete Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottságának ...../2019. (III.5.) határozata a Haraszi út – M0 autópálya között tervezett közúti kapcsolat lehetséges változataival kapcsolatos döntéséről**

A Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy

- I. a Haraszi út – M0 autópálya között tervezett összekötő út Haraszi úti csomópontjára kidolgozott változatok közül a ..... változat megvalósítását támogatja.

- II. a Haraszi út – M0 autópálya között tervezett összekötő út M0 autóút csomópontjára kidolgozott változatok közül a ..... változat megvalósítását támogatja.
- III. felkéri a Polgármestert, hogy a támogatott változat(ok) megküldésével kérje ki Dunaharaszti Önkormányzat véleményét a tervezett összekötő út kialakításával kapcsolatban.

**Határidő:** 2019. április 30.

**Felelős:** Geiger Ferenc polgármester

Az előterjesztést a Képviselő-testület döntési hatáskörben tárgyalja, a határozat elfogadása egyszerű szótöbbséget igényel.

**Budapest, 2019. február 25.**

**Tóth András**  
**mb. főépítész**  
**az előterjesztés készítője**

**Geiger Ferenc**  
**polgármester**  
**előterjesztő**

**Melléklet:** - 1 pld. áttekintő helyszínrajz  
- 8 pld. kidolgozott változat  
- 1 pld. egyeztető lap

**Egyeztető lap**

**a „Javaslat a Haraszi út – M0 autópálya között tervezett közúti kapcsolat lehetséges változataival kapcsolatban állásfoglalás kialakítására” című bizottsági előterjesztéshez**

1. Az előterjesztés egyeztetve: Kisné Stark Viola Beruházási és Városüzemeltetési Osztály, osztályvezető

Észrevételt nem teszek.

Budapest, 2019. február 27.

.....  
Kisné Stark Viola  
aláírás