



Budapest Főváros XXIII. kerület
Soroksár Önkormányzatának
POLGÁRMESTERE

1239 Budapest, Grassalkovich út 162.

KÉPVISELŐ-TESTÜLETI ELŐTERJESZTÉS

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

Előterjesztő:	Geiger Ferenc polgármester
Az előterjesztést készítette:	Tóth András mb. főépítész
Az előterjesztés előzetesen egyeztetve:	Kisné Stark Viola osztályvezető Beruházási és Városüzemeltetési Osztály,
Az előterjesztést megtárgyalja:	Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság
Testületi ülés időpontja:	2019. február 12.
Ellenjegyzők:	Vittmanné Gerencsér Judit osztályvezető Szervezési és Ügyviteli Osztály
Jogi szempontból ellenőrizte:	dr. Spiegler Tamás mb. aljegyző

Tisztelt Képviselő-testület!

Soroksár közúthálózatát érintő forgalmi terhelés jelentős része adódik az 510 sz. főút (Haraszti út) és az M0 autópályát között kapcsolatot kereső átmenő forgalomból, amely a kerület belső úthálózatát terheli. A Grassalkovich út és a Haraszti út közötti közvetlen forgalmi kapcsolat a Budapest-Ráckevei HÉV nyomvonalának elvágó hatása miatt hiányzik. A Haraszti útról nincs jobbra kanyarodási lehetőség a Grassalkovich útra, illetve a Grassalkovich útról sincs balra kanyarodási lehetőség a Haraszti útra. A hiányzó közlekedési kapcsolatból adódóan, továbbá a Zsellér dűlő – Grassalkovich út közötti fél csomóponti kialakításnak köszönhetően a Grassalkovich út és a Haraszti út között közlekedők kényszerből kizárólag a Tájkép 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 Haraszti út melletti iparterület, másrészt a Millenniumtelep és Orbánhegy között található Vámudvar kiszolgáló forgalmából adódik. A Haraszti úton kialakult ipari-kereskedelmi, gyártó-szolgáltató létesítmények (Közpénz-Unió, ALDI, LIDL, stb) jelentős teherforgalmat generálnak, melyhez további átmenő személygépjármű forgalom is kapcsolódik. A többlet személygépjármű forgalmat az okozza, hogy az M0 autópályáról a Haraszti 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 Haraszti 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 Haraszti út mellett a volt Dugattyúgyűrű Gyár területén előzetes információk szerint 782 lakásos lakópark, több ütemben történő építését tervezik. Az új lakóterület beépítése minden bizonnyal további negatív hatással lesz a Haraszti 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 Haraszti 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 Haraszti 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 Haraszi 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 Haraszi úton lehetőség szerint újabb közúti csomópont ne kerüljön kialakításra, azaz az új nyomvonal csatlakozása valamelyik meglévő utca csatlakozásánál kerüljön elhelyezésre. Fenti szempontok alapján a Haraszi 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.

Külön szintű 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 külön szintű 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 Haraszi 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 Haraszi 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 Haraszi úton a vasúti átjáró biztosítóberendezésével összefüggésben lévő jelzőlámpás forgalomirányítású csomópont alakítandó ki.

A HÉV-megálló és a tervezett Haraszi úti új csomópont közötti összefüggések:

- Jelenleg a Lórév utcai vasúti átjáró biztosítás nélküli (az átjáróban a HÉV közeledését még fénysorompó 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 távolabbi 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 külön szintű 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 Haraszti 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. változatban** 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. változatban** 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 egyeztettük 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 egyrészt 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, feltáró utak	123,5	123,5	123,5
Járda építés	58,6	42,3	18,4
Összesen (millió Ft, nettó):	909,1	1594,0	889,8

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	-
Összesen (millió Ft, nettó):	1649,2	1795,1

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 Képviselő-testületet, hogy a továbbtervezés érdekében foglaljon állást abban a kérdésben, hogy az elkészült változatok közül melyik megvalósítási javaslatot támogatja.

Határozati javaslat:

Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzat Képviselő-testületének/2019. (II.12.) határozata a Haraszi út – M0 autópálya között tervezett közúti kapcsolat lehetséges változataival kapcsolatos döntéséről

A Képviselő-testület 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. március 31.

Felelős: Geiger Ferenc polgármester

- IV. felkéri a Polgármestert, hogy értesítse a Fővárosi Önkormányzatot a Képviselő-testület döntéséről, egyúttal kezdeményezze a megvalósításhoz szükséges költségek mielőbbi biztosítását.

Határidő: 2019. április 30.

Felelős: Geiger Ferenc polgármester

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

Budapest, 2019. január 26.

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 Képviselő-testületi előterjesztéshez

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

Észrevételt nem teszek.

Budapest, 2019. január 29.

.....
Kisné Stark Viola
alíírás