

EGYEZTETÉS KÖZLEKEDÉSI KÉRDÉSKÖRBE 2. KÖR

Helyszín: Budaörs Város Önkormányzat PH
2040 Budaörs, Szabadság út 134. III. em. 138. tárgyaló

Időpont: 2011. május 02. 9.00-11.00 között

Résztvevők: Feller Tibor Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Pelsőci Géza NIF ZRt.
Paksi Szilvia vezető településtervező VÁTI Kft.
Molnár Csilla településtervező VÁTI Kft.
Kliment Mihály közlekedés tervező VIAMED-2008 Kft.
Korodi Zsolt Budaörs Város Önkormányzat, Főépítész Iroda

Tárgy: Budaörs Város TSZT és BHÉSZ felülvizsgálat
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROBLÉMÁK témakörét érintő tárgyalás

Korodi Zsolt megnyitja az egyeztetést. Tájékoztatja jelenlévőket, hogy az előzetes egyeztetés ellenére a MÁV ZRt sajnálatos módon nem tud jelen lenni az egyeztetésen, de kéri az emlékeztető megküldését, a további egyeztetések elől nem zárkozik el.

A meghívóra a NIF ZRt Beruházási Programok Igazgatósága Vasútfejlesztési Projektiroda 5. a vasútfejlesztések kapcsán e-mailben nyilatkozott, hogy a város közigazgatási területén nem érintett, ezért a tárgyaláson nem képviselteti magát. E-mail az emlékeztetőhöz mellékelve.

E tárgyban már történt egyeztetés 2011. február 24-én, mely egyeztetésen a KKK, NIF ZRt és a MÁV ZRt nem képviseltette magát, ezért került sor jelenlegi, második körös tárgyalásra. Meghívottak a meghívóval együtt megkapták az előző egyeztetésről készített emlékeztetőt.

A tárgyaláson a tervező, VÁTI Kft., Paksi Szilvia vezető településtervező által összeállított, mellékelt, a meghívóval együtt meghívottaknak megküldött Témavázlat alapján történt az egyeztetés.

A/1. M0 nyomvonal

Pelsőci Géza a város közigazgatási területén felszínen tervezett. Az UTIBER készítette az érintett szakaszt, az önkormányzatnál az elkészült EVD megtalálható, abból a nyomvonal kinyerhető. A következő fázisban a környezeti hatástanulmány készül, melybe nem valószínű, hogy újabb alagutas szakaszok beépíthetők. A tervezett szakasz kb. 17,5 km melynek 2/3-a már alagútban tervezett.

Magassági tervezés is készült mely a város területén nem igazolta az alagutas építést, vadátjárásra több helyen ad javaslatot a terv, legközelebb Dunakeszin.

Vektoros digitális állomány legfeljebb tervezőtől szerezhető meg, de megpróbál segíteni, mert fontos, hogy minél pontosabb lehessen a terv.

A terveken a nyomvonal mentén 250-250 m-es területsáv (területfoglalás) kijelölése szükséges a hatályos jogszabályi előírásnak megfelelően, és rá kell jelölni a 100-100 m-es védőtávolságot is (szakhatósági hozzájárulással). A nyomvonal a város területén viszonylag fixnek mondható.

Korodi Zsolt a 250 m-es védőtávolságon belül helyezkedik el a nyugati iparterületünk. Milyen fejlesztéseket lehet a védőtávolságon belül engedélyezni, végezni?

Pelsőci Géza a terület építési jogokkal rendelkezik, a területfoglalási sávban az engedélyeztetésbe szakhatóságként be kell majd vonni a KKK-t, valamint kéri ennek idézését az autópályákról szóló 2003. évi MCCVIII. tv-ben foglaltaknak megfelelően.

Kliment Mihály úgy tudja, hogy az EVD egy konzultációs kérelemmé finomult. Ha csak véleményt ad a hatóság, akkor van-e lehetősége az önkormányzatnak a saját véleményét érvényesíteni? Milyen indokokkal.

Pelsőci Géza a nyomvonalat behúzták a jelenlegi szabályozásba. A felszín alatti vezetés igényével ellehetetlenül a beruházás.

Az EVD-re adott önkormányzati véleményt kérik tervezők átadásra.

A/2. M1 autópálya bővítés

Pelsőci Géza még csak vizsgálatok folynak, azok elkészültéig, javaslatainak megismeréséig szabályozási tervi szintű véleményt nem tud adni. Bővítés ügyében részletesebben munkatársaival lehet továbbegyeztetni.

B/1. 1 sz. főút

Feller Tibor megismétli a véleményében leírtakat, hogy elképzelhetőnek tartják az országos főút kategóriájának módosítását, megfelelő fejlesztések esetén. A főútnak kb. 12000-es, több éve stagnáló napi forgalma van, a mai tervezési tendenciák alapján 2*2 sávós útként kéne kiépíteni, üzemeltetni. A forgalomszámlálások alapján az út átmenő forgalma alacsony, inkább a helyi és helyközi forgalom használja.

Paksi Szilvia az út országos főútként definiált, de ahogy KKK képviselője is elmondta helyközi, helyi gyűjtő-elosztó funkciót tölt be. Az országos főúton forgalomcsillapítást a város nem tud létrehozni. A forgalommegosztást a tervezett szervízút szolgálná. A város nem tud országos főutat építeni, ezzel kiváltani a meglévőt. Az BATrT módosítás során a város már kezdeményezte az országos főút kategória módosítását, de a minisztériumtól érkezett észrevétel alapján az nem került be a jóváhagyásra előterjesztett anyagba, mert havária esetére szükséges az út kiváltó útként. Ezt a szerepet országos mellékútként is be tudná tölteni, a szervízúttal együtt is. A tervben ez távlati elemként szerepelne szabályozási vonzat nélkül.

Feller Tibor a környező országos közútfejlesztések megvalósulása esetén a szerepkör csökkentés kérdésköre újra vizsgálható, tárgyalandó.

B/2. Szervízút

Pelsőci Géza a pontos tervek és autópálya fejlesztések ismeretének hiányában konkrét véleményt nem áll módjában adni, a készülő tervekről részleteiben munkatársaival lehet továbbegyeztetni. A budaörsi tervezett Szervízút és annak budapesti, Egér úti csomópontjának kialakítását elfogadhatónak tartja.

C/1. Vasúthálózati fejlesztések

C/2. Tervezett új vasúti megálló

C/3. Iparvágányok

Érdemi észrevétel nem érkezett. A KKK-val (Köller László) is érdemes lenne a vasútkérdéseket egyeztetni.

D/1. METRÓ

Pelsőci Géza a METRÓ kéregvezetési javaslata új, továbbgondolásra érdemes gondolat lehet.

D/2. Kerékpárút

Érdemi észrevétel nem érkezett.


D/3. TSZT koncepció egyeztetési anyagára adott szakhatósági vélemények áttekintése

Érdemi észrevétel nem érkezett.

A tárgyalást követően Feller Tibor a KKK képviseletében küldött e-mailt az autópálya-fejlesztésekkel kapcsolatban, melyek a tárgyaláson elhangzottaktól némely tárgyban eltérnek. Az e-mail emlékeztetőhöz mellékelve.

– k. m. f. –

Emlékeztetőt készítette:



Korodi Zsolt
településrendezési előadó

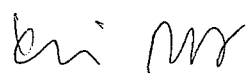
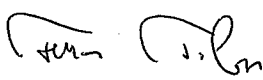
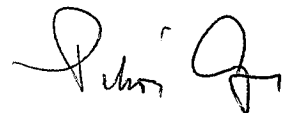

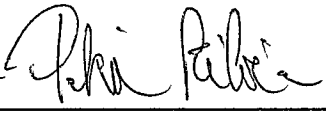

Melléklet:

- | | |
|---------------------|------------------------------|
| 1. Jelenléti ív | 3. Témavázlat |
| 2. NIF ZRt e-mailje | 4. KKK Feller Tibor e-mailje |

J E L E N L É T I Í V

A Budaörs Város TSZT és BHÉSz felülvizsgálat koncepció
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROBLÉMÁK témakörét érintő második tárgyalás

ideje: 2011. május 2. hétfő 9.00-11.00
helye: Budaörs Város Önk. PH 138 tárgyaló

Jelen vannak:		
szervezet/név	elérhetőség	aláírás
KORODI ZOLT BÜRS-VÁROS ÖNK. PH. FŐÉP. IR.	korodi.zolt@budaors.eu	
FELLER TIBOR KKK	feller.tibor@kkt.gov.hu	
PELSŐCI GÉZA NIF Zrt.	pelsoci.giza@nif.hu	
MOLNÁR CSILLA VATI VÁROSEPÍTÉSI KFT	csmolnar@vatikft.hu	
PAKSI SALVA VATI VÁROSEPÍTÉSI KFT.	salvia.paksi@vatikft.hu	
Klimont Mihály VIAMED-2008 Kft	viamed2008@gmail.com	

Korodi Zsolt

Feladó: Hernesz Csilla [Hernesz.Csilla@nif.hu]
Küldve: 2011. április 21. 12:55
Címzett: Hollósi László; Korodi Zsolt
Másolatot kap: Mayer András
Tárgy: RE: Börs TSZT felülvizsgálat koncepció - közlekedési egyeztetés 02

Tisztelt Korodi Zsolt Úr!

Telefonon történt beszélgetésünkre hivatkozva az alábbiakról tájékoztatom Budaörs TSZT felülvizsgálatában a NIF Zrt. Vasúti Igazgatósága részéről:

- Budapest elővárosi vasútfejlesztés tekintetében nincs érintettségünk, a nálunk folyó beruházás előkészítések (vonali beruházás és parkoló beruházás egyaránt) nem érintik Budaörsöt, Biatorbágnál zárulnak;
- Budaörshez kapcsolódó vasúti fejlesztési döntések előkészítése tekintetében a MÁV Zrt. az illetékes szervezet, a NIF Zrt. koncepcionális kérdésekben önálló döntési kompetenciával nem rendelkezik, döntés után kerülhet hozzá a beruházás előkészítése, illetve a kivitelezés.

Üdvözlettel:

Hernesz Csilla
projektvezető

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Beruházási Programok Igazgatósága
Vasútfejlesztési Projektiroda 5.

1134 Budapest, Váci út 45.
Telefon: +36-1/4368 490
Mobil: +36-20/347 3348
Fax: +36-1/4368 110, +36-1/4368 150
Email: hernesz.csilla@nif.hu

-----Original Message-----

From: Hollósi László
Sent: Thursday, April 21, 2011 7:37 AM
To: Hernesz Csilla; Mayer András
Subject: FW: Börs TSZT felülvizsgálat koncepció - közlekedési egyeztetés 02
Importance: High

-----Original Message-----

From: Pelsőci Géza
Sent: Wednesday, April 20, 2011 9:36 AM
To: Hollósi László
Subject: FW: Börs TSZT felülvizsgálat koncepció - közlekedési egyeztetés 02
Importance: High

Üdvözlettel:

Pelsőci Géza
projektiroda-vezető

-----Original Message-----

From: Korodi Zsolt [mailto:korodi.zsolt@budaors.hu]
Sent: Wednesday, April 20, 2011 9:12 AM
To: Káldi István MÁV ZRT; Pelsőci Géza; Feller Tibor KKK
Subject: Börs TSZT felülvizsgálat koncepció - közlekedési egyeztetés 02
Importance: High

<<MX-M700U_20110420_091418.pdf>> T <<MX-M700U_20110420_091448.pdf>> is <<MX-M700U_20110420_091525.pdf>> ztelt Uraim!

Szíves tájékoztatásul mellékelem a tárgyban más közlekedési hatóságokkal történt egyeztetés emlékeztetőjét, és a tervező által összekészített témavázlatot, melyet egyeztetésünkön szeretnénk megtárgyalni.

Üdvözlettel,

Korodi Zsolt
településrendezési ügyintéző

Budaörs Város Önkormányzat P.H.
Főépítész Iroda
2040 Budaörs, Szabadság út 134.
www.budaors.hu
korodi.zsolt@budaors.hu
06-23/447-838

EGYEZTETÉS KÖZLEKEDÉSI KÉRDÉSKÖRBE 2

Helyszín: Budaörs, Szabadság út 134.
Időpont: 2011. március 29. 11,00
Résztevők: jelenléti ív szerint
Tárgy: Budaörs Város egyeztetésre bocsájtott TSZT Konceptiója kapcsán közlekedési szakhatósági észrevételek megbeszélése

A/ NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI ZRT.**A/1. M0****- Megállapítások**

- > Az M0 nem rendelkezik engedélyezett nyomvonallal.
- > Budaörs számára – természetvédelmi okok (vadátkelés biztosítása) miatt – az alagutas vezetés a kívánatos.
- > Digitális adatszolgáltatást kérünk arra a nyomvonalváltozatra, amelyet szerepeltessünk a településszerkezeti terven.

- Tervezői javaslat

- > A településszerkezeti tervlapon alagutas megoldást feltételezve ábrázoljuk a tervezett M0 tengelyét.
- > Szabályozási szinten – tekintettel a nyomvonal bizonytalan voltára – a nyomvonal tengelyétől 100-100 m-re kijelölt területet, mint kártalanítási igény kizárásával beépíthető útsávot rögzítjük.

- Vélemények kikérése

- > Egyetértenek-e a szerkezeti, illetve a szabályozási javaslatokkal?

A/2. M1 AUTÓPÁLYA 2X3 SÁVRA + LEÁLLÓSÁVRA TÖRTÉNŐ BŐVÍTÉSE (TERVEZÉSI SZAKASZ KEZDETE: 12+500 KMSZ.)**- Megállapítások**

- > A 13+105 kmsz-ben lévő aluljáró az iparvágány átvezetését, a 13+235 kmsz-ben lévő aluljáró a 8102 j. út átvezetését oldja meg.
- > A Törökbálinti csomópontig – a Tervezők előzetes véleménye szerint – az autópálya ingatlanának területi bővítésével nem kell számolni.

- Tervezői javaslat

- > A tervezett szervízút – a Bazsarózsa – Muskátli utca közötti szakaszon – az autópálya jelenlegi zajvédő fala mellé kerülne elhelyezésre. A zajvédő fal és az autópálya ingatlanhatára nem esik egybe, így a tervezett szervízút ezen a szakaszon rálógna az autópálya telkére.

- Vélemények kikérése

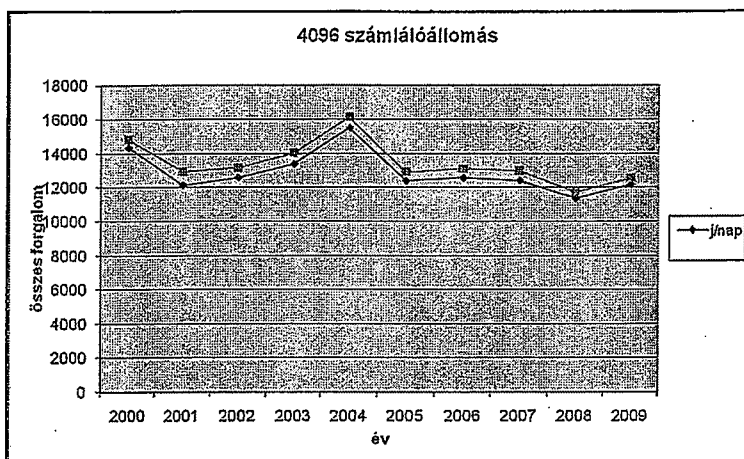
- > Az autópálya területének szervízút általi igénybevételevel kapcsolatos véleményük? A terület-átadás feltételei?
- > A 12+500 kmsz. előtti szakaszra milyen tervek fogalmazódtak meg?
A közös kivezető szakasz 4 sávra (azaz 2-2 sáv menne az M1, illetve az M7 autópálya felé) történő bővítése valóban tervbe van-e véve, és ha igen, megvalósítása milyen időtávra tervezett?

B/ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT**B/1. 1. SZ. FŐÚT****- Szerepkör tisztázása**

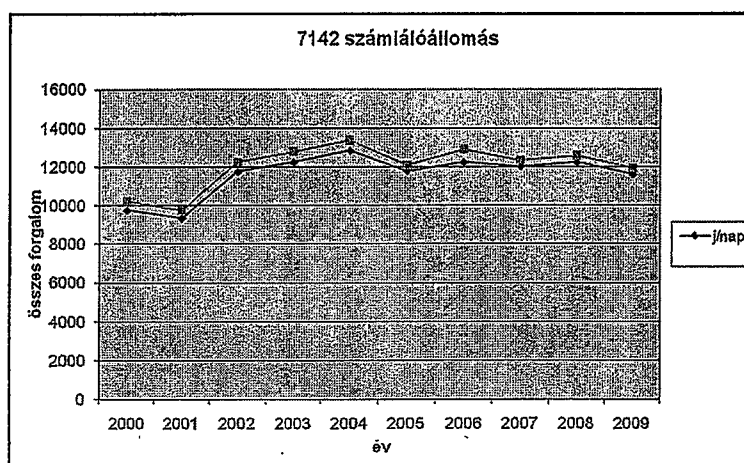
- > Az átmenő forgalmat már ma is az M1-M7 autópálya vezeti le.

[Forgalomszámlálás igazolja, hogy az elmúlt 10 évben az 1. sz. főút forgalma csökkenő, stagnáló tendenciát mutat, miközben az autópálya kivezető szakaszán folyamatosan növekszik a forgalom. – Lásd mellékelt grafikonok!]

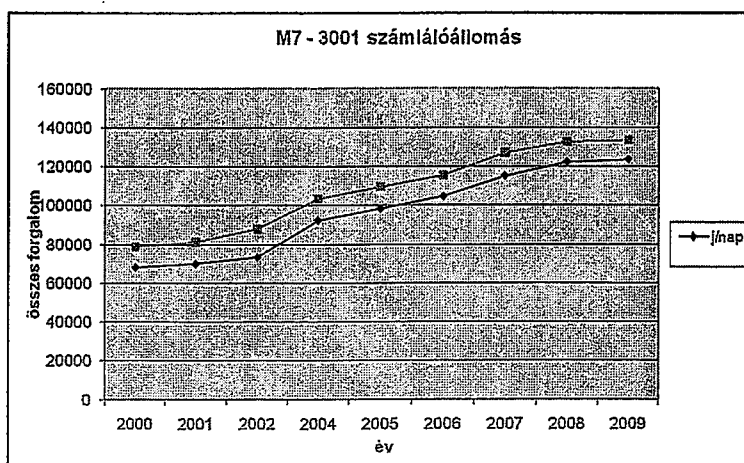
1. SZ. FŐÚT KÁROLY KIRÁLY ÚTI KERESZTJEZŐDÉS ELŐTT



1. SZ. FŐÚT KÁROLY KIRÁLY ÚTI KERESZTJEZŐDÉS UTÁN



M1-M7 AUTÓPÁLYA KÖZÖS SZAKASZA



- Megállapítások

- > A autópálya szakasz nagy távon nem fizetős szakaszként történő megmaradását figyelembe vehetjük, az M0 gyűrű tervezett teherlevezető szerepű kiépítése miatt.
- > Az 1. sz. főút belső szakasza elveszítette a klasszikus értelmű elsőrendű főút szerepkörét. [Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ véleménye!] Előtérbe került a városon belüli elosztás, feltárás szerepköre.
- > A Budapesti út – Szabadság út forgalmi terhelését az elosztó szerepű Baross utca már ma is csökkenti, a szervízút teljes kiépítése pedig tovább fogja csökkenteni.

- Tervezői javaslat

- > Az 1. sz. főút nem a XI. kerület adott pontjától, hanem az M1 autópálya-lehajtó 8102. j úti csomópontjától kezdődjön.
- > A jelenlegi településen átvezető, ún. átkelési szakasza alacsonyabb útosztályba kerülne átsorolásra. Javaslatunk szerint országos mellékúttá (négy számjegyűvé) minősülne át.

- Vélemények kikérése

- > Egyetértenek-e az 1. sz. főút szerepkörének megfogalmazásával? Esetleg az M0 körbezárása hozza csak magával az elsőrendű főutak M0 körgyűrűn belüli szakaszainak szerepkör-vesztését? Vagy a szerepkör vesztes már ma is megvalósult a párhuzamos autópálya szakaszok megléte miatt?
- > Támogatnák-e az 1. sz. főút indítási pontjának módosítását?
- > Az 1. sz. főút átkelési szakaszának országos úthálózati elemként való megtartását szükségesnek tartják-e?
- > Az M0 nyugati szektorának megépülését előfeltételnek tartják-e egy ilyen módosításhoz?

B/2. SZERVIZÚT

- Megállapítások

- > A szervízút működő szakaszai elosztó, feltáró funkciót töltenek be.
- > A szervízút útosztálya „belterületi mellékút”-ként, azon belül „gyűjtőút”-ként határozható meg.
- > Funkciója kettős: egyrészt a városi átkelési szakasz további tehermentesítése, másrészt terelőúti lehetőség biztosítása.
- > Kiépítése Városi érdek.

- A szervízút 1. sz. főút kiváltására történő felhasználása ellen szóló érvek

- > Nem városi kompetencia egy országos közúthálózati elem tervezése és megvalósítása.
- > Újonnan kiépülő elsőrendű országos főúttal szemben szigorú műszaki paraméterek állnak fenn.

- Tervezői javaslat

- > A szervízút az M1-M7 autópálya-lehajtó Egérúti csomópontjától a M1 autópálya-lehajtó 8102. j úti csomópontjáig tartana. 2 oldalú kikötését tartjuk hálózatos szempontból teljes értékű megoldásnak.
- > Kiszabályozásánál gyűjtőúti szerepkörre méretezett paramétereket veszünk figyelembe. 2x1 forgalmi sávot feltételezünk.
- > Az M1-M7 autópálya-lehajtó Egérúti csomópontjának körforgalmi átépítését megvalósíthatónak tartjuk. Direkt kisíves kanyarodósávokkal a négyágú csomópont kialakítás belső körének forgalma egyenletessé tehető.
- > Az M1 autópálya-lehajtó 8102. j. úti csomópontja négyágúvá válhatna. A tulajdonosi érdekek ugyanakkor a Kaktusz utcai meglévő csomópontba történő érkezést preferálják, így ennek szerepeltetésére kerül sor.

> Az Auchannál a szervízút meglévő körforgalmi csomópontokon történő áthaladását tartanánk költségkihatását tekintve reálisnak. Forgalmi viszonyait tekintve azonban nem jelentene teljes értékű megoldást. Éppen ezért vizsgálatra került a szervízút közvetlen mélyvezetetéses átkötése. Ez a megoldás a Sport utcai felüljáró jelentős átépítését vonja maga után, paraméterét tekintve azonban megvalósítható.

> A szervízút közvetlenül az autópálya mellé lenne kiszabályozva, kivéve ahol a meglévő kiépített burkolat (Arany János utca és Felleg utca között) ettől eltérő helyen halad. Több helyen az autópálya ingatlanhatára nem esik egybe a helyszínen látott kerítés határával (pl. Bazsalikom utcánál a rézsú már az autópálya része). Amennyiben mind az autópálya kezelője, mind a vagyon kezelője, mind a fejlesztéseket koordináló hatóság egyetért a javaslattal, a kerítés vonalától indítjuk a szervízút kiszabályozását összhangban az Önkormányzat elvárásaival. Az autópálya ingatlanának egy része ezzel a szervízút részévé válna, amely terület egyben Törökbálint közigazgatási területéhez is tartozik. Éppen ezért mind az állami Autópálya Kezelő Zrt-vel, mind az állami vagyon kezelőjével, mind Törökbálinttal megállapodásra kell jutni ennek megvalósításához. Látni kell továbbá, hogy az autópálya sávszélesítéssel járó fejlesztésére marad-e elégséges terület a zajvédő falon belül.

> A szervízút magas töltésen vezetve jutna le az Ürgés dűlőről a Kaktusz utca vonalához.

> A szervízút a Kaktusz utcán keresztül a 10315 hrsz-ú út folytatásában meglévő csomópontba kikötve érné el a 8102. j. utat, keresztezve közben a megtartásra kerülő iparvágányt.

- Vélemények kikérése

> Egyetértenek-e a szervízút szerepkörével?

> Egyetértenek-e a szervízút nyomvonal-kijelölésével?

> A Sport utcai felüljáró térségében – körforgalmakon való – szervízút átvezetést támogatják-e, vagy lehajtó ág átépítésével járó direkt alagutas átvezetést?

> Autópálya kerítésvonalának és jogi határának eltérése miből ered? (Tartalékterületet kívántak ily módon képezni egy későbbi fejlesztéshez, vagy a valóban szükséges terület került ily módon lehatárolásra?)

C/ MÁV ZRT.

C/1. VASÚTHÁLÓZATI FEJLESZTÉSEK

- Megállapítások

> A védőtávolságok pontos ábrázolásához a szélső közforgalmi vágányok digitális állományú adatát kérjük.

> Nagysebességű vasút vágánykiépítésével számolunk. Ennek korrekt ábrázolásához a tervezett nyomvonalak digitális állományát kérjük.

- Vélemények kikérése

> Vasúti területen a nagysebességű vágányok kiépítésén túl további fejlesztésre áll-e rendelkezésre terület?

> Számolnak-e elővárosi vasúthoz kötődő vágányfejlesztéssel/-kiépítéssel?

> Metró felszíni nyomvonalvezetése feltételezhető-e vasútüzemi területen? [„A 4-es metró meghosszabbításának kérdésében Törökbálint önkormányzata a budapesti városhatártól az 1. sz. vasúti fővonal melletti felszíni nyomvonalat tartja reálisan megvalósíthatónak, ezért kedvezőbb alternatívának.”]

C/2. TERVEZETT ÚJ VASÚTI MEGÁLLÓ

- Megállapítások

- > A Szilvás területére tervezett új vasúti megálló a meglévő vasútállomáshoz kb. 1,5 km-es távolságban, a tervezett Tóparki intermodális csomópontához kötődő vasútállomás-kiépítéshez kb. 3,8 km-es távolságban valósulna meg.
- > A meglévő vasútállomás megtartása a teherforgalom lebonyolítása miatt szükségszerű, így egyazon településen két vasúti létesítmény fenntartásával kellene számolni.
- > A Szilvás területére tervezett új vasúti megálló a lakótelepektől kb. 1 km-re, a városközponttól kb. 1,5 km-re valósulna meg, így buszos ráhordó hálózat kiépítését igényelné. Gyaloglási távolságon (500 m) belül az Auchan és az Ikea áruházak érhetők el az új vasúti megállótól.
- > A buszok számára kiépítendő megálló átvehetné a lakótelepen meglévő buszforduló szerepét, ezzel egyfajta intermodalitás létrejöhetne Szilvás területén, amely természetesen nem kívánja Tópark Intermodális csomóponti fejlesztését megkérdőjelezni.

- Tervezői javaslat

- > Tervezett vasúti megálló forgalmi viszonyainak meghatározása.
- > Meglévő állomás fejlesztése.

- Vélemények kikérése

- > Új vasúti megálló kiépítését támogatják-e? Milyen feltételeket szabnának a megálló számára?
- > Üzemeltetés technológiailag megállhatnak-e a személyvonatok mindkét állomáson?
- > Megosztható-e a személy- és a teherforgalom?

C/3. IPARVÁGÁNYOK

- Megállapítások

- > Önálló helyrajzi számon vannak nyilvántartva.
- > Részben használaton kívüli vágányhálózatról van szó.

- Tervezői javaslat

- > Iparvágányok kötelező elemként történő rögzítése, ezzel hosszú távú megmaradásuk biztosítása. [Budaörs Város Önkormányzatának kérése!]

- Vélemények kikérése

- > Iparvágányok védősávját mekkorának kell tekinteni? Tekintsük-e azonosnak a közforgalmú vasút védősávjával? Hol van ennek a jogszabályi elérhetőségi helye? [NKH Központi Hivatal: „Be kell tartani a saját célú vasúti pálya védőtávolságára vonatkozó előírásokat.”]
[Védősáv iparvasútra: Vágánytengelytől 4 m épületre, más esetre a közforgalmú vasútra vonatkozó előírások élnék.]
- > Út és iparvágány kereszteződésében teljes rálátási háromszöget, vagy csökkentett rálátási háromszöget kell figyelembe venni?

D/ EGYÉB

D/1. METRÓ

- Megállapítások

- > Hosszú távon reális közlekedésfejlesztési alternatíva. [Főmterv Zrt. S-bahn koncepcióban rögzített megállapítása.]

- > Feltétele, hogy Budapest a TSZT-ben rögzített változatok közül a Virágpiacig tervezett kiépítés mellett döntsön. Majd ennek továbbvezethetőségét is támogassa.
- > Mélyvezetési megvalósítása gazdasági tekintetben irreális.
- > Autópályától északra vezetett felszíni nyomvonala a letérő sávok keresztezési igényét vonná maga után, valamint a meglévő beépítésre szánt területek egy részének kiszabályozását. Megvalósítása tehát mélyvezetési szakaszok kiépítését igényelné.
- > Felszíni nyomvonala kötődhetne a vasútterülethez is, ám a Virágpiactól történő indítása miatt mélyvezetési szakaszok kiépítését igényelné.

- Tervezői javaslat

- > Kéregvasútként történő kiépítése az M1-M7 autópálya sávja alatt. A javaslat kivitelezési költségeit tekintve az egyedül reális alternatíva.
- > A kivitelezés ütemezése a forgalmi torlódásokat elkerülhetővé teszi.
- > Távlati elemként javasoljuk feltüntetni, szabályozási vonzatainak rögzítése nélkül.

- Vélemények kikérése

- > A Metró Tópark fejlesztési területig történő kivezetésével kapcsolatos álláspontjuk?
- > Az autópálya alatti kéregvasútként történő megépítésével kapcsolatos véleményük?
- > A Metró kivezetése hogyan befolyásolja az elővárosi vasút fejlesztési helyzetét?

D/2. KERÉKPÁRÚT

- Megállapítások

- > Az OTTrT tartalmaz az 1. sz. főút mentén jelölt, országos kerékpárút törzshálózati elemet. [7. Délnyugat-magyarországi kerékpárút, 7.A: Budapest – Biatorbágy – Etyek...].
- > Térségi kerékpárút hálózati elem – a BATrT felülvizsgálatának szerkezeti terve alapján – a 8102. j. úthoz kapcsolódóan érinti Budaörsöt.
- > Kistérségi szintű kerékpárút hálózat tervezés alatt áll. [Ennek nyomvonala Tervezők felé átadásra kerül.]

- Tervezői javaslat

- > 1. sz. főút mentén jelölni az országos kerékpárutat.
- > A tervezett térségi szintű kerékpárút az iparvágány aluljárójának átépítésével vezethető át az autópálya alatt, nyomvonala az érintett településekkel egyeztetve pontosításra kerül.
- > Kistérségi szintű kerékpárút hálózat tervei beépítésre kerülnek.
- > A további kerékpárút városi jelentőséggel bíró elem, ennek megfelelően nyomvonallal.

D/3. TSZT KONCEPCIÓ EGYEZTETÉSI ANYAGÁRA ADOTT SZAKHATÓSÁGI VÉLEMÉNYEK

ÁTTEKINTÉSE

- Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala

- NKH Kiemelt Ügyek Igazgatóság Közúti Hatósági Főosztály Engedélyezési és Forgalomszabályozási Osztály

- > A szervízútnak az M1-M7 autópálya gyűjtő-elosztó pályájaként való felfogása téves, így az ezzel kapcsolatos észrevételek nem relevánsak.
- > Megállapításuk, miszerint: „Az M1-M7 autópálya közös bevezető szakasza alá tervezett kéregvasút-építés jelentős mértékben megnehezíti a

folyamatos közúti közlekedést a kivitelezés ideje alatt. A közlekedés biztonsága, annak folyamatos fenntartása érdekében nem támogatjuk a metró kiépítésének ezt a technológiáját." a kivitelezés ütemezett megvalósítása esetén kezelhető.

[A Metró nyomvonalvezetésének M1-M7 autópálya alatti vezethetőségével kapcsolatban az ÁAK rendelkezik döntési hatáskörrel.]

- NKH KH Vasútügyi szempontú véleménye

> Megállapításuk, miszerint: „A területen lévő saját célú vasúti pályához (volt „Preko” és Posta iparvágányhoz) vezető összekötő vágány hosszú idő óta használaton kívül van, egy részét ellopták. A kiágazás, az összekötő vágány és a rajta lévő vasúti átjáró bontása indokolt” ellentmond egyrészt a MÁV Hídépítő településrendezési tervére adott állásfoglalásának [„Az iparvágány megszüntetésével kapcsolatban továbbra sem tudunk újabb információval szolgálni, mivel még mindig nem született meg a végleges tulajdonosi döntés a minisztérium részéről”], másrészt a Budaörs Város Önkormányzat elhatározásának.

- Állami Autópálya Kezelő Zrt.

> Megállapításukat, miszerint „A szervizút építésénél új csomópont nem létesíthető az autópálya le-, illetve felhajtó ágainál.” a terv betartja.

> Megállapításuk, miszerint: „A metró építésével kapcsolatban felhívjuk a figyelmet arra, hogy az M1-M7 autópálya a legforgalmasabb gyorsforgalmi úthálózat, így huzamosabb ideig tartó kapacitáscsökkenés erre a szakaszra nem lehetséges.” üdvözlendő, hiszen a metróépítés ezen technológiáját alapjaiban nem utasítja vissza.

- Magyar Közút

> Jogszabályokra hivatkozó általános megállapításait a terv figyelembe vette.

- Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

> Szervizút szerepkörének, 1. sz. főút kiváltására való alkalmasságának kérdéskörét a korábbiakban már átbeszéltük.

> Az ingatlanviszonyok tisztázásának fontosságára hívta fel a Tervezők figyelmét. Ezzel kapcsolatban az Önkormányzat adatszolgáltatása alapján az önkormányzati vagyonkataszter áll a rendelkezésünkre, így ennek felhasználásával tudunk érdemi döntéseket hozni.

- Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal

> Álláspontjuk: „Budapest közigazgatási határán belül az Alsó határúttól az Egérútig történő, jelen terv szerinti kiépítését és az Egérúton körforgalmú csomópont létesítését – többek között forgalomtechnikai okok miatt – nem támogatjuk.” Tervezők a forgalomtechnikai okokat elutasítják. A kiépítés szükségességét fontosnak tartják.

Korodi Zsolt

Feladó: Feller Tibor [feller.tibor@kkk.gov.hu]

Küldve: 2011. május 3. 12:38

Címzett: Korodi Zsolt

Tárgy: kiegészítés

Fontosság: Sürgős

Kedves Zsolt!

A tegnap elhangzottakhoz az alábbiakat szeretném kiegészítésként hozzáfűzni.

A jelenleg egyeztetési fázisban lévő, „Az országos gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programja” c. anyag valóban tartalmazza az M1-M7 közös szakaszának bővítését, ami a tervezett szervízút megvalósításában okozhat nehézséget. Eszerint 2024-2027 között kerülne sor az Egérút és az M1/M7 elválassi csomópont közötti 2x4 sávossal kialakításra (ahol még nincs, vagyis túlnyomórészt pont a Budaörs szempontjából fontos kifelé irányt érinti).

Az M1 autópálya M0-Tatabánya nyugat közötti szakaszának 2x3 sávra történő bővítése 2020-2024 között esedékes, de ez a tervezett fejlesztéseket nem befolyásolja.

Az M1 autópálya M1/M7 elválassi csomópont és M0 közötti szakaszán marad a jelenleg épülő kialakítás.

Kérem, hogy az információt juttasd el a tervezők felé.

Köszönettel

Feller Tibor
főtanácsos

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Hálózatfejlesztési és Döntés-előkészítési Osztály
1024 Budapest, Lövőház u. 39.
Tel.: (06-1) 3368-182
Fax: (06-1) 3361-737

2011.05.03.