

FELJEGYZÉS

Helyszín: Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.
 Időpont: 2011. május 16. 9,30
 Résztevők: Káldi István (MÁV Zrt.), Paksi Szilvia (VÁTI Városépítési Kft.), Kliment Mihály (Viamed-2008 Kft.), Kálnoki Kis Sándor (Kálnoki Műszaki és Gazdasági Tanácsadó Kft.)
 Tárgy: Budaörs Város TRT felülvizsgálata – vasúthálózati fejlesztések

MÁV ZRT.

A/1. VASÚTI ADATOK

Vágányok digitális adatállománya:

- > A vágányok adatai a kozadat@mav.hu e-mail címen keresztül igényelhető.

A/2. VASÚTHÁLÓZATI FEJLESZTÉSEK

2+3, illetve 4 vágány helyigénye:

- > A mellékelt vázlat alapján számított minimális értékeket alapul véve nyílt vonalon min. 45 m, állomáson min. 55 m vasútterületet kell a szabályozási terven figyelembe venni.

Nagysebességű vágány védősávja:

- > 12,0 méterrel vegyük figyelembe.

A/3. TERVEZETT ÚJ VASÚTI MEGÁLLÓ

Tervezett új intermodális központtal kapcsolatos vélemény:

- > Káldi István a tervezett intermodális központtal kapcsolatosan osztja a KKK képviselőjének, Köller Lászlónak a 2011. május 10-én tartott egyeztetésen elmondott megállapításait.

Figyelembe kell ugyanakkor venni, hogy a tervezett új vasúti megálló felépülése után Budaörs meglévő vasútállomásának személyforgalomra történő igénybevétele csak a vonatok két megállóhely közötti váltott megállásával képzelhető el. Ezzel a ténnyel hosszú távon számolni kell, ami a járatsűrűséget mind a meglévő vasútállomás, mind a tervezett vasúti megálló utasai számára rontja.

Fontosnak tartja a több szolgáltatót (MÁV, Volán-ok stb.) egyesítő központ közös üzemeltetését, amelynek módját vizsgálni kell (MÁV, önkormányzatok, esetleges külső befektetők).

Az intermodalitás maradéktalan érvényesítése pl. behívó rendszerű autóbusz-pályaudvar kialakításával, az autóbusz le- és felszállóhelyek vasúti peronokra való rászervezésével javasolt.

- > Felhívja a figyelmet arra, hogy a Budaörsi Kistérség Többcélú Társulása RMT készítésére kapott lehetőséget „Regionális intermodális közlekedési rendszer létrehozása Budapest nyugati agglomerációjában” KözOP 5.5.0–09–2011–001 számon. A most készülő terv és az RMT közötti összhangot meg kell teremteni.

Új vasúti megálló, vagy új vasútállomás:

- > Tekintettel arra, hogy a vágányok között nem lesznek kapcsolatok, azaz a tervezett vágányhálózat nem képez csomópontot a hálózatban, így vasúti megálló létesítéséről van szó.

A/4. IPARVÁGÁNYOK

Áttekintése.

- > A budaörsi iparvágányok adataival kapcsolatban Prudner András (e-mail: prudnera@mav.hu) megkeresését javasolja
A MÁV Értesítőben (2010. szeptember 24.) feltüntetett iparvágányok közül – információja szerint – a HM iparvágány, a PRÉKO iparvágány, valamint a MATÁV iparvágány nem élő vágányok, az összekötővágány egyes elemei hiányoznak.

Megtarthatósága:

- > A NIF Zrt. 2011. május 10-én tartott egyeztetésén ismertetett, az iparvágányok bontásával kapcsolatos véleményeket a MÁV Zrt. továbbra is fenntartja.
Az iparvágányok megtartására természetesen van lehetősége az Önkormányzatnak, ehhez azonban azok önkormányzati tulajdonba kerülése indokoltnak látszik.
Tulajdoni vizsgálat alapján ki kell mutatni, hogy kivel kell megállapodni az iparvágányok esetleges megtartásával kapcsolatban.
A MÁV tiszta helyzetet szeretne látni. Tudnia kell, hogy a kiágazó kitérő nyíltvonal kiágazásába bele kell-e nyúlnia.
- > Az iparvágány autópálya alatt átvezető aluljárójának NIF által jelzett betömedékelése előtt az aluljáró akár kerékpárút, akár közműalagút számára történő igénybevétele tisztázni szükséges.

B/ EGYÉB

B/1. METRÓ

Felszíni nyomvonala:

- > Vasúti területen történő kiépítésére nem lát lehetőséget.

Végállomása:

- > Célszerű a tervezett intemodális csomópont utasforgalmi áramlatába bekapcsolni.

– k. m. f. –

Az emlékeztetőt -amelyben foglaltakat a jelenlévők előzetesen jóváhagytak- összeállította:

VIAMED-2008 Kft.



Kliment Mihály

közlekedésépítési vezető tervező