

Tárgy: Bizottsági vélemény a H6/H7
hévfejlesztési projekt ügyében

Tisztelt Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság!

A Budapest Fejlesztési Központ (továbbiakban: BFK) 2021. májusában tájékoztatta az Önkormányzatunkat a kötöttpályás közlekedés fejlesztési elképzeléseiről, levelében a Gubacsi hídfőnél tervezett, külön szintű, intermodális közlekedési csomópont engedélyezési terveinek kidolgozásához kért elvi támogatást. A kapott anyag a kerületi hatáskörű fejlesztések szempontjából is fontos iránymutatást adhat, a tavaly elfogadott Gubacs közlekedésfejlesztési koncepcióhoz illeszthetőek az alábbi elemek, melyek átgondolása, s beillesztése indokolt:

- a tervrajzon a Gubacsi lakótelep bejárat kapujánál tervezett gyalogos bejárat kiépítésével megvalósítható lenne a Serény utcán, a Téglagyár téren keresztül egy gyalogos sétány kiépítése (forgalomcsillapított övezettel) a Vízisport utcán a Jódos-sós gyógyfürdő- és strandig és a Dunaparti sétányig is (és nem a Csepeli átjáró útja mellett), Gubacs forgalomcsillapításával egyidőben megvalósítható is lenne,
- a Kossuth Lajos utca folytatásában pedig egy gyalogos-kerékpáros átvezetés kiépítésével is biztosítható lenne egy kapcsolat a Mediterrán lakópark, az IMCS, a sportlétesítmények, valamint a központ között és a Zodony utca — Tégláégető út mentén pedig az RSD irányába is.

A kapott tájékoztatás és Serbán Viktor külsős bizottsági tagunk javaslati alapján pedig az alábbi bizottsági vélemény kialakítását és javaslatcsomag elfogadását javaslom:

„A projekt-előrehaladás tájékoztatójában ismertetett javaslatcsomag, mely a H6-os ráckevei HÉV Pesterzsébetet érintő szakaszának területszeparáló hatásait kívánja kiküszöbölni és egy IMCS kiépítésével pedig minőségi átszállási kapcsolatokat valósítson meg összességében a kerületünk szempontjából támogatható alapkonceptió.

Az utóbbi években a fővárosi agglomerációs forgalom azon szegmense, mely az 5. sz. elsőrendű főút fővárosi szakaszán (Ócsai út – Grassalkovich út – Helsinki út – Soroksári út) keresztül személygépkocsival közelíti meg Budapestet szintén jelentős mértékben megnövekedett. A H6-os HÉV tervezett minőségi fejlesztéseinek következtében az ebben a relációban utazók mindennapi közlekedésében nagyobb hangsúlyt kaphat a kötött pályás közlekedés mód és az egyéni közlekedés térnyerése pedig csökkenő tendenciába fordulhat majd át.

Az IMCS által megvalósuló jótékony hatások (pl. átszállási idő és távolság csökkenése) összességében mért társadalmi hasznossága pozitív mértékű lehet, még annak figyelembevételével is, hogy az utasok általában igyekeznek a lehető legkevesebb útmegszakítással elérni utazási céljukat.

A Csepeli átjáró — Topánka utca és a Helsinki út kereszteződésébe javasolt csomóponti kialakítás (a felüljáró és a külön szintű csomópont megszüntetése) támogatható javaslat:

- a le- és felhajtó csomóponti ágak által elfoglalt terület csökkentésével növelhető a zöldfelület nagysága,

- növelhető a gyalogosbiztonság,
- javítható a gyalogosok számára a terület megközelíthetősége,
- a kerékpáros infrastruktúra is rövidebb csomóponti átvezetéssel is kiépíthető,
- az átmenő forgalom csúcsidei idővesztései összességében csökkenthetők,
- a felüljáró kiváltásával pedig a távlati jövőben Csepel irányába a kerület központi tengelyén (Topánka utca) tervezett 3-as villamos átvezetés költsége jelentősen csökkenthető, hiszen nem szükséges a felüljáró kibővítése,
- és az IMCS-vel együtt számos további vonzó hatással is járhat Pesterzsébet szempontjából.

A H6-os HÉV nyomvonalának szint alá helyezésével tovább mérsékelhető a Helsinki út menti közlekedési infrastruktúrák elvágó hatása, melyet jelenleg a terepszinten haladó kétvágányú HÉV vonal jelent.

Közös vasúti-HÉV megálló kiépítésével (közvetlen peronos kapcsolat létesül a 150. sz. vasútvonalon és a H6-os HÉV vonal közlekedő szerelvények között) és az elővárosi vasútvonal fonódási lehetőségének megvalósulásával (a vasúton közlekedő és erre alkalmas szerelvények a HÉV pályán közlekedhetnek) közvetlen, átszállásmentes vasúti kapcsolat alakítható ki az elővárosi települések és a belváros között.

Mindamellet az alábbi 3 javaslatcsomagot és kérdéssort fogalmazzuk meg:

- 1) **törekedni kell arra, hogy ez a helyszín ne váljon az egyéni (személygépkocsi) és a közforgalmú közlekedés módjai közötti tömeges átszállóponná (a HÉV vonal mentén inkább a külső szakaszon érintett településeken legyenek nagyobb kapacitású P+R parkolók).** Ezért a P+R parkoló méretezésekor csak a helyi igények kielégítéséhez elegendő parkolóhelyet szabad kiépíteni és inkább növelni azon parkolóhelyek számát, ahol az alternatív hajtású járművek és a közösségi autók (telekocsi) részére kialakított parkolóhelyek kapnak inkább nagyobb hangsúlyt (és ún. K+R Kiss and ride rövid idejű parkolásra igénybe vehető parkolók is szükségesek). Ezzel a beavatkozással tovább mérsékelhető a Helsinki út bevezető szakaszának forgalmi terhelése és növelhető a HÉV szerelvényeinek magasabb férőhelykihasználtsága.
- 2) **javasoljuk megvizsgálni annak a lehetőségét, hogy a H6-os HÉV nyomvonalának kéregvezetési kezdőpontja már a Torontál utcai megálló után (mindkét megállóperon áthelyezése az Átlós utca felé eső oldalra) vegye kezdetét és a szint alatti keresztezéssel fonódjon össze a vasúti vágánnyal:**
 - a. ezzel a kialakítással kiváltható lenne a Nagysándor József utca vonalában a Helsinki úti felüljáró alatt a vágányok szintbeni oldalváltása,
 - b. ezzel maga a felüljáró is kiválthatóvá válik (jelentős költségmegtakarítás érhető el a felüljáró folyamatos felújításának kiváltásával),
 - c. a beavatkozással tovább csökkenthető a Helsinki út és a HÉV vágányok által okozott elválasztó hatás (zöldfelület kialakítása egészen a Nagysándor József utca felé),
 - d. az új Nagysándor József utca — Helsinki út – Gubacs (Zodony utca) szintbeni csomópont kiépítésével pedig egyrészt a Gubacsi városrész kaphatna egy új kijáratot a vasúti pályák felett átvezetve a Zodony utca felől egy rámpán, másrészt a Nagysándor József utca felől a Helsinki útra balra nagyvívű

kanyarodási lehetőség megvalósulásával tovább csökkenthető a kerület központi térségét terhelő átmenőforgalom is, mely így kevésbé terhelné a Kossuth Lajos utca Baross utca és a Topánka utca közúthálózatát (a várható forgalom-átterelődések a projekt későbbi fázisában modellezéssel vizsgálandók), adott esetben a Kossuth Lajos utca közúti forgalma tovább csökkenthető lenne (megnyílna a Kossuth Lajos utcai sétány kivezetése a Helsinki úti zöldfolyosóhoz, mely a jelenlegi vágányok helyén lenne megvalósítható és tovább a Serény utcán át az RSD Duna-partra).

3) A kapott tájékoztatóban jellemzően az IMCS és közvetlen környékének tervezett beavatkozásai szerepelnek, ugyanakkor a térben és időben távolabbi beavatkozások nem, ezek tisztázása azonban a kerület szempontjából kiemelten fontos:

- az új szintbeni lámpás csomóponti kialakításban hiányoznak a belváros–Topánka utca és Soroksár–Csepel irányú kanyarodási lehetőségek, fontos megtervezni a hiányzó kanyarodó irányokban haladó járművek melyik kerületi úthálózati elem esetében fogják növelni a forgalmat,
- **a vasútvonal, a HÉV vonal és a Helsinki út tekintetében a kerületi zajcsökkentési beavatkozások megtervezése és egyeztetése.**
- amennyiben új IMCS kiépítésével megszűnik-e a jelenlegi helyén Pesterzsébet vasútállomása, akkor az új IMCS gyalogos megközelítésének megtervezése,
- az új jelzőlámpás csomópont várhatóan milyen forgalmi terhelést okozhat (torlódás?) a Topánka utca Pesterzsébeten átvezető szakaszán,
- az RSD part, Vízisport utca közúti és kerékpáros megközelítése milyen módon történik majd a jövőben (EuroVelo 6), mert a tervrajzon Gubacs bejáratánál csak egy csomópont van megjelenítve (felső és alsó Vízisport utcánál egy közúti útcsatlakozás látható),
- a 3-as villamos fejlesztéseinek ütemezése,
- a Gubacsi híd jövőbeni szerepe,
- a 150. sz. vasútvonal kétvágányú kialakításának időrendisége a mostani projekttel,
- hosszú távon számolnak-e a Határ út mentén vezetett ún. külső körút és az RSD alatt vezetett közlekedési folyosóval, mely a Corvin út — Weiss Manfréd út — Teller Ede úti csomópontból indulva egészen a Határ út — Nagykőrösi út csomópontban az Illatos út felől érkező Galvani híd felőli útba csatlakozhatna és ezzel jelentős mértékben csökkentené a Gubacsi híd jelenlegi és későbbi leterheltségét is?

A tervezett fejlesztés további szakaszában is fontosnak tartjuk, hogy önkormányzatunkkal folyamatos legyen a kommunikáció.

A kiviteli tervezés szakaszában pedig elengedhetetlennek tartjuk a lakosság minél nagyobb mértékű bevonását a tervezésbe (akár több szakaszban is, a javaslatétel és véleménynyilvánítás szakaszában egyaránt).”

Budapest, 2021. június 8.

Mach Péter elnök

Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság