



BUDAPEST FŐVÁROS XX. KERÜLET
PESTERZSÉBET ÖNKORMÁNYZATA
KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS
VÁROSFEJLESZTÉSI BIZOTTSÁG

1201 Budapest, Kossuth Lajos tér 1.
www.pesterzsebet.hu

JEGYZŐKÖNYV

Készült a Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság **2021. szeptember 08-án** 14.30 órai kezdettel Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzata Polgármesteri Hivatalának Nagytermében (1201 Budapest, Kossuth tér 1.) megtartott **rendkívüli nyílt** üléséről.

Jelen vannak:

Mach Péter a bizottság elnöke
Ettvel Zoltán Jenő a bizottság alelnöke
Csaszny Márton képviselő tag
Fekete Katalin képviselő tag
Kellner Katalin képviselő tag
Krisztán Gyula nem képviselő tag
Rózsa Gyula nem képviselő tag
Rumy László Jánosné nem képviselő tag
Serbán Viktor nem képviselő tag

Távol vannak:

Juhász Lajosné képviselő nincs jelen
Buc-Horváth Gabriella nincs jelen
Turcsán Szabolcs távolmaradását jelezte
Balatoni Szilárd távolmaradását jelezte

Állandó meghívottak:

Kócziánné dr. Pohl Mónika – aljegyző
Nemes László – alpolgármester
Kovács Eszter – alpolgármester
Kernné dr. Kulcsár Dóra – Városgazdálkodási Osztály vezetője
Kanyuk Krisztina – Városgazdálkodási Osztályvezető helyettese
R. Takács Eszter - főépítész

Vendég:

Mach Péter: Köszönti a megjelenteket, az ülést megnyitja.

Megállapítja, hogy a bizottság tagjai közül 9 fő van jelen. Juhász Lajosné, Buc-Horváth Gabriella nincs jelen, Turcsán Szabolcs és Balatoni Szilárd távolmaradását jelezte. Az ülés határozatképes.

Megállapítja, hogy a bizottságnak további kérdése, észrevétele nincs, így az elhangzottak alapján szavazásra teszi fel a 2021. szeptember 08. napján 14.30 órai kezdettel tartott ülés napirendjének elfogadását.

Megállapítja, hogy a jelenlévő 9 képviselő 9 igen, 0 nem, 0 tartózkodással egyhangúan elfogadja azt.

97/2021. (IX. 08.) KVB. határozat

A Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a 2021. szeptember 08. napi rendkívüli ülésének napirendjét az alábbiak szerint fogadja el:

A Bizottság saját hatáskörben ZÁRT ÜLÉSEN tárgyalja

1. **Javaslat a Csili Művelődési Központ közterület-használati kérelmének elbírálására (Bp. XX. Kossuth Lajos tér, Reformkori nap rendezvény, zárt ülés a Möt. 46.§ (2) bek. a) pontja alapján)**

Előadó: Kernné dr. Kulcsár Dóra osztályvezető

2. Egyebek

A Bizottság saját hatáskörben NYÍLT ÜLÉSEN tárgyalja

3. **Tájékoztató az új Gubacsi vasúti híd és környékének fejlesztéseiről**

Előadó: R. Takács Eszter

Felelős: Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság elnöke

Határidő: adott

3. *napirendi pont:* **Tájékoztató az új Gubacsi vasúti híd és környékének fejlesztéseiről**

R. Takács Eszter: Megköszöni az alkalmat és köszönti a meghívott vendégeket:

Kangyerka Ádám: BFK - Budapest Fejlesztési Központ (H6-os HÉV fejlesztési projektigazgató)
Kövér Zoltán: BFK - Budapest Fejlesztési Központ (evezős pálya projekt)
Győrök Eszter: NIF – Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (vasútfejlesztési projektvezető)
Molnár Imre Máté: NIF – Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (irodavezető)
Málnás Gabriella: Roden tervezőiroda. - tervező
T Gábor: CÉH Tervező, Beruházó és Fejlesztő Zrt.
Siló Szabolcs: Vibrocomp Kft. (környezetvédelem, pénzügyi forrás tervezés)
Háklár László: Magyar Építő Zrt.

A tájékoztató célja, hogy a tervezett vasútvonal korszerűsítést elősegítő Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) módosítás megkezdhető legyen. A júniusi képviselőtestületi ülésen határozatot fogadtak el, s a tájékoztató ez alapján került megszervezésre. Reméli, hogy ez elegendő lesz és nem tartják szükségesnek lakossági fórum összehívását. Az ismertetésre kerülő projektek még tervezési szinten vannak, így azok szélesebb körű publikálását a projektfelelősök nem vállalták.

A szóban forgó terület a Gubacsi-híd pesti hídfő körüli területe. A térséget érintő projektek: a HÉV a Soroksári Dunaparton, valamint a föld alatt; az északon tervezett Galvani-híd; az evezős pálya, a csepeli kikötő felé menő tehervonat pályája, új vasúti híd a Gubacsi- ídtől északra, az elővárosi és Kelebia vasútvonalak. Kiemelt kérdés a szabadkikötő felé menő vasútvonal és a tervezett Gubacsi vasúti híd, valamint a HÉV csomópont.

A fejlesztésekkel érintett területek, melyeken a környezeti hatások problémát okozhatnak: Gubacsi lakótelep, Helsinkí út melletti beépítések, mediterrán lakópark, hídtól északra tervezett új fejlesztések.

Felkéri a vendégeket a tájékoztató megtartására.

Kövér Zoltán: Elmondja, hogy ő az evezős pálya megbízott projekt felelőse, mely három kerületet is érint: Csepel, Ferencváros és Pesterzsébet. A XX. kerületet érinti a legkisebb területen. Az evezős pálya egy olyan sportfejlesztési beruházás, mely körül lesz rekreációs park és parti sétány, s az év 365 napján használható lesz hobbi sportolók számára. Kevés épített infrastruktúrát igényel. Pár épület lesz, mely a csepeli részen épül. Inkább zöld, park szerű létesítmények valósulnak meg. Hajózhatóság szempontjából a pálya nagy része csak versenyek idejére kerül kibővítésre. Alkalmas lesz kajak-kenu versenyszámok lebonyolítására is:

Bemelegítő sáv, 2000 méteres pálya és levezető sáv.

Parti építmények: céltorony, klubház, hajóhangár, vízre szálló helyek, kétoldalt parti sétány gyalogosok és kerékpárosok részére, időmérő pontok.

Pesterzsébeti érintettség: média közvetítő út a parti sétányon, eurovelo 6 kerékpárút nyomvonal. Világversenyek esetére ideiglenes lelátó és rendezvényhelyszín létesítésére szolgáló terület fenntartása.

Csaszny Márton: Kérdezi, hogy az ideiglenes lelátó területének megfelelően - ami jelenleg fás terület -, terveznek-e fapótlást?

Kövér Zoltán: Válaszolva, természetesen a fapótlást biztosítani fogják. de még ott nem tart a tervezés, hogy pontosan hol, illetve jelenleg a rendezvényterülettel a projekt nem foglalkozik, csak az evezős pálya kiépítésével. Az egy következő fázis.

R. Takács Eszter: Hozzáteszi, hogy a szóban forgó rendezvényterület jelenleg gazdasági terület, ami inkább problémát jelent.

Nemes László: Csatlakozva Csaszny Márton hozzászólásához, nem lehet úgy pályát tervezni, hogy a járulékos hatásokat ne vennék figyelembe.

Kövér Zoltán: Egyetért, csak a tervezés nem áll még olyan szinten, hogy ezt is tartalmazza.

R. Takács Eszter: Elmondja, hogy voltak már ezzel kapcsolatos intézkedések, a Fővárosi Szabályozási Tervben 30 méter be nem építhető sáv van jelölve. A területeket meg is kell venni, illetve kisajátítani. Utána felmérni, hogy mi van rajta, mit kell kártalanítani, kárpótolni, újra ültetni. Kéri a tájékoztató folytatását, hogy az összes projekt bemutatásra kerülhessen.

Mach Péter: Összegzi az elhangzottakat: még nincs felmérve, hogy a projekt mekkora zöldfelület kárt jelent, mennyi fát kell pótolni az átalakítás során? Készülni fog ilyen felmérés és terv, de jelenleg nem kaphat a bizottság ezekre a kérdésekre érdemi választ. A tájékoztató fő célja a vasút és HÉV fejlesztés pesterzsébeti érintettsége, mely tartalmaz egy olyan területet, amit többféle célra szeretnének hasznosítani – leginkább parkolóként, pl. a strand is szeretné hasznosítani e célra.

Kövér Zoltán: a tervezés részéről inkább parkot létesítenénk ott, mint parkolót. A versenyek idején buszos ráhordás lenne, és nem ide szeretnének parkolót a közönség számára.

Nemes László: Véleménye szerint versenyek idején kétféle forgalom van: hajószállítás és a közönség. Támogatja a projektet, de véleménye szerint legtöbbször autóval érkeznének. Így a tervezésébe az ideiglenes parkolókat is bele kellene venni.

Kövér Zoltán: A szegedi evezős pályára hivatkozik, ahol 3 km-re van a közönségparkoló és buszos szállítással oldják meg a nézők szállítását. Ugyanígy a velencei pályánál gyalogosan lehet beérkezni a parkolótól.

Nemes László: Kérdése, hogy hogy értik a kajak-kenu lehetőségét?

Kövér Zoltán: Szükség esetén lehetőség van kajak-kenu pálya építésére is. Egyeztetve a kajak-kenu szövetséggel, ennek megfelelően lesznek elhelyezve a mérőtornyok is. Három sáv lesz állandóan felbójázva, amúgy nyolc, plusz egy felvezető sáv kibójázására lesz lehetőség.

R. Takács Eszter: Megköszöni a tájékoztatást és megkéri a HÉV fejlesztéssel megbízott vendéget, hogy tartsa meg tájékoztatóját.

Kangverka Ádám: Köszönti a jelenlévőket és bemutatkozik. Felelős a H6, H7 HÉV vonalak fejlesztéséért, melynek a H5-ös vonal fejlesztése is része. Bevezetésként elmondja, hogy a kormány

döntött a projekt finanszírozásáról és az észak-déli HÉV vonalak fejlesztéséről. Ennek alapján támogatási szerződést kötöttek a tervek elkészítésére: engedélyezési és kiviteli tervek, kiviteli tender dokumentáció. Így megfelelő forrással rendelkeznek. A projektet támogatja a Fővárosi Önkormányzat is.

A H6 és H7 HÉV vonal összekötésre kerül a Közvágóhíd térségében és a föld alatt eljut a Kálvin térig az M3, M4 metróvonalakhoz, gyorsabb elérést biztosítva a belvárosba. Másfelől a jelenlegi öt helyett tizenkét vonat fog közlekedni a pesterzsébeti szakaszon: nyolc Szigetszentmiklós felől, négy a 150-es vasútvonalról Kunszentmiklós, Tas felől összefonódva. Csúcsidőben átlagosan 5 percenként fognak közlekedni Pesterzsébetről a vonatok. Tervezés alatt az infrastruktúra és a menetrend, de számítások szerint a Pesterzsébet – Kálvin tér szakasz megtehető lesz 12 perc alatt.

Pesterzsébet felső a jövőben csak Pesterzsébetként szerepelne. A tervezés szempontjai:

- Kedvezőbb közlekedés a HÉV és a lakóterületek között.
- Kedvezőbb átszállókapcsolat.
- A túlzott autós csomópont helyett humanizált környezet létrehozása.

A legnagyobb változtatás ennek érdekében a mostani egy vasútvonal, a kínai-magyar vasútprojekttel együtt megvalósítva a -1 szinten. Erre a szintre kerül a HÉV állomás, egy közös állomást alkotva: 5 vágány, 3 peron, kedvező átszállási lehetőségek.

Ezzel extra lehetőségek nyílnak a felszínen: kisebb buszvégállomás létrehozása – kevesebb felszíni közlekedés, melynek tervezése még folyamatban van. Szintbéli közúti kereszteződés létrehozása, melyre már végeztek számításokat a közúti dugó elkerülése érdekében. Ezáltal megszüntethető a felüljáró. Ebben a tervben még nem szerepel a 3-as villamosvonal meghosszabbítása, csak ennek lehetősége. Az autóbuszállomásnál északra lesz egy 100 fős P+R parkoló, kerékpártároló, kerékpáros kapcsolatok a főváros és a BKK fejlesztéseinek megfelelően. Cél, hogy minél többen átüljenek a HÉV-re, csökkentve a közúti forgalmat. A tervezés közepén áll a projekt, a bírálati szakaszban. Még nincs engedélyezési eljárás kezdeményezése. A látványtervek is kezdetlegesek.

A süllyesztett HÉV vonal: Kossuth Lajos utca – Zodony utca tengelyében, ahonnan kezd emelkedni a HÉV vonal. A Torontál utcánál már felszínen közlekedik. Lehetőséget ad kedvezőbb gyalogos-kerékpáros szintbéli átjárásra Gubacs és a terület központja felé.

A projekt jó helyen szerepel az Európai Unió projekt listákon, ezért bíznak a megvalósításban.

2022. III. negyedévben: kiviteli tervek elkészülése

2023. közepe: kivitelezés elkezdése

Ezzel megköszöni a figyelmet.

Mach Péter: Levélben több kérdést és javaslatot megfogalmazott Polgármester úr és Pesterzsébet Önkormányzata is a fejlesztéssel kapcsolatban:

- Gubacsi lakótelepet és a Mediterrán lakóparkot érintő kérdés, hogy hol megy a HÉV a föld alá?
- A vasúti teherszállítás és a vonatok megnövekedett számával egyidejűleg jelentős zajnövekedés is várható lesz, amennyiben a HÉV nem a Torontál utcánál megy a föld alá. A zajvédelem ez esetben szinte megoldhatatlan.
- a felszín alá kerülés gyorsasága amiatt jelentős, mert a Gubacsi felüljáró felújítása szükséges. Nem tudni mekkora plusz költséggel járna, de érdemes lenne felülvizsgálni, hogy ne szintben keresztezze a Helsinkit utat.

Kangyerka Ádám: Megvizsgálták a kérdést és minden projektben gazdaságosan, racionális döntést hoznak, költség-haszon elemzést végeznek. A déli, Helsinkit úti kereszteződésnél már jelentősen megnövekednének a költségek, melyek nincsenek arányban a várható nyereséggel.

Mach Péter: Véleménye szerint így a Duna parton lakók mind a 12 vonat, illetve HÉV járatot kénytelenek hallgatni óránként, ahol semmiképpen nem lehet zajvédelmet létesíteni a HÉV lejárta miatt.

Kangyerka Ádám: Vasúti vágányok között is lehet zajvédelmet biztosítani, ha megkívánja a helyzet. Készül zajvédelemre is terv. Nem kizárt a vasút és a HÉV közötti zajvédő fal tervezése, de még nem tartanak ott a folyamatok.

R. Takács Eszter: Kérdezi, hogy ha szintben megy, akkor milyen átjárási lehetőség lesz a Soroksári úttól a Duna felé, mert ez gyorsvasút?

Kangyerka Ádám: Pesterzsébetig zárt pályás gyorsvasút, lejjebb már nem. Soroksár területén megmarad a szintbéli kialakítás és átjáró. Pesterzsébettől északra zárt pályás, délre HÉV jellegű.

Csaszny Márton: Néhány dolgot örömmel fogad a tervek közül:

- Kossuth Lajos utcai kereszteződés, mely évek óta problematikus, és több lehetőséget is kínál, melyet már felvetett: a Helsinki út 26-os önkormányzati területtel kezdeni kell valamit, akár további bővítést.
- Intermodális csomópont: jó előrelépés a kerület közlekedése szempontjából, ám szkeptikus: a HÉV, metró és a vasúti vágányok összekapcsolása, bár ez bizonyára technikailag megoldható. De ha a vasút és HÉV vonalak végül mégsem kötődnek össze a metró vonalakkal, akkor egy újabb csomópont létesítésére van szükség a Ráday utcában és még inkább torlódnak a feladatok. Csak komplexen valósítható meg. Törekednek a szintbéli csomópontok kialakítására és szűnjön meg a Helsinki átjáró, de a hídpillér mennyiben terheli a talajt? A csepeli forgalom az átalakítás során várhatóan tovább fog növekedni, így szintben még bonyolultabb lesz a kereszteződés, melyet meg kell valósítani. Ha nem sikerül a gépjármű forgalmat átterelni jobban a tömegközlekedésre, akkor nagyobb forgalmat fog generálni.
- A harmadik aggály az áruszállítás: a fejlesztés célja a vasúti forgalom meggyorsítása. Az áruforgalom áthalad az intermodális csomóponton, így az öt vágányból kettőt erre kell fenntartani.

Kangyerka Ádám: Kettő vágány távolsági és teherforgalomra szolgál. Három az elővárosi forgalomé, beleértve a személyvonatokat is.

Csaszny Márton: Arányaiban nem minket szolgál a csomópont, hanem a kínai áruforgalmat Nyugat-Európa felé. Mi történik, ha Kína meggondolja magát?

Kangyerka Ádám: A HÉV és vasútfejlesztés egymástól független. Ők csak előkészítik a vasútvonalakat. A HÉV fejlesztés ettől függetlenül meg tud valósulni. A közbeszerzési kiírásra, kivitelezésre elköteleződés látszik, de ennél többet nem tud erről.

Serbán Viktor: Kérdezi, hogy a nagy csomópontot Soroksár irányból Csepel felé, hol tervezik, hová tevődik át?

Kangyerka Ádám: nem ez a legforgalmasabb ág, de Soroksár felől indulva van egy visszafordító sáv, de nem ez a jellemző forgalom. A jelentősebb útszakaszok Csepelről és Pesterzsébetről északra irányulnak.

Serbán Viktor: Készült modellezés erre a csomópontra?

Kangyerka Ádám: Közúti, műszaki előírás szerint adott, hogy hány évre előre kell tervezni. Ez 20-30 évre jelzett forgalomfejlődést jelent. Annyit változtattak, hogy milyen egyéb fejlesztéseket vesz még figyelembe a beruházó. A Galvani-híd szintén a Budapest Fejlesztési Központ gondozásában készül, így a terveket csak ezzel együtt lehet figyelembe venni. Ez forgalmat vesz le a csomóponttól. Jelentős új beépítéssel számoltak a Csepel-sziget északi részén és a Helsinki út – Soroksári út tengelyében, ami még több autót hoz.

R. Takács Eszter: Ha nem lehet átjutni a Helsinki útról a Duna felé, akkor nehéz elképzelni, hogy az előírás szerinti 60 méteres beépíthetőséget a Duna menti sávban. Nehéz lesz beépíteni és rákapcsolni a Helsinki útra. Az volt az elképzelés, hogy a János utca vonalában ki lehet kanyarodni a Duna felé.

Kangyerka Ádám: Lehetőségeket adnak meg, a területfejlesztéshez a területfejlesztőknek kell még hozzátenni. Az autóbusszállomásnál, illetve a Kossuth Lajos utcánál adnak lehetőségeket.

R. Takács Eszter: Egy emelkedő vasútvonalon nem szerencsés átmenni.

Kangyerka Ádám: El lehet kanyarítani. A lehetőség adott.

R. Takács Eszter: Megköszöni a tájékoztatót és megkérdezi, hogy van-e még kérdés?

Mach Péter: Mi az a tervezési időszak, amivel számolni kell?

Kangyerka Ádám: Kb. 2022. közepéig folyik a tervezés, melyre van forrás. Hamarosan megszerez a forrás a kivitelezésre, ami 2023-ban kezdődhet. 2026-ig kell megvalósulnia.

R. Takács Eszter: Felkéri a vasúttervezéssel és környezetvédelemmel megbízott kollégákat a tájékoztató megtartására.

Győrök Eszter: NIF – Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt: a jelenlegi tervezés és a Gubacsi-hídra vonatkozó kivitelezési projekt vezetője, valamint bemutatja kollégáit Málnás Gabriellát a Roden tervezőirodából és Siló Szabolcsot a Vibrocom Kft. megbízásából.

Málnás Gabriella: Röviden ismerteti a projektet: A Gubacsi vasúthíd és a kapcsolódó iparvágány fejlesztése a NIF Zrt. beruházásával, a közeljövőben megvalósuló projekthez. A tervezési, engedélyezési és kivitelezési folyamatokon túl vannak. Új vasúthíd épül a meglévő rácsos szerkezetű hídtól északra. A meglévő töltést kiszélesítik, ami érinti Pesterzsébetet, ami jelenleg egy útként nyilvántartott terület. Egyéb zöld területet nem érint. Készült egy környezetvédelmi hatástanulmány, amire engedélyt is kaptak. Ez kerül most bemutatásra.

Siló Szabolcs: Bemutatja a hatástanulmányt, melynek a hatóság által előírtak szerint volt eljárása, közmeghallgatása. Nem olyan részletességgel mutatja be, mint egy szakmai prezentáción, csak a lényegesebb pontokat és hatásokat emeli ki. A beruházás célja, hogy a meglévő, korszerűtlen iparvágányt és hídját felújítsák, hogy korszerűen kiszolgálja a rendezőtől az iparterületig azt a forgalmat, amit igényel. Valamint a vonatok megfelelő váltásszámmal, sebességgel haladjanak és kevésbé legyen környezetterhelő hatásuk. A tervek szerint egy új híd létesül 15 méterre északra a mostanittól. Az azt követő szakaszon lesz egy 800 méteres szakasz, ahol lesz még egy sínpár, hogy a vonatok könnyen és gyorsan tudják egymást váltani a hídon. Továbbra is egy nyomtávú híd lesz. A hídszerkezet korszerű, zajszegényebb haladást tesz lehetővé. Ehhez kapcsolódik a csomóponti beruházás a Kossuth Lajos utcánál. Ezen a két területen kell környezeti beavatkozásból hatással számolni. Az ide kerülő híd a Natura 2000 funkciókban nem okoz sérülést. A hatástanulmányban a környezetvédelmi felügyelőség akceptálta. A projekt nem sért földtani, vízkészlet érdekeket. A környezeti zajhatása azáltal, hogy olyan sínkapcsolat lesz, ami távolabb kerül a vízpart utcai lakóházaktól, kisebb zajterhelést jelent. Az építkezés jelent átmeneti zajterhelést, ami szükséges, elviselhető fázis lesz.

A meglévő állapot feltárásán át a távlati állapotot (15 év) is modellezték levegőterjedés és zajvédelmi szempontból a később várható fejlesztések tekintetében. A jelenleginél nagyobb vasúti forgalomra kell tervezni, amit nem a fejlesztés generál, hanem a szabadkikötőben lévő cégek és a MÁV távlati vasútforgalmi igényei, melyek megkérdésre kerültek. Ehhez méretezték a tervezést. A leginkább konfliktusos terület a természetvédelmi, emberi környezetben a levegő és zajvédelem a híd és a gyorsforgalmi csomópont térségében.

A projekt indítása zajméréssel indult, ezután modellezték a terepet, az épületeket, a meglévő zajvédő falakat figyelembe véve a növényzet hatását, ahol lehet. Az építkezés terhelő hatására is csináltak egy becslést, melynek hatása biztosan jelentkezni fog. Ez utóbbi a zajvédelmi tervben intézkedésekkel kezelhető. A modellezett adatok alapján a távlati nagyobb forgalom, amit jeleztek a vasút igénybe vevői a csepeli átjárótól északabbra kerül az új híd által és a lakóépületektől távolabbra esik. Összességében ez kisebb terhelés jelent. A közúti forgalmat a fejlesztés nem érinti.

Kétszer két sávban felszín alá kerülhet a forgalom. A csomópont összetettségét növeli az ipari vasúti forgalom beközeledtetése, ami mindig torlódást fokozó hatás. A kétszer két sáv felszín alá kerülésével dinamikusabb lesz a forgalom, ami a projekt hasznosságát mutatja, zajterhelésben ugyanúgy, hiszen minden, ami felszín alá kerül, az kisebb zajterhelést jelent. A süllyesztett térszíneknek is nagyobb a behatásuk. A projekt során egy meglévő zajvédő fal is van, valamint többlet védelem szükséges a csomópontokhoz a lakóépületek védelmében. A lakosság részéről a közmeghallgatáson nem annyira a vasúti híd, mint inkább korábbi sérelmeik jöttek elő. A projekt megvalósulását illetően nem volt kifogás, a korábbi problémákkal kapcsolatban nem tudtak érdemben segíteni. Megköszöni a figyelmet és várja a kérdéseket.

R. Takács Eszter: Megköszöni és felteszi az első kérdést:

Az első zajvédelmi vizsgálat mérési pontjainál jóval a megengedett felett van a jelenlegi zaj a tervezettel együtt. Pl. a Vízisport utca 1-nél 67,7 a nappali, az éjjel 61,7 decibel; Csepeli átjárónál 71 nappal, 65 decibel éjjel. Tény, hogy ez nem a vasúttól van és a vasút miatt csökkenni fog, de a mérési pontokon lehetnek problémák. A tervek szerinti magasházás beépítésnél jóval magasabb a zajterhelés, mint a környező területeken. Azon a területen miért nem kell biztosítani a nappali és éjjeli előírt zajhatárértékeket?

Siló Szabolcs: A terület a vizsgálatkor gazdasági területet mutat, zajvédelmi szempontból nem mérhető funkciókat. Kiemelten fontos kérdés, hogy egy ilyen beruházásnak, mit kell figyelembe vennie. Ha van egy ilyen fejlesztés, ami később jön, annak védelméről annak kell gondoskodni, aki annak a létesítmény komplexumnak a tervezését végzi. Ha egy ilyen terület olyan besorolást kap, ami ezt lehetővé teszi, akkor egy környezetvédelmi megalapozó vizsgálatnak kell biztosítani, hogy ez lehetséges. A mi tervezésünknek nem kell azt feltételezni, hogy lehet bármilyen tízemeletes lakóépület, mert jelenleg nincs ott. Egy korábbi projektben, ami hasonló, a tervező megkereste őket, hogy mi várható és annak megfelelően tervezte, tájolta a építendő lakóépületeket és olyan előtét falat terveztek, mely a lakótömböket leválasztja, mint egy zajvédő fal, csak építészeti elemként, megfelelő folyosókkal, ahol a lakóépületek megközelíthetőek.

Nemes László: Ha jól értette, övezet átsorolásra nincs szükség. Beadhat a beruházó egy építési tervet, a besorolásnak és paramétereknek megfelelően egy lakóépület építésére. Honnan tudhatja azt, hogy milyen forgalmat és zajvédelmet fognak oda tervezni?

Siló Szabolcs: Nem a projekt feladata a tájékoztatás. A beruházás tervezőjének kell tájékozódnia, hogy a szomszédban milyen fejlesztések vannak. A hatályos jogszabályok alapján, megfelelő tartalmú műszaki dokumentációval kell rendelkeznie a beruházáshoz, melybe beletartozik a környezetvédelmi és zajvédelmi terület is. Ha nem teszi meg, akkor kormányhivatal hiánypótlásra szólítja fel.

Gyórik Eszter: Érvényes környezeti és építési engedéllyel rendelkeznek. Az engedélyezési eljárásoknál ezeket figyelembe veszik.

Mach Péter: Ezen a területen kívül, ami inkább érintőleges, az a Gubacsi lakótelep a főépítész asszony által felsorolt értékek miatt. Mindenki arra számít a megrendelők felől, hogy megnövekszik a vasúti forgalom, a kínai vasútvonal pedig a kikötőkbe is szállít. Hányszoros forgalomnövekedéssel számoltak, amikor azt mondták, hogy a zaj mértéke nem nőni fog, hanem csökkenni? Ezen felül a Gubacsi lakótelepet nemcsak a vasúti híd, hanem a csomóponti rácsatlakozás is zavarhatja, mivel alacsonyabb az a terület. Azon a területen van lehetőség zajvédelemre, és hányszoros növekedéssel számoltak?

Siló Szabolcs: Konkrét adatot nem tud mondani, de a dokumentáció tartalmazza. A MÁV és a szabadkikötő összes forgalmi igényéből kapott adata, amit 15 éves időtávra adtak. A 150-es vasútvonal, Kelebia fejlesztése sem volt titok, amit előre láttak.

Nemes László: Választ szeretne kapni, hogy hányszoros ez az érték a jelen állapot szerint?

Siló Szabolcs: Mivel a tanulmány évekkal ezelőtt készült, nem tudja, hogy mennyi pontosan ez az adat. Nem volt feladata a személyes felkészülésében ilyen konkrét adatokkal készülni.

Nemes László: Az eddig elhangzott tájékoztatókból azt szűri le, hogy a sokréstű tervek egymással nem találkoznak. Evezős pálya: nem látta berajzolva a harmadik hídpillért. Kiderül, hogy lesz ott még egy híd, ami talán belelóg az evezőspálya levezető vizébe. Illeszkedik-e a szakemberek és cégek tervezése? Ennek garanciáját nem látja. Vagy a megvalósulásakor kéri számon az elégedetlen lakosok a képviselőket és az önkormányzatot?

Málnás Gabriella: Hozzászól, miszerint a tervezési projekt 2018. tavaszán indult, majd megvalósíthatósági tanulmány készült. Ebben több verzió kidolgozásra került, azokban vették figyelembe a három kikötő és a MÁV által mondott forgalmi fejlesztéseket. Ezt az anyagot továbbítani tudja, ez publikus, de fejből nem tud adatot mondani. Az evezős pálya projektet is figyelembe vették. Ezért is esett a választás az új ív híd építésére és nem a régi felújítására, mert az belelógna az evezős pályába. Az új híd csak parti pillérrel rendelkezik. Két parti híd készül a parti utak fölött, ugyanazt a pillérbeosztást tartalmazza, mint a meglévő híd azzal a különbséggel, hogy mederpillére nincsen. Így az evezőspálya lecsorgó szakasza szabad vízfelülettel rendelkezik.

Serbán Viktor: Szó volt róla, hogy a csepeli átjáró felüljárója elbontásra kerül, ami fizikai akadályt képez a Gubacsi lakótelep és a jelenlegi vasútvonal között. Ha ez elbontásra kerül, akkor más zajterhelés fog jelentkezni. Ezzel kapcsolatban készült-e felmérés?

Siló Szabolcs: A Csepeli-átjáró forgalma okozza a jelentős terhelést. Ha az eddig bekért adatok nem felelnek majd meg a jövőbeni adatoknak, jogszabálynak megfelelően lehetőség van ezek felülvizsgálatára és akár zajvédő fal építésére az érintett szakaszon. Ha 25%-kal megnő a terhelés, akkor az már részletes felülvizsgálatot von maga után, ami az üzemeltetőre kötelezettségeket von.

Csasznv Márton: Firtatja a tervezési mennyiségeket: óránként hány vasúti szerelvény, szerelvényenként hány kocsi, mekkora tömeget szállít? Úgy gondolta két sín pár lesz a vasúti hídon. Ha csak egy, akkor lassítanak a szerelvények, illetve indulnak. Ezek zaja eltérő. Valamint mi történik, ha a modern szerelvények helyett a meglévő korszerűtlenebb kocsikkal közlekedik a MÁV? Ez is többet zajt generál, mint a tervezett. Készült üzemeltetési szabályzat a tervhez?

Siló Szabolcs: Nem ehhez a tervezési léptékünkhez tartozik. A 800 méteres bevaró sáv lehetővé teszi a lassítás mentes áthaladást a hídon. Új sín párok lesznek, új pályán, új hídon. A tervezés erre és a meglévő szerelvényekkel kalkulált így a felmerülhető legrosszabb eredménnyel mért.

Csasznv Márton: Ha Csepelen egy 800 méteres előpályaudvarral meg lehet oldani a szerelvények szelektálását, akkor minek két sávra bővíteni Erzsébeten ezt az ívet?

Győrik Eszter: Az ív is egy vágány marad, a sorút rendező folytatásaként. Az ív változik, ezért kell a töltést kiszélesíteni. A régi vágány elbontásra kerül. A sorútrendezőről már úgy jön ki a vonat, hogy mehet át a hídon, már nem fog lassítani, megállni. Nem tudják máshol megelőzni. Csepel elosztónál lesz egy másik vágány, ahol be tudják egymást várni a szerelvények. Ott két vágány lesz. Ez a híd és a csepeli szakasz a három iparvágányt szolgálja ki. A MÁV saját tehervonatokat erre nem fog küldeni, csak azok a tehervonatok mennek át a hídon, melyek a három iparvágányra mennek tovább.

Serbán Viktor: A zajterhelés egyik eleme, amikor a hangkürtöt használják a hídra felhajtó szerelvények. Ha megvalósul a fejlesztés, akkor ez a későbbiekben is megmarad, vagy megszűnik?

Győrik Eszter: Biztosító berendezés is lett tervezve a Védgát utcánál, a csepeli oldalon biztosított útátjáró lesz fénysorompóval.

Málnás Gabriella: Nincs szükség hangjelzésre, a vonat érkezése szerint vált a sorompó.

Rózsa Gyula: Komplexen vizsgálják ez egész fejlesztést? Egyeztetnek? Mindenki mondja a saját szempontrendszerét, de valakinek dönteni kell.

Győrik Eszter: Folyamatosan egyeztetnek, figyelembe veszik egymást.

R. Takács Eszter: Egyértelműen össze vannak hangolva, hiszen a négy fogja össze az egészet. Megkérdezi, hogy van-e még kérdés?

Krisztián Gyula: A mostani vasúti átjáró használata teljesen megszűnik?

Győrik Eszter: Erről nem tudnak. Jelen projekt keretében elbontásra kerül a vasúti felépítmény: vágány és vasúti pálya, rendezésre kerül a terület, a tervek szerint átadásra kerül részükre a híd üzemeltetése és átkerül a MÁV-tól. Hogy továbbiakban milyen fejlesztést terveznek a hídon, arról nem tud beszámolni. A lényeg, hogy a híd szerkezetét veszélyezteti a terhelés, a vonatok. Viszont nem lehet elbontani, mert egy szerkezeten van a vasúti és közúti híd a kerékpársávval is. Ezért lett a döntés egy új vasúti híd.

R. Takács Eszter: Elvileg a közúti forgalomra kibővítik a hidat és középen átvezetik a villamost, de ezek a tervek még kicsit elodázkodtak. A terv az, hogy közúti forgalomra adják át a vasúti hidat.

Győrik Eszter: A beruházásról pár szó: a környezeti hatások bemutatásra kerültek, a kivitelezés, közbeszerzés szeptemberben el is indul. A közbeszerzési eljárást és a szerződéskötést követően amennyiben meglesz rá a forrás, 2022. tavaszán várható a kivitelezés kezdete. Előre láthatólag 25 hónap, tehát 2024. tavaszra fejeződik be. A vasúti alépítmény, hidépítés, egy vágány, ami Pesterzsébetet érintő szakasz, az az első 13 hónapban valósul meg.

R. Takács Eszter: Felkéri a Dunapart tervezőit a tájékoztató megtartására.

Háklár László: Megbízó képviseletében – Magyar Építő Zrt. Az érintett telek tulajdonosa az evezőspálya mellett a Webberton Kft. és ennek tulajdonosa a Magyar Építő Zrt.

Horváth Gábor: A bemutatott anyag egy munkaközi állapot, mely nem publikus, folyamatos tervezés alatt van. Két érintett terület van: az egyik a XX. a másik a IX. kerülethez tartozik. A tervezés során egyként kezelendő a két terület. A középső zöld sáv leaadandó területként szerepel, hogy elviekben a későbbiek során egy aluljáróval elérhető a Határ út. Jó pozícióban lévő, zárványos terület leeső telekrészekkel és az evezőspálya is elvesz egy kis részt. A fejlesztési koncepció, hogy ha már Duna parti telek, annak lehetőségeivel, a Natura 2000-től átvett értékes terület, akkor ennek maximális kihasználása. A zöldfelület és a fentarthatósági szempontokat most már nem lehet elkerülni és a vevők is igénylik. A zöld felületek maximális teret kapnak. A parkolókat amennyire lehetséges elrejtjenék. Ez egy zárvány telek – Duna, HÉV, vasút, út, híd. A jelenlegi látványtervek csak minták és referenciák. A terv csak tömbönként, négyzetméterenként és funkcióként értelmezhető. A terület relatív jó tájolású a Duna mellett. A szélmozgás miatt környezetvédelmileg a szmog nem gyűlik föl és átöblíti a házak közti területet. Klíma és szél szempontból is megvizsgálták. A megbízó célja, hogy jó felhasználású terület legyen. Az intermodális csomópontból lenne a fő megközelítési útvonal tömegközlekedéssel, és egy új városrész tudna kialakulni sétánnyal, ahol lakó-, bevásárlófunkció és iroda is van. A projekt hangsúlyos elme, hogy nyitott negyed legyen: élhető, használható közterekkel.

Vannak külföldi jó példák erre, hogy a folyó sokkal inkább része a városnak, mint például a belvárosban a rakpart. Itt a partszakasz sokkal inkább sétány jellegű. Autóval is el lehet érni, de nem hangsúlyosan. A zöld területeket még tetőkeretek, közbenső zöld terek kialakításával növelnék. Preferencia a fentarthatóság, az újjépítésű házaknál pedig csak a zéró energiaigény kerülhet szóba. Vastag hőszigetelésűek, megújuló energiaforrások. Közlekedési koncepció: a szabályozási tervekből adódóan három fő kapcsolat: János utca felől gyalogos kapcsolat, mely illeszkedne az intermodális csomópontokhoz is.

Közúti kapcsolat a híd tövében, valamint a IX. kerület Szabadkai út felől

Mach Péter: Arra is számítanak, hogy a Dunapart felé lesz közúti forgalom?

Horváth Gábor: Jelenleg is van, de használhatatlan és a jövőbeni tervekben sem kerül használatba. Leválasztották a zöldterületeket. A zajhatásokat kell kezelni a beruházás során a vasút és a Helsinki út felől. A terület jobbra autómentes lenne, csak kisebb hurkok lennének, ahol az üzletek elérése céljából. Főként gyalogos utak vannak, a Duna felé orientálódva. Tervezés szerint a hasznos funkciók 300 méter távolságra elérhetőek. Elrendezés szerint van egy hátsó beépítettségi sáv és a feltáró úttól egy dunai sáv, egy belső vízfelület, mely jó klímát ad és kellemes közterületet. A 65 méteres magasságú épületek a XIII. kerülethez hasonlóan élhetőek tudnak maradni és biztosított a zöldfelület. Ám a XIII. kerülettel ellentétben szellősebb kialakítást terveznek, egyensúlyt teremtve a beruházó és a lakóérdekek között. A középső feltáró út egy sétáló rész, félig fedett, teteje megújuló energiaforrás hasznosítására is alkalmas. Sportterület a XX. kerület híd lábánál lévő evezős pálya részén, az ideiglenes létesítményeknek, versenyekre fenntartott terület lenne. A szabályozás szerint lesz 65, 45 és 30 méteres magasságú beépíthetőség. Jelenleg vizsgálat alatt áll, hogy mi az a funkciómix, amittől a projekt megvalósítható lehet: irodai és bevásárló, a földszinten vendéglátás és lakóház funkció. Talajvizsgálat alapján 3 szintes mélygarázs nem használható, hanem felszíni, ház alatti 2-3 szintes parkolóház részek kerülhetnek kialakításra, mellyel az autóforgalom kezelhető. Benapozás tekintetében mindenhol relatív kedvezők az értékek. Hangsúlyozza, hogy a megjelenített prezentációs anyagok még munkaközi fázisban vannak és még csak a tömbök elhelyezkedése az, ami nagyjából adott. Megköszöni a figyelmet.

Mach Péter: R. Takács Eszter után ő is megköszöni a tájékoztatót. Összegzi, hogy főként az utolsó előadás tartalmazott számára új információkat. Sok olyan fejlesztés van, amely az agglomerációnak nagyon fontos. Az új lakótelep Budapest fejlődése szempontjából szintén fontos lehet, illetve Pesterzsébet ezen térségében lakóknak az összes fejlesztés szintén előnyt jelentenek. A környezeti terhelés kompenzációját nem látja pontosan: HÉV, intermodális csomópont általi zajterhelés a Gubacsi lakótelepen és a Helsinki úton. Az autóforgalom kicsit átalakul. Az eddigi 50 férőhelyes P+R parkoló helyett most az intermodális csomópontnál 100 férőhelyes P+R parkolóról van szó. Mindegyik önmagában azt jelenti, hogy kicsit rosszabb lesz lakni Pesterzsébeten. Nyilván mindegyik fejlesztésre szükség van, de ebben a formában ez Pesterzsébetet rosszul érinti. A képviselőknek ezzel még lesz munkája, hogy a jelentős környezetterhelési zajokat csökkentsék a tervezés és beruházás során.

Ettvel Jenő Zoltán: Nem zöldterület, hanem legalább egy fa lesz a környéken, mert csak óriási épületeket lehet látni? Ezt tervezi valaki?

Horváth Gábor: Természetesen, hiszen ilyen projektek nélkül megvalósíthatatlanok. A magas háznál a projekt tud olyan szellős lenni, hogy marad hely a zöldterületnek. 30% fölötti az arány, a zöld tetőket nem számítva. Ehhez tartozik pluszban a 30 méteres középső sáv, de ebbe nem számít bele a parti rész, hisz az nem ehhez a telekhez tartozik.

R. Takács Eszter: Elnök úrral ellentétben úgy gondolja, hogy ígéretes dolog felkerülni a főváros térképére és végre itt kezdődik és nem végződik Budapest. Ha ide érkeznének először az agglomerációból Budapestre, az óriási dolog lenne, illetve innen el tud menni. Budapest kapuja nem a IX. kerület lenne, hanem Pesterzsébet. Úgy gondolja, hogy mindenképp pozitív lesz a jövőre nézve.

Talán elviszik a soroksári rendezőudvart és megszűnik a rozsdás és a kosz végig a Soroksári út mentén, ahol sok telek eladó és elhanyagolt. Fontosnak tartja, hogy az emberek észre vegyék, hogy hová érkeztek és ettől függetlenül megmaradhat a kerület kertvárosi hangulata a fasorokkal és szép területeivel. Bíz benne, hogy a fejlesztés inkább szívet visz bele, mint negatívumot.

Mach Péter: Kérdése még, hogy vasút elkanyarodik, vagy megy a Boráros tér felé?

Kangyerka Ádám: Nem lesz vágány Buda felé, hanem jobbra, Pest felé kanyarodik. Ferencváros rendezőpályaudvarról lehet visszafordítani budai irányba.

Serbán Viktor: 2040-ig megvalósul a rendezőpályaudvarra való bekötés, mert a tervekben benne van?

Kangyerka Ádám: Biztos, hogy nem valósul meg.

Kötőpályás közlekedéssel és Városfejlesztéssel foglalkozik, sok szempontból látja az előnyöket hátrányokat. Számára furcsa, hogy a majdnem metró sűrűségű, Kálvin térre való közvetlen kötőpályás kapcsolatot nem fogadják pozitívan a pesterzsébetiek. Ráadásul kap a városrész egy rendezett vasúti és autóbusz csomópontot társulási lehetőségekkel, mely hasznosságában rengeteget hoz.

Mach Péter: A pesterzsébeti Gubacsi lakótelepeken, Dunaparton élők most 18 perc alatt vannak a Keletiben, 12 perc alatt lesznek a Kálvin téren a buszokkal. Jelentős segítség lesz a 5 percenként járó vasút az agglomerációban élőknek, vagyis a fejlesztések hatását inkább ők és a Főváros fogja érezni. Viszont azt állítja, hogy az érintett területeken lakóknak jelentős környezetterheléssel jár mindez és a jelenlegihez képest nem fog csökkenni. Az lenne jó, ha ezt a környezetterhelést csökkentenék annyira, hogy mindenki nyerjen ebben a szituációban. Azzal egyetért, hogy a város szélén lakóknak, akik a környékről szállnak át a központban nagy segítség lesz az intermodális csomópont. Aki itt lakik, és jelenleg is viszonylag gyorsan bent van a városban, az nem kap akkora segítséget, és a közlekedési terhelés miatt nem éli meg kedvezően a fejlesztéseket és emiatt a tervezőknek is érdemes lenne még gondolkodni.

Köszöni az észrevételt, melyet fontosnak tart. Ismeri, hogy hogyan lehet ma eljutni a belvárosba Pesterzsébetről, de nyilván nem az Elnök úr az egyetlen, aki így látja, ezért még van azzal dolog, hogy a helyiek, hogy élnek meg és mi a véleményük a fejlesztésekkel kapcsolatban.

Mach Péter: R. Takács Eszterrel együtt megköszönik a tájékoztatót és a részvételt az előadókna és a bizottság tagjainak. A bizottsági ülést 17 óra 00 perckor lezárja.

*/A zárt ülés anyagát (1-2. napirendi pont) külön jegyzőkönyv tartalmazza!/
K. m. f.*





Mach Péter
a bizottság elnöke



Ettvel Zoltán Jenő
a bizottság alelnöke, a jegyzőkönyv hitelesítője

A jegyzőkönyvet készítette: Csonka Eszter, a Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság titkára.

