



BUDAPEST XXI. KERÜLET CSEPEL ÖNKORMÁNYZATA
KÉPVISELŐ

JAVASLAT

Az Észak-Déli regionális gyorsvasút (5-ös metró) megvalósításának támogatására

Készítette: **Hudák János**
képviselő

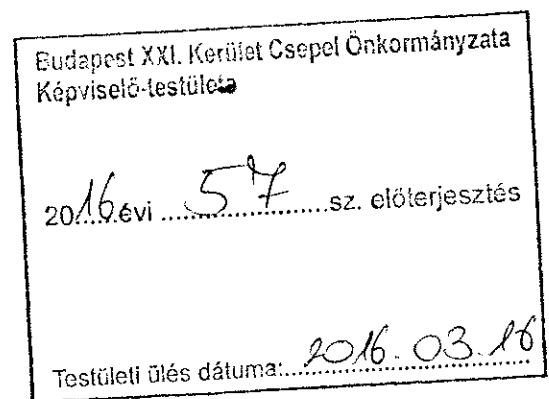
Előterjesztő: **Hudák János**
képviselő

Az előterjesztő megtárgyalásra javasolja:

Pénzügyi, Ellenőrzési és Ügyrendi Bizottság

Törvényességi szempontból ellenőrizte:

Dr. Szeles Gábor
Jegyző



Az előterjesztés leadva:
2016. március 10.

Testületi ülés időpontja:

2016. 03. 16.

Tisztelt Képviselő-testület!

A Fővárosi Közgyűlés 2016. január 27-én az olimpia-rendezési pályázattal kapcsolatosan döntést hozott a pályázathoz kapcsolódó, úgynevezett mesterterv elfogadásáról. (Az előterjesztés mellékleteként letölthető innen: <http://infoszab.budapest.hu:8080/akl/tva/Tir.aspx?scope=kozgyules&sessionid=6746&agendaitemid=90577>) Ebben a tanulmányban az olimpiarendezéshez kapcsolódóan a csepeli HÉV vonalának teljes és a Ráckevei HÉV részleges villamoshálózatba történő integrálása szerepel.

Idézet a dokumentum 160. oldaláról:

*„Mivel minden vonalat hosszú szerelvényekkel kell kiszolgálni, ez megnöveli a járműigényeket. **Célszerű minél több helyen hármás Tátra szerelvényeket alkalmazni oly módon, hogy a középső pótkocsi akadálymentesített pótkocsi legyen.***

A csepeli HÉV vonal villamoshálózatba integrálására nem az olimpia miatt van szükség, hanem az elavult járműpark és a rossz átszállási kapcsolatok miatt régóta esedékes felújítás követeli meg. Az átalakítás eredményeképp a maival megegyező kapacitású, 2,5 perces közös követésű 1A és 6-os villamos járat adná a kötőpályás kapcsolatot Csepel és a belváros között. (a 4-es villamos továbbra is Budára közlekedne). Gyors és átszállásmentes kapcsolatot biztosítva valamennyi metróvonalhoz. Ehhez a 2-es villamos végállomásától 800 fm-en új vágányok kiépítése szükséges **a Kvassay hídig, amely az olimpiai játékok idején természetesen le lenne zárva.** Továbbá ki kell építeni a Soroksári út és a Ferenc körút között hiányzó kapcsolatot a Boráros téren (270 fm). Az áramellátó- és felsővezeték rendszert a villamos közlekedésnek megfelelően kell átalakítani (600 V). A vasúti biztosító berendezések elbonthatók, villamos holdfényjelzők telepíthetők.”

Az átalakítás megvalósíthatóságával kapcsolatban az elmúlt hetekben élénk vita alakult ki a közéletben, miközben a felmerülő kérdésekre érdemi válaszok, esetleg ezeket alátámasztó hatástanulmányok nem kerültek nyilvánosságra.

Ezzel szemben tény, hogy a villamossá alakítás terve ellentétes a főváros **Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptió** néven ismert fejlesztési elképzeléseivel, melyben az 5-ös metró (Észak-Déli regionális gyorsvasút) megvalósítása szerepel 2030-ig. („Az elővárosi közlekedési rendszerbe integrálva, a Duna tengely mentén egy kapacitív elővárosi vonal kialakítását eredményezné a HÉV vonalak összekötése, és regionális gyorsvasúttá fejlesztése, mely a belvárosban metróként funkcionál.”)

Véleményem szerint továbbá **ellentétes az alig fél éve elfogadott csepeli Integrált Településfejlesztési Stratégiával (ITS)**, amelynek egyik fontos célkitűzése a kerület térségi szerepkörének erősítése és ennek megvalósításában fontos szerepet szán a kötőpályás közlekedésnek is. (Erősségek, lehetőségek: „Tervezett budapesti gyorsvasúti hálózat fejlesztés a HÉV-et felváltó regionális gyorsvasút pesti belváros alatti továbbvezetése, és csepeli meghosszabbítása” Gyengeségek, problémák: „A HÉV vonal Csepel

belvárosában való végződése, a déli területek és az agglomeráció felé való nyitás hiánya”).

Szintén **ellentmondásban van a terv Csepel Településfejlesztési Konceptiójával (TFK)** [„a kötöttpályás közlekedési elemek (tömegközlekedés – HÉV – és teherforgalom) és ezek kapcsolatainak fejlesztése, korszerűsítése is hangsúlyos cél.”].

Figyelembe kell továbbá venni, hogy maga az olimpiai tanulmány is úgy fogalmaz, hogy „a budapesti olimpia megrendezése akkor hasznos a főváros számára, ha a játékok kapcsán – a város számára szükséges – fejlesztések valósulnak meg, amelyek az olimpia nélkül nem lennének elérhetőek, vagy legalábbis megvalósítási idejük kitolódna.”

Ez értelmezésem szerint annyit jelent, hogy az 5-ös metró néven évtizedek óta létező terv megvalósításának kellene megtörténnie. Amennyiben ez az esetleges rendezésig nem történhet meg, akkor is az ennek későbbi megvalósítását nem veszélyeztető beruházásokat kell eszközölni, például a HÉV vonalának olimpiával érintett szakaszán történő föld alá vitelét, illetve a járműpark modern, járművekre való cserélését.

A jelenleg megismerhető adatok szerint ráadásul az olimpia ideje alatt a csepeli HÉV helyett közlekedő villamos végállomása Csepel-szigeten lenne, ahonnan több száz méterre található csak átszállási lehetőség (ahogy ez a mellékletként csatolt ábrán is látható). Ez az állapot nyilvánvalóan hosszú ideig állna fent, amennyiben a rendezés jogát elnyeri Budapest, hiszen az atlétikai stadion építésének megkezdésekor fel kellene számolni a HÉV vonalát.

Mind ezek alapján úgy vélem, a csepeli lakosok és az agglomerációban élők érdekét az szolgálná, ha a régóta halogatott 5-ös metró megvalósítási munkálatai kezdődnének meg a villamossá alakítás helyett. Továbbá a csepeli képviselő-testületnek kötelessége a csepeliek hosszú távú érdekeit szolgáló megoldást támogatni, ezért javaslatot teszek arra, hogy a testület nyilvánítsa ki elkötelezettségét Budapest hosszú távú városfejlesztési koncepciója, Csepel nemrégiben elfogadott Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS) és hosszú távú Településfejlesztési Konceptiója (TFK) mellett, illetve az abban foglalt 5-ös metró (Észak-Déli regionális gyorsvasút) megvalósítása mellett.

Kérem a tisztelt képviselő-testületet a határozati javaslat támogatására.

Budapest, 2016. március 10.


Hudák János

önkormányzati képviselő

1. SZÁMÚ HATÁROZATI JAVASLAT

Budapest XXI. kerület Csepel Önkormányzata úgy dönt, hogy összhangban Budapest hosszú távú városfejlesztési koncepciójával, Csepel elfogadott Integrált Településfejlesztési Stratégiájával (ITS) és hosszú távú Településfejlesztési Koncepciójával (TFK) a kerület hosszú távú érdekeit szem előtt tartva az Észak-Déli regionális gyorsvasút (5-ös metró) megvalósítását támogatja a csepeli HÉV (H7) villamoshálózatba integrálása helyett. Ezért felkéri Borbély Lénárd polgármestert, hogy a Fővárosi Közgyűlésben, illetve Magyarország Kormányával kezdjen egyeztetéseket a beruházás megvalósításával kapcsolatban és tájékoztassa a csepeli közvéleményt annak eredményeiről.

Határidő: 2016 május 31.

Felelős: Borbély Lénárd polgármester

Végrehajtásért: Borbély Lénárd polgármester

A határozati javaslat elfogadásához a képviselők **egyszerű** többségű támogató szavazata szükséges.

Jegyzői észrevétel

Hudák János képviselő úr „Javaslat Az Észak-Déli regionális gyorsvasút (5-ös metró) megvalósításának támogatására" c. előterjesztéshez

Tisztelt Képviselő-testület!

Budapest XXI. Kerület Csepel – mint a Duna-folyam és a Ráckevei-Soroksári Duna-ág által határolt Csepel-sziget egyik települése – korlátozott közúti és kötöttpályás közlekedési kapcsolattal rendelkezik: csekélyszámú, emiatt túlterhelt híd- kapcsolattal bír, emiatt különösen átgondolt közlekedési hálózatfejlesztést kíván nemcsak a képviselői előterjesztésben javasolt É-D irányban, hanem ezen kívül K-NY irányban is.

Fontos figyelembe venni a jövőbeni fejlesztések terén felmerülő alternatívák megvalósíthatóságának kiértékelésénél, hogy a jelenlegi kerületi lakosság szám (közel 76 ezer) nem tekinthető véglegesnek, mivel Csepel a fővárosban egyedülálló fejlesztési potenciállal (szabad terület) rendelkezik mind az északi, mind a déli részen, ami akár több tízezer új utast jelenthet a közeljövőben, nem is beszélve a kerületen áthaladó agglomerációs igényről.

Emellett a teljes budapesti közlekedés hálózatot tekintve, kiemelt szerep juthat Csepelnek Dél-Pest és Dél-Buda közötti új összekötés egyre halaszthatatlanabb kiépítése során.

További figyelembe veendő tényező a meglévő kötöttpályás teherforgalmi közlekedés, a Szabadkikötőhöz irányuló vasúti teherszállítás. A Corvin-csomópontban a vasút eltérő szintben keresztezi a HÉV pályát, de jelenleg még szintben keresztezi a közúti közlekedést.

Az előterjesztésben vázolt É-D irányú kötöttpályás közlekedési változatok érdemi tárgyalásához feltétel a K-Ny irányú közúti fejlesztési elképzelésekkel való összehangolása, és a közúti-vasúti csomópont kétszintűvé történő alakításával együtt.

Továbbá vizsgálandó és figyelembe veendő a Kvassay-híd, illetve a Gubacsi-híd jelenlegi szerkezeti kialakítása, teherbírása, illetve a kiválasztásra kerülő kötöttpályás megoldáshoz a szükség szerinti felfejlesztése. Emellett befolyásoló kiindulási tényezők, hogy több helyen felhagyott vasúti sínpárok, üzemelő nagyfeszültségű távvezetékek, illetve jelentősnek mondható távhővezetékek keresztezik az É-D irányú nyomvonalat.

Csepel Budapest belvárosához közel eső, ezáltal értékesnek mondható terület, ezért a kötöttpályás fejlesztés kiválasztásánál felmerül a takarékos felszíni terület használat,

Csepel Budapest belvárosához közel eső, ezáltal értékesnek mondható terület, ezért a kötőpályás fejlesztés kiválasztásánál felmerül a takarékos felszíni terület használat, a földalatti, vagy legalábbis szakaszosan kéreg alatti nyomvonal vezetés a hálózati elemek (É-D-i gyorsvasút, M5, villamos illetve ezek kombinációja) tervezésénél.

Összegezve: az előterjesztésben szereplő kérdések az összfvárosi érdekű közlekedési és infrastruktúra fejlesztések komplex sorának végiggondolását, prioritások felállítását, az összes tervezett fejlesztés építési ütemezését igénylő kérdések, hogy mind a beruházások megvalósítása, mind üzembe helyezését követő időszakban az itt élők számára a balesetmentes közlekedés és a város élhetősége ténylegesen biztosított legyen.

Fentiek alapján aggályos az előterjesztés javasolt téma önálló tárgyalása és abban döntéshozatal.

Tisztelt Képviselő-testület indítványozom, hogy döntésüket a fent leírtak figyelembe vételével hozzák meg.

Budapest, 2016. március „11”.


dr. Szeles Gabor
k.