

# Az Újbudai Zöldfolyosó 2021. július 29-én megtartott 1. tervezési alkalmán elhangzott kérdések és válaszok

## A KÖZÖSSÉGI TERVEZÉSRŐL ÉS A RÉSZVÉTELEISÉGRŐL

### 1. Van-e lehetőség arra, hogy a közösségi tervezés olyan módon foglalkozzon a zöldfelületfejlesztéssel, hogy a vasúti beruházás nem valósul meg?

Nincsen. A vasúti beruházás megvalósulását ebben a közösségi tervezési folyamatban adottságként vesszük, ez a környezetrendezés a Déli Körvasút fejlesztéséhez kapcsolódó önálló tervezési feladat része.

A Déli Körvasút fejlesztése esetén egy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásról van szó, ahol a kapacitásbővítésről évekkel ezelőtt döntés született, az Összekötő vasúti híd kivitelezése már folyamatban van. A három- és négyvágányos szakaszok helye eldöntött. A vasúti hídra vezető újbudai szakasz esetén a közbeszerzés a kiviteli szintű tervek elkészítésére és a kivitelezésre folyamatban van, az év végén - következő év elején várhatóan kötelezettségvállalás történik.

Az a környezetrendezés, aminek a tervezése most elindul, közösségi tervezéssel, a vasúti beruházást kíséri. A közösségi tervezés 5 alkalma során azokra a kérdésekre keressük a választ, amik a tervezett zöldfolyosó – a teljes, Budaörsi úttól a Dunáig tartó szakasz – kapcsán felmerülnek, amelyek a vázlattervek elkészítéséhez szükségesek. Fontos látni, hogy a környezetrendezési tervezés során is szerződéses határidőkkel, kötelezettségekkel dolgozunk azért, hogy ennek a tervezési feladatai ütemesen tudjanak megvalósulni, és a tervek időben elkészüljenek. Az ütemezés szerint szeptember közepén a NIF-nek, a BFK-nak és Újbuda Önkormányzatának döntéseket kell hoznia, és a tervező számára világos elvárásokat, igényeket kell megfogalmaznia, hogy a vázlattervek határidőben elkészülhessenek.

Ezekben a döntésekben vagy tudjuk érvényesíteni a közösségi tervezés során elhangzó lakossági igényeket és a megszülető közösségi döntéseket, vagy ha nem tudunk a közösségi tervezési alkalmak során hatékonyan együtt dolgozni, akkor a rendelkezésre álló információk alapján fogunk dönteni szeptemberben, de mindenképpen dönteni fogunk, ez szerződéses kötelezettségünk.

A tervezés tehát arról a tervezési feladatról szól, amire felhatalmazásunk van. A környezetrendezés kapcsán pedig most, ebben a vázlattervi szakaszban tudunk az itt élők igényeiről beszélgetni és ezeket beépíteni a tervekbe, később erre a tervezés előrehaladása miatt nem lesz mód.

Kérjük, hogy vegyenek részt a tervezésben, mert a vasúti fejlesztéssel mindenképp együtt jár a környezet megváltozása. Ennek a változásnak, a környezet rendezésének megtervezésébe szeretnénk az itt élő lakosságot is bevonni a közösségi tervezés révén, mert később erre nem, vagy csak nagyon korlátozott módon lesz lehetőség.

## **2. Mi történik a parktervezéssel, ha nem valósul meg a beruházás?**

A park – pontosabban a teljes, a parknál nagyobb tervezési terület – tájépítészeti és közlekedési tervezésére, környezetrendezésére kiviteli terv szintig a tervezési szerződést a NIF Zrt. megkötötte. A tervek tehát el fognak készülni. Bár jelenleg ennek kicsi a valószínűsége, de ha a Déli Körvasút beruházás bármilyen okból nem valósulna meg, akkor várhatóan a vasútfejlesztést kísérő környezetrendezés is elmarad majd, illetve ez esetben erre más forrásokat kell biztosítani. A tervek viszont el fognak készülni, hiszen erre a munkára a szerződés már megszületett.

## **3. Lakossági javaslat: a későbbi találkozókra legyen térkép, ahol jelölni lehet az egyes szempontokat**

Köszönjük a javaslatot, ezt tervezzük mi is. A közösségi tervezés további alkalmai már a konkrét szakaszokról, az ott ismert problémák, az adott szakaszhoz kapcsolódó igények megfogalmazásáról fog szólni, ehhez lesznek nyomtatott nagyobb felbontású térképeink az egyes szakaszokra.

## **4. Mik lesznek a következő alkalmak témái?**

Az első alkalom után részletesebben fogjuk mi is látni, de fontos tudni, hogy a közösségi tervezés alkalmi egymásra épülnek, az egyik alkalom kapcsán felvetődő igények, kérdések alapján tervezzük meg a következő alkalmakat. Valamennyi tervezési alkalom után a tervezői konzorcium összeül, értékeli az elhangzottakat és ez alapján tervezi meg a következő alkalmakat.

## **5. Lesznek-e további egyeztetés a további tervezési fázisokban?**

Igen, a mostani 5 személyes közösségi tervezési alkalom után elkészül a vázlattevé, ezt be fogjuk mutatni az év végén. Ezután készülnek majd az engedélyes szintű tervek, ezt is bemutatjuk majd lakossági fórumon, majd a kivitelezési terveknél hasonlóan tervezzük a bemutatást. Így folyamatosan nyomon lehet majd követni a tervek alakulását. Fontos azonban látni, hogy a vázlattevé szakaszban – ahol most vagyunk – lehet a legjobban formálni a terveket.

## **6. Készülnek-e tervek (részletes és nyilvános tervek), valamint látványtervek a területről közvetlen a fejlesztés végén?**

A tervezés több szakaszában készülnek látványtervek, ezeket a tervezés előrehaladását bemutató fórumokon közzé fogjuk tenni. A látványtervek a környezetrendezés során kialakuló állapotot fogják mutatni. A készülő terveket is közzétesszük majd.

## **7. Van-e lehetőség a budaörsi területet is bekapcsolni a környezetrendezésbe?**

A jelen tervezés során a tervezési terület adott, ennek bővítésére nincs lehetőség.

## **8. Van-e már költségvetés, hogy mennyibe fog kerülni ez az egész, és honnan lesz rá forrás?**

Az Újbudai Zöldfolyosó esetén a tervezéshez szükséges teljes forrás rendelkezésre áll. A kivitelezéshez szükséges forrás akkor határozható meg, ha elkészültek a kiviteli szintű tervek, várhatóan 2022. IV. negyedévéig követően, és a forrásbiztosítás is ezt követően történik meg.

## KÉRDÉSEK AZ ÜTEMEZÉSSEL ÉS AZ ÉPÍTKEZÉS IDŐSZAKÁVAL KAPCSOLATBAN

### 1. Mikor kezdődik a projekt, és mi az ütemezése?

Ami a vasúti beruházást, vagyis a Déli Körvasút fejlesztését illeti: jelenleg is zajlik a közbeszerzési eljárás, amelyet idén év végén követhet a kiviteli tervek készítésére és kivitelezésre vonatkozó szerződés aláírása. A 2022-es év így elsősorban a tervezésről szól majd, illetve ekkor történnek meg az előzetes állapotfelmérések is az érintett házakban és a projektterületen is. A favizsgálatok is ekkor zajlanak majd.

A kivitelezés a mostani ütemezés szerint így 2023-ban kezdődhet. Az egész szakasz, tehát a Kelenföld – Ferencváros projekt átépítésének befejezése előreláthatólag 2027-ben várható, a kivitelezés azért tart több évig, mert folyamatosan üzemelő vasúti forgalom mellett kell építkezni.

Ami a kapcsolódó környezetrendezést illeti (Újbudai Zöldfolyosó): A környezetrendezési tervezés most indul, ennek kapcsán a kiviteli tervek 2022. IV. negyedévére készülnek el. A környezetrendezési kivitelezés a vasútépítéssel összehangolva, azzal lehetőség szerint egy időben zárul le.

### 2. Szakaszosan történik-e majd a kivitelezés?

A park és a teljes tervezési terület kivitelezésére tervezetten egy közbeszerzési eljárás lesz kiírva, a kivitelezés a forrásbiztosítást követően történik majd. Az együtemű kivitelezés azonban nem jelenti azt, hogy az egész Zöldfolyosó egyszerre válik munkaterületté. A környezetrendezés várhatóan a vasútfejlesztéshez igazodóan történik majd, így az egyes beavatkozások a különböző helyszíneket különböző időpontokban érinthetik, miközben figyelünk majd arra, hogy az esetlegesen kieső funkciók lehetőség szerint folyamatosan rendelkezésre álljanak. A fentiekről pontosabb információk a vasúti kiviteli tervek és a környezetrendezési kiviteli tervek rendelkezésre állásakor lehet majd adni.

### 3. Lesz-e kárpótlás állagromlás miatt?

Amennyiben bizonyíthatóan a beruházáshoz kötődő állagromlásról van szó, a kivitelező felelőssége ezt kárpótolni. Ezért kerül sor az állapotfelmérésre 2022-ben, a kivitelezési munkákat megelőzően. Az állapotfelmérést jogosultsággal rendelkező szakemberek végzik majd: tartószerkezeti, épületszerkezeti, geotechnikai és környezetvédelmi szakértő.

### 4. Az építkezés ideje alatt hogyan pótolják a kieső funkciókat? Készülnek-e részletes tervek a terület jelenlegi funkcióinak biztosítására (kutyafuttatók, sportpályák, zajvédelem) a fejlesztés alatt?

Az építkezés egy 6,4 méteres szakaszt érint a parkból, a park többi területe az építési palánkon kívül végig használható lesz. Az érintett funkciók biztosítását vizsgáljuk és pótlásukra javaslatot fogunk tenni, ennek előfeltétele azonban, hogy ismert legyen számunkra a vasúti beruházás ütemezése. Ez a kiviteli tervezés során dől majd el, azaz 2022-ben, a kérdésben szereplő tervek a funkciók pótlására ekkor készülnek majd. Fontos látni, hogy ugyan törekszünk arra, hogy a kivitelezés időszaka alatt is elérhető legyenek ezek a funkciók, de

abban nyilvánvalóan egyetértünk, hogy ez nem járhat újabb fakivágásokkal. Ezért inkább átmeneti, kisebb létesítmények biztosítása jöhet szóba.

#### **5. Aki nem akar ablakcserét, az jogvesztett lesz-e?**

Minden érintettet többször meg fog keresni a kivitelező az ablakcsere lehetőségével, várhatóan 2022-ben. Célunk, hogy minden érintett lakás ablakait ki tudjunk cserélni. Ha valaki nem óhajt élni ezzel a lehetőséggel, akkor az ő ablakát a kivitelező nem cseréli ki, ez minden ingatlantulajdonos egyéni, saját döntése.

#### **6. Ki állítja helyre az álmennyezetet, ha az állapotfelméréshez megbontják?**

A kivitelező kötelessége az eredeti állapot visszaállítása, ennek költségei is őt terhelik.

#### **7. Mi a biztosíték arra, hogy az állapotfelmérés után nem rabolnak ki?**

Az állapotfelmérést a kivitelező cég szakemberei végzik, akik a felmérés megkezdése előtt hivatalos levélben veszik fel a kapcsolatot az érintett lakókkal és a helyszínen igazolják magukat. Az állapotfelmérésen részt vehet az Önkormányzat képviselője is.

#### **8. Mi történik, ha a 6,4 méteres építési területen kívül is vágnak ki fákat a kivitelezés során? Hova forduljak?**

Ez szerződés szerint nem történhet meg. A helyszínen felállítunk egy tájékoztató irodát, ahol az ügyfélszolgálaton azonnal lehet majd jelezni a panaszt, de erre természetesen e-mailen és az önkormányzat csatornáin keresztül is lesz lehetőség.

#### **9. A gyerekek megvédése hogyan történik a zajtól és a portól a kivitelezés alatt? Különösen a Karolina úti óvoda miatt fontos ez.**

Zárt palánkok lesznek, por és zaj ellen is kötelessége védeni a helyieket a kivitelezőnek. Helyenként 4 méter magas falak fogják védeni a többi részt, úgy, hogy a kivitelezőnek az összes erre vonatkozó részletes előírást be kell tartani. Ha a vizsgálatok azt mutatják, hogy építkezés közben határérték feletti a zajhatás, akkor azon nyomban további intézkedésekre is kötelezhető.

## **KÉRDÉSEK A PARK JOGI STÁTUSZÁVAL KAPCSOLATBAN**

### **1. Mikor dönt a döntéshozó a park jogi helyzetéről?**

A településrendezési eszközök egymásra épülnek. Ez azt jelenti, hogy ahhoz, hogy a park zöldterületi besorolást kapjon, először az országos, majd a fővárosi, majd a kerületi településrendezési eszközöket kell megváltoztatni. A folyamat most ott tart, hogy az OTTr-ről, tehát az országos szintű jogszabály módosításáról már döntött az Országgyűlés, törölve Hamzsabégi parkban korábban jelölt országos főútvonalat. A Fővárosi Önkormányzatnak kell most lépnie, és a saját fővárosi településrendezési szabályozását módosítania (TSZT / FRSZ), ezt az igényt a XI. kerület már jelezte a Fővárosi Önkormányzat felé. Ez után lehet átvezetni majd a változást a XI. kerületi szabályozásában, és ekkor kap zöldterületi minősítést a park. A tavaly elfogadott kerületi építési szabályzat kényszerűen még közlekedési területként sorolta be a sétányt, de már kötelezően kialakítandó zöldfelületként jelölte meg.

## 2. Kié lesz majd a park? Ki fogja üzemeltetni, fenntartani?

A mostani állapothoz képest nem lesz változás. Kerületi és fővárosi tulajdonú ingatlanok is találhatóak a tervezési terület egyes szakaszain, ezeket továbbra is a XI. kerület, illetve a Fővárosi Önkormányzat fogja üzemeltetni.

## KÉRDÉSEK A ZÖLDFELÜLETEKKEL KAPCSOLATBAN

### 1. Kiirtják a Hamzsabégyi sétányt?

Nem fogjuk kiirtani a sétányt. Egy, a vasúti rézsű lábától számított 6,4 méteres sávban nyúlunk hozzá a parkhoz a vasúti kivitelezés miatt, a terület jövőjét pedig közösségi tervezés során tervezzük meg. A 6,4 méteres területen kívül nem történik fakivágás (csak ha egy, a közösség által közösen meghatározott funkció elhelyezése miatt erre szükség lenne, de azért van a közösségi tervezés, hogy ezekről döntsünk).

### 2. Mi alapján határozzák meg a kivágandó fákat?

A szükséges fakivágásokról és átültetésekről okleveles favizsgáló bevonásával születik döntés. A kerületi önkormányzat képviselője minden ilyen döntésnél jelen lesz.

### 3. Át lehet ültetni a fákat? A már nagyobb, kifejlett fákat hová lehet ültetni? Lehet a közelben elültetni ezeket?

Okleveles favizsgáló véleménye alapján fogunk eljárni, ő mondja meg, hogy ez lehetséges-e majd, és ha igen, milyen technikával és hova. Valamennyi, a park területén kivágott fa pótlásra kerül, összesen 2.000 fa telepítése előirányzott. Ezek kapcsán határozottan törekszünk arra, hogy ezen a területen, illetve a közelben történjen meg, a fapótlások helyét az Önkormányzattal közösen határozzuk meg. Azokat a fákat, amelyek nem a beruházással közvetlenül érintett területre kerülnek, hanem a környéken máshol találunk nekik alkalmas helyet, már a kivitelezés megkezdésekor el fogjuk ültetni.

### 4. Az élővilágot felmérte-e valaki? Milyen elképzelés van az élővilág védelme érdekében? A meglévő értékek, és a védett állatok megóvását hogyan tervezik?

A környezeti hatástanulmány kitér a helyi élővilág védelmére. Az élővilágra természetesen a kivitelezés során is figyelmet fogunk fordítani, szorosan együttműködünk az illetékes Duna-Ipoly Nemzeti Parkkal. Ez a gyakorlatban azt is jelenti, hogy a fák kivágása, illetve visszametszése nem történhet a vegetációs, fészkelési időszakban, a vonatkozó szabályok alapján sem. Ezeket az előírásokat természetesen teljes mértékben tiszteletben tartjuk.

### 5. Megmaradnak-e az ősfás részek?

Ahogy korábban is jeleztük, a fakivágás két területet érint: a mai vasúti rézsű területét (ami MÁV terület jelenleg is), ahol a rézsút támfallá alakítják azért, hogy a plusz vágány ne foglaljon el több helyet a parkból. Továbbá a parkon belül egy, a rézsűlábától számított 6,4 méteres sávot, amit a kivitelezés idejére kell igénybe venni felvonulási területként, utána ez megint parki terület lesz.

## 6. Hogyan lehet zöldíteni/humanizálni a támfalat?

Ez egy komoly tájépítészeti kihívás, ezért a témával kapcsolatban folyamatos az egyeztetés a MÁV-val, hogy tisztázzuk, mit engednek meg a vasútbiztonsági és üzemeltetési előírások. Mindemellett ez az egyik fontos kérdése a közösségi tervezési folyamatnak is, hogy milyen megoldásokat szeretnének látni itt a lakók.

## KÉRDÉSEK A TERVEZÉSI TERÜLET KÉSŐBBI ELRENDEZÉSÉRE, FORGALMI MEGOLDÁSOKRA, FUNKCIONALITÁSRA VONATKOZÓAN

### 1. Szét lesz-e választva a kerékpárút a gyalogos sétánytól? A parkon keresztül a kerékpáros átjárás problémás. Hogy lesz ez megoldva?

A cél, hogy a gyalogosok és a kerékpárosok is biztonságosan közlekedhessenek végig a teljes Zöldfolyosó mentén. Az előzetes elképzelések szerint ezt a sétányok és kerékpárutak térbeli szétválasztásával tudjuk a legjobban biztosítani. Fontos leszögezni, hogy ez nem jár szükségszerűen a burkolt felületek növelésével. A fentiek megvitatása része a közösségi tervezési folyamatnak.

### 2. Mi lesz a megszűnő parkolókkal a sétány mentén?

A közösségi tervezési alkalmak során téma lesz a parkolás és a közúti forgalom szabályozásának kérdése is, a parkolóhelyek kapcsán az Önkormányzattal is folyamatosan egyeztetve törekszünk arra, hogy egyensúlyt találjunk az autók tárolása és a zöldebb közterületek között.

### 3. Miért kell szétválasztani a funkciókat?

A park térhasználati kialakítása, tehát hogy milyen funkció hová kerüljön a közösségi tervezés egyik fontos kérdése, ebben szeretnénk az itt lakók igényeire hagyatkozni. Fontos, hogy nem csak a mai Hamzsabégyi park területei jöhetnek ennek kapcsán szóba, hanem olyan szakaszok is, mint például az Infopark előtti terület. A funkciók megfelelő elosztásával egy összefüggő, nagyobb parkosított rész alakulhat ki.

### 4. Lesz elég hely a sportpályáknak, ha a sétánytól elválasztott kerékpárút épül?

A közösségi tervezés feladata meghatározni, hogy melyik funkció hol legyen. Fontos látni, hogy a ma még kihasználatlan, üres területek is igénybevehetők ilyen célra.

### 5. Mandarin lakópark által lehatárolt terület rendezve lesz?

A terület a tervezési terület részét képezi, a közösségi tervezés is kiterjed rá, a többi területrezzsel azonos módon parkosítjuk.

### 6. Meg lesz oldva a Sárbogárdi út felől jövő autók Karolina útra kanyarodása? (Most a Shell Kútnál, vagy a Szováta utcán, ami kertváros történik)

A közösségi tervezésen is pont ez a lényege, hogy lássuk van-e erre igény. Fogjuk vizsgálni, de pl. felmerül a Sárbogárdi egyirányúsítása, sebességcsökkentése is, valamint a benzinkút



helyzete. A forgalomszabályozási kérdésekkel foglalkozunk a közösségi tervezés további alkalmai során.

### **7. A Kelenföldi út és a Csóka út összekötése nem növeli a forgalmat?**

A két utca hálózatilag csak egymáshoz kapcsolódik, így a jövőben is kizárólag célforgalmat látnak el. A mai zsákutca jelleg megszüntetésével egyrészt kiszámíthatóbb, rendezettebb forgalmi viszonyok alakulnak ki, másrészt a parkolás is kulturáltabban megoldható.

### **8. Fehérvári út átépíthető-e (kereszteződés)?**

A Fehérvári út szerepe, jellege és kialakítása (2x1 sávós közút villamospályával és kétoldali kerékpársávokkal) nem változik. Azonban a Zöldfolyosó és a Sárbogárdi út tervezése során sor kerülhet az új elrendezéshez illeszkedő gyalogos és kerékpáros átkelők létesítésére vagy áthelyezésére.

### **9. A parkoló szervízutak a fejlesztés részei, kiterjed rá a tervezési terület?**

A beruházás kiterjed a Hamzsabégi út parkolókat kiszolgáló két rövidebb szakaszára is. A Zöldfolyosó teljes hosszában a közterületi határokig tart a tervezés, így tehát az északi oldal járdái jelentik annak határát.

### **10. Lehetne-e a vasút alatt vendéglátóegységeket kialakítani, mint sok nyugat-európai városban?**

Ezt olyan helyeken valósítják meg, ahol a vasút boltíves szerkezetű vasúti hídon fut. A Déli Körvasút vonatkozó szakasza nem ilyen, nincs olyan boltíves rész, ami „belakható” lenne. A tervezési területen azonban létesülhetnek vendéglátóhelyek, ezek karakteréről, jellegéről, nagyságáról, elhelyezéséről is lehet egyeztetni a közösségi tervezés során.

## **KÉRDÉSEK AZ ÁTJÁRÓKKAL KAPCSOLATBAN**

### **1. Átjárókból miért van ilyen sok? Ez miért nem tárgya közösségi tervezésnek? Milyen felmérések alapozták meg, hogy ezekre szükség van?**

A vasút déli és északi oldala ma jórészt el van zárva egymástól, így a déli oldalon élők csak nagy kerülővel tudják megközelíteni a kerületközpont intézményeit (piac, SZTK, Allee, iskolák stb.) A Sárbogárdi út mentén élők a Hamzsabégi parkot sem igen tudják igénybe venni.

Összesen öt átjáró szerepel a tervekben, ebből három érinti a parkot, a Bukarest utcánál, Fadrusz utcánál és az Erőmű utcánál. A másik kettő a Szerémi útnál és az Infoparknál, a Hevesi György útnál lesz. Minden átjáró utcákhoz kapcsolódik, és az a cél, hogy a vasút elvágó hatását csökkentsük és fontos közlekedési tengelyeket hozzunk létre.

Ami az átjárók megalapozottságát illeti, ezeket nem a vasúti fejlesztés kapcsán találtuk ki, hanem a BKK tervében, a fővárosi és kerületi tervekben is szerepelnek, ezek lettek a vasúti tervekbe integrálva. Kizárólag most, a vasúti töltés átépítésével egy időben lehet ezeket megvalósítani, amivel sok évtizedes adósságot törlesztünk.

## 2. Az átjárók létesítése újabb fák kivágásával fog járni?

Nem, az átjárók vasúti területre kerülnek. Törekedni fogunk arra, hogy a hozzájuk vezető gyalogos-kerékpáros útvonalak kialakítása se vonja magával további fák kivágását.

## KÉRDÉSEK A ZAJVÉDELEMMEL, REZGÉSSSEL KAPCSOLATBAN

### 1. A KHT-ban feltételezett optimális feltételek megvalósulnak, teljesülnek-e?

Igen, a cél, hogy a mostani zajhatárérték feletti terhelést minden szempontból csökkentsük. Ezt zajvédő fal építésével, az új hidakba épített rezgéscsillapítással és az ablakok cseréjével érjük el. A zajvédő falnál azért választottuk ezt a típust, mert a klasszikus egyenes fal nem tudja azt a védelmet biztosítani, ami itt szükséges. Ezért fogjuk Magyarország legmodernebb zajvédő falát felépíteni.

Ami az építkezés alatti időszakot illeti, a park területébe a lehető legkevésbé szeretnénk beavatkozni, ezért csökkentettük 6,4 méterre az építkezési sávot, szabályoztuk a világítást, deponálást, munkautakat. Hangos munkák nem végezhetőek éjszaka.

### 2. Milyen módon csökkentik az állandósult éjszakai zajhatást?

Egyrészt a beépített zaj- és rezgéscsillapítók és a zajvédő fal is kedvező hatású lesz. Másrészt a három-négyvágányosra bővített pálya mainál nagyobb kapacitása lehetővé teszi, hogy azok a tehervonatok, amelyek ma kényszerűen csak éjszaka tudnak közlekedni, a fejlesztést követően nappal haladhassanak át a szakaszon.

### 3. A zajvédő fal üveg anyaghasználatának fényvisszaverődése, milyen eszközökkel csillapítható?

Németországi szabványokat alkalmazunk. Magyarországon ma még nincs szabvány ilyen falra, és még nem is volt példa ilyen szerkezet megépítésére, de a német példák ilyen szempontból is jól működnek. Természetesen vizsgáljuk a tükröződő hatásokat, hőhatásokat.

### 4. Milyen magas a zajvédő fal? A KHT-ban 16 méter van.

A terepszint felett 6-8 m magas támfal létesül, erre kerül egy 6,50 m magas zajvédő fal. A 16 m a támfal terepszint alatti és feletti részei, valamint a zajvédő fal együttes magasságaként tekinthető reális méretnek.

### 5. A támfalnak/zajvédőfalnak alternatívája lehet egy „kisfal”, vagy a teherforgalom zajából eredendően szükség a nagyfal megépítésére?

Az íves zajvédőfalat azért választottuk, mert önmagában a kis, egyenes zajvédő fal nem biztosítana elégséges védelmet. Az íves falnál a ráboruló búra benntartja a hangot, a kis fal viszont felfelé engedné terjedni. Így egy ilyen kisebb fal esetén kb. csak a második emeletig védenénk a lakókat a zajtól, a negyediken már nem. Az íves búra viszont a magasabb emeleti lakásokat is védi.

Fontos azt is látni, hogy 2024-től egy uniós szabályozásnak köszönhetően csak olyan tehervonatok közlekedhetnek majd ezen a szakaszon, amelyekben halkabb fék- és



kapcsolóberendezések vannak beépítve, ez önmagában sokat fog javítani a jelenlegi helyzeten.

## 6. A boltív alá nem rajzolták be a villany tartó oszlopokat. Ezek hol fognak elférni?

Az íves zajvédő falak acélszerkezete szolgál majd a felsővezeték tartó konzolok elhelyezésére, rögzítésére is, így itt nem tervezünk felsővezeték tartó oszlopokat építeni.

## 7. Hogyan óvják meg az épületeket a rezgéstől?

A kivitelezés megkezdése előtt a kivitelezőnek az állapotfelmérések eredményeit is felhasználva zaj- és rezgésvédelmi tervet kell készítenie, amelynek tartalmaznia kell az épületek kivitelezés közbeni állagmegóvásának módszereit is. Az állapotfelmérést éppen ezért jogosultsággal rendelkező szakemberek végzik majd: tartószerkezeti, épületszerkezeti, geotechnikai és környezetvédelmi szakértő.

Ezen felül a kivitelezőnek folytatnia kell a zaj- és rezgésmonitoring tevékenységét az építés befejeztét követően is a célértékek visszaellenőrzése érdekében, amennyiben az elvárt célértékek nem teljesülnének, úgy a későbbiekben további zajvédelmi intézkedésekre kerül sor.

# KÉRDÉSEK A VASÚTI KAPACITÁSBŐVÍTÉSSEL KAPCSOLATBAN

## 1. Miért koncentrálják ide a vasúti forgalmat?

Nem mi koncentráljuk ide a forgalmat, ez a XIX. században kiépült közép-európai vasúthálózat adottságaiból következik. Ez a legfontosabb kelet-nyugati vasúti átjáró hazánkban.

Vannak távlati tervek arra, hogy e folyosó mellett további dunai kereszteződések épüljenek. Ilyen például a Duna alatti vasúti alagút, ami a személyforgalmat szolgálja, és amelynek részletes megvalósíthatósági tanulmányát a BFK jelenleg készíti, és ilyen egyébként a V0 teherforgalmi elkerülő vasútvonal is. Utóbbira előzetes elképzelések léteznek, részletes és megalapozott megvalósíthatósági tanulmány egyelőre nem készült. Mindkét elképzelésre igaz, hogy évtizedes távlatban megvalósítható, a Déli Körvasút fejlesztésénél összetettebb, nagyobb idő- és költségigényű beruházások. A Déli Körvasút kapacitásbővítése ugyanakkor ezeknél kisebb léptékű, hamarabb megvalósuló beruházás, mely már egy jelenleg is létező szűk keresztmetszet feloldását szolgálja.

## 2. „A kapacitásbővítés önmagában nem jelenti a teherforgalom növekedését.” De a forgalom növekedni fog, mert ez a kapacitásbővítés célja, nem?

A teherforgalom számait a piaci igények határozzák meg, nem a kapacitás. A mi elsődleges célunk, hogy a személyforgalmi kapacitást tudjuk növelni, és az elővárosi vonatok sűrűségének növelésével versenyképessé tegyük a vasúti közlekedést. Emellett a kapacitásbővítéssel megteremthető annak lehetősége, hogy a zsúfolt menetrend miatt most kényszerűen éjszaka közlekedő tehervonatok inkább nappali időszakban tudjanak áthaladni a szakaszon. Ezt a célt szolgálja a Déli Körvasút beruházás.

### **3. Ezen a szakaszon a mostani töltés és egy kisebb zajvédő fal elegendő lenne, ha csak személyforgalom közlekedne?**

Ez csak akkor tudna megvalósulni, ha valóban kizárólag csak személyforgalom közlekedne a szakaszon, és annak a növekedési üteme sem haladná meg az előjelzett mértéket. Ez viszont irreális feltételezés, tekintettel arra, hogy a Déli Körvasúton még a V0 megépülése esetén is közlekedik majd teherforgalom, a most itt közlekedő tehervonatok nagyjából 30%-a ugyanis akkor sem választana más irányt, ha lenne V0, mivel célpontjuk Budapest. Másrészt a prezentációban bemutatott dián szereplő elővárosi vonatforgalomra vonatkozó adatok is csak minimális irányszámok, ezek növekedése is lehetséges. Tehát a kapacitásbővítésre mindenképp szükség van, nincs olyan műszaki megoldás, (még a V0 megépítése sem), ami ezt elkerülhetővé tenné.

### **4. Miért nem a V0 épül?**

A V0 beruházás kapcsán annak előkészítéséről született eddig kormányzati döntés, a megvalósításról még nem. A projekt nagyságrendje, költsége, időigénye többszörösen meghaladja a Déli Körvasút beruházását. Fontos látni, hogy a két beruházás nem függ össze: a Déli Körvasút fejlesztése a személyforgalom (elsősorban az elővárosi személyforgalom) miatt szükséges, a V0 megépítése esetén is szükség lenne a Déli Körvasút kapacitásbővítésére.

### **5. Miért nem lehet a föld alá vinni ezt a szakaszt?**

A vasúti pálya magassági vonalvezetésének tervezési előírásai nem teszik lehetővé Kelenföld és a Déli Összekötő Vasúti Duna-híd közötti vasútvonal szakasz föld alá süllyesztését, ugyanis sokkal kisebb meredekségű lejtők és emelkedők tervezhetők a vasúton, mint pl. az útépitések során. Itt ráadásul nem csak a nagymértékű magasságkülönbség okozná a problémát, hanem a számos közlekedési- és közműkeresztesítés is.

### **6. Hogyan fér bele az egy veszélyeztetettebb oxigénhiányos város klímahelyzetébe ez a boltív?**

A városi klíma változásának számos oka van, ez egy meglehetősen összetett kérdés. Ami biztos, hogy a legfőbb összetevők között a közlekedésből, ezen belül is elsősorban az egyéni motorizált közlekedésből, tehát egyszerűen fogalmazva: az autóforgalomból származó kibocsátás jelenik meg, mely nemcsak a levegőminőséget rontja, de üvegházhatású gázok kibocsátásáért is felelős. A megoldás az, ha a városba irányuló agglomerációs autóforgalom csökken, illetve városon belüli közlekedésben is a fenntartható kötőtpályás közlekedés kerül előtérbe. A Déli Körvasút beruházás mindkét célt támogatja: versenyképes, kényelmes megoldást jelent az agglomerációs településekről ingázók számára, és az új állomások révén a városon belüli közösségi közlekedési rendszernek is teljes értékű eleme lesz. Ilyen szempontból a beruházás kifejezetten pozitív hatással a klímaváltozás kapcsán.

Természetesen foglalkozni szükséges a helyi mikroklíma változásával is, vagyis azzal, hogy a műtárgyak megépítése ellenére a helyi lakosok számára az adott területen ne emelkedjen a hőmérséklet. Ezt megfelelő zöldítéssel, vízfelületek kialakításával, árnyékolással lehet megoldani, számos tájépítészeti eszköz van erre.

## 7. Az agglomeráció bekötése tovább zsúfolja-e a már amúgy is terhelt oktatási infrastruktúrát?

Nem. Önmagában az, hogy versenyképes közösségi közlekedési kapcsolatokat adunk az agglomerációból ingázók számára, nem fog túlterhelést okozni sem az oktatási, sem az egészségügyi infrastruktúra számára, viszont azok, akik eddig autóval érkeztek, a jövőben kényelmesen közlekedhetnek vonattal is, nem terhelve a főváros és ezen belül a XI. kerület levegőjét és parkolóhelyeit.

## 8. Miért nem a vidéket fejlesztjük? pl. NSV (nagysebességű vasút)

Az ország számos pontján zajlik a vasúti infrastruktúra fejlesztése és korszerűsítése, ezekért az Innovációs és Technológiai Minisztérium felelős. A jelen projekt az ország egyik legfontosabb vasúti folyosójának fejlesztésére irányul, ilyen szempontból a vidéki területek fejlődéséhez is hozzájárul csakúgy, mint a budapesti és agglomerációs közlekedés fenntarthatóbbá tételéhez. A nagysebességű vasút egyébként mindenképpen érintené Budapestet, az elképzelések szerint éppen a Déli Körvasúton haladna át a Duna alatti vasúti alagút megépítéséig.

## KÉRDÉSEK A PETÍCIÓVAL ÉS A FOLYAMATBAN LÉVŐ PERREL KAPCSOLATBAN

### 1. Figyelembe veszik-e a 6000 ember által aláírt petíciót?

*A petícióban azt követelik, hogy a vasútfejlesztés fakivágás nélkül valósuljon meg, illetve épüljön meg a V0 (a Budapestet elkerülő vasúti teherforgalmi folyosó).*

*Újbuda Önkormányzatának válasza:* Az Önkormányzatnak nincs hatásköre arra, hogy a V0 megépüljön, ez állami kompetencia. De kiáll a V0 megépítése mellett, és az állami döntéshozók felé eddig is ezt képviselte és képviseli.

Ami a Déli Körvasút tervezett kapacitásbővítését illeti, ez is állami beruházás, ahol az Önkormányzatnak nincs illetékessége. A fakivágás a beruházás szükségszerű velejárója, ennek nyilvánvalóan senki nem örül. Folyik egy per, amelynek az eredménye jelenleg nem ismert, a bíróság döntése módosíthat a beruházáson, de most az Önkormányzatnak a jelenleg ismert információk alapján kell képviselnie az itt élők érdekeit. Az Önkormányzat ezért ragaszkodik ahhoz, hogy legyen meg az állapotfelmérés, az ablakcsere és minden egyéb védelmi intézkedés, ahol adott esetben szükséges lesz, a kártalanítás is történjen meg és a környezetrendezés tervezéséből és megvalósításából a legtöbbet profitáljanak a kerületi lakosok.

*A BFK válasza:* A vasúti beruházás kapcsán a korábbi tervekben szereplő, végig négyvágányos kialakítást csökkentette a beruházó, ahol lehetett 3 vágányra éppen a környező területek érzékenységeire való tekintettel. A zajvédelmet a legmodernebb megoldással biztosítjuk. A támfal építése miatt a rézsű átalakítása elengedhetetlenül szükséges, az építéshez szükséges helyigényt viszont minimalizáltuk egy 6,4 méteres sávot kijelölve erre a rézsűlábától. A fákat a beruházás előtt okleveles, független favizsgálóval mérjük fel, amit lehet, átültetünk. Tehát törekedtünk, törekszünk arra, hogy a lehető legtöbb fát megmentsünk. A V0 és a Déli Körvasút beruházás nem függ össze egymással. A Déli Körvasút kapacitásbővítését

elsősorban az elővárosi és távolsági személyforgalom dinamikus növekedése indokolja, így megvalósítására akkor is szükség lenne, ha a V0 esetében az előkészítésen túl a megvalósításáról is döntés születne.

**2. Megvárják-e a per végét a fakivágással? Elkezdődik a beruházás a per lezárása előtt?**

Jelenleg is zajlik a per, döntés még nem született. Olyan bírói döntés sincs, hogy fel kellene függeszteni az előkészületeket. Fontos tudni, hogy a vasútfejlesztés is egy hosszabb tervezési munkával kezdődik, emiatt 2023 elejéig a parkot nem érintik nagyobb munkálatok, fakivágások sem. A pernek eddig a dátumig be kellene fejeződnie.