



TÁJÉKOZTATÓ
Aquincumi híd és kapcsolódó közlekedési hálózat munkaközi véleményezéséről

Tisztelt Képviselő-testület!

Az Aquincumi híd megépítésének terve több évtizede szerepel Budapest hosszútávú fejlesztési koncepciójában és településszerkezeti tervében. A híd a hozzá kapcsolódó közútfejlesztésekkel elősegíti Buda és Pest kedvezőbb kapcsolatát, tehermentesíti a város belső területeit. Összvárosi érdekeket figyelembe véve szükséges a híd és csomópontjainak megépítése a budai és pesti oldalon egyaránt.

A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) 2021. második félévében elindította az Aquincumi híd megvalósíthatósági tanulmányának készítését, melyhez nélkülözhetetlen a budapestiek véleményének közvetlen megismerése is. A tervezési munkával párhuzamosan egy részvételi folyamat is elindult, melynek keretében a BKK megkezdte az egyeztetéseket a III., IV., XIII. és XV. kerületi önkormányzatokkal.

A BKK megbízásából a SPECIÁLTERV Kft. elkészítette az Aquincumi híd és kapcsolódó közlekedési hálózat részletes megvalósíthatósági tanulmány (a továbbiakban: RMT) tervezetét, amelyet társadalmi egyeztetésre kíván bocsájtani. A társadalmi egyeztetés előtt egyes döntési pontok tekintetében kikérték a fejlesztéssel érintett önkormányzatok véleményét.

Kerületünk már a koncepcionális tervezés elején jelezte, hogy kizárólag olyan közlekedésfejlesztési megoldást tart elfogadhatónak, mely:

- nem okoz további forgalomművekedést a ma is telített M3 bevezető szakaszán,
- a hatályos településrendezési tervekben rögzített csomóponti területigényét minimalizálja, a lehető legkevesebb XV. kerületi kisajátítás elérése érdekében
- a mai környezeti állapothoz képest javulást eredményez,
- a közlekedésfejlesztéssel egyidejűleg forgalomcsillapító intézkedésekre is tesz javaslatot,
- nem egy új „városi autópályát” alakít ki, hanem a kapcsolódó kerületrészek rácsatlakozására lehetőséget biztosít,
- a közlekedésfejlesztés káros környezeti hatásait kompenzáló fejlesztéseket is betervez.

A BKK 2022. április 26-án online prezentáción keresztül ismertette az eddig elkészült terveket, melyhez való csatlakozási link valamennyi képviselőnek előzetesen megküldésre került. Ugyancsak megküldésre került az egyeztetés után megkapott prezentáció anyag, melyet jelen tájékoztatóhoz is mellékeljük. (1. számú melléklet)

Az eddig elkészült tervek alapján kerületünk leginkább az M3 bevezető szakaszánál tervezett többszintű csomóponttal, valamint az Aquincumi híd irányába tervezett körvasúti útszakasz tekintetében érintett. A Körvasút melletti körút további szakaszának tervezése nem része a projektnek, ugyanakkor figyelembe veszi a nyomvonal folytatás kialakítási lehetőségeit.

Az M3 autópálya bevezető szakaszának jelenleg tervezett csomóponti kialakítása a korábbi településrendezési tervekben szereplő, több mint 6 hektár területigényű csomópont helyett, a kerület szempontjából a legkedvezőbb kialakítással tervezett:

- a majdani Körvasút menti körút kapcsolat igényét a vasút fölé emelt körforgalmi műtárgy biztosítaná a vasút szintben tartása mellett,
- az M3 bevezető szakaszát lesüllyeszti a vasút alá.

Így a terv szerint jelentős számú (több mint 80 ingatlan) építési telek „felszabadulása” várható, az ingatlanokat újra építési övezetbe kerülhetnek.

A BKK a társadalmi egyeztetésre bocsájtandó dokumentumok tekintetében gyors választ kért a kerületektől, többek között az M3 autópálya feicsomópontjának, valamint az Aquincumi híd irányába menő úthálózat elvi keresztmetszeti kialakítási elképzelései tekintetében.

Az M3 autópálya új csomóponti kialakítását támogathatónak tartjuk. A tényleges csomóponti kialakításnak a tervben többféle verziója létezik, melyek közül a lehető legkisebb helyigénnyel rendelkezőket és a lehető legkisebb forgalmat generálókat részesítettük előnyben. A teljes projektre vonatkozóan hangsúlyoztuk, hogy az itt élő lakosság érdekeinek figyelembevételével, a standard CBA vizsgálattal (költség-haszon elemzés) szemben **a fejlesztés környezeti és társadalmi hatásait helyezük előtérbe**, hosszútávú fejlesztés révén ezeket a szempontokat tartjuk mérvadónak. A BKK részére megküldött szakmai véleményt a 2. számú melléklet tartalmazza.

A BKK tájékoztatása szerint a kerületektől beérkezett vélemények alapján megkezdik az RMT társadalmi egyeztetését, amiben kerületünk is vállalta a nyilvánosság elősegítését.

A végleges RMT-t még nem küldte meg számunkra a BKK, a teljes dokumentum véleményezését szeretnénk majd a Képviselő-testülettel is megerősíteni.

Budapest, 2022. május „10.”



Tóth Imre
alpolgármester

1. Mellékletek:

1. számú melléklet: BKK_AQ RMT bemutató_XV_20220426

2. számú melléklet: BKK részére küldött vélemény (Üisz.: 3/1012-2/2022)

2. Témafelelős:

Főépítész Iroda

2022. május 10.

Aláírás:.....

Aquincumi híd és a kapcsolódó közlekedési hálózat

Részletes megvalósíthatósági tanulmány

XV. kerületi egyeztetés

2022.04.26.



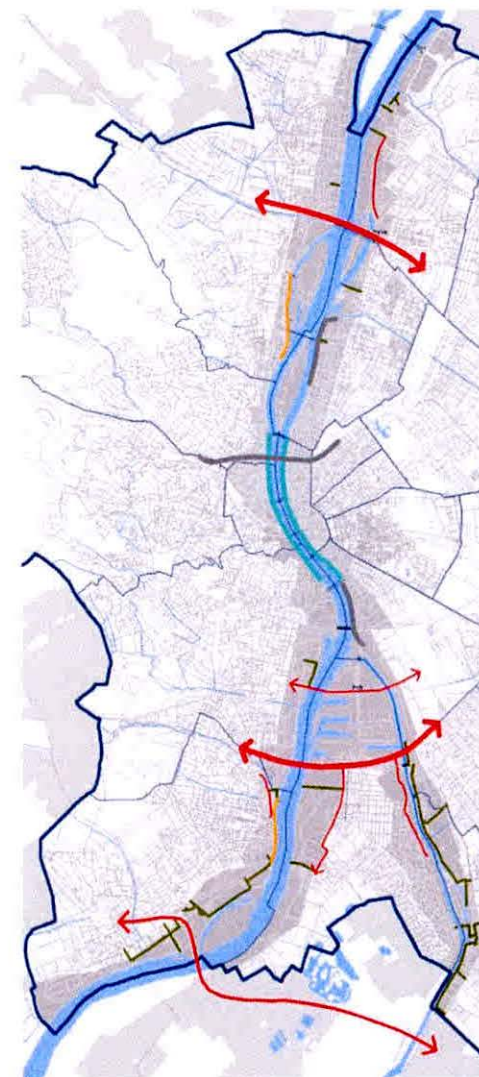
Vezetői összefoglaló

1. Az Aquincumi híd tanulmánytervezésének első szakasza lezárult, most szükséges döntést hozni a folytatásról – kezelni kell a kockázatokat
2. Szükség van Budapesten új átkelési pontokra a Dunán, a kérdés az, hogy hol és milyenre?
3. Döntés szükséges a tervezés és egyeztetés szempontját illetően, mert:
 - Az Aquincumi híd a standard CBA vizsgálat alapján, akkor a leggyorsabban megtérülő beruházás, ha a minél nagyobb autóforgalmat segíti elő (és ezzel időmegtakarítást biztosít).
 - A kerületi lakosok és döntéshozók ezzel szemben nem szeretnék a gépjárműforgalom növekedését, maximum egy kerületközi forgalmat bonyolító, humanizált átkelőt szeretnének.
4. A híd funkciója után választható ki a műszaki megoldás és a tervezhetőek meg a kapcsolódó út és közösségi közlekedési hálózatok.

Az Aquincumi híd tanulmánytervezésének első szakasza lezárult, most szükséges döntést hozni a folytatásról

Eddigi lépések:

- 2021.03.25.: Tervezési szerződés megkötése
- 2021.04. hó: Kerületi egyeztetések
- 2021.05.18. - 06.13.: Társadalmi egyeztetés
- 2021.06.30.: Vizsgálati munkarész leszállítása
- 2021.10. hó: Változatképzés előzetes bemutatása a kerületek számára
- 2021.12.16.: Változatok kidolgozása munkarész végleges leszállítása



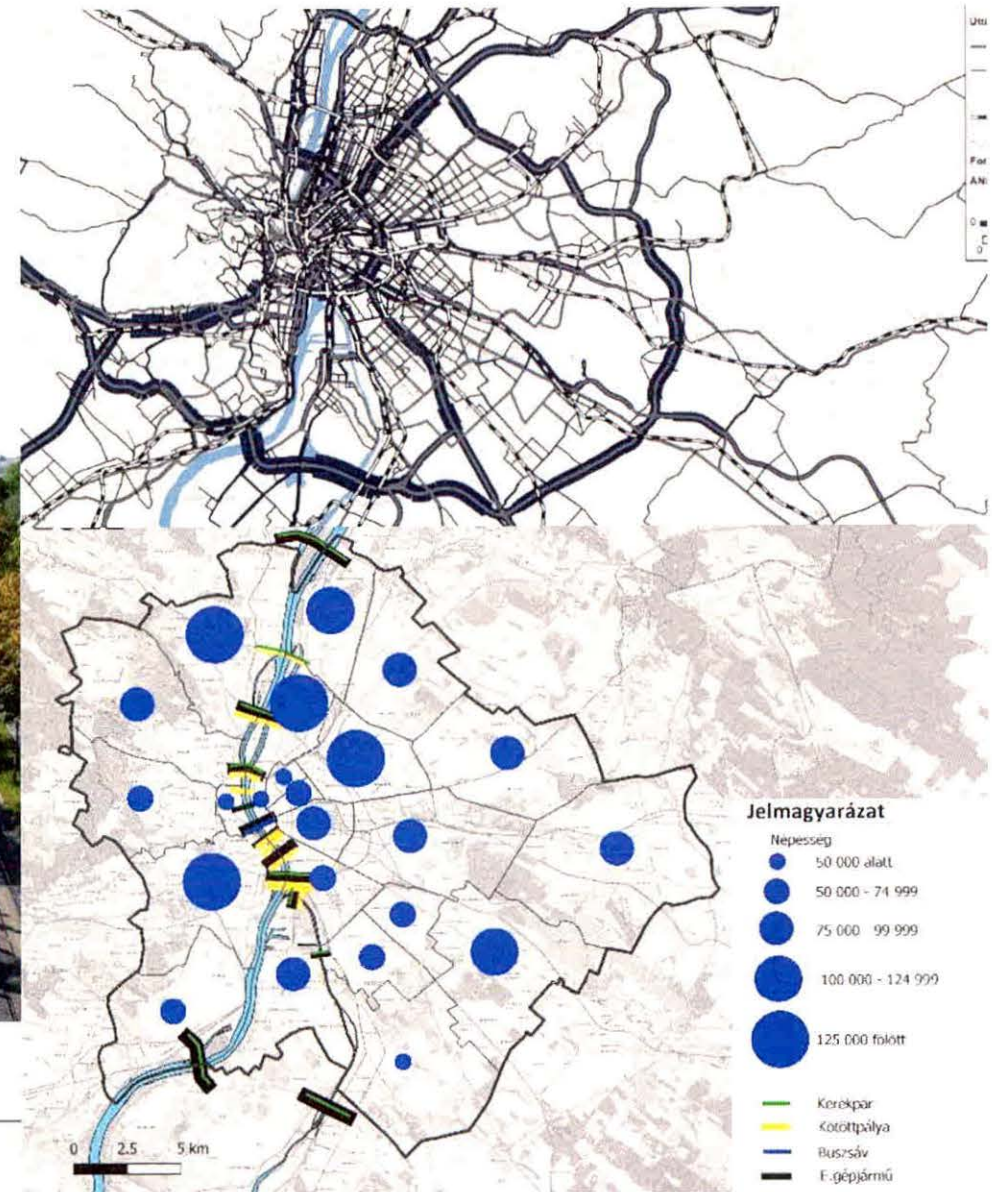
Az Aquincumi híd tanulmánytervezésének első szakasza lezárult, most szükséges döntést hozni a folytatásról

Következő lépések:

- Kerületi egyeztetések 2022.04.30-ig.
- Külső egyeztetések (társadalmi egyeztetés a változatokról, online lakossági fórum, civil egyeztetés) 2022.05.31-ig
- Fővárosi döntés a kiválasztott funkcionális változatról 2022.06.15-ig
- Tanulmánytervi szintű kidolgozás 2022. október 15-ig

A tervezett ütemezés csak a döntések megfelelő időben történő meghozatala esetén tartható!

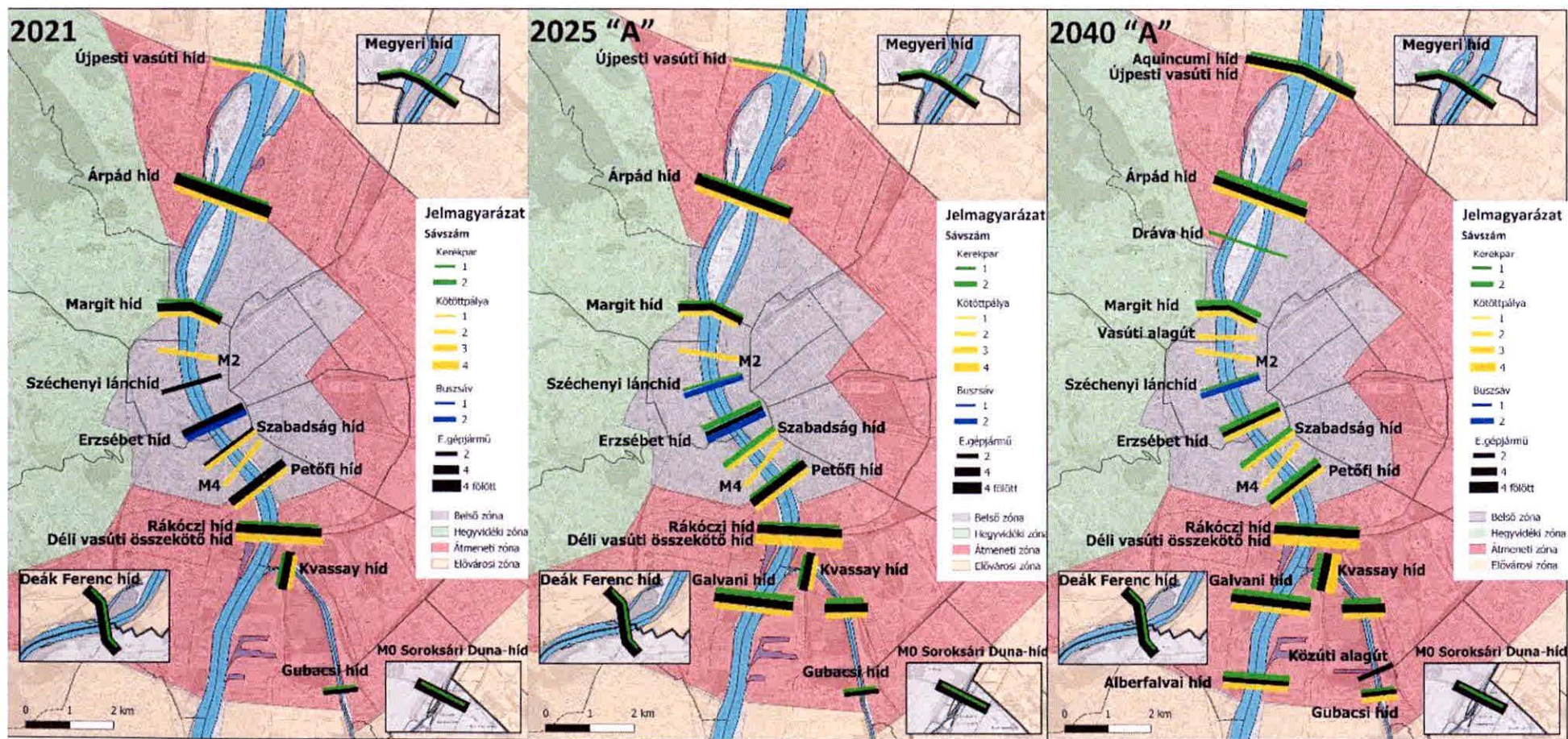
Szükség van Budapesten új átkelési pontokra a Dunán



Szükség van Budapesten új átkelési pontokra a Dunán

A Duna-hidak jövőképe – gondolatkísérlet

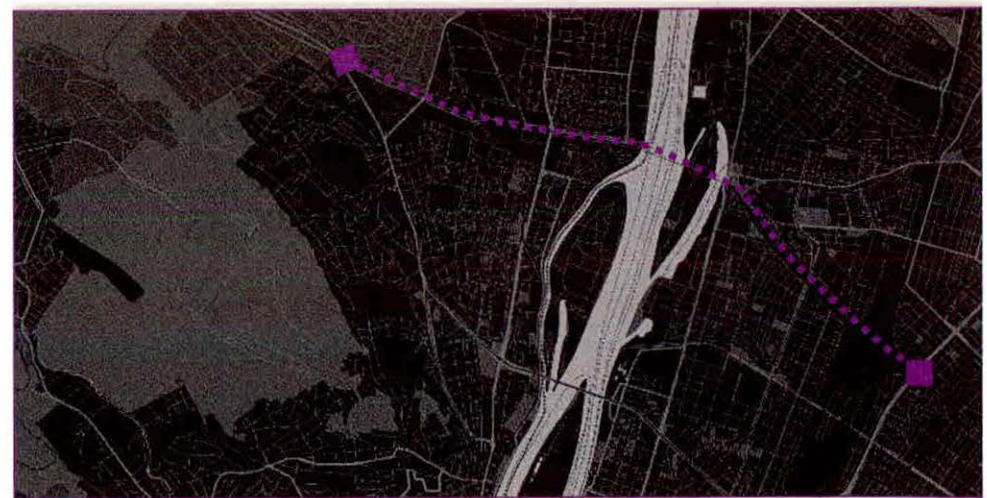
kb. 8,5 km van az Árpád híd és a Megyeri híd között



Szükség van Budapesten új átkelési pontokra a Dunán

Az új északi híd és kapcsolatainak célja

- új közúti átkelési lehetőség a Dunán – III. és IV. kerületi központok összekapcsolása
- barnamezős területek revitalizációjának elősegítése
- gépjárműforgalom csökkentése az eddig kerülő forgalommal terhelt utakon – csökkenő környezetterhelés és a forgalomcsillapítás lehetőségének megnyitása
- közösségi közlekedés és az aktív- és mikromobilitás feltételeinek javítása

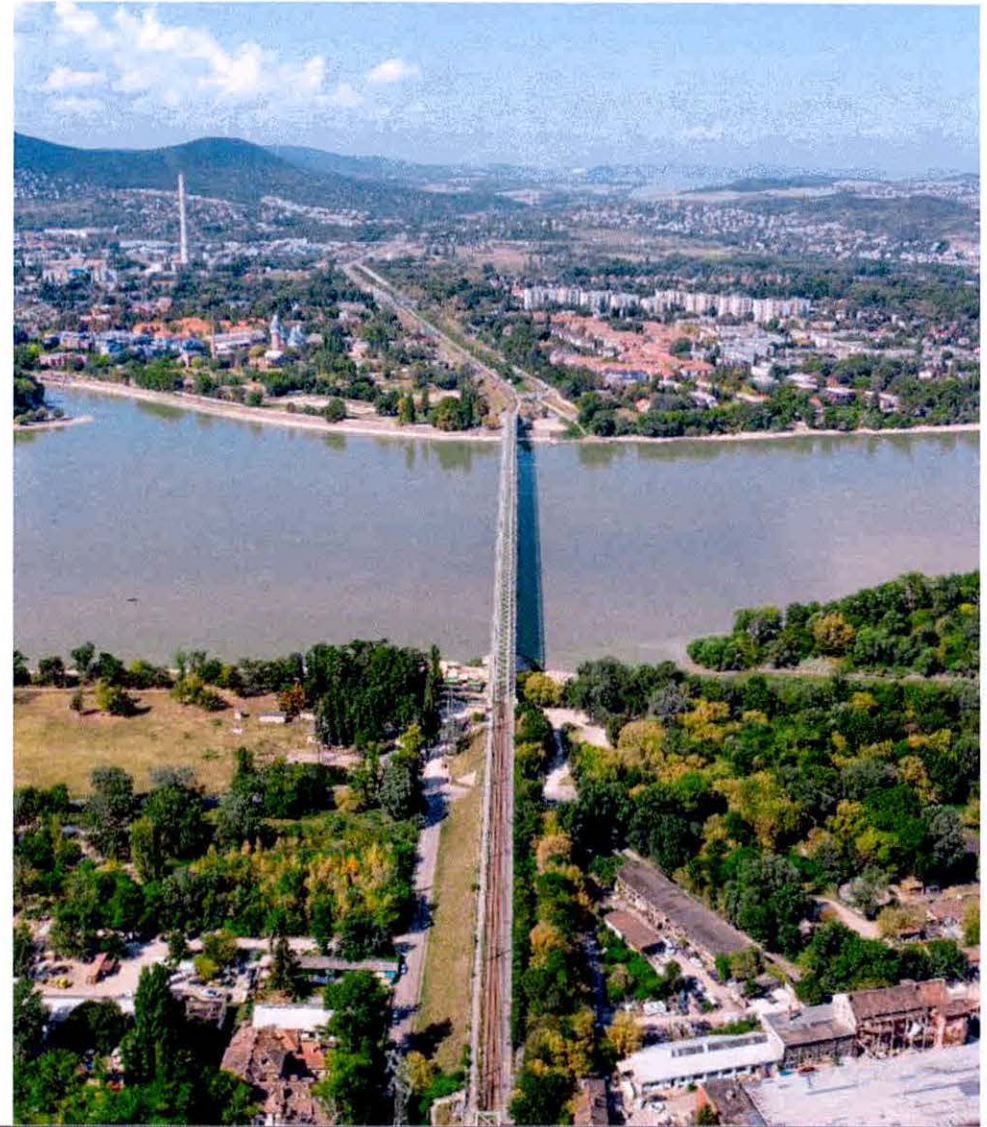


Az RMT célja

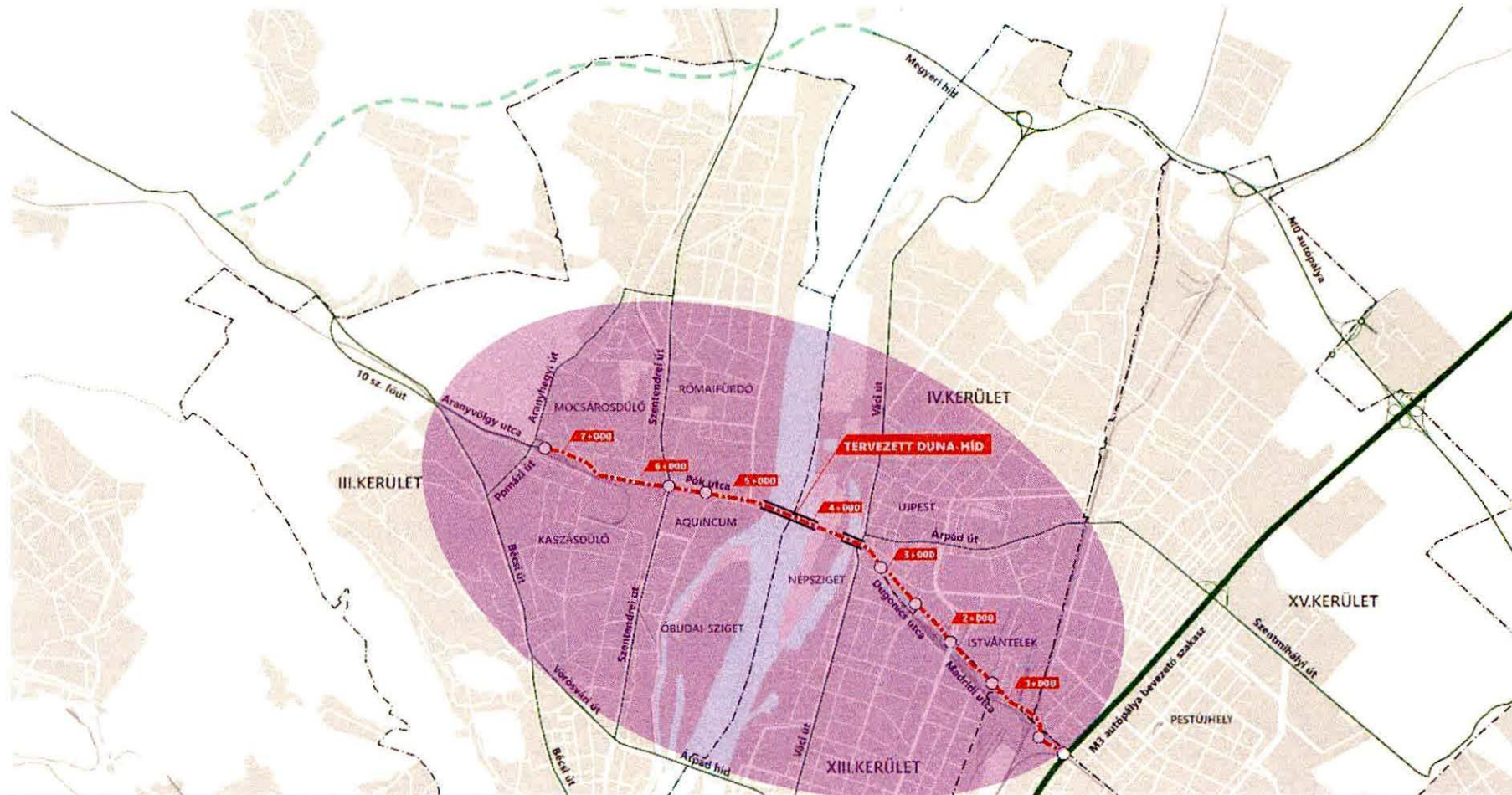
Az Aquincumi híd és a kapcsolódó úthálózatfejlesztésről szóló stratégiai döntés támogatása. Legyen-e híd vagy sem? Ha igen akkor milyen legyen?

Ehhez:

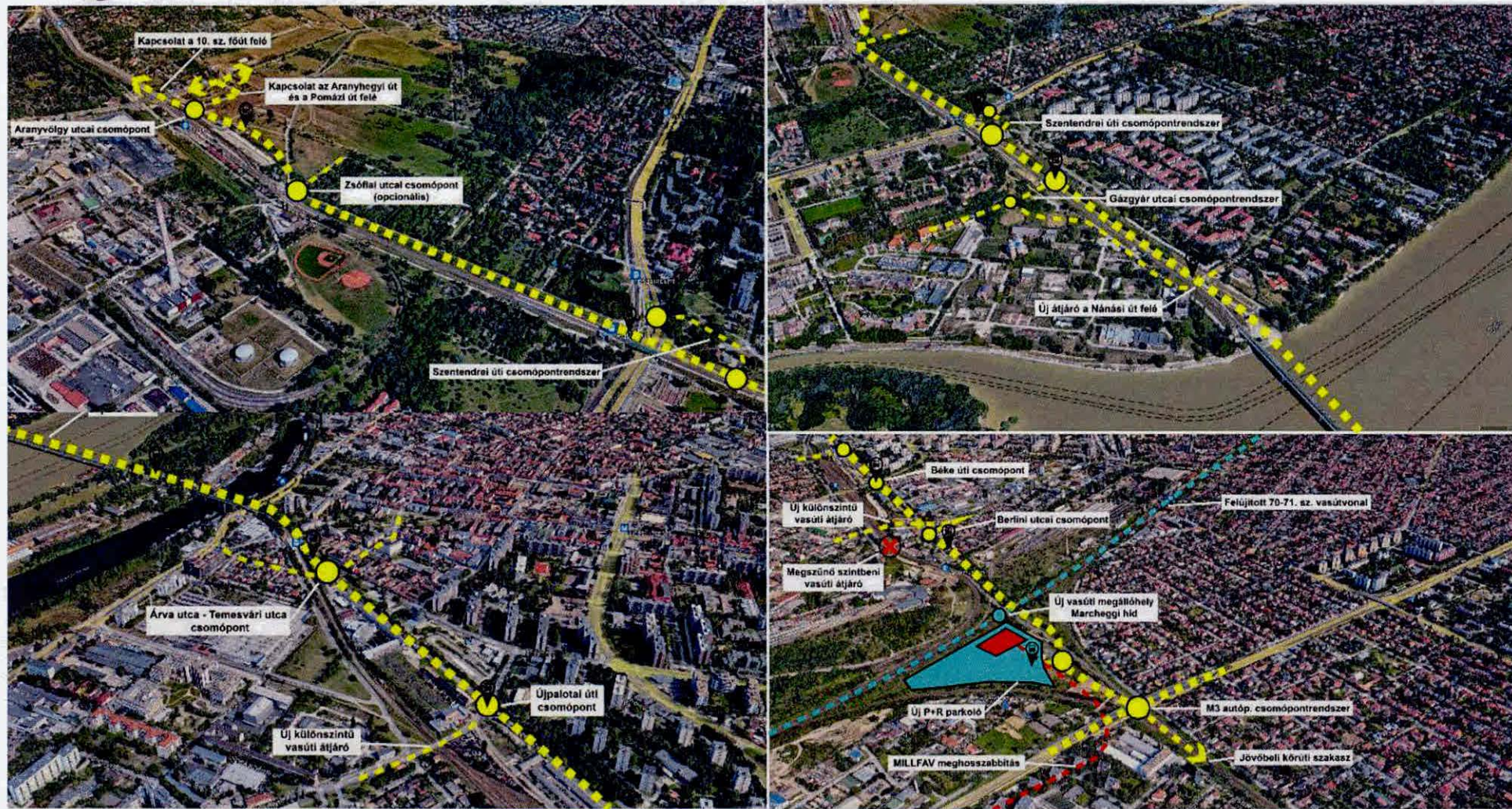
- a lehetséges funkcionális változatok kidolgozása
- az egyes változatok többkritériumos elemzése
- A kiválasztott változat(ok) lehetséges műszaki megoldásainak feltárása



A tervezési terület lehatárolása



Nyomvonal



Vizsgált funkcionális változatok

- Változattól függetlenül az alábbiakkal terveztünk
- M0 autótűt északi szektor elkészült a 10-es és 11-es számú főutak között
- Nincsenek közvetlenül a projekthez kapcsolódó forgalomcsillapítási intézkedések

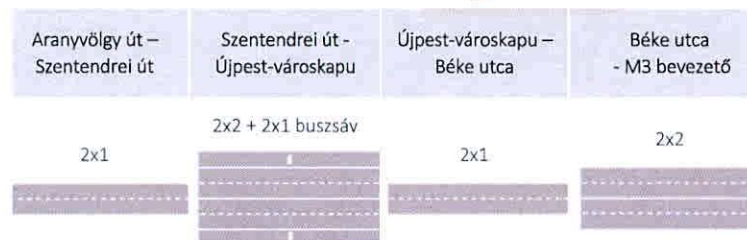
Változat jele	Aranyvölgy út – Szentendrei út	Szentendrei út – Újpest-városkapu	Újpest-Városkapu u – Béke utca	Béke utca – M3 ap. bevezető
A	2x1	busz + 2x2	2x1	2x2
B	2x1	busz + 2x1	2x1	2x2
C	2x1	2x2	2x1	2x1
D	2x2	2x2	2x2	2x2
E	-	busz + 2x1	2x1	2x1
K	-	busz	-	-



Vizsgált funkcionális változatok

Részben
létezik

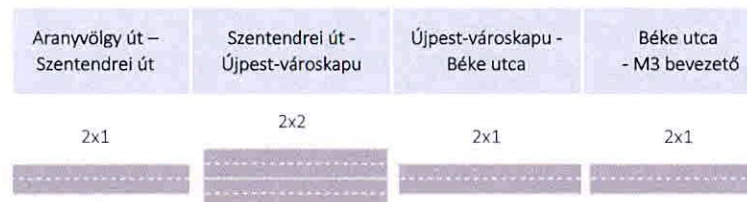
„A” – Pesten autóforgalom központú,
kapacitív híddal és buszsávval



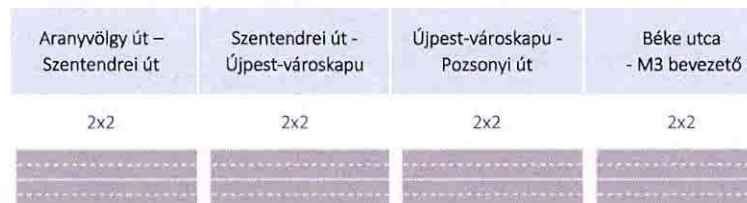
„B” – Pesten autóforgalom központú, a
hídon buszsávval



„C” – Nagy kapacitású híddal, kis
forgalmú kapcsolódó úthálózattal



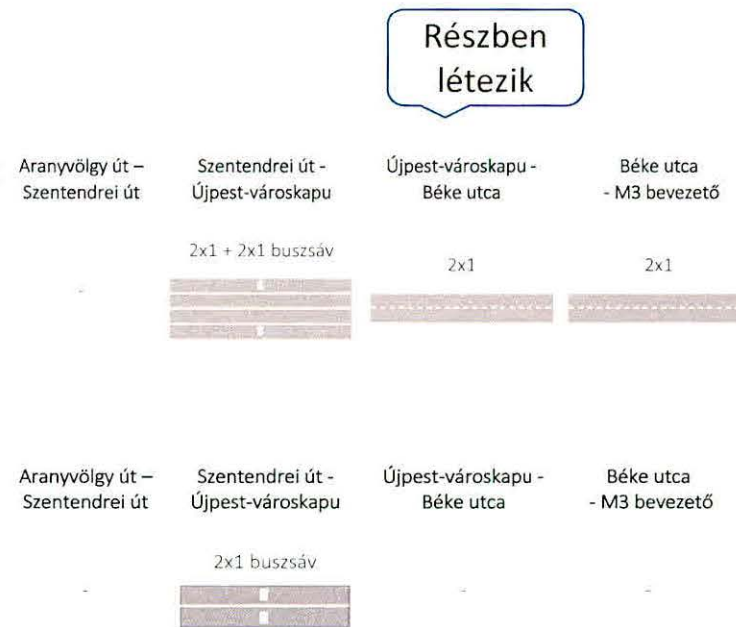
„D” – Mindenhol autóforgalom központú



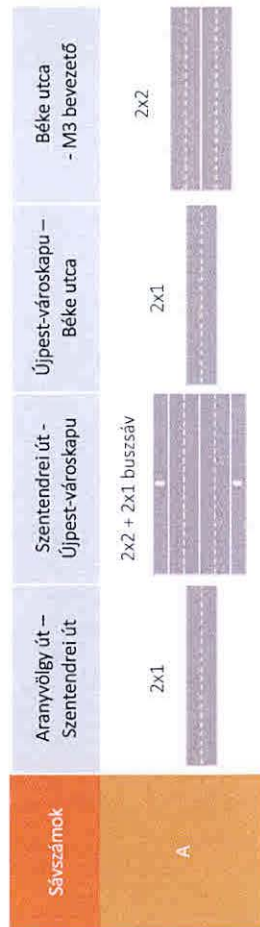
Vizsgált funkcionális változatok

„E” – Kiegyensúlyozott gépjárműforgalom, a hídon buszsávval, Aranyvölgy bekötése nélkül

„K” – Közösségi közlekedési híd a meglévő úthálózathoz kapcsolódva

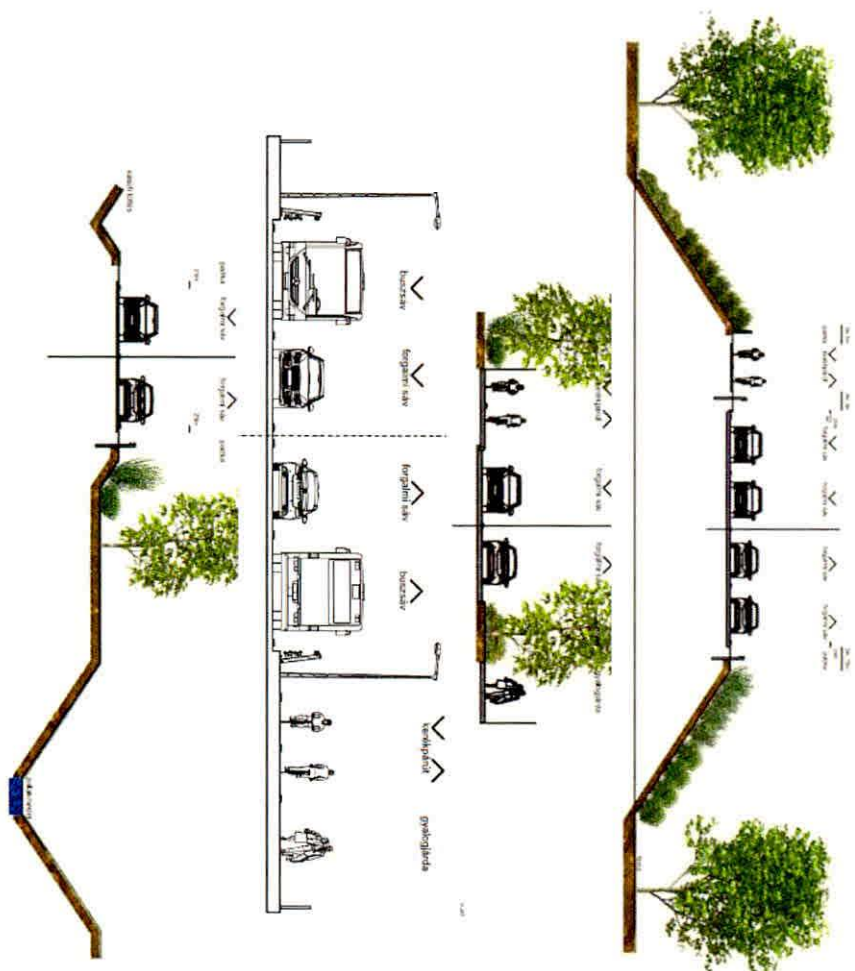


„A” változat – Pesten autóforgalom központú, kapacitív híddal és buszsávval

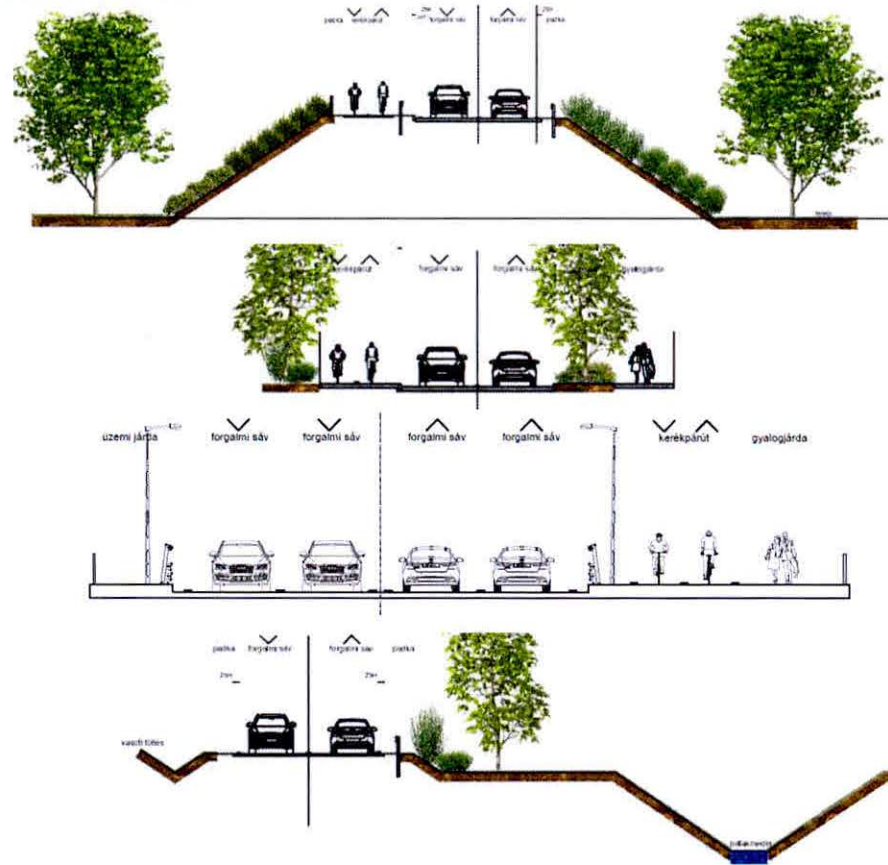
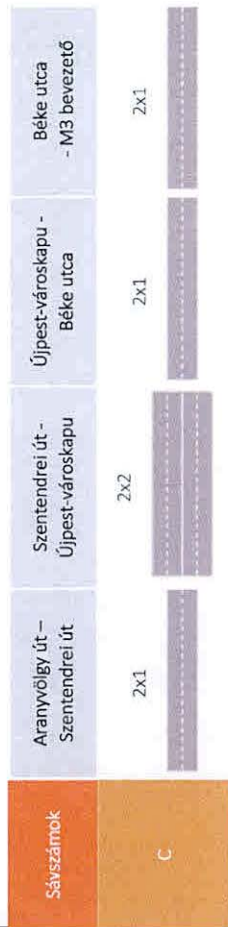


„B” változat – Pesten autóforgalom központú, a hídon buszsávval

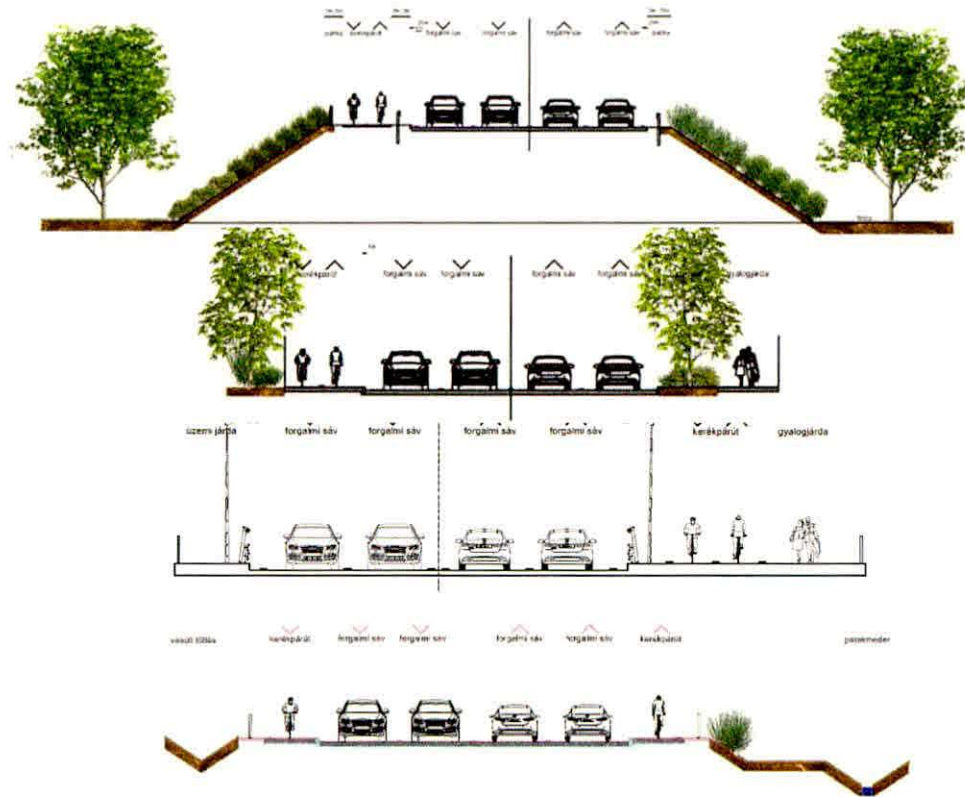
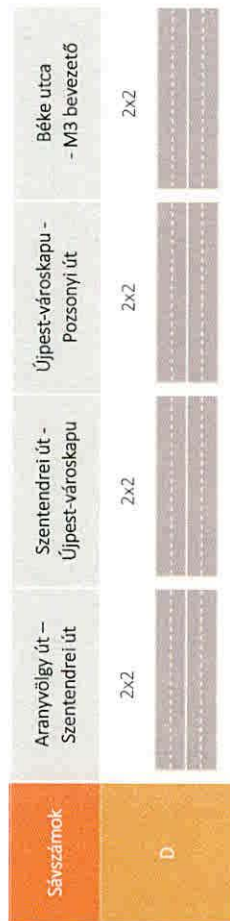
Sávszámok	Aranyvölgy út – Szentendrei út	Szentendrei út - Újpest-városkapu	Újpest-városkapu - Béke utca	Béke utca - M3 bevezető
B	2x1	2x1 + 2x1 buszsáv	2x1	2x2



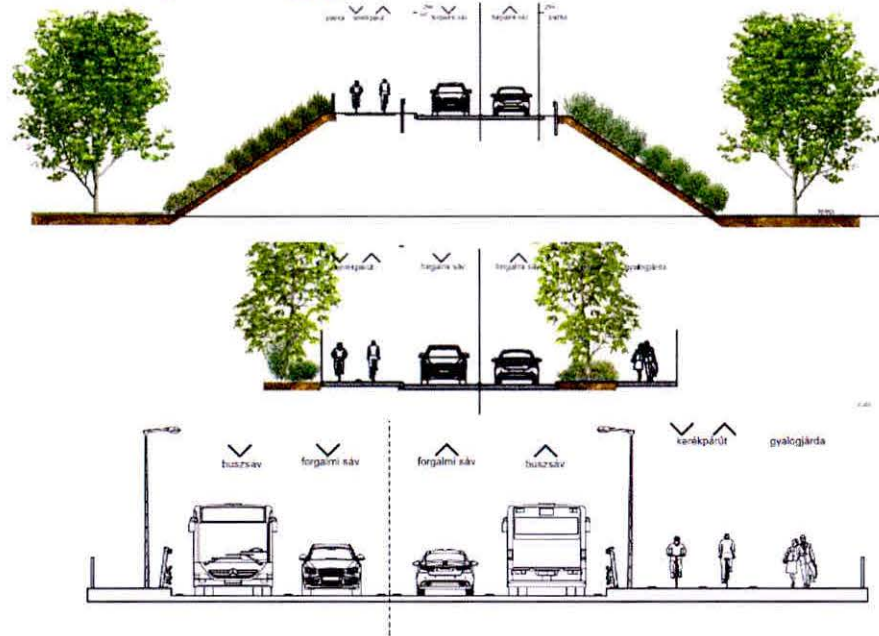
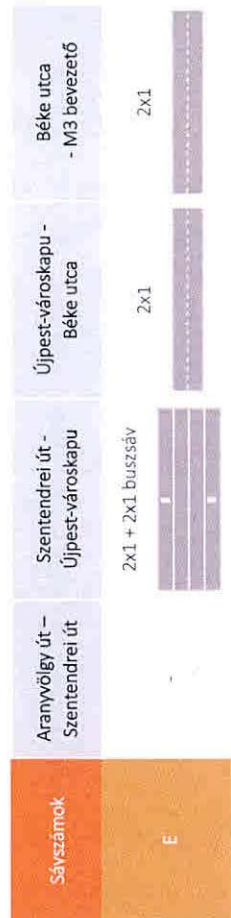
„C” változat – Nagy kapacitású híddal, kis forgalmú kapcsolódó úthálózattal



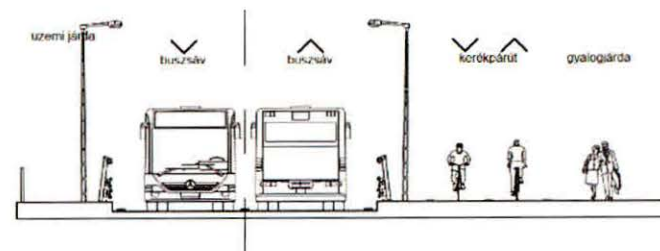
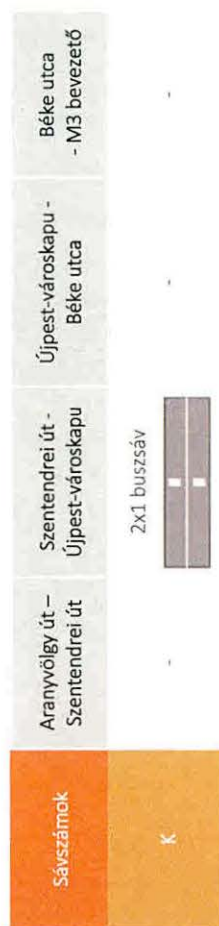
„D” változat – Mindenhol autóforgalom központú



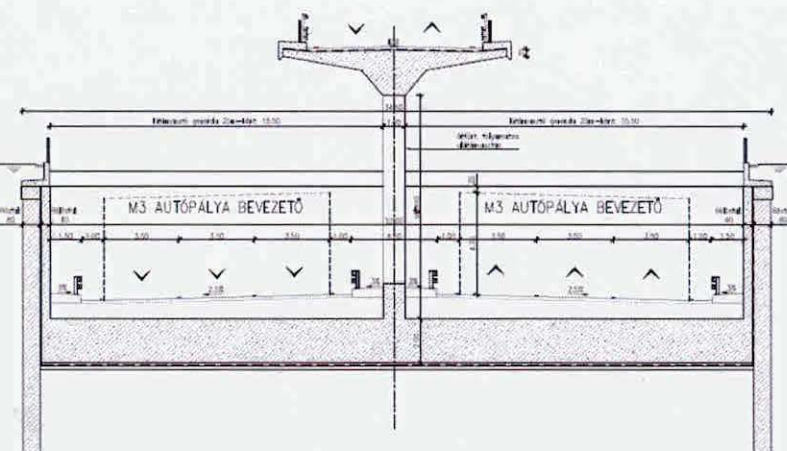
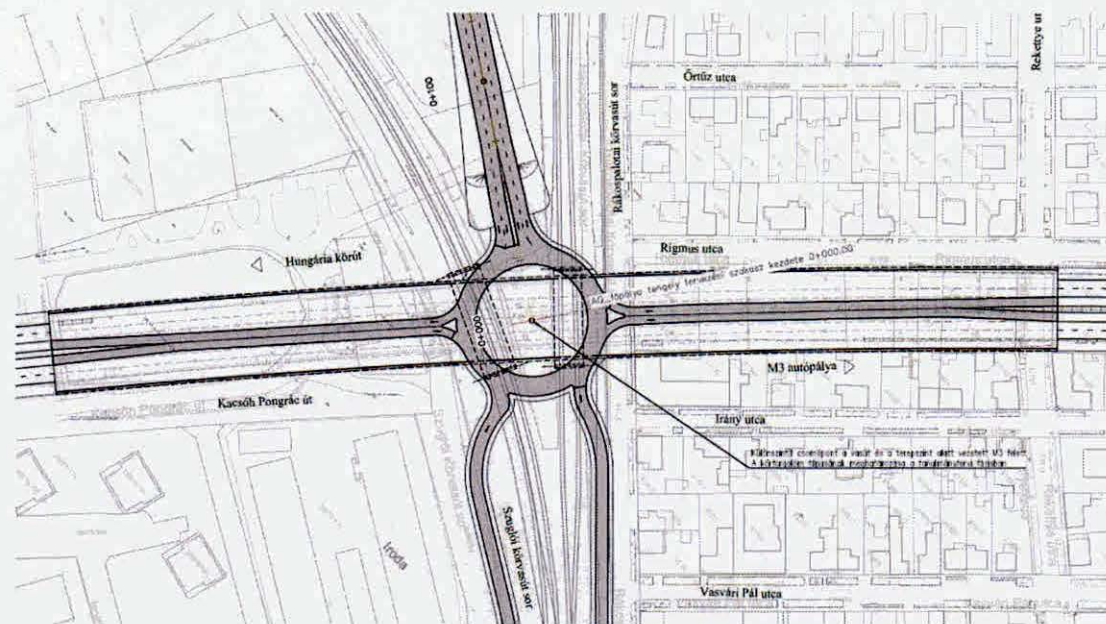
„E” változat – Kiegyensúlyozott gépjárműforgalom, a hídon buszsávval, Aranyvölgy bekötése nélkül



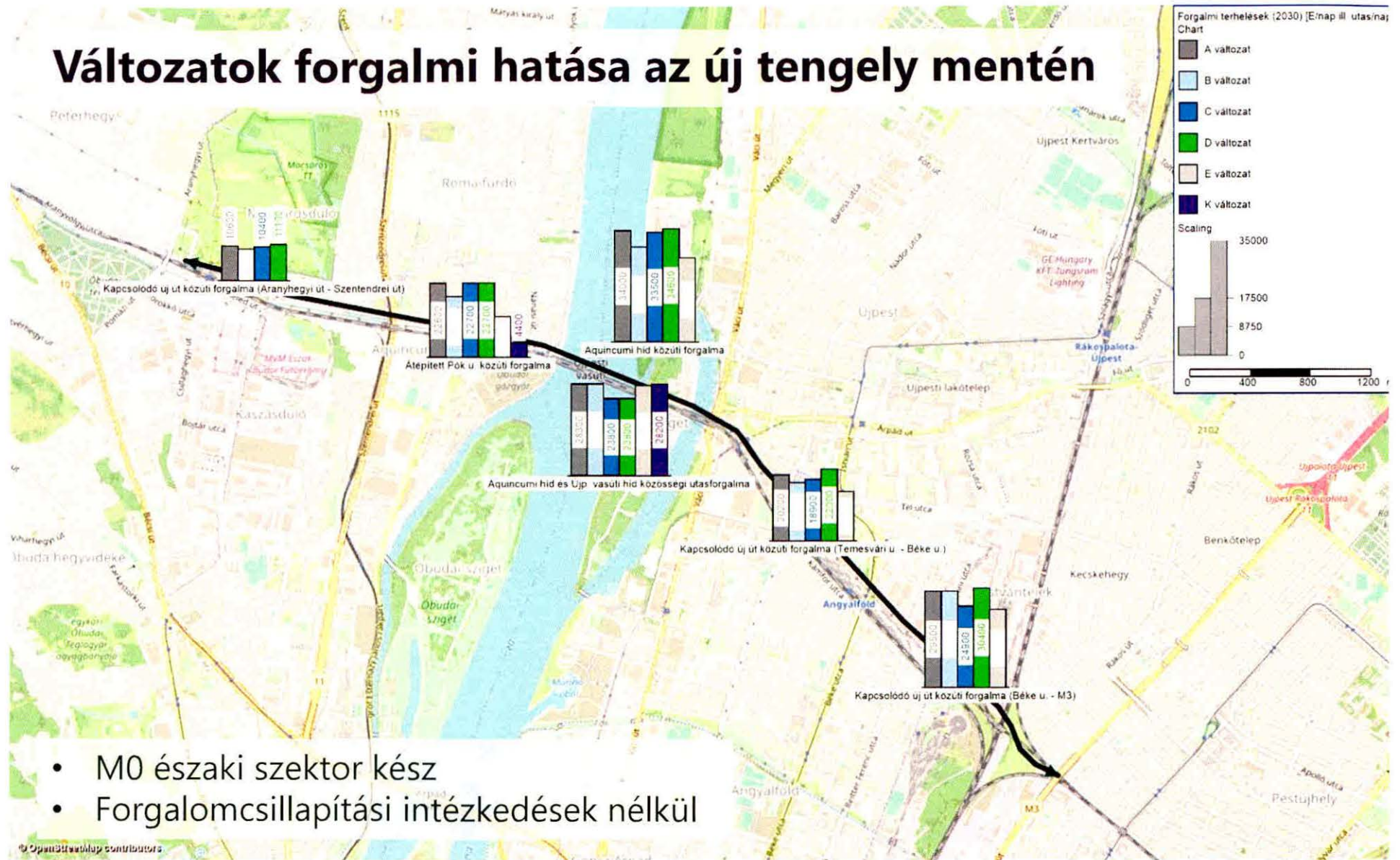
„K” változat – Közösségi közlekedési híd a meglévő úthálózathoz kapcsolódva



M3-as autópálya bevezető csomóponti kialakítás






Változatok forgalmi hatása az új tengely mentén



- M0 északi szektor kész
- Forgalomcsillapítási intézkedések nélkül

Funkcionális változatok összehasonlítása CBA alapján

- Autós központú hasznok a „legjobbak”
- Kicsi a különbség a „legjobb” változatok között

Társadalmi szintű hatások	A	B	C	D	E	K
Irányonkénti sávszám szakaszonként	1/2+b/1/2	1/1+b/1/2	1/2/1/1	2/2/2/2	0/1+b/1/1	0/b/0/0
Utazási időmegtakarítás - összesen [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	2 463 281	2 218 444	2 165 821	2 334 376	1 859 902	576 324
Utazási időmegtakarítás - egyéni közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	1 577 036	1 383 351	1 425 396	1 523 159	1 112 328	480 135
Utazási időmegtakarítás - közösségi közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	886 245	835 094	740 425	811 217	747 574	96 189
Jármű-futásteljesítmény megtakarítás [millió járműkilométer megtakarítás évente]	15,7	16,3	15,8	14,3	13,1	9,9
Megelőzhető személyi sérülések száma [éves átlag]	16,3	15,0	15,5	16,4	12,0	2,8
Jármű-üzemeltetési költségmegtakarítás [éves átlagos megtakarítás, millió Ft]	1 979,2	1 887,0	1 875,5	1 881,9	1 410,8	1 327,6
Szén-dioxid megtakarítás [éves átlagos megtakarítás, tCO _{2e}]	2 485	2 614	2 515	2 226	1 973	1 860
Érintett, meglévő zöldfelület nagysága [ha]	12,3	11,5	12,0	12,5	9,1	2,6
Tervezett új zöldfelület nagysága [ha]	8,1	8,2	8,6			
Becsült beruházási költség [milliárd Ft]	204,2	176,8	172,5	187,6	168,0	80,7
Haszon-költség hányados [1 Ft befektetés társadalmi megtérülése]	1,397	1,534	1,548	1,522	1,327	0,945
Rangsor CBA alapján	4.	 2.	 1.	 3.	5.	6.

Első társadalmi egyeztetés főbb üzenetei, 2021.05.18. - 06.13.



4005 fő töltötte ki
66%-ának van autója

Kerületi egyeztetések visszajelzései

XV. kerület:

- Szükséges ez a híd és csomópontjai a budai és a pesti oldalon is.
- A fejlesztés összvárosi szempontból hasznos, azonban figyelembe kell venni a helyi érdekeket.
- Az M3-hoz csatlakozó csomópontra több alternatívát szeretne látni a kerület. **A lehető legkisebb helyigénnyel rendelkezőket előnyben részesíti.**
- A kerület nem támogat városi autópálya kialakítást, a csatlakozó kerületeknek szervesen kell tudni csatlakozni a tervezett infrastruktúrához.

Döntést igénylő kérdések – a funkcionális változat kiválasztásához

- Vállaljuk-e hogy a standard CBA vizsgálattal szemben nekünk környezeti és humán szempontok jobban számítanak? Hogyan súlyozunk?
- Mennyire engedjük szabadon a további egyeztetést? Vannak-e már most kizárható/preferált változatok?
- Hogyan publikáljuk-e az eddigi eredményéket?



Budapest Főváros
XV. kerületi Önkormányzat

ALPOLGÁRMESTER

1153 Budapest, Bocskai u. 1-3. • 1601 Bp. Pf. 46.
Tel.: +36 1 305 3244 • Fax: +36 1 307 7360

toth.imre@bpxv.hu
www.bpxv.hu

Ügyiratszám:
3/1012-2/2022

Ügyintézés helye:
Főépítési Iroda

Ügyintéző:
Sárosi Dóra

Bodor Ádám
mobilitásfejlesztési igazgató részére
BKK Mobilitásfejlesztés Igazgatóság

Tárgy: Aquincumi híd részletes megvalósíthatósági tanulmány (RMT) prezentáció véleményezése

Válaszában hivatkozzon az ügyiratszámunkra!

Tisztelt Igazgató Úr!

Köszönettel fogadtuk az Aquincumi híd és kapcsolódó közlekedési hálózat részletes megvalósíthatósági tanulmányát bemutató online prezentációjukat.

A társadalmi egyeztetés előtti döntést igénylő kérdések tekintetében pontonként a következő véleményt adjuk:

1. Vállaljuk-e, hogy a standard CBA vizsgálattal szemben nekünk környezeti és humán szempontok jobban számítanak? Hogyan súlyozzuk?

Alapvetően egyetértünk az új híd a 10 sz. főút és az M3 autópálya bevezető szakasza között létesülő kapcsolat kiépítésével, de a kerület csak olyan fejlesztést tud támogatni, amely eredményeként a jelenlegi közlekedési terhelés nem növekszik az autópálya bevezető szakaszán. Az itt élő lakosság érdekeinek figyelembevételével, a standard CBA vizsgálattal szemben **a fejlesztés környezeti és társadalmi hatásait helyezük előtérbe**, hosszútávú fejlesztés lévén ezeket a szempontokat tartjuk mérvadónak.

2. Mennyire engedjük szabadon a további egyeztetést? Vannak-e már most kizárható/preferált változatok?

Az összvárosi érdeket kiszolgáló új, körgyűrű irányú kapcsolat több, eltérő érdekű kerületet kötne össze, így a további egyeztetés során a társadalmi egyeztetésre az anyagban szereplő valamennyi anyag bemutatását javasoljuk. A kerületi és az összvárosi kapcsolati érdekeket mérlegelve az alábbi változatokat tartjuk részletes kidolgozásra alkalmasnak, valamint a további tervezésből kizárhatónak:

Kerületünk számára továbbdolgozásra alkalmas változatok:

C változat – Nagy kapacitású híddal, kis forgalmú kapcsolódó úthálózattal:

Kerületünk számára, az itt élők szempontjainak figyelembevételével ez a legkedvezőbb kialakítás. Kerületünk a legkisebb környezetkárosítást okozó fejlesztést támogatja: a Béke utca – M3 bevezető közti 2x1 sáv kialakítását, új zöldfelületek tervezésével.

E változat – Kiegyensúlyozott gépjármű, a hídon buszsávval, Aranyvölgy bekötése nélkül

Ebben a változatban is a Béke utca – M3 bevezető közti 2x1 sáv kialakítása kedvező a kerület számára, ugyanakkor itt már nem tervezett új zöldterület kialakítása. **Ezt a változatot kizárólag az Aranyvölgy út bekötésével együtt tartjuk támogathatónak.**

B változat – Pesten autóforgalom központú, a hídon buszsávval

Ebben a változatban Béke utca – M3 bevezető közti 2x2 sáv kialakítása mellett a hídon tervezett buszsáv az általunk preferált közösségi közlekedést segíti elő, ami csökkentheti a gépjárműforgalmat. Új zöldfelület kialakítás is tervezett, valamint a budai oldalon tartalmazza az Aranyvölgy út bekötését is. Kerületünk számára kevésbé kedvező a Béke utca M3 bevezető szakasz közti 2x2 sáv kialakítás. **Ezt a változatot a 2x1 + buszsáv kialakítással tartjuk elfogadhatónak.**

D változat – Mindenhol autóforgalom központú

Ebben a változatban minden útszakasz 2x2 sáv kialakítású, a budai oldalon tartalmazza az Aranyvölgy út bekötését is, új zöldfelület kialakítás nem tervezett. A kialakítástól várható forgalomnövekedés miatt **ezt a változatot a 2x1 + buszsáv kialakítással tartjuk elfogadhatónak.**

Álláspontunk szerint a továbbtervezésből kizárható változatok:

A változat – Pesten autóforgalom központú, kapacitív híddal és buszsávval:

A 2x2 sáv + buszsáv kialakítást nem tartjuk elfogadhatónak, mivel egy kapacitív híd építése további forgalomnövekedést eredményezhet az M3 bevezető szakaszára. Ezzel a változattal kerületünk ma is kritikusnak jellemezhető közlekedési helyzete romlana.

K változat – Községi közlekedési híd a meglévő úthálózathoz kapcsolódva:

A K változat nem tartalmazza az Aranyvölgy út – Szentendrei út összekötését, valamint az Aquincumi híd kizárólag a közösségi közlekedés számára kerülne megépítésre, ami véleményünk szerint nem fogja teljesíteni a projekttől elvárható eredményeket, ezért ezt a változatot sem tartjuk továbbdolgozásra érdemesnek.

3. Hogyan publikáljuk az eddigi eredményeket?

Álláspontunk szerint a CBA vizsgálatok mellett fontos hangsúlyozni a társadalmi és környezeti hatásokat, szükséges ezen hatások átfogó vizsgálata is. A kerületünkben élő lakosság életminőségét szem előtt tartva az átmenő forgalom költség-haszon elemzése helyett elsődlegesen a társadalmi és környezeti hatások figyelembevételét tartjuk szükségesnek. Fontosnak tartjuk az érintett lakosság véleményének megismerését, a lehetőségeinkhez mérten készséggel együttműködünk a tervek lakossági egyeztetésében.

Kérem, hogy fenti javaslatainkat szíveskedjenek figyelembe venni a továbbtervezés során. Egyidejűleg kérjük a társadalmi egyeztetésre bocsájtandó RMT végleges változatának a megküldését, annak érdekében, hogy az azzal kapcsolatos véleményünket ki tudjuk fejteni, és azt a Képviselő-testülettel megerősíttetni.

A 2021. év végén kapott anyagban még több csomópontkialakítási elképzelés is szerepelt. Örülünk, hogy a több éve következetesen jelzett csomópont felülvizsgálati igényünk végre meghallgatásra talált és új javaslatok készültek. A jelen anyagban bemutatott körforgalmi csomóponti kialakítás nagy előrelépés a ma hatályos településrendezési tervekben rögzített, jelentős lakóépület állomány kisajátítással megvalósítható tervtől, így ezt kifejezetten támogathatónak tartjuk.

Ezúton is szeretnénk hangsúlyozni azonban, hogy a fejlesztés eredményessége érdekében a tervezés során a kapcsolódó közlekedési hálózatok (főutak, gyűjtőutak, lakóutcák hálózata) komplex vizsgálata szükséges, a CBA vizsgálat mellett társadalmi és környezeti

szempontok figyelembevételével és **forgalomcsillapítási intézkedések tervezésével egyaránt.**

Forgalomcsillapítási javaslatainkhoz azonban szükséges a forgalomváltozási ábrákkal, vizsgálatokkal kiegészített RMT, melyben a térség közlekedési hálózata is elemzésre kerül, nem csak a tervezett híd és hozzátartozó közúti hálózat szigorú tervezési határa.

Abban egyetértünk, hogy a tervezett hálózati elem hatása jóval kiterjedtebb a prezentációban bemutatott lehatárolásnál.

Fontosnak tartjuk továbbá a stratégiai típusú, a térségünkben tervezett közlekedési beavatkozások – Rákosrendező elképzelései, a vasút stratégia elmei – együttes megismerését, hogy megfelelő szakmai véleményt tudjunk kialakítani. Nem tartjuk szerencsésnek, hogy ekkora horderejű közlekedésfejlesztési projektek külön-külön kerülnek az érintett kerületeknek bemutatásra, annak ellenére, hogy az egyes közlekedésfejlesztési beavatkozások hatásai a kerülethatárokon átívelnek.

Kérem, hogy fenti észrevételeinket figyelembe venni szíveskedjenek.

Budapest, 2022. május 3.

Tisztelettel,




Tóth Imre
alpolgármester



Kapják: Címzett (Adam.Bodor@bkk.hu)
Feidl Ferenc (Ferenc.Feidl@bkk.hu)
Irártár