

2022 APR 11

ELŐTERJESZTÉS
a Rákospalota-Újpest – Vácrátót – Vác vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének
döntés-előkészítő tanulmánya véleményezéséről

Tisztelt Képviselő-testület!

A Miniszterelnökség felügyelete alá tartozó Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (BFK) 2022 februárjában Önkormányzatunk részére véleményezés céljából megküldte a Rákospalota-Újpest – Vácrátót – Vác – vasútvonal elővárosi fejlesztése döntés-előkészítő tanulmányának kerületet érintő kivonatát (1. számú melléklet). A BFK a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-vel (NIF) közösen az 1523/2020. (VIII. 14.) Kormányhatározatban kapott felhatalmazást a „Rákospalota-Újpest – Vácrátót – Vác – vasútvonal elővárosi fejlesztésének döntés-előkészítő tanulmány, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tervdokumentáció elkészítése” tárgyú projekt előkészítésére, európai uniós forrás (IKOP) felhasználásával. A projekt stratégiai megalapozottságát az 1994/2021. (XII. 28.) Kormányhatározattal elfogadott Budapest Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) biztosítja. A véleményezésre megküldött dokumentáció mellett sor került egy, a BFK által kezdeményezett online egyeztetésre is, amely elsősorban a Rákospalota-Újpest megálló építészeti bemutatásáról szólt.

A döntés-előkészítő tanulmányt igen rövid határidővel kaptuk meg véleményezésre, ezért nem állt módunkban a kerületünk szempontjából fontos szakmai észrevételeket a Képviselő-testület elé terjeszteni, de jeleztük ennek későbbi megtételét. A BFK részére megküldött szakmai véleményt az előterjesztés 2. számú melléklete tartalmazza.

A Budapest – Veresegyház – Vác vasútvonal, a mára már sajnos nem létező Veresegyház–Gödöllő ággal együtt az ország első villamosított vasútvonala. A vonal igazi elővárosi vasútként kezdte meg működését 1911-ben a fővárosi agglomeráció településeinek akkori népességyarapodására válaszul. A második világháború pusztításai tönkretették a felsővezetékét, az csak 1999-ben épült vissza. A BAVS szerint a pálya rossz állapotban van, a vonatok sebessége csak 40-80 km/h, és az egyvágányú vonalon az óras járatkövetést egyszerre csak az egyik irányban lehet félórásra sűríteni. A megállóhelyek szolgáltatásai sem felelnek meg a mai követelményeknek.

A döntés-előkészítő tanulmánytervben vannak előremutató, támogatásra javasolt elképzelések. A Rákospalota-Újpest vasútállomás kerületünkbeli való megközelítése sem a gyalog, sem a kerékpárral, sem a gépkocsival közlekedők szempontjából nem ideális. A peronok jelenlegi elhelyezkedése messze esik a Fő úttól, megközelítésük elvileg a Sín utca magasságában lévő felüljáróról biztosított, a gyakorlatban azonban a síneken való

szabálytalan és életveszélyes átjárás a jellemző. A tanulmányterv szerint a peronok délebbre kerülnének, és a Fő utca folytatásaként egy új, a vasúti sínek alatt kialakítandó gyalogos, kerékpáros tengely biztosítaná azok akadálymentes megközelítését. E javaslat nem csak a megálló jobb megközelítését biztosítaná, de egy minőségi gyalogos, kerékpáros kapcsolatot eredményezne a két kerület között.

A tanulmánytervben szereplő, Rákospalota-Újpest vasútállomás kialakítására vonatkozó 3 tervpályázati terv előnyeit, hátrányait összevetve a további tervezés során olyan megoldást javaslunk támogatni, amely:

- a peronokat a mai elhelyezkedésükhöz képest délebbre telepíti,
- a két kerület között minél nagyvonalúbb, szélesebb gyalogos kerékpáros kapcsolatot biztosít a vasútvonal alatt,
- fejlesztési lehetőséget biztosít a XV. kerületi oldalon is az intézményi övezetű területen,
- megvizsgálja az Árpád úti felüljáró alatti terület P+R kialakításának lehetőségét,
- a Sín utca vasúti peronok menti szakaszának tervezésénél tájépítészeti eszközöket is alkalmaz,
- a távlati M3 metrófejlesztést is figyelembe véve a Lukácsi Sándor utca - Sín utca csatlakozásánál biztosítja a peron aluljáró északi megközelítését,
- a fővárosi védettséggel rendelkező vasútállomás épületét bevonja a fejlesztésbe.

A 70-es (Budapest – Göd – Vác – Szob) és 71-es (Budapest – Veresegyház – Vác) elővárosi vasútvonalak Budapest Főváros XV. kerületének területén ágaznak el, és szolgálják ki az elővárosi utasközönséget. A vasúti delta mai kialakítása régi örökség, ezt az elmúlt évtizedekben a kertváros körbevette.

A megküldött döntéselőkészítő-tanulmány a két vonal elágazásánál lévő jelentős méretű, többtámaszú átemelő műtárgy (vasúti híd) kialakítását kizárólag egy nagyvonalúan kidolgozott térbeli ábrán illusztrálja, melyből annak térbeli érintettségét nem lehet megállapítani. A kérésünkre kiegészítésként megküldött adatokból beigazolódott, hogy a töltésekkel közel 1100 m (!) hosszú, legmagasabb pontján 8,5 m-re emelkedő új vasúti műtárgy a régóta beépült és karakteres kertvárosias lakóterületeinket (Platán utcai kertváros) érintené hátrányosan, melynek lakossági támogatottsága kérdéses, de városképi megjelenése is kedvezőtlen (lásd Döntéselőkészítő-tanulmány 21-22. oldal).

A vasútfejlesztés, és ez által a közösségi közlekedés fejlesztése peremkerületként elemi érdekünk, ezért a létesítendő átemelő műtárgy helyett egy új koncepcionális javaslatot terjesztettünk a BFK elé, amelynek átnézeti helyszínrajzát az előterjesztés 3. számú melléklete tartalmazza.

Javaslatunk szerint a 70-es és 71-es vonal párhuzamosan haladhatna megközelítőleg a Külső Szilágyi úthoz csatlakozó M3 metró tervezett végállomásáig. Ezt követően válna csak szét, majd a Dunakeszi utat szintben keresztezhetné a 71-es vonal, továbbá a Bányatavat északról

megkerülve az M0 autópálya előtt futhatna be a meglévő nyomvonalba. A javaslat részleteit az előterjesztés 2. számú mellékletében fejtettük ki, melyet eljuttattunk a BFK-nak.

A véleményezésre kapott határidőben megküldött levelünkben jeleztük a BFK felé, hogy javaslatunk költség-haszon elemzését nem áll módunkban elkészíttetni, valamint a nyomvonal javaslat nem közlekedésmérnöki tudással készült. Ugyanakkor a lehetséges pozitív hatásokból (pl. közúti keresztezések csökkentése) feltételezhető, hogy nem csak kerületünknek, de a vasút fejlesztésében résztvevő és üzemeltető társaságoknak is pozitív hatást eredményezne a 71-es szakasz áthelyezése, hosszú- és rövidtávon egyaránt. Szakmai javaslatunk több terület- és településrendezési terv módosításával járna együtt, de a több évtizedre szóló vasútfejlesztés során ezek vállalható és a projekt megvalósítási ütemezéséhez képest véleményünk szerint rövid határidővel végrehajtható feladatok.

A hosszútávra előre tekintő közös gondolkodás pozitív eredményeinek reményében kértük a BFK-t a 71-es vasútvonal Csomád utcai szakasza áthelyezése lehetőségének megvizsgálására. A BFK válaszában a jelenlegi nyomvonalon történő rekonstrukciót támogatja az alternatív javaslatunkkal szemben. (4. számú melléklet). A BFK levelében jelzett utasforgalmi és költséghaszon elemzési vizsgálatokat többszöri kérésünkre sem kaptuk meg az előterjesztés elkészítéséig.

A beruházás kiemelt céljával – a városi elővárosi közösségi közlekedés szolgáltatásainak javítása, szerepének növelése Budapest és agglomerációjának kapcsolatában – messzemenőig egyetértünk és támogatjuk azt. Fővárosi peremkerületként folyamatosan szembesülünk az agglomerációból érkező közúti forgalom káros hatásaival, megoldást csak a közösségi közlekedés – esetünkben elsősorban a vasút – fejlesztése jelenthet, a városba való visszaköltözés mellett.

E tekintetben azonban **csak olyan megoldást tartunk elfogadhatónak, mely során az agglomerációba kiköltözöttek érdekeinek kiszolgálása nem érinti hátrányosan, károsan a városban maradt lakókat.** Mérlegelendő szempont, hogy a vasút fejlesztésével párhuzamosan az M3 autópályán, valamint a Külső Főti úton beáramló gépkocsi forgalom is csökkenhet.

Ettől függetlenül továbbra is aggályosnak tartjuk a Töltés térnél javasolt nagyméretű vasúti műtárgy kialakítását, ezért szükségesnek tartunk műtárgy nélküli megoldások kidolgozását:

- az alternatív nyomvonal javaslatunk részletesebb elemzését,
- a vasúti delta területen a jelenlegi egyvágányú, szintbeni kapcsolat megtartásával forgalomtechnikai szabályozással biztosítani az elérni kívánt forgalmi sűrűséget, és a szükséges nyomvonal keresztezési igényeket máshol megoldani.

A 71-es vonal ezen szakasza kerületünkben jelenleg négy felszíni átközlekedéssel érintett. A tanulmányterv támogatásra javasolt elképzelése szerint a hatályos településrendezési terveknek megfelelően kialakítani tervez egy új, külön szintű csomópontot a Károlyi Sándor út és az Óceánárok utca között a Kovácsi Kálmán téren keresztül. E kapcsolat nagyban javítaná a kerületek közötti közlekedést, megosztaná a korlátozott kapacitású Pozsony utcai aluljáró terheit. A másik külön szintű kapcsolat lehetősége a gazdasági területünk északi határán lévő Dunakeszi útnál merült fel. Figyelembe véve a távlati közlekedési fejlesztéseket (M3 metró,

70-es vasútvonal, Külső Szilágyi úti új aluljáró) itt szintén különszintű csomóponti kialakítás támogatását javasoljuk.

A BFK által tervezett 71-es vasút rekonstrukció jelentősen érinti kerületünket, ezért szükségesnek tartjuk a véleményezésre kapott idő figyelembevételével észrevételeink Képviselő-testületi döntéssel történő megerősítését.

Kérem a tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést megtárgyalni és a határozati javaslatot elfogadni szíveskedjen.

Budapest, 2022. április 11.


Cserdiné Németh Angéla
polgármester

1. Melléletek:

1. számú melléklet: Rákospalota-Újpest –Vácrátót – Vác – vasútvonal elővárosi fejlesztése döntés-előkészítő tanulmányának kivonata
2. számú melléklet: Döntés-előkészítő tanulmányra megküldött szakmai vélemény
3. számú melléklet: 71-es vonal áthelyezésének helyszínrajza
4. számú melléklet: BFK válaszelevele

2. Előkészítésért felelős szervezeti egység(ek):

Főépítészeti Iroda 2022. április 11. Aláírás: 

3. Bizottságok: Kerületfejlesztési Bizottság, Budapest Bizottság

4. Jegyzői láttamozás: 2022. április 11. Aláírás: 

5. Meghívandók: -

6. Háttéranyag a Főépítészeti Irodán található.

Határozati javaslat:

Budapest Főváros XV. Kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a Rákospalota-Újpest – Vácrátót – Vác vasútvonal elővárosi célú fejlesztése Döntés-előkészítő tanulmány kerületet érintő kivonatára az alábbi észrevételt teszi:

- a) A beruházás kiemelt céljával – a városi elővárosi közösségi közlekedés szolgáltatásainak javítása, szerepének növelése Budapest és agglomerációjának kapcsolatában – egyetért és támogatja azt. E tekintetben azonban **csak olyan megoldást tart elfogadhatónak, mely során az agglomerációba kiköltözöttek érdekeinek kiszolgálása nem érinti hátrányosan, károsan a Budapest XV. kerületi lakosokat.**

b) A Rákospalota-Újpest vasúti megálló továbbtervezése során az alábbi szempontok figyelembevételét kéri:

1. a peronok a mai elhelyezkedésükhöz képest délebbre történő telepítése,
2. a két kerület között minél nagyvonalúbb, szélesebb gyalogos kerékpáros kapcsolat biztosítása a vasútvonal alatt,
3. fejlesztési lehetőség biztosítása a Budapest XV. kerületi oldalon is az intézményi övezetű területen,
4. az Árpád úti felüljáró alatti terület P+R kialakítás megvizsgálása és tervezése,
5. a Sín utca vasúti peronok menti szakaszának tájépítészeti eszközökkel történő megoldása,
6. a távlati M3 metrófejlesztés figyelembevételével a Lukácsi Sándor utca Sín utca csatlakozásánál a peron aluljáró északi megközelítésének biztosítása,
7. a fővárosi védettséggel rendelkező Rákospalota-Újpest vasútállomás épületének a fejlesztésbe történő bevonása.

c) A vasútvonal közúti keresztezése tekintetében kéri, hogy az Óceánárok utca és a Dunakeszi út esetében külön szintű kapcsolat kerüljön kialakításra.

d) A 70-es és 71-es vonali meneteket elkülönítő, hozzávetőleg 1100 méter hosszú, a vasút elválasztó hatását tovább erősítő átemelési műtárgy megépítését nem tartja elfogadhatónak, ezért kéri a műtárgy nélküli megoldások kidolgozását az alábbiak figyelembevételével:

1. az előterjesztés 3. számú melléklete szerinti, korábban már a BFK-nak elküldött alternatív nyomvonal javaslat részletesebb elemzése,
2. az elérni kívánt forgalomnövekedés a vasúti delta területen a jelenlegi egyvágányú, szintbeni kapcsolat megtartásával, forgalomtechnikai szabályozással történő biztosítása, az esetlegesen szükséges nyomvonalkeresztesés más helyszínen történő megoldása.

A Képviselő-testület kiemelten kéri a Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.-t a Rákospalota-Újpest –Vácrátót – Vác – vasútvonal elővárosi fejlesztésének további tervezése során véleményének és koncepcionális javaslatainak figyelembevételére.

Felelős: polgármester

Határidő: 2022. május 9. (vélemény, javaslat megküldése)

Jogszabályi hivatkozások:

az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. tv.

A határozati javaslat elfogadásához egyszerű szavazattöbbség szükséges!

Képviselői Csoportnak
leadva:
2022 ÁPR 11.
Átvette:.....

.....nyességi
felülvizsgálatra érkezett:.....
2022 ÁPR 11.
.....hón

“Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátót – Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének döntés-előkészítő tanulmány, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és kapcsolódó tenderdokumentáció elkészítése”



Európai Unió
Kohéziós Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

SZÉCHENYI 2020

BUDAPEST FEJLESZTÉSI KÖZPONT

Budapest,
2022. január

TSZ: 13.21.395

RÁKOSPALOTA-ÚJPEST (BEZ.) – VÁCRÁTÓT VÁC (KIZ.) VASÚTVONAL ELŐVÁROSI CÉLÚ FEJLESZTÉSE

**döntés-előkészítő tanulmány, megvalósíthatósági
tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv és
kapcsolódó tenderdokumentáció**

**Döntés-előkészítő tanulmány (kivonat budapesti
kerületi és fővárosi önkormányzati egyeztetésre)**

Tervező:

FOMTERV

Cím: 1024 Budapest, Lövőház utca 37.
Telefon: +36 1 345-9500, Fax: +36 1 345 9550
E-mail: fomterv@fomterv.hu, www.fomterv.hu

Alvállalkozók:

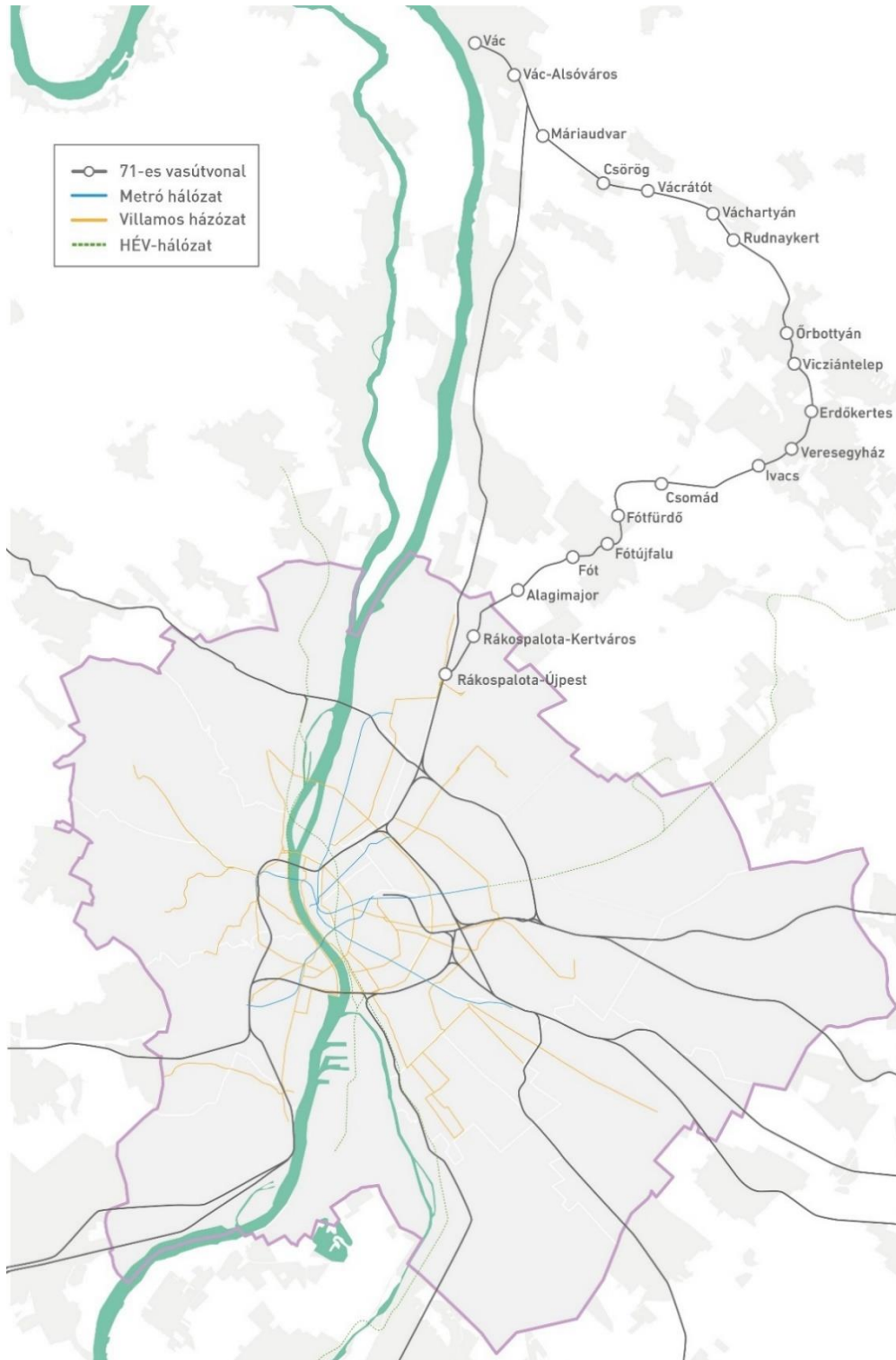
Ratioplan Bt.

Mott Macdonald Magyarország Kft.

Europort Kft.

1. A projekt és a tervezési terület bemutatása

A tervezési területet, Budapest és a fejlesztés által érintett agglomerációs településeket a következő ábra szemlélteti.



1.1.A beruházás bemutatása

A Kormány az egyes kiemelt projekteknek az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretében előkészítési célú projektként történő nevesítéséről, valamint az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat módosításáról szóló 1523/2020. (VIII. 14.) Korm. határozat a Rákospalota-Újpest–Vácrátót–Vác-vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének előkészítése” című kiemelt projektek támogatásának igénylőjeként BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (konzorciumvezető) és NIF Zrt. konzorciumát jelölte ki.

A projektek stratégiai megalapozottságát a 1994/2021. (XII. 28.) Korm. határozattal elfogadott Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia biztosítja.

A Budapest–Veresegyház–Vác-vasútvonal országos törzshálózati vasúti pálya vonalkategóriába tartozik, de nem része az európai TEN-T hálózatnak.

Jellemzően elővárosi forgalmat bonyolít le, teherforgalma elenyésző. A teljes személyforgalom és az elővárosi forgalom aránya 100%-os, mely homogén forgalom kedvező adottságot jelent az ütemes közlekedési rendszer kialakításában. Az utasforgalom 2018-ban 3.138.151 utasfő volt, ami sorrendben a 11 vonal közül a nyolcadik helyet jelenti.

A Rákospalota-Újpest állomásból kiágazó vasútvonalnak rövid fővárosi bevezető szakasza van, a városhatárt Rákospalota-Kertváros megálló után az M0-ás autópálya keresztezés körzetében lépi át. A vonal személyszállító vonatjainak fogadó-indító állomás Budapest-Nyugati pályaudvar, az elővárosi fordulóállomás Vác.

A vonal teljes hossza 40,2 km.

A 71-es vasútvonal Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátót – Vác (kiz.) közötti szakaszon 5 állomás és 13 megállóhely található. Az állomások környezetében a P+R, B+R parkolók nem, vagy csak részben épültek ki. Vizuális utastájékoztatás a vonalon jelenleg korlátozott mértékű, csak Rákospalota-Újpest állomáson épült ki. A szolgálati helyiségek a folyamatos fejlesztéseknek, átalakításoknak köszönhetően jellemzően bővítésre szorulnak.

- I. A közösségi közlekedéssel belépők 80-85%-a, az egyéni közlekedéssel (személygépkocsival) belépők közel 65-70%-a az agglomerációból érkezik. Kiemelt stratégiai cél a városi- és elővárosi közösségi közlekedés szolgáltatásainak javítása, szerepének növelése Budapest és agglomerációjának kapcsolatában. Különösen fontos ez annak ismeretében, hogy középtávon az utazási igények akár 30%-os növekedése is prognosztizálható, mely a közösségi közlekedés hatékony fejlesztése nélkül kezelhetetlen.
- II. A beruházás által megvalósítani kívánt célok:

Általános cél a kötöttpályás közösségi közlekedés versenyképességének megerősítése az egyéni közlekedéssel szemben a vasúti infrastruktúra jelentős fejlesztésével, a szolgáltatások színvonalának emelésével.

A **fejlesztés fő célja** a térség gazdaságának erősítése, versenyképesség növelése, az életminőség és a környezeti állapot javítása a kötöttpályás közösségi közlekedés minőségi fejlesztése által.

A projekt **közvetlen céljai**, illetve **stratégiai céljai** a fentiek alapján:

- a kötöttpályás közlekedés szolgáltatási színvonalának emelése,
- az utazási idő csökkentése pálya átépítésével (engedélyezett sebesség emelése, lassújelek megszüntetése, forgalmi akadályok kiküszöbölése, kétvágányúsítás), ennek érdekében
 - sebesség:
 - Rákospalota-Újpest (elágazás) térségében 60-80 km/óra pályasebesség
 - Rákospalota-Kertváros – M0 autótűt között 80 vagy 100 km/óra pályasebesség,
 - M0 autótűt – Fót között 100 vagy 120 km/óra pályasebesség
 - Rákospalota-Újpest – Fót között 2 vágányű kiépítés, 70-es és 71-es vonali meneteket elkűlönítű áttemelési műtűrgy dönteselőkészítű tanulmánytervben vizsgált elhelyezésének függvényében
- vasűti közlekedés menetidejének csökkentése (menetrendi összehangoltsűg és megbízhatoltsűg);
- kapacitűsnűvelés biztosítűsa (szűk forgalmi keresztmetszetek megsűntetűse, a vasűti forgalom jűvűbeni igényeinek megfelelű pályaparaméterek és kapacitűs biztosítűsa);
- gyaloglűsi tűvolsűgok csökkentűse a peronok megkűzelítűse tekintetűben;
- megfelelűen kiépített vűgűnyhűlűzat, állomási vűgűnygeometria és tovűbbi vasűti infrastruktűra-korszerűsítűsi beavatkozűsok;
- korszerű biztosítűberendezűs és utastűjűkoztatűs;
- megfelelű kűzűti keresztvezűsok kialakítűsa:
 - Budapest IV. kerűlet - XV. kerűlet kűzűtti – TSZT-ben szereplű - új gyűjtűtű nyomvonal kiépítűse az Őcűnűrok utca – Kűrolyi Sűndor ũt kűzűtti kűlűnszintben keresztvezűs a Szilűgyi utcűt, a 70-es, illetve 71-es vasűtvonalat;
 - Budapest XV. kerűlet Dunakeszi ũt kűlűnszintű keresztvezűs;

- Rákospalota-Újpest állomás korszerűsítése, Rákospalota-Kertváros megállóhely rendezése, fejlesztése, B+R tárolók, P+R parkolók kialakítása:

71. Rákospalota-Újpest (bez.)- Vác (kiz.)		P+R felújítás/építés (fh)	B+R bővítés/létesítés (db)
1	Rákospalota-Újpest vá.	200	150
2	Rákospalota-Kertváros mh.	25	50

Parkoló számok a budapesti állomáson és megállóhelyen

71-es vasútvonal/budapesti szakasz - Jelenlegi állapot

Rákospalota-Újpest vasútállomás a 70.sz. szobi vasútvonal fontos elágazó állomása, a végponti állomásfejből ágazik ki a Budapest – Veresegyház – Vác vasútvonal, ezen kívül a balparti Körvasút felé vonatindító funkcióval bír. Fő feladata a rajta átvezető 70-es számú és a belőle kiágazó vasútvonalak forgalmának lebonyolítása, valamint a helyi utasforgalom kiszolgálása. Áruforgalomra megnyitott ugyan, de helyi rakodás már régóta nincs. A 7 fővágányos állomás jelenlegi infrastruktúrája szűk kapacitást okoz a vasúti forgalomban. Az állomás területén a pálya állapota miatt **szakaszosan 20 és 40 km/h-ás ideiglenes sebességkorlátozás** került bevezetésre. A mai forgalmi igényeknek, szükséges kapacitásnak és forgalombiztonságnak nem megfelelő vágányhálózat és a pályaállapot miatt együttesen a teljes pályainfrastruktúra rekonstrukcióra szorul.

A **menetidő** Rákospalota-Újpest vasútállomás- Vác között **1 óra 14 perc**. A személyvonatok által alkalmazható maximális sebesség a pályán 60-80 km/h között változik, **Vácrátót-Rákospalota-Újpest 60 km/h**; Rákospalota-Újpest-Nyugati pályaudvar között 80 km/h. Átlagos sebesség csupán 34 km/h.

A gyorsított személyvonatok által alkalmazható **maximális sebesség a pályán 60-80 km/h** között változik. Átlagos sebesség csupán 33 km/h.

Menetrend

A BFK irányításával 2020-ban elkészült Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia alapján a felújítást követően az eddigihez képest több mint háromszorosára (jelen projektben modellezett utasforgalom alapján akár 5-6 szorosára) nőhet az utasszám a veresegyházi vonalon. Ehhez a **főváros és az órbottyáni zónahatár között 15, a külső szakaszokon, Váctól 30 perces járatkövetés szükséges** a zónázóvonatok számára.

Jelenleg a vasútvonalon átlagosan 3,5 percet késnek a szerelvények.

2. Fejlesztési koncepció

A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) a vasútvonalra előírta az **óránkénti 6 vonatpáros szolgáltatást**. A javasolt menetrendi koncepció szerint ez 2 személy + 4 gyorsított vonatpár/óra biztosításával érhető el úgy, hogy Rákospalota-Újpest állomás és Fót állomás között 2 vágány kerül kialakításra:

- óránként 2 pár Budapest–Veresegyház között közlekedő személyvonat és
- 2+2 pár gyorsított vonat Budapest–Őrbottyán/Vác zónahatárral .

Kapacitásbővítés, második vágány építése, peronelrendezés

Tervezett állapotban megvalósul a 71-es vasútvonalon a vasúti pálya korszerűsítése, pályakapacitás bővítése, ezáltal a menetidő csökkentés is megvalósulhat. Továbbá a jelenleg hiányzó, korszerű, a mai igényeknek megfelelő személyszállítási infrastruktúra kialakítása, az utasforgalmi létesítmények akadálymentes megközelítését szolgáló létesítmények megépítése is megtörténik.

Óránként 6 pár személyszállító vonat közlekedtetéséhez alapvetően kétvágányú pálya szükséges, mivel a sűrű menetrend miatt vonattalálkozás esik erre a budapesti szakaszra ezért. a vasútvonal teljes fővárosi szakaszán, így Rákospalota-kertvárosi részen is a második vágány indokolt, kialakításának alternatívája nincsen.

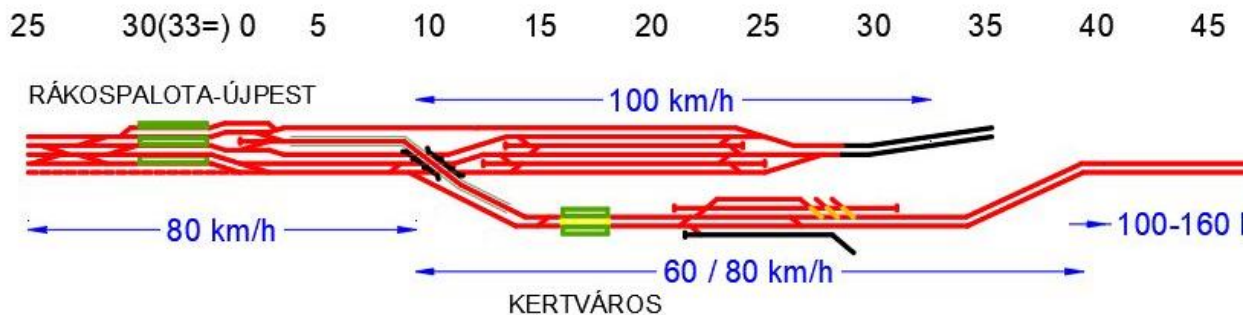
A vágányelrendezés kialakítása irány szerinti, amely Rákospalota-Újpest állomás előtt, a Nyugati pályaudvarról érkező vonatok számára betervezett, a gyakori irányokban nagysugarú kitérőkapcsolatokon keresztül bármely vonattípus bármelyik vágányon érkezése vagy tovább haladása esetén is biztosítja az irány szerinti megállás lehetőségét. A két szélső és egy középperonos elrendezés lehetővé tudja tenni a valamely északi irányból érkező, és a másik vonalon északi irányba induló vonatok között a közvetlen átszállást, azonban erre nem mutatkozik jelentős igény.

A peronok hosszirányú elhelyezése az M3 metróvonal káposztásmegyeri meghosszabbításának terveiben szereplő megállóhelyének könnyebb elérhetősége, valamint a felvételi épülethez kialakuló viszony vizsgálata alapján legkedvezőbbnek az Árpád úti felüljáró felé elmozdítva tűnik legalkalmasabbnak. A megfelelő gyalogos kapcsolatok kialakításához szükség lehet a peronok hosszát 250 m-nél kisebbre választani (230 m alkalmas lehet).

A tehervonati vágányok északi irányba kikerülnek a személyvonati zónából, és egy különálló állomásként funkcionálnak. A távlati 4 vágányú 70-es vonal bevezetése ezek alapján biztosítható.

A személyvonati részen az átemelt vágány nem a szélső vágányból indul, egy több peronos vágány is így könnyen elérhetővé válik. További két peronos vágány is építhető akár távlatban. Összefoglalva tehát az alábbi vasúti vágányhálózatot érintő beavatkozások javasoltak.

- Rákospalota-Újpest állomás peronjainak áthelyezése a felvételi épülettől a kezdőpont felé, két középperonnal.
- A tehervonati vágányok eltolása északi irányba.
- A 70-es vonal kapacitásbővítése kapcsán szükséges négy vágány fogadására alkalmas kialakítás előkészítése megtörténik.
- A meglévő nyomvonal jobb vágányának bekötése megvalósítható az állomási jobb vágányról, az új vonali bal vágány bekötése az állomás egy közbenső vágányába külön szintű átemeléssel kerül kialakításra.
- Rákospalota- kertváros megállóhely átépül szélső peronokkal.
- Az iparvágányok bekötése Palotaújmajor állomáson továbbra is biztosított lesz.



Vágánykép torz helyszínrajza

A javasolt változat **területigényét tekintve** az alábbiak szerint alakul:

- hozzávetőlegesen 60 ingatlan érintett, ebből
 - 13 ingatlan a IV. kerület vonatkozásában
 - 47 ingatlan a XV. kerület vonatkozásában
- jellemzően közterületek nem lakó ingatlanok (közterület, beépítetlen fás terület stb.)

A projekt megvalósításához szükséges idegen területigénybevételek (önkormányzati és magántulajdonú ingatlanok) tekintetében jelen Döntés-előkészítő tervfázisban kizárólag becslésekkel tudunk szolgálni. Összességében tehát mintegy 60 ingatlan érintettségét prognosztizáljuk. A területigénybevételek pontosítása a további tervfázisokban (engedélyezési terv) fog megtörténni. A műszakilag szükséges kisajátítási vonal meghatározása után a BFK felkéri az érintett. kerületi Önkormányzatokat, illetve a Fővárosi Önkormányzatot a településrendezési eszközeinek módosítására, melynek célja a projekt által igényelt területek figyelembevételével a szabályozási tervekkel való összhang megteremtése. A településrendezési eszközök módosításához szükséges műszaki alátámasztó munkarészek elkészítését, illetve a módosítás költségeit a beruházó vállalja. Jelezzük, hogy a projekthez

kapcsolódóan területszerzés – a településrendezési eszközök módosításának birtokában - kizárólag a kivitelezéshez kapcsolódó későbbi kormánydöntéshez kötött forrásbiztosítás esetén történhet.

:

A BKK Zrt. által 2020. évben elkészítésre kerültek az „M3 metró meghosszabbítása Káposztásmegyerig” tárgyú engedélyezési tervek. A tervekkel való kompatibilitást a tervezési folyamat során a BKK-val egyeztetve oly módon biztosítjuk, hogy a tervekben levő M3 metró nyomvonalat és az állomási műtárgyat adottságként kezeljük, ugyanakkor a felszíni létesítmények tekintetében jelen tervdokumentáció tartalma irányadó.



2.1. Rákospalota-Újpest vasútállomás

Budapest Főváros Rendezési Szabályzatában (FRSZ) a vasúti területen belül megjelenik a P+R rendszer elhelyezésére alkalmas terület határa (min 200 fh) egy nagyon hosszú és keskeny zónán belül, az újpesti oldal felé. Ezt nem pontosítja a terv, lényegében az Árpád úti felüljárótól a mai vasúti megállótól északra terjeszkedő sávban jelöli ki a helyét. A vasúti és metró kapcsolat jele az újpesti oldalról a Lahner György utca, míg a rákospalotai oldalról a Lukácsi Sándor utca nyomvonalában került feltüntetésre, közel a mai állomásépülethez, ill. a 12-14 villamosok átszállóhelyéhez. Ez szerkezetileg, mint a két városrészközpontot összekötő ideális súlyvonalhoz igazodik.

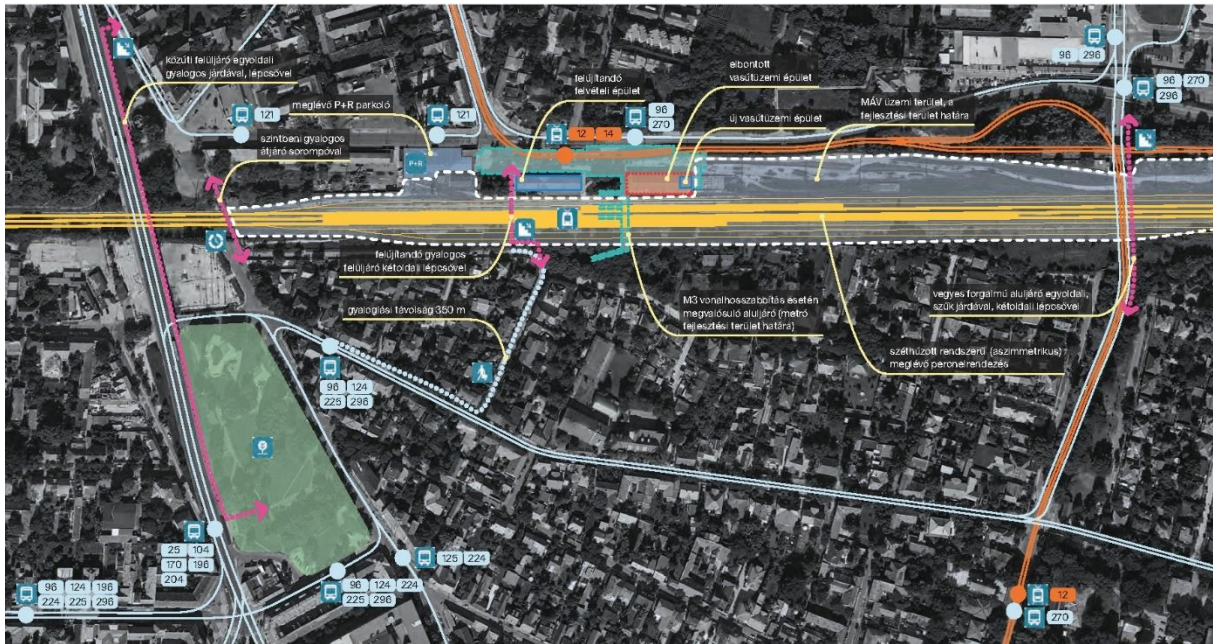
A tervlap feltünteti a távlati metrónyomvonalat a vasúti területre illesztve. Látható, hogy a közelben található kisebb méretű, jelenleg

vegyes használatú (lakó, intézmény, használaton kívüli) területek vegyes intézményi (jellemzően Vi-2) átalakulása a terv célja. A beállt lakóterületek a XV. kerületi oldal délnyugati szektorában kisvárosias, egyéb helyeken kertvárosias területfelhasználási kategóriába esnek.



Közösségi közlekedés szempontjából Rákospalota–Újpest vasútállomás a főváros egyik legjelentősebb agglomerációs utasforgalmat lebonyolító állomása. Ennek oka, hogy nagyon gyors és közvetlen belvárosi kapcsolatot (15 perc) jelent a főváros közösségi közlekedési rendszerében és két, nagy lakosszámú kerület határán elhelyezkedve sokan használják a városon belüli közlekedési lehetőségként is.

Az állomás problématerképe:



A következő helyiségigényeket és közösségi tereket szükséges pótolni/létesíteni:

- felvételi épület utasforgalmi és közlekedési tereinek teljes körű felújítása (2-2 férfi-női WC-vel, mosdóval, 1 db akadálymentes WC-vel, pelenkázó helyiséggel), szolgálati helyiségek (pénztárfülke + utasinformáció), öltöző szekrényekkel, zuhanyzó, 2 db dolgozói WC, raktárhelyiség, takarítószer raktár, pihenő, teakonyha, iroda) biztosításával
- peronemelések, vágányokhoz vezető vakvezető sávok kiépítése
- perononként perontető min. 75 m hosszon, jegykiadó automatával
- P+R (200 férőhellyel tervezve), B+R (látható igény keletkezik az állomás környékén, ezért 125-150 férőhellyel tervezve) és K+R parkoló és taxiállomás
- gyalogos aluljáró a peronok megközelítéséhez szükséges.

Jelenleg a vasútállomás MÁV tulajdonú területeken fekszik. A fejlesztések eredményeként módosítani szükséges a hatályos kerületi KÉSZ-eket, valamint a fővárosi FRSZ-t, jelölve a gyalogos aluljárókat és az Árpád híd térségében a funkcióváltást.

Jelenlegi utasforgalom 2 968 468 utas/év (2019) → 5 896 utas/nap	
	
Az állomási előtér jelenlegi kialakítása	
<ul style="list-style-type: none"> - az állomás épület megközelítése: - peron megközelítése: - parkoló: - kerékpártároló: - buszmegálló: - villamos: 	<p>akadálymentes viacolor burkolat szintben</p> <p>nincs kiépített P+R, parkolás kavicsos föld burkolaton, igény 56 db</p> <p>nincs, igény van (helyszínen 9 db)</p> <p>közvetlen kapcsolat 96, 121 ,270</p> <p>közvetlen kapcsolat 12,14</p> <p>A sínek túloldalán, autóbuszok: 124 225 (Szódliget utca)</p> <p>A közúti felüljárón közlekednek még további buszok: 170 196 196A 204 (Hubay Jenő tér)</p>
Az állomási előtér javasolt beavatkozásai	
<ul style="list-style-type: none"> - útépítés: - a peron megközelítése: - akadálymentesítés: - P+R kialakítása: - B+R kerékpártároló kialakítása: 	<p>P+R parkoló és útcsatlakozás, vízvezetés külön szint</p> <p>felvételi épület megközelítésének akadálymentesítése szükséges</p> <p>200 férőhely kialakítása szükséges</p> <p>150 férőhellyel kialakítás szükséges</p>

Az állomási épület jelenlegi kialakítása és funkciói

- esőbeálló: felvételi épület
- perontető: -
- állomási épület alapterülete (m²): 905 m²
- homlokzat állapota **felújítandó/megfelelő**: nyílászárók cseréjével együtt felújítandó
- az utasforgalmi funkciók: váróterem, utascsarnok, pénztárcsarnok nincs külön
- az épület belső falazatának állapota (pl. málló stb.) és színe: málló, koszos, nincs takarítva, színe fehér
- pénztár fülkeszáma: 4 db (1 db üzemelt időszakosan)
- az épület járófelületének állapota és anyaga: hidegburkolat, járólap (elavult)
- az épület bejárata, vágányokhoz kivezető ki-, és bejárata akadálymentesített: nem
- jegykiadó automata: 1 db
- utastájékoztató rendszer: van
- utasforgalmi WC: van, erősen felújítandó, akadálymentes WC nincs
- az épületben, a vágányokhoz a gyalogos vezetés vakvezető rendszer: nincs
- kiszolgáló egység (pl. büfé, újságárus): büfé
- háttérhelyiségek megléte (külön utasinformáció fülke, irodahelyiség, öltöző, irattár, raktárhelyiség, teakonyha, közlekedő, szerverszoba): raktár, forgalmi iroda, öltöző, mosdó, zuhanyzó
- egyéb állomási utasforgalmi felszereltség:
 - ülőpad: van
 - térkép: -
 - utastájékoztató tábla: van
 - acél szeméttároló: van
 - ivókút: van
 - információs oszlop: -
 - hangosbemondás: van

A felvételi épület teljes rekonstrukciója javasolt, a használaton kívüli épületek bontásával egyidejűleg.

Fejlesztési javaslatok

A **peronok elhelyezése** az alábbi szempontok figyelembevételével kerül kialakításra:

- M3 metróvonal káposztásmegyeri meghosszabbításának terveiben szereplő megállóhelyének könnyebb elérhetősége,
- az állomás épülethez kialakuló viszony vizsgálata
- megfelelő gyalogos kapcsolatok kialakítása.

Építészeti diszpozíciós terv készült 3 építész iroda bevonásával a vasútállomás és környezetének fejlesztésére:

1. Tervpályázati koncepció: Paragram Stúdió

Telepítés:

A terület meghatározó térképző és térelválasztó eleme a vasút. Erre a tengelyességre vannak felfűzve az állomási környezetben elhelyezett funkciók. Fontos a harántirányú kapcsolatok erősítése is, mely jelenleg nem megfelelően megoldott.

A déli aluljáró a kerületek között biztosít gyalogos és kerékpáros kapcsolatot, ugyanakkor egy akadálymentes összekötő elem a parkolóház, a B+R tároló és a vasúti peronok között.

Az északi aluljáró szerepe is kettős. Egyrészt egy északibb közlekedési útvonalat ad Újpest és Rákospalota között, másrészt pedig elsődleges szerepet kap a köztér, a vasút és a metró közlekedés összefogásában, mindezt akadálymentes módon.

A tengelyesség mellett kirajzolódnak a fő sűrűsödési pontok és vonalak, melyre az építészeti fedések megjelenésével és léptékbe helyezésével reagál. Ezen gócpontok építészeti és tájépítészeti is kiemelten kezelendők. A tér központi része egy, a rendszerből, tengelyességből kilépő, reprezentatívabb architektúrát kap, kijelöli annak kapuhelyzetét.

A peronfedések rendszere ugyancsak az utas-forgalmi szokásokra reagál: az intenzívebb használatú peronrészek teljes értékű peronfedést, az aluljáró környezetében pedig átlátható, zárt várakozó teret kapnak.

Építészeti koncepció

A köztér felől reprezentatívabb, karakteresebb építészeti jelként jelenik meg a szabadon formált téri fedés. Ez egyrészt kijelöli az állomási kapuhelyzetet, másrészt pedig az aluljárószájként funkcionáló süllyesztett köztéri sűrűsödési pontra ad egy védettebb téri megoldást.

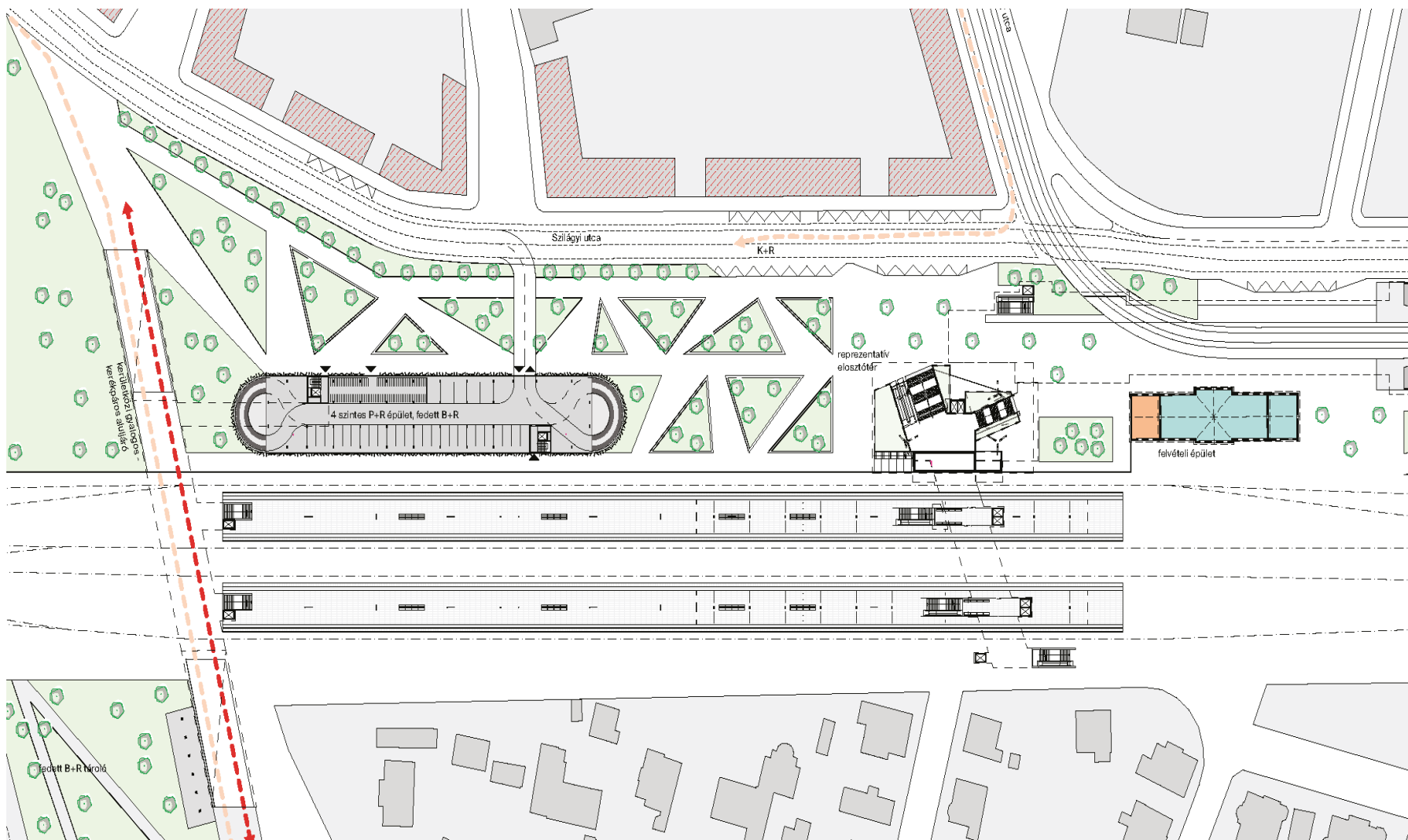
A téri fedés védelmében megtalálható funkciók kiegészítik és bővítik az állomási környezet intermodális csomópontként történő használhatóságát. A peron irányából fedett utasbeálló alakulnak ki a tető alatt, amelyek szintén az utas-áramlás szempontjából kedvezően helyezkednek el.

Az egyszerű szerkesztésű, határozott vonalként meghúzott tető integráltan oldja meg az utastájékoztatót és szerelvényezést, illetve tárgycsoportok elhelyezhetőségét.

A peronfedések rendszere illeszkedik a vonali építészeti koncepció elemcsaládjába, azok közül a nagyobb állomásokhoz tartozó építészeti megoldásokat alkalmazza.



1. terpályázati koncepció látványterve



1. tervpályázat helyszínrajza

2. Tervpályázati koncepció: RJZS Architects

Telepítés: Komplex köztérrendszerbe ágyazott vasútállomás

A peronok új pozíciója és a peronelrendezés sajátosságai lehetővé teszik egy összefüggő, az állomást körülölelő, komplex funkcionális és téri helyzeteket felvonultató állomás - karakter megteremtését. Az állomás súlypontjában a tömegében is hangsúlyt képező fogadótér áll, melyet egyik oldalról a városi sétány és a lépcsős köztér, másik oldalról az indóház és a metróvillamos megálló felszíni épületei egészítenek ki.

A P+R, B+R parkolókat célszerűnek tartjuk a megközelítési pontokhoz "szétszórva" elhelyezni. Így a metróhoz kapcsolódva épp úgy adunk parkolóterületet, mint a sétányhoz vagy a rákospalotai oldalhoz is.

Összesen 202 parkolót, 178 kerékpár tárolót és 7 K+R parkolót jelöl ki a terv, mely mellett természetesen közösségi kerékpár tárolók és mikromobilitási pontok kialakítása is tervezett peronfedést, az aluljáró környezetében pedig átlátható, zárt várakozó teret kapnak.

Építészeti koncepció

Északi aluljárórendszer kialakítása a szélső-peron elrendezés miatt természetes, magától értetődő módon alakít ki átjárást.

A két kerületet a vasúti hidak alatt lépcsőzetes park köti össze, mely egyúttal a vasúti peronok megközelítését is biztosítja.

A térszín lépcsőzetes kialakítása nemcsak park létrehozására, de ülőfelületek és egyéb izgalmas köztérmegoldások használatára is lehetőséget ad.

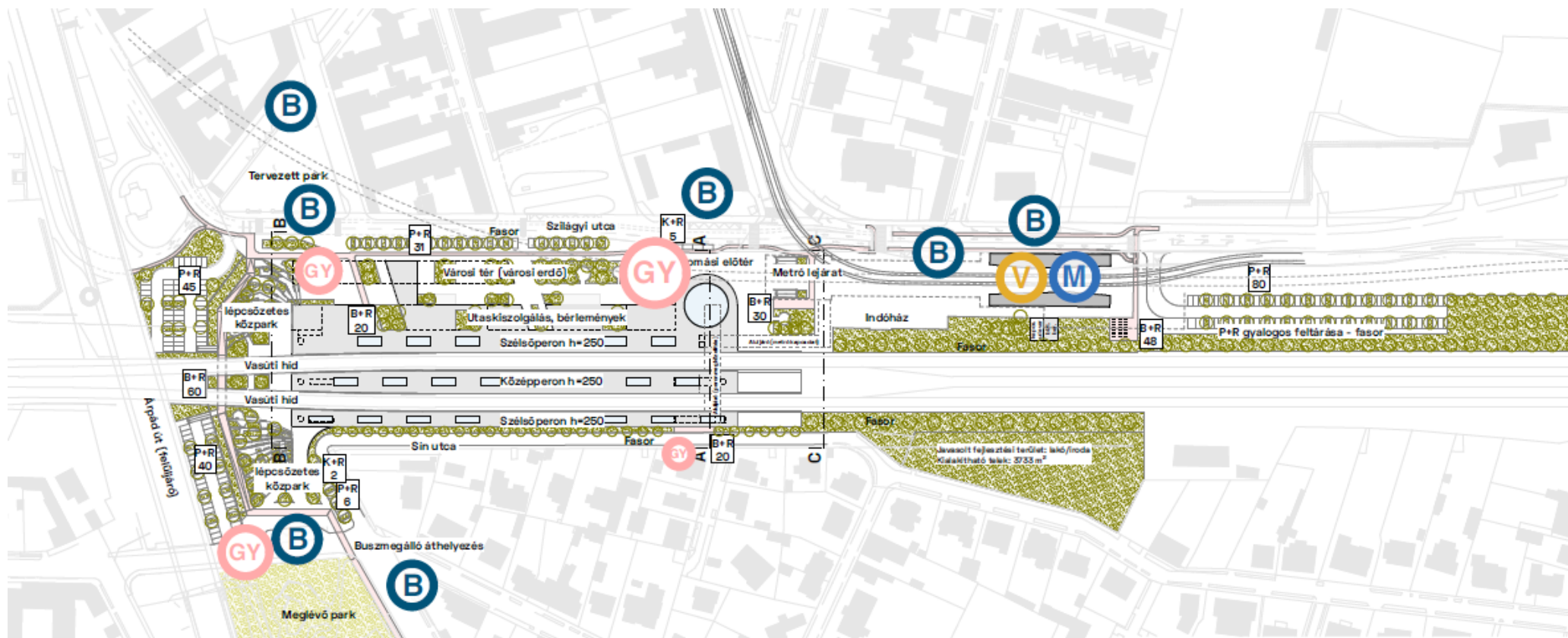
A peronok végén a függőleges kapcsolatot biztosító közlekedőmagok közt olyan funkciók adhatók, melyek a terepmozgás által létrehozott teraszok élettel való megtöltését szolgálják, különösen az újpesti oldalon, ahol az állomás fogadóteréhez és utaskiszolgálásához vezető sétány kapcsolata erőteljes (pl. pékség, kávézó).

A vasúti híd alatt kialakuló fedett terekben a peronfeljáratokhoz és a kerékpárúthoz egyaránt szervesen csatlakozó B+R kerékpártároló terület

adható. A kerékpáros kultúra erősítésére itt javasolunk egy kerékpár szaküzletet és/vagy javító műhelyt is kialakítani.



2. terpályzati koncepció látványterve



2. tervpályázat helyszínrajza

3. Tervpályázati koncepció: Sporaarchitects

Telepítés

Az oldalperonok közvetlen kapcsolatot tudnak kialakítani a várossal, így növelve az utazási komfortot és a vasút hozzáférhetőségét.

A peronok megközelítésére külön szintű, akadálymentes aluljáró kapcsolat létesül, melynek ideális helyei a jelenlegi állomás épület déli vége, valamint a peronok déli vége.

Az aluljárók nemcsak a vasúti peronok megközelíthetőségét szolgálják, de a város-részek közötti kétszintű gyalogos és kerékpáros kapcsolatot is megteremtik.

A déli aluljáró a régi főút nyomvonala mentén húzódik a meglévő rákospalotai oldali park folytatásaként a vágányok alatt átvezetve igazi városi kapcsolatot ad az újpesti oldallal, a maximális felső megnyitás mellett, egyfajta süllyesztett lineáris parkot létrehozva.

Az állomási peronok dél felé húzásával lehetőség nyílik jobb, direkt kapcsolatot kialakítani dél felé, a régi főút felé, ezzel kikorrigálva az állomás régebbi, szerencsétlenebb telepítését.

Az oldalperonok városi kapcsolatát kihasználva

a peronok végénél közvetlen akadálymentes bejárat, kerékpártárolók, valamint liftes és lépcsős aluljáró kapcsolat létesül. Az M3 kifelé menő irányhoz közvetlen aluljáró kapcsolat kerül kialakításra, mely az északabbra lévő aluljáró folytatása, a két műtárgy egymástól függetlenül, tetszőleges sorrendben is építhető. A peron-lefedések követik az urbanisztikai koncepciót, jellemzően a feljártokbejáratok térsége fedett, valamint lehetőség szerint a kerékpártárolók.

Építészeti koncepció

Az oldalperonok közvetlen kapcsolatot tudnak kialakítani a várossal, így növelve az utazási komfortot és a vasút hozzáférhetőségét.

A peronok megközelítésére külön szintű, akadálymentes aluljáró kapcsolat létesül, melynek ideális helyei a jelenlegi állomás épület déli vége, valamint a peronok déli vége.

Az aluljárók nemcsak a vasúti peronok megközelíthetőségét szolgálják, de a városrészek közötti kétszintű gyalogos és kerékpáros kapcsolatot is megteremtik.

A déli aluljáró igazi városi kapcsolatot ad az újpesti oldallal, a maximális felső megnyitás mellett, egyfajta süllyesztett lineáris parkot létrehozva.

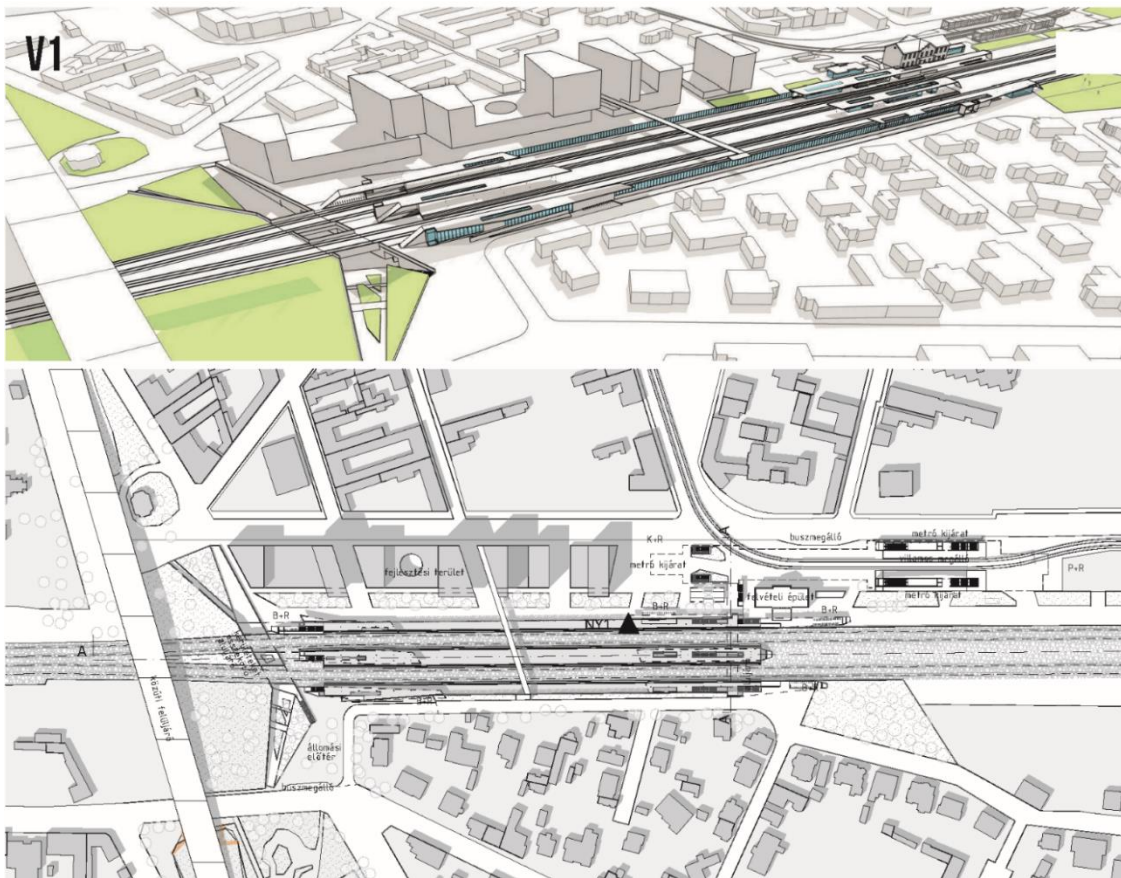
Az állomási peronok dél felé húzásával lehetőség nyílik jobb, direkt kapcsolatot kialakítani dél felé, a régi főút felé, ezzel korrigálva az állomás régebbi, szerencsétlenebb telepítését. Az oldalperonok városi kapcsolatát kihasználva a peronok végénél közvetlen akadálymentes bejárat, kerékpártárolók, valamint liftes és lépcsős aluljáró kapcsolat létesül.

Az M3 kifelé menő irányhoz közvetlen aluljáró kapcsolat kerül kialakításra, mely az északabbra lévő aluljáró folytatása, a két műtárgy egymástól függetlenül, tetszőleges sorrendben is építhető.

A peronlefedések követik az urbanisztikai koncepciót, jellemzően a feljártokbejáratok térsége fedett, valamint lehetőség szerint a kerékpártárolók.



3. terpályázati koncepció látványterve



3. terpályázati koncepció helyszínrajza

A létesítendő átemelő műtárgy

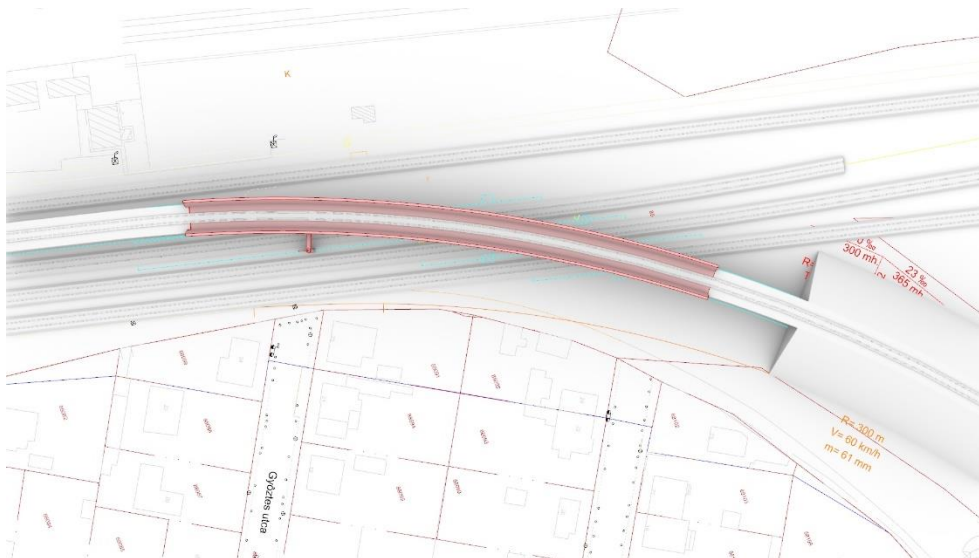
A Rákospalota - Újpest vasútállomáson a 2. (egy darab), íves vonalvezetésű vágányt kell átemelni a tőle jobbra elhelyezkedő 3-5., azaz 3 db egyenes vonalvezetésű vágány felett, helyszínrájzilag párhuzamosan indulva rendre 13°, 17° és 21°-os, azaz szokatlanul hegyes szögben keresztezve azokat.

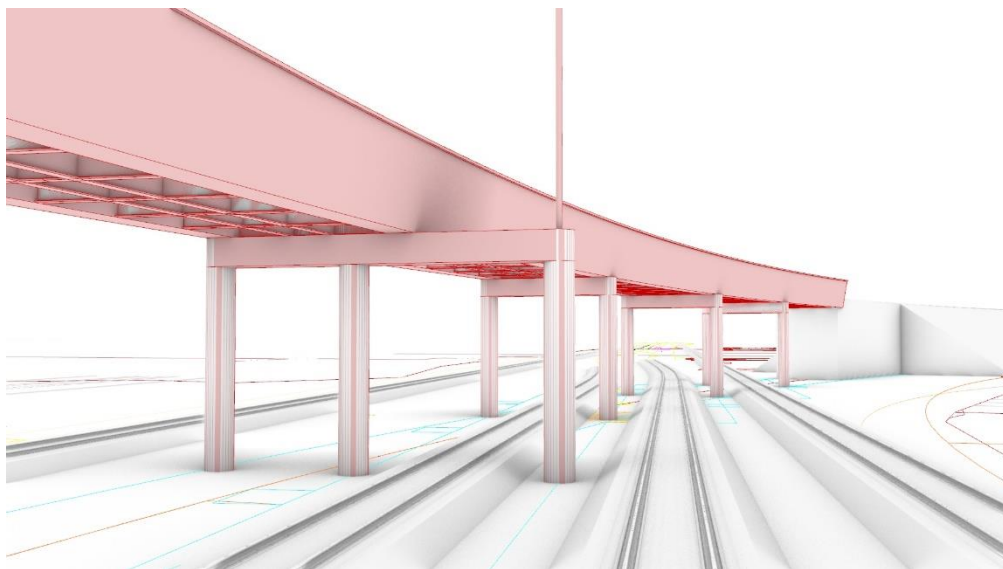
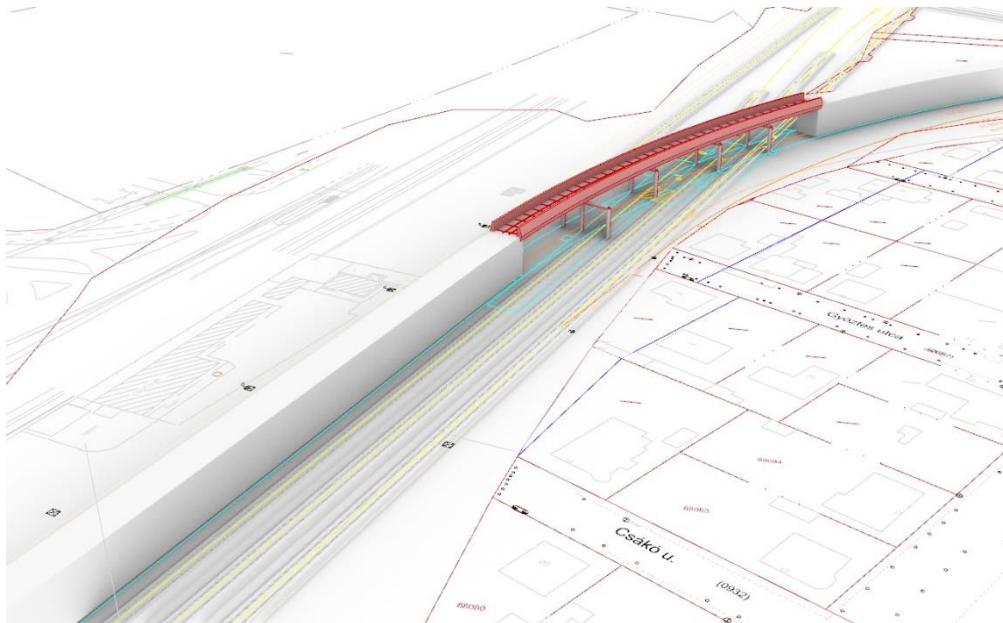
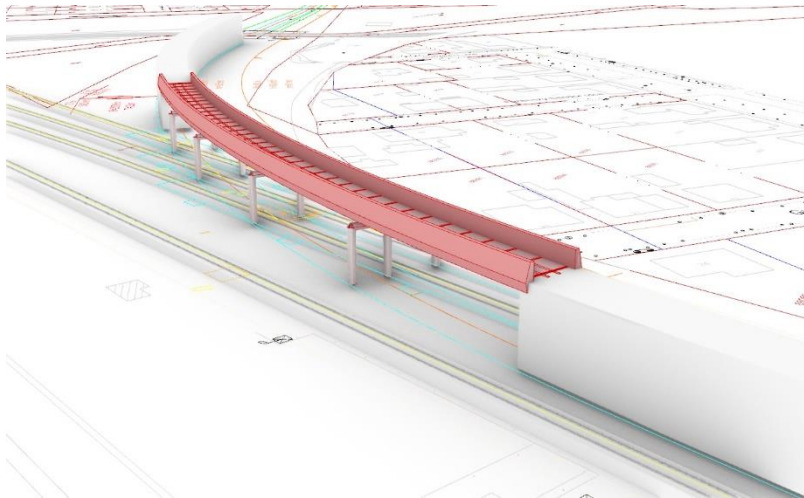
A felszerkezetet a vágányok két oldalán letámaszkodó keretekre támasztjuk, ezzel az íves vonalvezetésű felszerkezet csavarómerev alátámasztása biztosított. Az így kialakuló 25 m-es, aránylag kis fesztávolságokhoz alkalmas egy nyitott, alsópályás felszerkezet. Az átvezetett vágány egy nyitott keresztmetszetű, alsópályás acél hídon halad keresztül, melynek vonalvezetése íves kialakítású. Felszerkezet típusa: Az aránylag kis fesztávolság és húrmagasság miatt az alsópályás felszerkezet főtartói felül nyitott keretet alkotnak, rácsos vagy gerinclemezes kialakítással. A felszerkezetet acél vagy vb. keretszerkezetű, kapuszerű támaszokon nyugszik. Az oszlopokat az áthidalt vágányok úrszelvényén kívül kell elhelyezni lehetőleg az átvezetett vágány tengelyére merőlegesen.

Műszaki paraméterek:

- A tervezett többtámaszú híd legnagyobb támaszköze 31 m.
- A híd teljes hossza: 118 m

Továbbtervezésre javasolt a többtámaszú vasúti híd, melynek látványtervét a következő rajzok szemléltetik.





2.2. Rákospalota - Kertváros megállóhely

A megállóhely Budapest XV. kerületében helyezkedik el, Budapest főváros pesti oldalának egyik legfiatalabb külső, északi kerülete, észak-keleti városkapuja.

A megállóhely problématerképe:



Jelenlegi utasforgalom		83 254 utas/év →450 utas/nap
 		
Az állomási előtér jelenlegi kialakítása		
<ul style="list-style-type: none"> - megállóhely megközelítése: - peron megközelítése: - parkoló: - kerékpártároló: - buszmegálló: 		<p>akadálymentes aszfalt és kockakő burkolat, a gyalogos felület, peron rossz állapotú, süllyedt, kockakövek mozognak (botlásveszély) szintben</p> <p>nincs kiépített P+R, jelenlegi parkolás zöldterületen, igény 6 db</p> <p>nincs, igény van (helyszínen 1 db)</p> <p>200 méter távolságban (125,170,225 járatok)</p>
Az állomási előtér javasolt beavatkozásai		
<ul style="list-style-type: none"> - útépítés: - peron megközelítése: - akadálymentesítés: - P+R kialakítása: - B+R kerékpártároló kialakítása: 		<p>P+R parkoló és útcsatlakozás, vízvezetés, szabványos méretű gyalogosjárda, marad szintben</p> <p>peron megközelítéséhez</p> <p>10 férőhely kialakítása szükséges</p> <p>20 férőhellyel kialakítás szükséges</p>
Az állomási épület jelenlegi kialakítása és funkciói		
<ul style="list-style-type: none"> -esőbeálló: van -perontető: - -az állomási épület alapterülete (m²): 96 m² alapterületű megállóhelyi burkolt várakozó - homlokzat állapota felújítandó/megfelelő: nincs épület - utasforgalmi funkciók (váróterem, pénztárcsarnok stb.): - - az épület belső falzatának állapota (pl. málló stb.) és színe: - - pénztár fülkeszáma: - (nincs menetjegykiadás) - az épület járófelületének állapota és anyaga: várakozó-esőbeálló hidegburkolat, járólap (elavult) - az épület bejárata, vágányokhoz kivezető ki-, és bejárata akadálymentesített: - 		

- **jegykiadó automata:** kialakítás alatt 1 db
- **utastájékoztató rendszer:** -
- **utasforgalmi WC:** -
- **az épületben, a vágányokhoz a gyalogos vezetés vakvezető rendszer:** nincs
- **kiszolgáló egység (pl. büfé, újságárus):** -
- **egyéb állomási utasforgalmi felszereltség:**
 - ülőpad:** van 1 db és egy esőbeálló
 - térkép:** -
 - utastájékoztató tábla:** van
 - acél szeméttároló:** van
 - ivókút:** -
 - információs oszlop:** -
 - hangosbemondás:** -

Perononként perontető létesítése javasolt min. 75 m hosszon.

A megállóhelyen korszerű utastájékoztató rendszer kerül kiépítésre, várható befejezési ideje 2022.január

Fejlesztési javaslatok

Rákospalota-Kertváros megállóhelyen 160 m hosszú, sk+55 cm magas peron kerül megtervezésre az esélyegyenlőséget vakvezető sávval biztosítva, szintbeli megközelítéssel. Továbbá az esélyegyenlőséget rámpás kialakítással kell biztosítani. A perontető, valamint korszerű utastájékoztató kiépítése szükséges.

A megállóhelyre jellemző kötelező funkciókat tekintve, a következő hiányosságokat szükséges pótolni:

- peronemelések, vágányokhoz vezető vakvezető sávok kiépítése
- perononként perontető min 75. m hosszon jegykiadó automatával
- A megállóhely utasforgalmi létesítményei esetében:
- P+R parkoló kiépítése (25 férőhellyel tervezve) A vasút két oldalán a meglévő út szélén párhuzamos parkolásként kialakítva.
- B+R parkoló bővítése (látható igény keletkezik az állomás környékén, ezért 50 férőhellyel tervezve)
- perononként perontető min 75. m hosszon jegykiadó automatával
- egységes utcabútorok (acél szemetes, ülőpad)
- utastájékoztató

szükséges.

A peronok megközelítését szintbeni átjáróval kell kialakítani. A javasolt parkolók kialakíthatóak XV. ker. 88860 és 88876 hrsz ingatlanon, ami Csomád utca területe. A parkolók párhuzamosan alakítandók ki a meglévő út mellett.

A P+R parkolók, illetve B+R tárolók elhelyezése az alábbiak szerint is kialakítható:



A kétvágányú fejlesztés eredményeként módosítani szükséges a hatályos kerületi KÉSZ-t, valamint a fővárosi FRSZ-t. Elsősorban a kötöttpályás közlekedési terület szélessége fog változni a tervlapokon, valamint jelölni szükséges a P+R és B+R parkolók területeit. A tervezett kétvágányú vasúti kialakítás és a meglévő funkciók (mindkét oldali Csomád utcai útpálya, zöldsáv, járda) a meglévő mintegy 40 m széles szabályozási szélességben biztosíthatóak.

A kétvágányúsítás helyigénye miatt a lakóterületek előtti közterület azonban valamelyest szűkül, mely hatással lehet a Csomád utca forgalomtechnikai kialakítására..

A területet a vasúti pálya építése után humanizálni szükséges a környező lakosság számára. Ennek érdekében az engedélyezési terv folyamán környezetrendezési tervet kell készítenünk. A vasútfejlesztéssel érintett eltérő funkciójú területek teljes körű környezeti helyreállítása és a közterületek fejlesztése lesz szükséges. A vasúti pálya mindkét oldalán a zöldfelületek általános helyreállítást és megújítását is szükséges megtervezni.

A környezetrendezésnek magában kell foglalnia a vasút és a vasút melletti terület városi környezetbe való beillesztését, a vasúti létesítmény városképi megjelenésének javítását, a közterület színvonalának emelését, továbbá biztonságos és jó gyalogos-kerékpáros kapcsolatok megteremtését.

Ajánlott olyan fás szárú növények telepítése, melyeknek kisebb élőhely is elegendő (cserjék).

2.3. Útátjárók

Útátjárók javasolt fejlesztési javaslatai

A vasútvonal mentén a megmaradó szintbeni átjárók korszerűsítésre kerülnek új biztosítóberendezésekkel, útépitési és forgalomtechnikai intézkedésekkel.

A vasúti terhet viselő műtárgyakon a tervezés során 225 KN tengelyterhelést vettünk figyelembe véve.

A 71 sz. vasútvonal beruházással érintett (Rákospalota-Újpest(bez.) – Vác (kiz.) közötti szakaszán Budapesten 5 6 db útátjáró található, melyből 2 külön szintű keresztezés (Fóti út – Pozsony utca és az M0 autóút) jelenleg is.

A szintbeni átjárók közül a legtöbb átjáró fény és fél-vagy teljes sorompóval és esetenként labirint korláttal ellátott. A burkolattal ellátott átjáróhoz vezető utak pályaszerkezetének állapota változó, de legtöbb esetben erősen leromlott: aszfaltfelülete összerepedezett, a burkolat szélessége nem felel meg az érvényben lévő műszaki előírásoknak, a víztelenítés nem megoldott. Az útátjárók többsége a vasútvonal fejlesztésének elmaradása esetén is felújításra szorulna.

Budapesten belül található útátjárók fejlesztési javaslatait a következőkben ismertetjük.

Sorszám	Jelölés	Vasúti szelvényszám	Út	Vasúti megálló	Értékelés	Jelenlegi kialakítás	Javaslat	Csatlakozó út kezelői viszonyai
1		83+29	Bp. Pozsonyi út		5	különszint	Rekonstrukció javasolt, külön szakági engedélyezési terv alapján.	XV. és IV. ker. önkormányzat
2	AS 12	12+38	Bp. Töltés utca		4	szintbeli	<p>Kétvágány miatt teljes átépítés. Helyszínrajzi és magassági kialakítás miatt a burkolatfelújítás során mintegy 30 m hosszon teljes pályaszerkezetcsere szükséges. A meglévő Budapest városhatár felé eső labirintkorlát átépítésre, szabványosításra kerül. A másik oldalon új labirintkorlát szükséges a hozzátartozó szükséges járdaszakaszokkal együtt. Az útpálya és a labirintkorlátok közötti vezetőkorlát elhelyezése szükséges.</p> <p>A szakaszon alkalmazott tervezési sebességhez tartozó csökkentett rálátási látómező (5*Vt) nem biztosított a vasút szelvényezés szerinti baloldalán a Csomád utca és a vasúti pálya között. Gyalogosok számára labirint korlát és/vagy áthívó jelző javasolt. A Töltés utcai vasúti átjáró javasolt biztosítása vasúti jelzővel függésben levő fénySOROMPÓ felsOROMPÓVAL kiegészítve, a fénySOROMPÓ baloldali megismétlésével és a baloldali fénySOROMPÓKNAK a vasúttal párhuzamos Töltés téren átmenő utak felé történő befordításával történik.</p>	XV. ker. önkormányzat
3	AS16	16+18	Bp. Árokhát utca	Rákospalota-Kertváros	4	szintbeli	<p>Kétvágány miatt teljes átépítés szükséges. Helyszínrajzi és magassági kialakítás miatt a burkolatfelújítás során mintegy 50 m hosszon teljes pályaszerkezetcsere szükséges. Az útburkolat szélesítése és a keresztmetszet bővülése komfortosabb közlekedést kínál az arra közlekedőknek. A hiányzó vasúti előjelző táblákat is kihelyezzük, ahol szükséges, ott a keresztező mellékutcákban is. Az utátjáróban kiépül a második vágány is, a vasúti átjáró javasolt biztosítása vasúti jelzővel függésben levő fénySOROMPÓVAL kiegészítve. Az átjáró Budapest felőli oldalán a gyalogosmozgások akadályozása céljából életvédelmi kerítést (hajlított csőkorlátot) helyezünk el. Gyalogosok számára labirint korlát és/vagy áthívó jelző javasolt.</p>	XV. ker. önkormányzat

4	AS 20	20+25	Bp. Székely Elek út		4	szintbeli	<p>Kétvágány miatt teljes átépítés. Helyszínrajzi és magassági kialakítás miatt a burkolatfelújítás teljes pályaszerkezetcserevel történik, mintegy 50 m hosszon, illetve marás, szőnyegezés formájában. A második vágány kiépítésre kerül. A vasúti átjáró környezetében a meglévő Budapest városhatár felé eső labirintkorlát átépítésre, szabványosításra kerül. Az útpálya és a labirintkorlátok között közúti vezetőkorlát elhelyezése szükséges. A Székely Elek utcai vasúti átjáró javasolt biztosítási módja: fénySOROMPÓ, félsOROMPÓVAL kiegészítve. A Csomád utcában elhelyezett fénySOROMPÓK megszűnnek, helyettük a vasúti átjárónál elhelyezett és az utca irányába forgatott fényjelzők kerülnek elhelyezésre. Gyalogosok számára labirint korlát és/vagy áthívó jelző javasolt.</p>	XV. ker. önkormányzat
	AS 29	29+29	Bp. Dunakeszi út		4	szintbeli	<p>Kétvágány miatt teljes átépítés szükséges. Az útátjáró biztosítására vonat által működtetett, vasúti jelzővel ellenőrzött fénySOROMPÓ, félsOROMPÓVAL kiegészítve módot javasoljuk. Az iparvágány fénySOROMPÓ lezárását kulccsal elzárt kezelőfelületről lehet majd indítani, amely a sorompószekrényben lesz elhelyezve. Külön gyalogos átvezetés nem szükséges.</p>	XV. ker. önkormányzat
		39+60	M0 autóút		5	különszint	-	Magyar Közút Nzrt..

Útátjárók a 71. sz. vasúti nyomvonalon, Budapest közigazgatási határán belül

I.

71-es vasútvonal közúti keresztezései

Település: Budapest
Lakott területen belül

Út megnevezése: Pozsonyi út



A közúti keresztezés jelen állapota

elrendezése:

különszint

Az útátjáró tervezett kialakítása

Teljes műtárgy rekonstrukció javasolt korábbi terveknek megfelelően.

II.

71-es vasútvonal közúti keresztezései

Település: Budapest
Lakott területen belül

Út megnevezése: Töltés utca



A közúti keresztezés jelen állapota

elrendezése:

szintbeni

biztosítás módja:

fény- és félsorompó+ labirint korlát

típusa:

közút, gyalogos

burkolata:

strail

hosszú zárvatartás előfordul-e:

nem

Az úttájtájtó tervezett kialakításta

AZ ÁTTJÁRÓHOZ VEZETŐ ÚT:

- útkategória:	B.V.
- tervezési sebesség:	40 km/h
- tervezett korrekció hossza:	50 m
- burkolat szélessége	6,00 m
- burkolat anyaga:	aszfalt
- vízvezetés:	csatorna

III.

71-es vasútvonal közúti keresztezései

Település: Budapest
Lakott területen belül

Út megnevezése: Árokhát utca



A közúti keresztezés jelen állapota

elrendezése:	szintbeni
biztosítás módja:	fény- és félsorompó+ labirint korlát
típusa:	közút, gyalogos
burkolata:	elemes aszfalt
hosszú zárvatartás előfordul-e:	nem

Az úttájtájtó tervezett kialakításta

AZ ÁTTJÁRÓHOZ VEZETŐ ÚT:

- útkategória:	B.V.
- tervezési sebesség:	40 km/h
- tervezett korrekció hossza:	30 m
- burkolat szélessége	6,50 m
- burkolat anyaga:	aszfalt
- vízvezetés:	csatorna

IV.

71-es vasútvonal közúti keresztezései

Település: Budapest
Lakott területen belül

Út megnevezése: Székely Elek utca



A közúti keresztezés jelen állapota

elrendezése:
biztosítás módja:
típusa:
burkolata:
hosszú zárvatartás előfordul-e:

szintbeni
fénySOROMPÓ+ labirint korlát
közút, gyalogos
strail
nem

Az útátjáró tervezett kialakítása

AZ ÁTJÁRÓHOZ VEZETŐ ÚT:

- | | |
|-------------------------------|----------|
| - útkategória: | B.V. |
| - tervezési sebesség: | 40 km/h |
| - tervezett korrekció hossza: | 50 m |
| - burkolat szélessége | 6,50 m |
| - burkolat anyaga: | aszfalt |
| - vízelvezetés: | csatorna |

V.

71-es vasútvonal közúti keresztezései

Település: Budapest
Lakott területen kívül

Út megnevezése: M0 M1 - 11 sz. főút között
Szelvényszám: 71 km 51 m



A közúti keresztezés jelen állapota

Az útátjáró tervezett kialakítása

Nincs tervezett átalakítás.

VI.

71-es vasútvonal közúti keresztezései

Település: Budapest
Lakott területen kívül

Út megnevezése: Dunakeszi út



A közúti keresztezés jelen állapota

elrendezése:
a biztosítás módja:
típusa:
burkolata:
hosszú zárvatartás előfordul-e:

szintbeni
fény-, és félsorompó
közút
strail
nem

Az útátjáró tervezett kialakítása

AZ ÁTJÁRÓHOZ VEZETŐ ÚT:

- útkategória:	B.V.
- tervezési sebesség:	60 km/h
- tervezett korrekció hossza:	100 m
- burkolat szélessége	6,50 m
- burkolat anyaga:	aszfalt
- vízelvezetés:	nyílt árok

Új külön szintű keresztezés létesítése az Óceánárok utca vonalában

A Fővárosi Önkormányzat településrendezési eszközeiben szereplő módon a külön szintű keresztezésnél az aluljáróban történő vezetést vizsgáltuk. A külön szintű keresztezéssel a Szilágyi utca, a 70 sz. vasútvonal és a 71 sz. vasútvonal keresztezését szükséges megoldani. Az aluljáró északi oldalán kerékpáros – gyalogos átevezést lehet kialakítani.

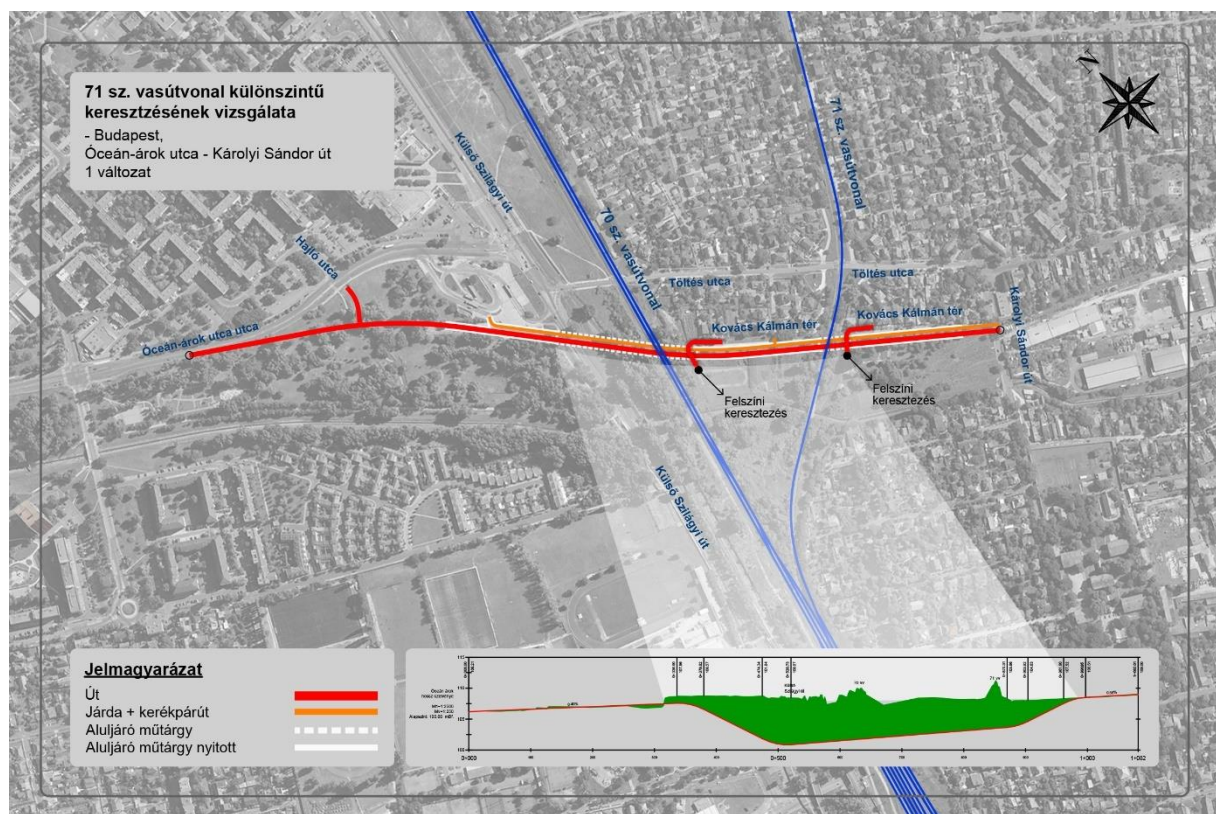
A K1_I változat a rendezési tervben szereplő nyomvonalat követi le. A K1_II változatban a nyomvonal Óceán árok utcai végét a Hajó utcai csomópontba kötjük be. Ebben az esetben az egyéb úthálózati elemek bekötése egyszerűbb és kevesebb járulékos költséggel jár, ezért ezt a megoldást javasoljuk.

Mindkét nyomvonal változat kisebb-nagyobb mértékben 12 db – jellemzően közterületi - ingatlant érint. A területigény pontosítása a további tervfázisokban végezhető el.

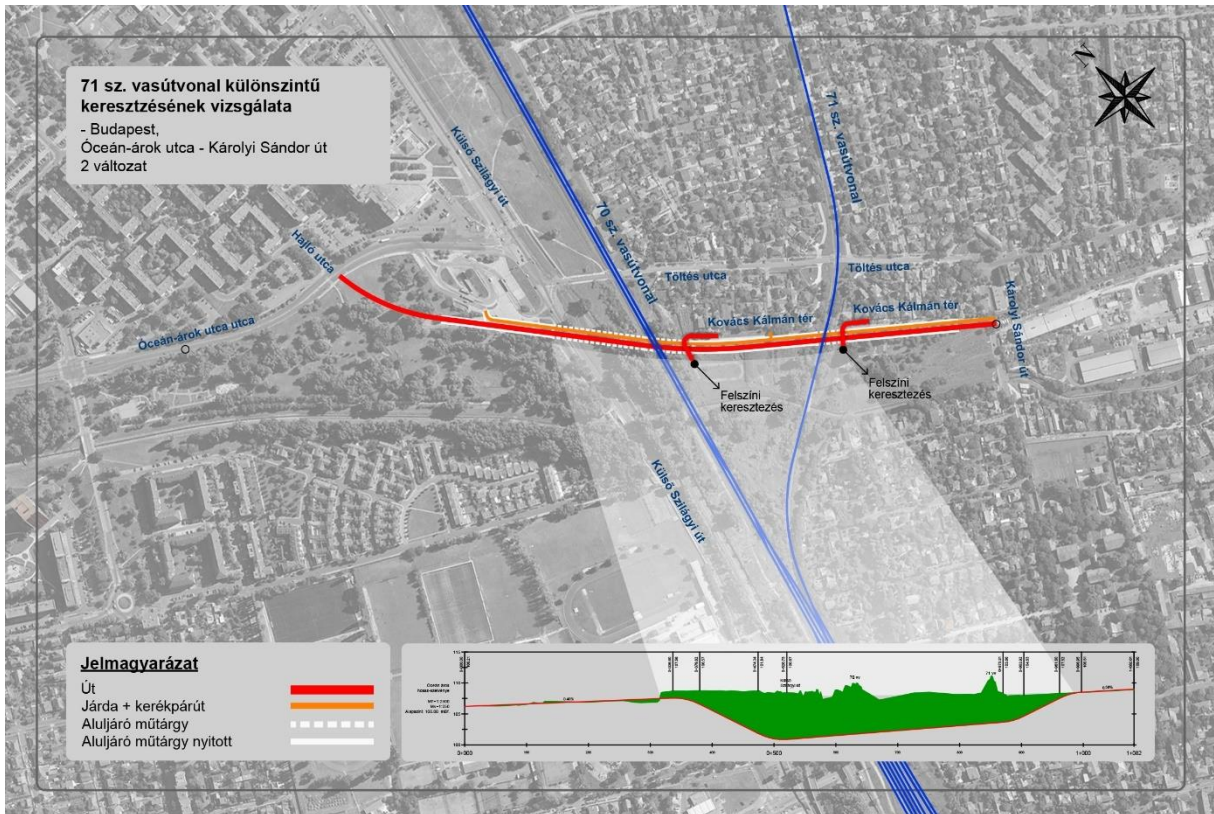
Az új külön szintű keresztezés kialakításával a meglévő Töltés utca szintbeni átjárók létjogosultsága vizsgálandó, az átjárók megszűnése esetén a Külső Szilágyi út – Töltés utca – Óceánárok utca csomópontját is át kell alakítani. A tervezett új nyomvonal mindkét végén jelzőlámpás csomópontokat kell kialakítani. A műtárgy 70 és 71 sz. vasútvonal közötti szakaszán a gyalogos, kerékpáros térszíni kapcsolat kialakítása javasolt.

A TSZT-ben a közút nyomvonalának területbiztosítása adott, kisebb korrekció szükséges a IV. kerületben. A kerületek építési szabályzatai lekövetik a TSZT-t így minden helyi KÉSZ tartalmazza a tervezett közút területbiztosítását.

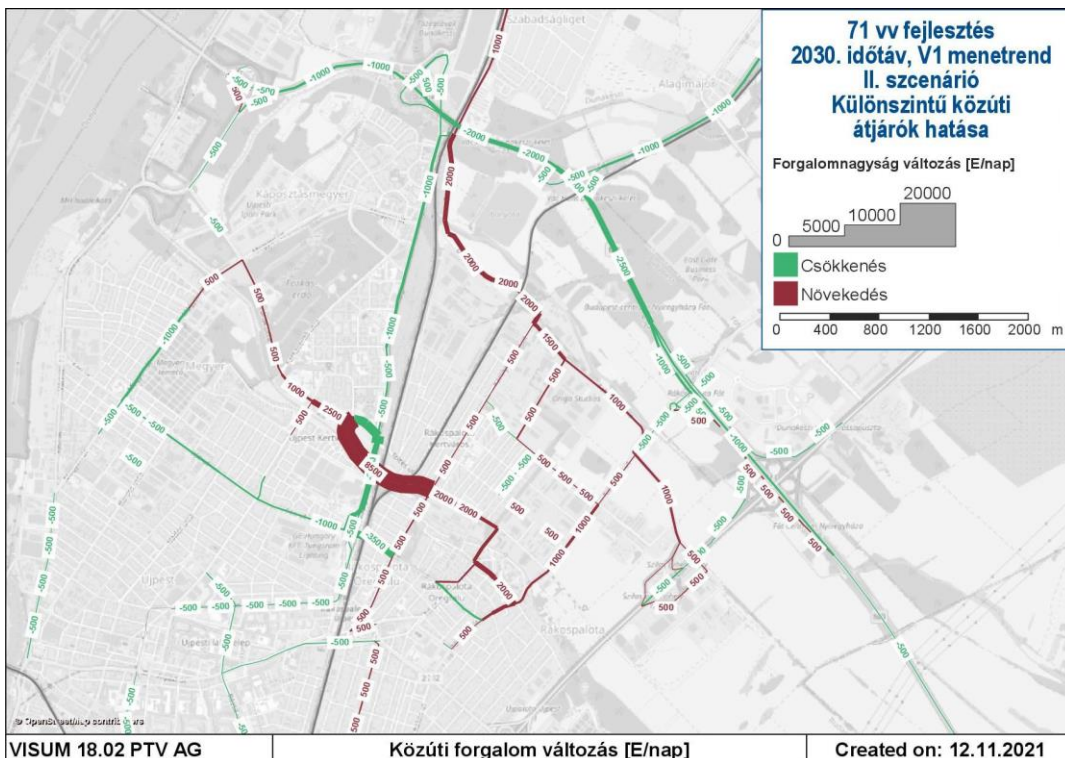
A műtárgy kialakítási költsége az első változat esetén: **9,599 mrd Ft**, a második változat esetén: **9,49 mrd Ft** a csatlakozó útépítéssel együtt.



Óceánárok u. külön szint kialakítása 1. változat



Óceánárok u. lehetséges külön szint kialakítása 2. változat

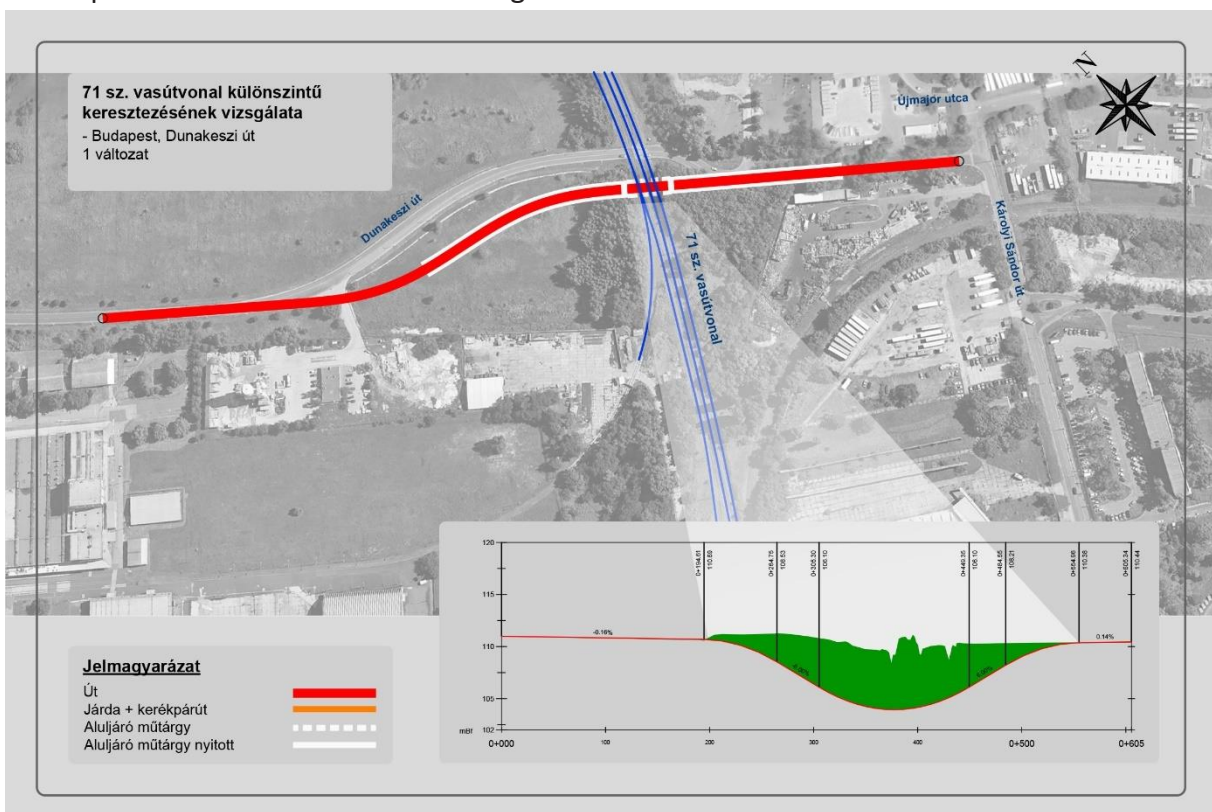


Közúti forgalom változás a külön szintű átjáró kiépülése esetén (E/nap)

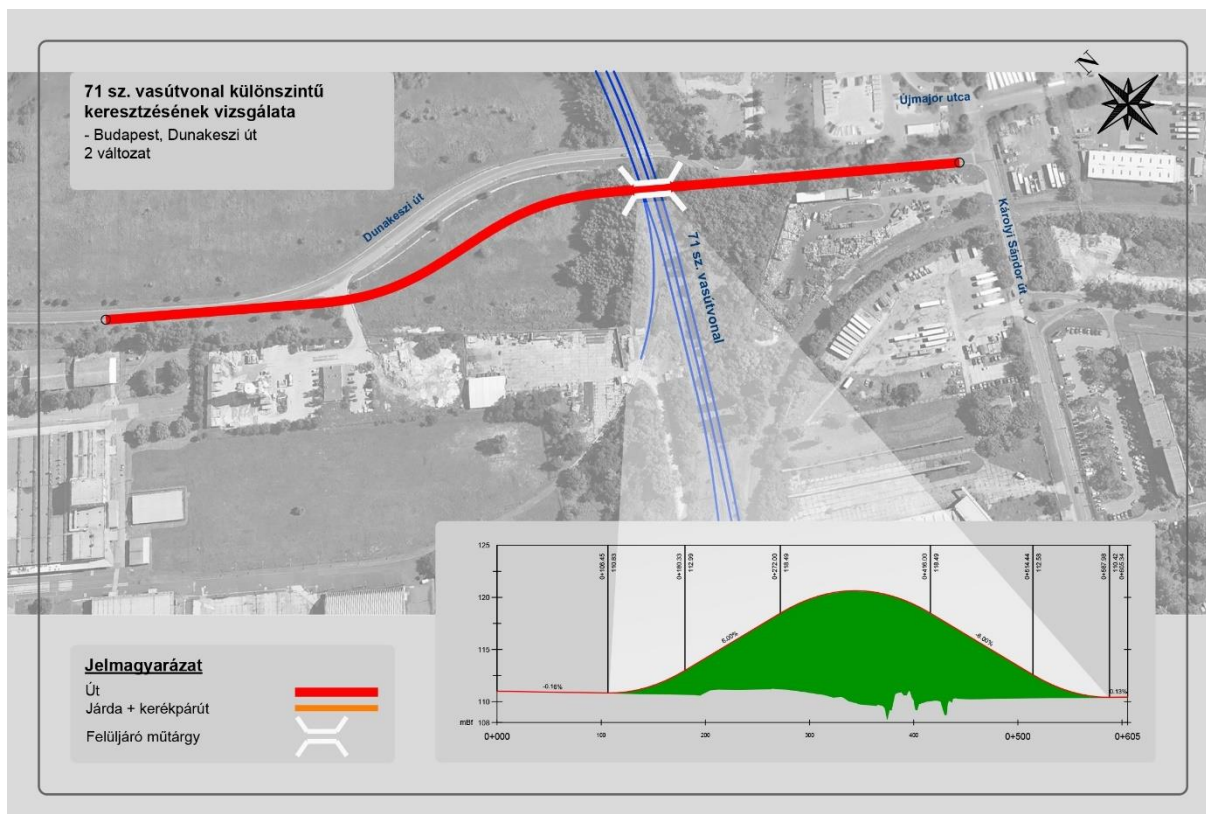
Összességében a 70-es és 71-es vonal fejlesztésével, menetrendi kínálatának bővülésével jelentős elvágóhatás fog kialakulni a IV. és XV. kerület közúti forgalom akadályoztatásával, mivel a meglévő szintbeni közúti-vasúti átjárók zárásidejei növekednek. Külön megjegyezzük, hogy a korszerű biztosítóberendezések használata esetén egy-másfél percre csökkenthető az útátjárók egy vonatáthaladáshoz kapcsolódó zárásideje deilyen mértékű vasúti forgalomműködés esetén, amennyiben csak szintbeni átjárási lehetőségek vannak, az közlekedésbiztonsági szempontból előnytelen, illetve a vasúti forgalom tekintetében jelentős zavarérzékenységet okozhat. Új különszint kialakítása esetén viszont forgalmi átrendeződés prognosztizálható, melynek során főleg a Rákospalota-kertvárosi rész forgalmi terhelése növekedhet.

Budapest, Dunakeszi út

A helyszínen a hídon és az aluljárón történő átvezetést is vizsgáltuk. A helyszín jellegéből adódik, hogy mindkét megoldás megfelelő lehet. A helyszínrajzi vonalvezetés kismértékű egyszerűsítésére is lehetőség van. Mindkét megoldás esetében az északi oldalon található FKF Zrt. kezelésében lévő ingatlan megközelítése problémát okozhat. Az aluljáróban vezetett megoldás esetén a beavatkozási hossz rövidebbre adódik. A keleti oldalon rövidebb érintettség esetén az FKF ingatlan megközelítésének megoldása is racionálisabban megoldható, ha szükséges. Az aluljárós kialakítást nem akadályozza a vízvezetés megoldhatósága, ezért inkább ez lenne a javasolt megoldás (K2_I). A nyomvonalak 10 db ingatlant érintenek kisebb-nagyobb mértékben. Az FKF Zrt. tulajdonában lévő telephelyen belső átalakítás is szükséges a gépjárművel történő megfelelő használhatóság érdekében. Új csomópont kialakítása nem szükséges a különszintű keresztezés kialakítása miatt.



Dunakeszi u. lehetséges külön szint kialakítása (aluljáróban 1. változat)



Dunakeszi u. külön szintű kialakításának 2. változata (felüljáró)

A Dunakeszi út külön szintű közúti kapcsolat megvalósítása elsősorban a forgalom gyorsabb lefolyása érdekében célszerű. Kapacitásvizsgálat alapján **nem szükséges** a külön szintű útátjáró kialakítása. A műtárgy kialakítási költsége az első változat esetén: **2,545 mrd Ft**, a második változat esetén: **1,332 mrd Ft** a csatlakozó útépítéssel együtt.

Jelezzük, hogy az M3 metró meghosszabbítás terveiben a Megyeri út vonalában a 70.sz. vasútvonal keresztezésére külön szintű kialakítás került megtervezésre.

A TSZT-ben és a kerületi építési szabályzatban a közút módosított nyomvonalának és a műtárgy területbiztosítása adott, azonban a kisserkesztett aluljáró más nyomvonalon halad, mint az építési szabályzatok, így valamennyi dokumentumot módosítani szükséges (TSZT, FRSZ, KÉSZ).

A közúti forgalmat tekintve mind az Óceánárok utcai, mind a Dunakeszi úti külön szintű átjáró esetén közúti forgalom átrendeződés várható. Óceánárok utca esetén a városi forgalom rendeződik át, míg Dunakeszi úti átjáró esetén az M0-ról kerül át forgalom.

2.4. Összegzés, döntési pontok

Végezetül röviden összefoglaljuk a dokumentációban részletesebben ismertetett döntési pontokat.

Mielőtt azonban rátérünk az összegzésre fontosnak tartjuk megemlíteni a beruházás várható megvalósításának körülményeit is. Mint az bizonyára Önök előtt is ismert, a vasútvonalak fejlesztése hazánkban döntően Európai Unió forrásokból történik. Az uniós források igénybevételének azonban szigorú szabályrendszere van, így többek között szükséges a megvalósításhoz szükséges beruházási költségek nemzetgazdasági hasznokkal történő alátámasztása, azaz a projekt 30 – 40 éves időtartamán belül a teljes beruházási és üzemeltetési költségnek alacsonyabbnak kell lennie, mint a projekt során elérhető nemzetgazdasági haszon (jelen esetben döntően utazási időmegtakarítás).

Tekintettel arra, hogy a hasznok ugyan várhatóan jelentősek, de korlátosak, a beruházás jellegénél fogva egy bizonyos szint fölé nem növelhetők, a beruházási költségek sem mehetnek a megtérülést biztosító szint fölé, ellenkező esetben az egész beruházás megvalósítása lehetetlenülhet el.

Elvégeztük az erre vonatkozó előzetes számításokat, melyek alapján a projekt jelenleg a megtérülő kategóriában van.

A döntési pontok, illetve beruházói javaslatok a következők:

- A meglévő Rákospalota – kertvárosi szakasz kétvágányúsításának a tervezett menetrendi kínálat (csúcsidőben 6 pár személyszállító vonat) leközlekedtetésének biztosíthatósága szempontjából nincs alternatívája. Kérjük az érintett önkormányzatokat ennek tudomásulvételére, annak figyelembevételével, hogy a részletes lokális beavatkozások (pl. zaj és rezgésvédelem) tekintetében a tervezés további fázisában tudjuk a vizsgálatokat megtenni, illetve az Önkormányzatokkal egyeztetni
- A 71-es vonalon Rákospalota – Újpest térségében tervezett átemelési műtárgy létesítésének a tervezett menetrendi kínálat (csúcsidőben 6 pár személyszállító vonat) leközlekedtetésének biztosíthatósága szempontjából nincs alternatívája. Kérjük az érintett önkormányzatokat ennek tudomásulvételére, annak figyelembevételével, hogy a részletes lokális beavatkozások (pl. zaj és rezgésvédelem) tekintetében a tervezés további fázisában tudjuk a vizsgálatokat megtenni, illetve az Önkormányzatokkal egyeztetni
- Óceánárok utca vonalában létesítendő új külön szintű keresztezés megvalósítását a BFK vasútbiztonsági okokból támogatja, ugyanakkor kérjük az érintett Önkormányzatok állásfoglalását, tekintettel a jelen szakmai anyagban bemutatott forgalmi átrendeződés kerületeket érintő hatásaira.
- Dunakeszi út külön szintű kialakítását a forgalmi vizsgálatok alapján a BFK nem tartja indokoltnak
- Rákospalota – Újpest állomás elkészült építészeti diszpozíciós tervváltozatai közül a BFK részéről a Paragram Építéstudió által tervezett funkcionális és esztétikai kialakítás

támogatott, ugyanakkor jelezzük, hogy az építész munkarészek jóváhagyási folyamatát az érintett kerületi főépítészek és a Fővárosi Önkormányzat bevonásával kívánjuk megtenni.

XV. kerületi észrevételek
a Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátót Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztése
Döntés-előkészítő tanulmányra

A Budapest Agglomerációs Vasúti Stratégia keretében készült Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácrátót Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztéséről szóló döntés-előkészítő tanulmánnyal kapcsolatban az alábbi véleményt adjuk:

1. A projekt és a tervezési terület bemutatása

A beruházás kiemelt céljával – a városi elővárosi közösségi közlekedés szolgáltatásainak javítása, szerepének növelése Budapest és agglomerációjának kapcsolatában – messzemenőig egyetértünk és támogatjuk azt. Fővárosi peremkerületként folyamatosan szembesülünk az agglomerációból érkező közúti forgalom káros hatásaival, megoldást csak a közösségi közlekedés – esetünkben elsősorban a vasút – fejlesztése jelenthet, a városba való visszaköltözés mellett.

E tekintetben azonban **csak olyan megoldást tartunk elfogadhatónak, mely során az agglomerációba kiköltözöttek érdekeinek kiszolgálása nem érinti hátrányosan, károsan a városban maradt lakókat.**

A stratégiai célok között, a 4. oldalon említett 70-es és 71-es vonali meneteket elkülönítő, hozzávetőleg 1100 méter hosszú, a vasút elválasztó hatását tovább erősítő **átemelési műtárgy megépítését nem tartjuk elfogadhatónak**, annak kiváltására már előzetesen, külön levélben alternatív javaslatot adtunk, melyet jelen anyagban is nyomatékosítunk.

2. Fejlesztési koncepció

A fejlesztési koncepció fő irányával egyetértünk: azaz a közúti, egyéni közlekedést használók minél nagyobb hányadát kell átszoktatni a közösségi közlekedésre. Ugyanakkor a Rákospalota-kertváros részen, a Csomád utcán áthaladó 71-es vasútvonal kialakításának véleményünk szerint lehet alternatív megoldása. A 71-es vonal Csomád utcai szakaszának a 70-es vasút nyomvonala mellé helyezésével több, a kertvárost érintő negatív hatás kiküszöbölhető. Felhívjuk a figyelmet, hogy ezen beavatkozás nem csak az anyagban szereplő 46 telket érinti, hanem a Csomád utca menti további 85 telek tulajdonosait, de kitétté válna a Platán utcai kertváros további közel 110 telke is. Egy ekkora mértékű lakossági érintettség megérdemli a megküldött alternatív javaslatunk érdemben való vizsgálatát, melynek eredményeként számos pozitív hatás is elérhető a vasútfejlesztés tekintetében is, melyek közül a legjelentősebbek:

- el lehetne kerülni egy igen költséges, és a környéken élő kertvárosi lakóközönség számára rendkívül hátrányos 70-es és 71-es vonalakat elkülönítő átemelési műtárgy megépítését, ezzel
 - o jelentősen lecsökkenthető a lakossági felzúdulás mértéke,
 - o nem okoznánk a városképben vállalhatatlan sebet,
 - o nem erősítenénk tovább a vasút elválasztó hatását a kertvárosi területeink között
- a Csomád utcai szakasz (vasúti személyforgalom) megszűnésével a négy meglévő közúti kereszteződésből három felszámolható lenne, így a kertvároson belüli közlekedés

egyszerűbb lenne, amely nemcsak az itt élők, hanem az egész kerület életében pozitív változást eredményez,

- a 71-es vonal északi szakasz mai meglévő iparvágányi kapcsolatai az Ajándék utcáig megtartható lenne, szárnyvonalként működő részről észak felől továbbra is kiszolgálható, az iparvágányok bekötése Palotamajor állomáson továbbra is biztosítható lenne,
- a Dunakeszi úti kereszteződés a vasúti személyforgalom kiiktatásával, csak teherforgalmi igénybevétellel szintbeni kialakítású maradhatna, nem lenne szükség a Dunakeszi út költséges műtárggyal biztosítható külön szintű keresztezésére,
- a kertvárosi megálló áthelyezhető lenne az Árokhát utca magasságába, még elfogadható 380-400 m-es gyaloglási távolság növekedéssel, valamint ez a megálló kiszolgálhatná a IV. kerületi részen lévő Káposztásmegyeri lakótelep utasközönségét is, lehetővé téve az itt élők számára a 71-es vonal által érintett agglomerációs települések közvetlen elérését,
- a tervezett, két kerületet összekötő Óceánárok utcai közúti átvezetést jóval egyszerűbben és költséghatékonyabban lehetne megépíteni, lényegesen rövidebb külön szintű kialakítással,
- a különleges rekreációs övezetbe sorolt Bányató tervezett turisztikai fejlesztéséhez nagyban hozzájárulhat egy mellette távlatban kialakítható vasúti megállóhely, így az új alternatív nyomvonal kisajátítással érintett tulajdonosai érdekelté tehetők a beruházásban, a feltételek többoldalú településrendezési/fejlesztési szerződésben rögzíthetők,
- a vasúti pályák karbantartása, ellenőrzése is költséghatékonyabb lehet a 70-es 71-es párhuzamos szakaszok kialakítása esetében, a vasút káros környezeti hatásai is egyszerűbben kivédhetők lennének (pl. zajvédelem).

A vasútfejlesztéshez kapcsolódó, műszakilag szükséges kisajátítási vonal meghatározását követő kerületi építési szabályzatok (KÉSZ) módosításával kapcsolatban jelezzük, hogy a módosított KÉSZ-ek hatálybalépésével egyidejűleg azonnal jelentkeznek az Étv. 30. §-a szerinti kártalanítási igények, melyekre az érintett önkormányzatok forrással nem rendelkeznek. Ezek kezelésére a KÉSZ-ek módosítása előtti kormánydöntés szükséges (8. oldal), vagy olyan megállapodás, melyben előzetesen rögzítésre kerül ennek költségviselője.

2.1. Rákospalota-Újpest vasútállomás

A dokumentumban megfogalmazott építészeti prioritások többségével egyetértünk, véleményünk szerint is szükséges és támogatott elképzelés a vasútíperonok délebbre helyezése. Ugyanakkor szeretnénk hangsúlyozni, hogy

- valamennyi terv a IV. kerületre fókuszál, a XV. kerület felé alig tesznek gesztust,
- a két kerület Rákospalota-Újpest megálló melletti átkötését egy, a későbbi fejlesztési lehetőségeket is figyelembe vevő, nagyvonalúbb gyalogos, kerékpáros kapcsolatként kell megtervezni és kialakítani. Az átkötés kialakításánál figyelmet kell fordítani a Pázmány Péter utca – Szödliget utca vonalában áthaladó jelentős közúti forgalomra is, ennek hatásait eddig egyik dokumentum sem vizsgálta. Javasoljuk a 10. oldalon található problématerképet ezzel is kiegészíteni.

Itt szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy a Rákospalota-Újpest vasútállomás főépülete fővárosi helyi egyedi védelem alatt áll, felújítása a védett értékek megőrzése mellett történhet. Kérjük az állomás adatai között a fővárosi védettség feltüntetését is.

Építészeti diszpozíciós tervek részletes véleményezése:

Paragram Stúdió:

- a fejlesztés minden lehetősége csak a IV. kerület oldalára telepített, mintha a XV. kerület másodrendű lenne
- a két kerület közötti déli gyalogos, kerékpáros kialakítás szerény, minden nagyvonalúságot mellőz
- az idetervezett nagyméretű P+R túlzó, nem ide illő, továbbá a XV. kerület felől csak az Árpád úti felüljárón keresztül közelíthető meg, mely nem fogadható el
- az M3 metró aluljáró és a vasúti aluljáró északi kikötése a XV. kerületi oldalon egy kis zsákutcára tájolt, mely rosszul pozicionált, továbbá nem tesz itt semmi építészeti gesztust
- a IV. kerület felé eső reprezentatívabb tető túlzó méretű, funkcionálisan mintha nem fedné teljesen az alatta lévő aluljárókat, teresedést
- az alkalmazott peronfedés egyszerű, elfogadható megoldás
- összegezve a XV. kerületi oldallal a terv szinte nem is foglalkozik

RJZS Architects:

- a déli gyalogos, kerékpáros kerületek közötti új kapcsolatot biztosító süllyesztett átjáró nagyvonalú, kisvárosias megjelenésű, a közeli kerület-központhoz méltó, a kerékpáros gyalogos átjutás egymás zavarása nélkül bonyolódhat.
- az itt alkalmazott építészeti minőség egy vállalható, nagyvonalú jövőképet vizionál, mely előrevetíti egyrészt a kb. 5 perces sétára lévő kerületközpont minőségi átalakulását, másrészt a távlatban idekerülő M3 metró állomás és a vasútállomás vonzását
- a mindkét kerület felől, külön-külön telepített P+R majdnem jó megoldás, a XV. kerületi oldalon célszerűbb lenne azt délebbre telepíteni
- a metró kijáratot és a vasúti aluljáró környéki állomás melletti fogadóépült kellően nagyvonalú, az áttört peronlefedésekkel együtt egységes építészeti kialakítású
- az északi aluljáró XV. kerületi kikötése itt is egy kis zsákutcára pozicionált, ettől északabbra kell azt telepíteni
- a Sín utca mentén megjelenő peron menti terület hullámázó vonalvezetésű növény telepítése humánus és támogatható megoldás

Sporaarchitects:

- a déli gyalogos, kerékpáros kerületek közötti kapcsolat szerényebb, de minimum megoldásként még elfogadható méretű,
- a metró, vonatperon aluljáró rendszere, továbbá a XV. kerületi kapcsolat északi megoldása itt a legjobb, ebben a tervben történik egyedül építészeti gesztus alkalmazása a Sín utca teresedése felé
- a fejlesztési lehetőség alapvetően a IV. kerületre fókuszál, és annak mértéke túlzó
- az építészeti kialakítás modern, kissé szikár, semleges kialakításával támogatható irány. A peron lefedések meredek lekötése a járdaszintre a közeli gördeszka park használók figyelembevételével megfontolandó, megelőzve annak nem tervezett ilyen jellegű használatát.

Összegezve a további tervezés során az alábbi sarokpontokat kérjük figyelembe venni:

- a délre telepített peronrendszert maximálisan támogatjuk,
- a déli, két kerület közötti új gyalogos, kerékpáros kapcsolat kialakításánál minél nagyvonalúbb, szélesebb kialakítás preferált,

- az új gyalogos tengely kialakítása során kérjük mind az újpesti víztorony, mind a XV. kerületi Magyarok Nagyasszonya templom tornyának meghatározó városképi megjelenéseit is figyelembe venni,
- az Árpád úti felüljáró melletti, XV. kerületi, Vi-2/EV-1 jelű intézményi övezetben lévő terület kerüljön bevonásra a lehetséges fejlesztésekben (ezen területek egy része MÁV tulajdon, így teljesülhet a barnamezős hasznosítás elvárása is),
- az Árpád úti felüljáró alatti, közlekedési célú területek kerüljenek megvizsgálásra P+R kialakításra,
- a vasút melletti Sín utcai kapcsolat nagyvonalúbb, tájépítészeti eszközöket is alkalmazóan kerüljön megtervezésre, továbbá
- a kertvárosi területeinkkel távlati M3 metró és vasúti aluljáró kapcsolat biztosítása a Lukácsi Sándor utca Sín utca találkozásánál kerüljön kialakítással megfelelő építészeti gesztussal,
- a fővárosi védettséggel rendelkező vasútállomás épületét kérjük jobbabb bevonni a fejlesztésbe

A létesítendő átemelő műtárgy:

A korábban jelzett problémák miatt **nem áll módunkban a műtárgy megépítésével egyetérteni.** Az előreláthatólag közel 1100 méter hosszú műtárgy Rákospalota-kertváros Platán utcai védett településrész mellett haladna el, hatásai jóval nagyobb területre terjednek ki, nem csak a kisajátítással érintett telkek esetében keletkeztethetnek kártalanítási igényeket. A műtárgy megépítése helyett javasoljuk a 71-es vasútvonal Csomád utcai szakaszának áthelyezését a 70-es vasútvonal mellé. A javasolt nyomvonal-térkép jelen véleményhez is csatolásra kerül.

2.2. Rákospalota - Kertváros megállóhely

A fentiekben kifejtettek szerint javasoljuk a 71-es Csomád utcai szakaszával együtt a megálló áthelyezését a 70-es vasútvonal mellé. A IV. kerület határában kialakított új megállóhely mindkét kerület szempontjából előnyös lenne, a Káposztásmegyeri lakótelep utazóközönségének is lehetősége nyílna a Veresegyházi vonal közvetlen eléréséhez.

2.3. Útátjárók

A 71-es vasútvonal Csomád utcai szakaszának fentiekben vázolt áthelyezésével a szakasz négy meglévő közúti kereszteződésből három felszámolható lenne, ami jelentősen csökkentheti a projektköltségeket, egyszerűsíteni a kerületen belüli közlekedést.

A 71-es személyszállító vasútvonal áthelyezésével a meglévő vonal északi szakasza iparvágányként funkcionálhat az Ajándék utca magasságáig. Ennek forgalma nem jelentős, így a Dunakeszi úti kereszteződését a tervezettnél jóval egyszerűbben, szintbeni kialakítással lehetne tervezni, ez is jelentős költségmegtakarítást eredményez.

Az Óceánárok utcai külön szintű keresztezést is jóval egyszerűbben lehetne kialakítani a 71-es vonal 70-es mellé helyezésével. A dokumentumban vázoltak alapján projektszinten itt is jelentős költségmegtakarítás érhető el. A Főváros és a Kerületünk kiemeleten kezeli a Szilas-patak mentén tervezett kerékpárutat, mely a patak északi oldalán tervezett. A volt Növényolajgyár „rozsdáövezet várományos” terület lakójellegű fejlesztése során ennek kiépítése a közeljövőben várható. Erre tekintettel a Szilas-patak menti kerékpárút folytatását a közúti átvezetés déli oldalán kérjük tervezni.

(A 35. oldal alján lévő térkép a Mogyoród útja Károlyi Sándor út - Külső Fóti út közti szakaszát nem tartalmazza, kérjük kiegészíteni.)

A Dunakeszi út - 70-es vasútvonal kétszintű kereszteződéshez kapcsolódhat a 71-es vonal keresztezése is, a M3 metrófejlesztés szerinti átjáró kialakításával. Itt mindenképp szükséges a két kerület átjárhatóságát biztosító többszintű átvezetést tervezni.

2.4. Összegzés, döntési pontok

Az európai uniós elvárásokhoz is hozzájárulna az általunk javasolt 71-es vasútvonal Csomád utcai szakaszának áthelyezése, mivel azzal mind a beruházási, mind pedig az üzemeltetési költségek alacsonyabbak lehetnek az eddig tervezettnél.

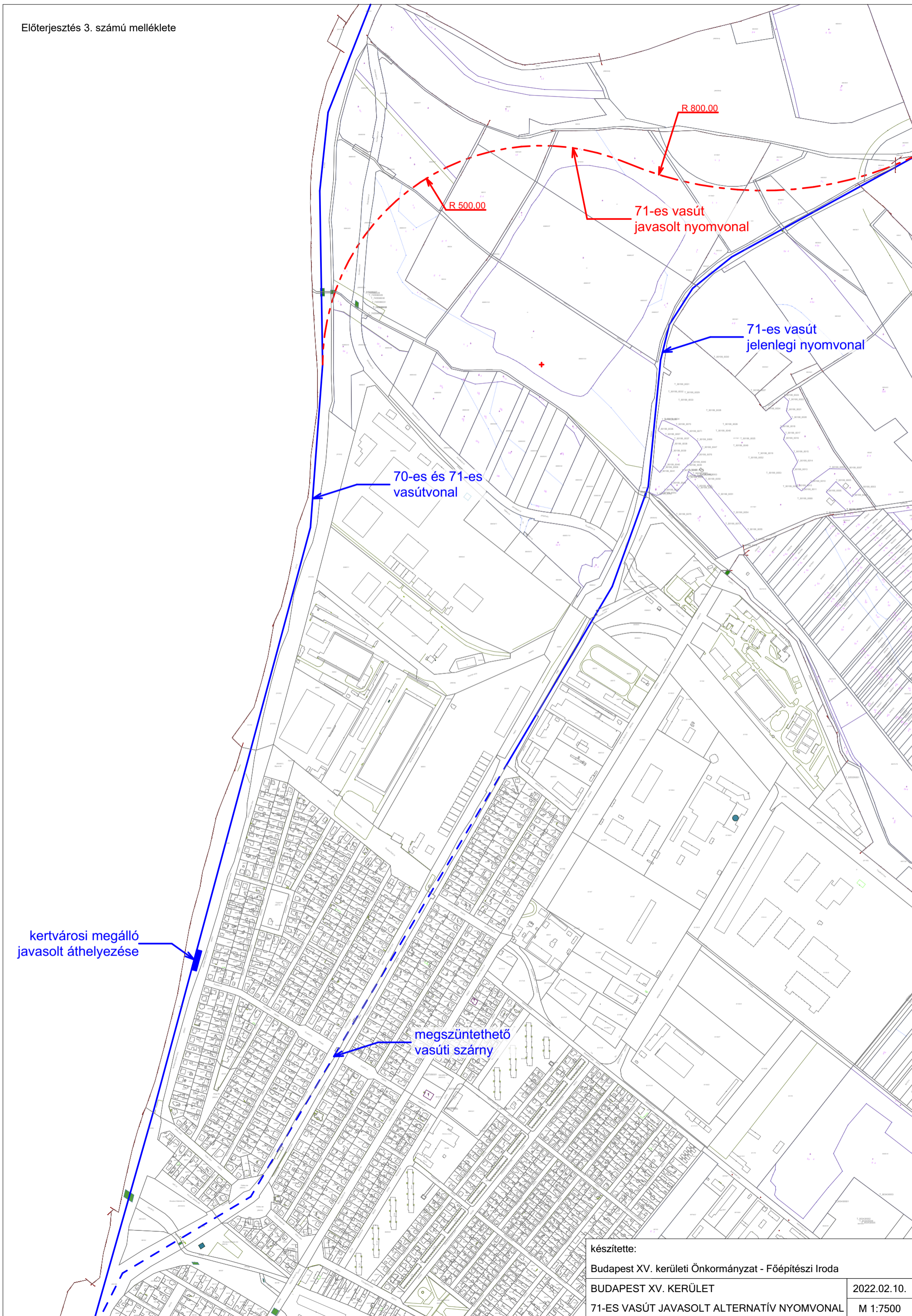
Döntési pontok:

- A 71-es vasútvonal Csomád utcai szakaszának általunk javasolt, 70-es vonal mellé történő áthelyezése alternatív megoldása lehet a meglévő nyomvonal fejlesztésének, ezáltal a lakossági ellenállás is minimalizálható lenne, továbbá jelentős mértékű költségmegtakarítást lehetne elérni. A javasolt területen 4 vagy akár több vágány is kialakítható. **Kiemelten kérjük alternatív javaslatunk elfogadását és a tovább tervezést ennek figyelembevételével folytatni!**
- Az átemelési műtárgy megépítésével – annak negatív hatásait figyelembe véve – nem tudunk egyetérteni, emiatt javasoljuk a 71-es vonal Csomád utcai szakaszának áthelyezését.
- Az Óceánárok utca vonalában létesítendő új kétszintű keresztezés megvalósításával messzemenőig egyetértünk, szükségesnek tartjuk ennek megépítését. A kerületek közötti kapcsolat tekintetében ez elengedhetetlen, figyelembe véve a Pozsony utcai átjáró korlátos kapacitását, továbbá a Töltés utcai nem minden irányú kapcsolatot biztosító kialakítását. Az általunk javasolt 71-es vonalszakasz áthelyezésével ebben a projektszakaszban is jelentős költségmegtakarítást lehet elérni a műtárgy hosszának csökkentésével.
- A Dunakeszi út külön szintű kialakítására az általunk javasolt alternatív 71-es nyomvonal esetén nem lenne szükség. Amennyiben a 71-es vonal áthelyezése nem kerül támogatásra itt külön szintű kialakítást tartunk szükségesnek, mert a 70-es vonal alá tervezett aluljáró forgalom növelő hatású, a gazdasági területeink kiszolgálása érdekében itt biztosítható a legrövidebb M0 kapcsolat.
- A Rákospalota-Újpest állomás építészeti diszpozíciós tervváltozataival kapcsolatban korábban rögzítettük a tovább tervezést meghatározó sarokpontjainkat. Mindhárom terv rendelkezik jobban és kevésbé jól sikerült javaslatokkal. A jelenleg bemutatott tervek közül rangsort felállítva az első a RJZS, második a Sporaarchitects, míg a harmadik a Paragram Építész Stúdió által készített munka kiemelten szempontként kezelve a kerületek közötti kapcsolat javítására tett megoldásokat.

Budapest, 2022.02. 18.

A véleményt összeállította:

Főépítész iroda



készítette:	
Budapest XV. kerületi Önkormányzat - Főépítészeti Iroda	
BUDAPEST XV. KERÜLET	2022.02.10.
71-ES VASÚT JAVASOLT ALTERNATÍV NYOMVONAL	M 1:7500

**Iktatószám: BFK-KZL - 000052-
003/2022****Cserdiné Németh Angéla
polgármester
Budapest Főváros XV. kerület Önkormányzata**Budapest
Bocskai u. 3.
1153**Tárgy:** Tájékoztatás a „Rákospalota-Újpest (bez.) – Vácraátót – Vác (kiz.) vasútvonal elővárosi célú fejlesztésének döntés-előkészítő tanulmánya” tárgyában

Tisztelt Polgármester Asszony!

Hivatkozva 2022. február 15-én kelt 3/472-2/2022 iktatószámú levelére, az alábbiakról tájékoztatom a különbszintű „bújtás”, valamint a kerületet érintő nyomvonal tekintetében.

A különbszintű „bújtás” funkciója, hogy a sűrű vonatkövetés mellett ne kelljen a gödi és a veresegyházi vonatoknak keresztezniük egymást. Ha nincs különbszintű bújtatás, akkor ezeket a vonatmozgásokat az állomások területén kell megtenni, ami jelentősen lecsökkenti a vasúti infrastruktúra kapacitását és a vasútfejlesztés céljait nem lehet megvalósítani, amelyet a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia kitűz. Amennyiben a XV. kerület Önkormányzata által javasolt alternatív nyomvonalon kötne be a 71. sz. vasútvonal a 70. sz. vasútvonallal, akkor is szükség lenne az átemelési műtárgyra Rákospalota lakott területének közelében. Az általunk bemutatott műtárgy a Töltés tér térségében indul el, ezzel a Töltés utcától északra levő kertvárosias lakóterületeket nem érinti, míg a Töltés utcától délre a vasúti terület kiszélesedik, így valós zavarást a műtárgy álláspontunk szerint nem jelent.

A BFK által megbízott Tervező a tervezési feladat részeként már részletesen megvizsgálta a XV. kerület Önkormányzata által is bemutatott alternatív nyomvonal lehetőségét. Új nyomvonal létesítésének egy meglévő nyomvonalon történő fejlesztéssel szemben álláspontunk szerint kizárólag akkor van létjogosultsága, ha annak utasforgalmi és nemzetgazdasági hasznai a meglévő nyomvonalon történő fejlesztéshez képest kimutathatóak. Az alternatív nyomvonalra korábban mi magunk elvégeztük mind az utasforgalmi vizsgálatokat, mind a költség-haszon elemzést, és ezek nem támasztották alá az alternatív nyomvonal megvalósíthatóságát, ezért a módosított nyomvonalat döntési pontként az érintett önkormányzatok részére nem terjesztettük elő.

A mai nyomvonalon történő fejlesztést az alábbi okok miatt támogatjuk:

- (1) Mint ahogy a XV. kerület Önkormányzatának átadott szakmai anyagban bemutattuk, a meglévő nyomvonalon történő fejlesztés során a Csomád utca 40 méteres szabályozási szélességének figyelembevételével a kétvágányú kiépítés a mai nyomvonalon biztosítható, az érintett ingatlanok megközelítésének ellehetetlenítése nélkül. Mind a leendő vasúti felépítmény és

pálya korszerűsége, mind a zajvédelmi létesítmények biztosítani fogják, hogy a vasút által okozott zajterhelés határérték alatt maradjon. Emellett a vonalon, ahogy ma is, a fejlesztés megvalósulása után továbbra is korszerű, csendes motorvonatok fognak sűrűbben, gyorsabban, de lényegesen halkabban közlekedni, vagyis nem megalapozott az az aggály, hogy a meglévő állapotokhoz képest zaj- és rezgés kibocsátás tekintetében kedvezőtlenebb állapotok állhatnak elő. A következő tervfázisokban Részletes Környezetvédelmi Hatástanulmány is készül.

- (2) A meglévő Rákospalota–Kertváros megállóhely térségében közvetlen autóbuszos kapcsolat nincs, legközelebbi autóbusz megállóhely 300 méter távolságban (125, 170, 225 járatok) van. A sűrűbb vonatközlekedés hatására utasforgalmi modellezéseink szerint napi 1000 felszálló utas, kertvárosi lakos fogja használni a vasútvonalat, hiszen a Nyugati pályaudvar elérhetősége időben jelentősen javulni fog. Ezzel szemben a XV. kerület Önkormányzat által javasolt nyomvonal esetén Rákospalota–Kertváros kötőpályás kapcsolat nélkül marad. Az áthelyezett vasúti megálló a kertvárosi terület központi részéről, a lakótelep irányából (Vácrátót tér, Vácegres u.) már gyaloglási távolságon kívül kerül.
- (3) A XV. kerület Önkormányzata által bemutatott alternatív nyomvonal az M2-M0 autópálya csomópontjának érintése miatt nem valósítható meg. A horgásztó megkerülése csak egy „S” alakú nyomvonallal lenne lehetséges, a vasutat közvetlenül a tó északi partján vezetve. A vasút megépítéséhez a tó nyugati partján álló erdős területet keresztül kellene vágni, azt ökológiai szempontból teljesen tönkretéve. Az így létrejövő nyomvonal mentén a ma is nehezen megközelíthető tó és környezete egy későbbi rekreációs célra történő fejlesztés számára alkalmatlanná válna. A módosított nyomvonalon legfeljebb 60 km/h sebesség lenne kialakítható a szűk ívek miatt. A lassabb haladás és a hosszabb nyomvonal már 1,5-2 perc menetidő veszteséget jelentene a vonatok számára, ami jelentős.
- (4) A XV. kerület Önkormányzata által javasolt nyomvonalváltozat nem felel meg a hatályos terület- és településrendezési eszközöknek, sem országos, sem fővárosi, sem helyi szinten. Egy ilyen irányú továbbtervezési döntés a projektet bizonytalanságba vinné, társaságunk számára az erre a célra igénybe vett uniós forrás felhasználását kockázatosná tenné, továbbá lecsökkentené annak esélyét, hogy a fejlesztés megvalósítása a következő 10 évben megtörténhessen.
- (5) A fóti és a veresegyházi térségben több tízezer ember lakik elfogadható közösségi közlekedési alternatíva nélkül. A projekt nagy részben az ő közlekedési igényeiket elégíti ki, miközben a fejlesztés Rákospalota lakói számára is előnyös, hiszen a rosszul ellátott terület a mainál sűrűbb kiszolgálást kaphat a városközpont felé. A módosított nyomvonal egyik célt sem szolgálja, sem a távlati cél, sem a megvalósíthatóság szempontjából.
- (6) A XV. kerület Önkormányzata által javasolt nyomvonalváltozat a projekt terjedelmét, volumenét oly mértékben növelné, mely a kivitelezés gyakorlati megvalósíthatóságát megnehezítené, jó eséllyel ellehetetlenítené. Rákospalota-Kertváros jelenleg egy rendkívül fontos, fejlődő elővárosi térség, mely térségben a környezetbarát vasúti közlekedés fejlesztése a jövőre nézve kiemelt jelentőséggel bír, ennek megfelelően a BFK nem támogatja a fejlesztés

megvalósíthatóságának bármilyen jellegű veszélyeztetésével járó műszaki tartalom továbbtervezését.

A modern, gyors, ugyanakkor halk és környezetbarát vasút a 21. század egyik legfontosabb zöld közlekedési eszköze. A 71-es sz. vasútvonal idén immár 111 éve képezi részét a magyarországi vasúti közlekedésnek, de ezen vasúti nyomvonal megléte még mindig kiemelt jelentőségűnek számít, a múlt kor olyan öröksége, melyet, ha kiaknázatlanul hagyunk - a jövőbeli közlekedésfejlesztési célokra való tekintettel - végzetes hibát követünk el. A vonal 1999 óta újra villamosított, 2009-től pedig a vonalon közlekedő vonatok az egységes Budapest-bérletnek köszönhetően Budapest belterületén belül további költségek nélkül igénybe vehetők. 2014-től kezdődően a vasútvonal kiszolgálása FLIRT motorvonatokkal történik. A felsorolt intézkedéseknek köszönhető az, hogy az elmúlt 20 évben a 71-es sz. vasútvonal fokozatosan egyre versenyképesebb vasúti szolgáltatás megvalósítására képes, mindamellett, hogy a zajártalom egyre kisebb. Ahhoz, hogy ezen tendenciát képesek legyünk fenntartani, nélkülözhetetlen lépés a vasúti pálya kapacitásbővítése és teljeskörű felújítása. Utóbbi az érintett szakaszon is az ágyazat teljes cseréjét és teljesen új sínek lefektetését jelenti. A zajvédelemre a projekt keretében ezzel együtt is kiemelt hangsúlyt fektetünk, melyet a környezetbe illő, körülbelül egy méter magasságú zajvédő falak tervezésével és majdani építésével szeretnénk biztosítani, valamint a sínek természetesen hegesztéses technológiával lesznek egymáshoz rögzítve, biztosítva a zakatolásmentes közlekedést.

Jelen fejlesztés keretében Rákospalota-Kertváros területén egy olyan HÉV jellegű közlekedési mód válik elérhetővé, mely elősegíti a kerületrészt dinamikus fejlődését, továbbá a környékbeli ingatlanok értékének jelentős növekedését, amely érdeke mind az ottlakóknak, mind a kerületvezetésnek is. A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia irányvonala mentén továbbhaladva, a Nyugati pályaudvar és a Széll Kálmán teret összekötő, Nyugati pu. - Déli pu. közötti vasúti alagút megépülésével a vasúton a budai oldal is a mainál jóval gyorsabban elérhető lesz. Mindezzel arra igyekszünk rávilágítani, hogy véleményünk szerint a pálya felújítása a meglévő nyomvonalon egybeesik véleményünk szerint egybeesik a városrész lakóinak, vállalkozásainak és ezáltal a kerület vezetésének az érdekével.

A leírtakra való tekintettel kérjük Polgármester asszony és a teljes képviselőtestület támogatását a projekt előkészítése során. Bízunk abban, hogy az Önkormányzat által felvázolt felvetésekre teljes körű választ tudunk adni.

Budapest, 2022. március 4.

Tisztelettel,



Vitézy Dávid
vezérigazgató