

Előterjesztés száma: 117.

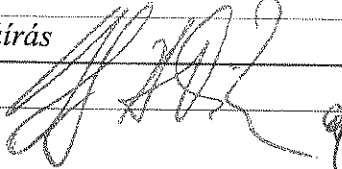
ELŐTERJESZTÉS

a Képviselő-testület/ Bizottság*

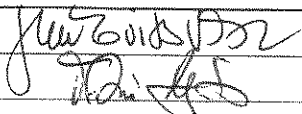
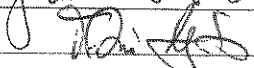
2018. év június hónap 19. napján tartandó ülésére

Előterjesztés tárgya: Döntés a Budapest XVIII. kerület Vasút u. 51-54. számú ingatlanokat érintő településrendezési szerződés megkötéséről



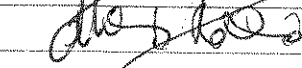
Előterjesztő:

Név	Tisztség	Aláírás
Ughy Attila	polgármester	

Összeállító:

Név	Tisztség	Aláírás
Jankovits Vera	főépítész	
Takács Gusztáv	irodavezető (PJKI)	

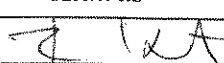
Az előterjesztés összhangban van a jogszabályokkal:

Név	Tisztség	Aláírás
dr. Vrana Réka	JKPI csoportvezető	
dr. Borbély György	JKPI irodavezető	
dr. Molnár Ildikó	címzetes főjegyző	

Pénzügyi, gazdasági szempontból ellenőrizte:

Név	Tisztség	Aláírás
dr. Kanti Gábor	GKI irodavezető	

Egyeztetve, tájékoztatva:

Név	Tisztség	Aláírás
Pórfia Katalin	VLI irodavezető	

Tárgyalja: TFFB, PVÖ, TUL

Javasolt meghívott: -

A határozati javaslat elfogadásához minősített többség szükséges/ nem szükséges*

Az előterjesztés zárt kezelését kérjük/ nem kérjük*

***a megfelelő rész aláhúzendó**

<u>nyilvános ülés / zárt ülés*</u>		
Mötv.46. § (2) bekezdés a)	46. § (2) bekezdés b)	46. § (2) bekezdés c)
<u>egyszerű többség / minősített többség*</u>		
Kt. SZMSZ 49. § (1-16.)	egyéb jogszabály:.....	
hatáskör jogalapja		
Kt. SZMSZ§ bekezdés	egyéb jogszabály: Alaptörvény 33. cikk (1) bekezdés, Étv. 30/A. § (1) bekezdés	
* <i>megfelelő rész aláhúzandó</i>		

Tisztelt Képviselő-testület!

A Budapest Főváros XVIII. kerület Képviselő-testülete a 98/2018. (V.29.) számú határozatával döntött a Budapest XVIII. kerület Vasút utca 51-54. szám alatti ingatlanok beépítését érintő telepítési tanulmányterv 'B' verziójának elfogadásáról, egyben felhatalmazta a polgármestert a beruházóval – Atridome Ingatlan Kft.-vel – kötendő településrendezési szerződés kidolgozására.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.) 30/A. § (1) bekezdése értelmében a települési önkormányzat egyes településfejlesztési célok megvalósítására településrendezési szerződést (a továbbiakban: szerződés) köthet az érintett telek tulajdonosával, illetve a telken beruházni szándékozóval (a továbbiakban együtt: a cél megvalósítója). A (2) bekezdés szerint a szerződés megkötése előtt a települési önkormányzat képviselő-testülete dönt a cél megvalósítója által készített telepítési tanulmánytervről.

(3) A szerződés tárgya lehet különösen:

a) a telepítési tanulmányterv alapján a településfejlesztési koncepció, az integrált településfejlesztési stratégia és a településrendezési eszközök kidolgozásának finanszírozása,

b) azon egyéb költségeknek vagy egyéb ráfordításoknak a cél megvalósítója általi átvállalása, amelyek a cél megvalósításának

ba) előfeltételei - az érintett terület előkészítése, ennek keretében a telekviszonyok rendezése vagy megváltoztatása, a talaj megtisztítása - vagy

bb) következményei - a szükséges kiszolgáló intézmény és infrastruktúra-fejlesztések -, és azok megvalósítása az önkormányzatot terhelné.

A Budapest XVIII. kerület Vasút utca 51-54. szám alatti ingatlan a Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testületének Pestszentlőrinc-Pestszentimre Városrendezési és Építési Szabályzatáról szóló 60/2006. (IX.12.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: PPVSZ), illetve annak mellékletét képező 100. számú szabályozási terv szerint L2/A-XVIII/Ü3 kisvárosias jellemzően zártosú beépítésű lakóterület építési övezetében található. A pestszentimrei vasútállomással szemben elhelyezkedő, Pestszentimre városrész központjához tartozó területen a 2013-ban elkészült Pestszentimre városmarketing stratégiája portfólió szerint a városrészközponti helyzetéhez is illeszkedő, kereskedelmi és szolgáltató funkciókat is tartalmazó társasházi beépítés megvalósítása a cél. A Vasút utca vasútállomás felőli oldalán az Önkormányzat terve a terület rendezése, egy nagyobb befogadó képességű parkoló kialakítása - szintén összhangban a Városfejlesztési Stratégiával – A parkoló terveinek jelenleg az engedélyezési eljárása zajlik. Az Önkormányzat városfejlesztési szándéka szerencsésen egybeesett a Vasút u. 51-54. számú, szemközti ingatlanokon az ingatlanfejlesztési szándék megjelenésével, ez lehetőséget teremtett a városrész összehangolt tervezésére és kialakítására, mely szükségessé teszi a beruházóval való együttműködést, ennek érdekében településrendezési szerződés megkötését.

A településfejlesztési célok és az ingatlanfejlesztési szándék összehangolására és a fejlesztések legoptimálisabb megvalósítása érdekében településrendezési szerződés megkötése, illetve a területre vonatkozó építési szabályozás módosítása szükséges, az alábbiakban részletezett indokok miatt:

A Vasút u. 51-54. számú ingatlanokon jelenleg, az övezeti besorolásnak megfelelő, kisvárosias léptékű beépítés még nem kezdődött meg. Az általános gyakorlat szerint egy földszinti üzletet tartalmazó társasházi épület esetében a földszinti üzletkehez tartozó gépkocsiparkolók elsődlegesen az előkertben épülnének meg a leendő üzletportálok előtt, melyek megközelítése a teljes parkolásáv hosszában nagyrészt leburkolt közterületi padkán és járdán keresztül történne. Azonban ezáltal a burkolt felületek aránya a zölddel fedett területek rovására emelkedne, amely sem településrendezési sem pedig városképi szempontból nem lenne kívánatos. Továbbá a fejlesztéssel érintett ingatlan teljes hosszán kereszteződne a gépjármű és a gyalogos forgalom, illetőleg a Vasút utcai lakóingatlanok felőli oldalán ellehetetlenítené a közterületi parkolók kialakítását is.

Városrendezési szempontból jóval optimálisabb parkoló kialakítás az egyes funkcionális sávok cseréjével valósítható meg. A parkolókat praktikusán az úttest mellé rendelve, olyan geometria és beállási mód javaslattal, ami azon túl, hogy a lehető legtöbb parkoló állást biztosítja, az utca forgalmát sem terheli túl vagy akasztja meg teljesen az egyes ki- és beállások alkalmával. Ezen modell viszont a tulajdonviszonyok tiszteletben tartása mellett használati cserét igényel, amihez megállapodás, egyetértés szükséges tulajdonos felek között.

Fentiek mellett a területen futó, terepszint feletti közmű (erős és gyengeáram, térvilágítás, tűzcsap stb.) és növényzet (fák) kialakításokat és a jövőben szükségessé váló közlekedésfejlesztési igényeket is kezelni kell, melyhez szintén a két fél közti egyetértés és együttműködés szükséges.

A Képviselő-testület döntésének megfelelően a településrendezési szerződésben rögzítésre kerül továbbá, hogy a beruházás kivitelezése által okozott környezetterhelés és forgalmi terhelés kezelése és kompenzációja beruházót terheli. A beruházó vállalta a terület tágabb környezetére is kiterjedő, közlekedési hatástanulmány és közlekedésfejlesztési javaslat kidolgozását, mely megalapozza a jövőben szükségesé váló közlekedésfejlesztési feladatok megvalósítására vonatkozó rendelkezéseket és vállalásokat a szerződésben.

A fentiek alapján kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az alábbi határozati javaslatot szíveskedjen elfogadni.

Határozati javaslat:

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testülete az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 30/A. § (1) bekezdése alapján úgy dönt, hogy a Budapest XVIII. kerület Vasút u. 51-54. számú (hrs:144318-144321) ingatlanokra vonatkozóan településrendezési szerződést köt az Atridome Ingatlan Kft.-vel mint a cél megvalósítójával.

A Képviselő-testület felkéri és felhatalmazza a polgármestert az előterjesztés mellékletét képező településrendezési szerződés véglegesítést követő aláírására.

Felelős: polgármester

Határidő: 2018. december 31.

Budapest, 2018 JÚN. 07

Tisztelettel:


Ughy Attila
polgármester


Mellékletek:

1. Településrendezési szerződés tervezet
2. Közlekedési hatásvizsgálat

Településrendezési szerződés

amely létrejött
egyrésről

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata (székhelye: 1184 Budapest, Üllői út 400.; adóazonosító száma: 15735818-2-43; KSH statisztikai számjele: 15735818-8411-321-01; törzskönyvi azonosító száma: 735814, bankszámlaszám: 10900028-00000002-39950006); képviseli: Ughy Attila polgármester – a továbbiakban: **Önkormányzat** -,

másrésről

Atridome Ingatlan Kft. (székhely: 2096 Üröm, Kárókatona utca 8., Cg.: 13-09-187508, adószáma: 25963667-2-13, képviseli: Magyar Norbert ügyvezető)
a **Tulajdonos** (továbbiakban: **Tulajdonos**)

együttesen mint Szerződő felek (továbbiakban **Felek**) között az alábbiak szerint:

1. Előzmények

- I. Atridome Ingatlan Kft. (továbbiakban **Tulajdonos**) kizárólagos tulajdonát képező a jelenlegi ingatlan nyilvántartás szerint természetben a Budapest XVIII. kerület Vasút u.51.; 52.; 53.; 54.; 55. számokon, 144321; 144320; 144329; 144318/2; 144318/1 helyrajzi számokon nyilvántartott, a **Tulajdonos** által rendezett állapotban lévő, mindösszesen 4.844 m² térmértékű ingatlanokon (továbbiakban **Ingatlan**) magas minőségi színvonalú, a tervezett városközponti fejlesztésbe illeszkedő társas lakóház – kereskedelmi és szolgáltató funkció fogadására alkalmas létesítményt és környező területeinek fejlesztését kívánja megvalósítani (továbbiakban **Projekt**).
- II. A tervezett **Projekt** környezetében, **Önkormányzati** projektként zajlik a Vasút utca túloldalához csatlakozó MÁV területekre kerülő felszíni parkoló egyeztetése, tervezetése a Közlekedés Kft. közreműködésével.
- III. **Tulajdonos** tervezői közreműködéssel megvizsgálta a területre vonatkozó építési szabályozást (OTÉK, BVKSZ, PPVSZ), különös tekintettel a beépítési paraméterekre és az elhelyezhető funkciókra vonatkozóan, valamint kiemelt figyelemmel a parkolásra, amely tekintetében fontosnak tartja a tervezett **Önkormányzati** projekttel történő szoros együttműködést, kapcsolódást.
- IV. Az **Önkormányzat** tervezett, a városközpont fejlesztési céljainak részét képező fenti projektjének előzetesen megismert programját szem előtt tartva, valamint a **Projekt** megvalósíthatóságának érdekében a felek emlékeztető feljegyzésekben foglaltak alapján, előzetesen egyeztették az **Ingatlan** fejlesztésével kapcsolatos **Tulajdonosi** igényeket és lehetőségeket.
- V. Az **Önkormányzati** és a **Tulajdonosi** projektek céljainak megvalósulása, azok együttműködése és a városközpont fejlesztésének hosszú távú céljainak teljesülése érdekében fogalmazták meg **Felek** az alábbi településrendezési szerződést.

2. A szerződés célja

Az **Önkormányzat** a Képviselő-testület 98/2018. (VI.19.) számú határozata alapján a jelen szerződés tárgyát képező **Ingatlanok** területfejlesztése érdekében az érintett ingatlanok tulajdonosával, mint **Tulajdonossal** településrendezési szerződést (továbbiakban **Szerződés**) köt, az épített környezet alakításáról és védelemről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Étv.) 30/A. §-a szerint..

3. Szerződésben vállalt jogok és kötelezettségek

I. A **Felek** rögzítik, hogy a **Tulajdonos** kizárólagos tulajdonában állnak az 1.I. pontban leírt ingatlanok (**fejlesztési terület**).

A **Tulajdonos** az **Önkormányzattal** egyeztetett tervek alapján, a területen fejlesztést kíván megvalósítani.

II. A területfejlesztés az érintett belterületi **Ingatlanra** a vonatkozó és érvényes szabályozási tervben részletezett, jelenleg a PPSZ 31. § L2/A-XVIII/U-3 építési övezet előírásai vonatkoznak.

III. Előzetes egyeztetések és emlékeztetőkben leírt indokolás alapján a **Felek** megállapodnak az alábbiakban:

1. **Önkormányzat** a fejlesztési területen tervezett beruházás Pestszentimrei Városrészi Önkormányzat 2018. április 24. napján tartott ülésén készült jegyzőkönyvének és a Tervtanács által jóváhagyott TRSZ alátámasztó munkarésznek (telepítési koncepcióterv) megfelelő megvalósíthatósága érdekében felülvizsgálja és módosítja a vonatkozó településrendezési eszközöket, különös tekintettel az építésszerűleg optimális beépítést korlátozó, az épület építménymagasságára vonatkozó paramétert, amely szerint azt 10,50m magasságban határozza meg, de feloldja a maximum épület legmagasabb pontja 10,50 m magasság korlátozást, illetve a tervezett rendeltetési egységeket kiszolgáló gépjárműbehajtására alkalmas kapu maximalizált szélességi méretének feloldására, továbbá az építési hely meghatározásában. A településrendezési eszköz módosításának feltétele a tervtanács által jóváhagyott a fent felsorolt településrendezési eszközök módosítását bemutató telepítési koncepcióterv. Az erre irányuló eljárást az Önkormányzat elindítja.

2. A **Projekt** megvalósulása és a zöldfelület, valamint a zavartalan közterületi gyalogos közlekedés érdekében **Felek** rögzítik, hogy **Tulajdonos** az **Ingatlan** területéből - a szerződés aláírásakor hatályos szabályozás szerinti előkertből - az **Ingatlan** teljes, 105,75 m hosszúságú utcafronti szélességében a és megközelítőleg 5,50 méter mélységű, azaz megközelítőleg 581,625 m² térmértékű magántulajdonú ingatlanrészt gyalogos forgalom számára ad át és nyit meg közcélú használatra – közforgalmi számára megnyitott magánterületként, és azon az Önkormányzat jóváhagyása alapján rendezett környezetű gyalogos járdát valamint a hozzá kapcsolódó zöldfelületet alakít ki az ingatlanra való ki- és beközlekedést biztosító 2x2 db gépjármű behajtón és burkolt gyalogos bejáratokon felül. Az átadott terület továbbra is a **Tulajdonos** tulajdonát képezi, de azt közcélú használatra megnyitja, a Tulajdonos és a majdani mindenkori Tulajdonosok létesítési és fenntartási kötelezettségével. Tulajdonos kötelezettséget vállal, hogy a közcélú használatra átadott terület működésének és fenntartásának feltételeit a Projekt leendő társasház alapító okiratában és annak mellékleteiben rögzíti, amelyet létesítéskor az Önkormányzattal egyeztet és arra vonatkozóan a Főépítési Iroda jóváhagyását beszerzi. Tulajdonos egyúttal kötelezettséget vállal arra, hogy a Társasház alapítás tényének előzetes feljegyzésére, de legkésőbb a Társasház alapítás ingatlan-nyilvántartási bejegyzésére irányuló eljárás során az 581,625 m² térmértékű ingatlanrészt közforgalom előtt el nem zárt magánútként az ingatlan-nyilvántartásban feltünteti.

Az ingatlan építési paramétereinek meghatározása a vonatkozó településrendezési eszközökben, a járda kialakításával összhangban a tervtanács által jóváhagyott telepítési koncepciótervnek megfelelően módosításra kerül. Felek megállapodnak, hogy a **Projekt** használatba vételi engedély határozatának kiadásának feltétele a gyalogos járda és környezetének Tulajdonos általi megvalósítása. A közcélú használatra átadott ingatlan létesítésének és fenntartásának rendelkezéseit az Önkormányzat a vonatkozó szabályozási terv módosításban rögzíti.

3. A **Projekt** földszinti tervezett kereskedelmi- és szolgáltató funkció, városképileg is megfelelő parkolási feltételeinek, és a zavartalan gyalogos közlekedés érdekében **Felek** rögzítik, hogy a Pestszentimrei Városrészi Önkormányzat és a Tervtanács által jóváhagyott telepítési koncepciótervnek megfelelően az **Önkormányzat a tulajdonát képező közterületen**, az **Ingatlan** előtt, az **Ingatlan** teljes 105,75 m mértékű utcafronti szélességében, megközelítőleg 5,50 méter mélységű, azaz megközelítőleg 581,625 m² térmértékű önkormányzati tulajdonú területet ad át kizárólagosságot nem biztosító határozatlan időtartamra szóló használatra, a parkolási felületek kialakítása céljából és mértékéig **Tulajdonos** részére. **Tulajdonos** kötelezettsége és költsége a tervezett gépjármű parkolók tervezése, engedélyeztetése, megvalósítása ide értve a műszakilag szükségessé váló, a parkoló és a kialakításával összefüggő járulékos munkákat is, kivéve közmű kiváltások, amelyeket Felek az alábbiak szerint rendezik. Felek megállapodnak, hogy a munkák során szükségessé váló közművek kiváltásának ügyintézésében és engedélyeztetésében egymást segítve együttműködnek, erről külön megállapodást kötnek,

amelyben rendezik egymás között az együttműködés és költségviselés feltételeit. Jelen Településrendezési szerződés aláírásával Önkormányzat a parkoló megvalósításához szükséges tulajdonosi hozzájárulást megadja, és Felek úgy állapodnak meg, hogy a parkoló megvalósításával és annak járulékos munkálataival az Önkormányzat tulajdonában, de Tulajdonos használatában álló 3. pont szerinti területen Tulajdonos által eszközölt vagyonnövekmény az Önkormányzat tulajdonába kerül.

A 3. pont szerinti használatra átadott közterület ingatlan létesítésének és fenntartásának rendelkezéseit az Önkormányzat a vonatkozó szabályozási terv módosításban rögzíti.

Tulajdonos kötelezettséget vállal, hogy a 3. pont szerinti használatra átadott közterület működésének és fenntartásának feltételeit a Projekt leendő társasház alapító okiratában és annak mellékleteiben rögzíti, amelyet létesítéskor az Önkormányzattal egyeztet és a Főépítési Iroda jóváhagyását beszerzi.

4. **Felek** megállapodnak továbbá, hogy a 3. pont szerint kialakításra kerülő parkolók a vonatkozó szabályozások értelmében a tervezett **Projekt** parkolómérlegébe beszámítanak A **Projekt** használatba vételi engedély határozatának kiadásának feltétele a gépjármű parkolók Tulajdonos általi megvalósítása.
5. Fentiek fenntarthatósága érdekében **Felek** rögzítik, hogy a Tulajdonos saját költségén az Önkormányzattal együttműködésben-és egyetértésben szakvállalkozással forgalom technikai tanulmányt és az alapján forgalomtechnikai és parkolási rend javaslatot készítet, amelynek munkaterülete a vonatkozó melléklet szerinti, de minimum az **Ingatlan** teljes utcafronti szélessége, Budapest XVIII. kerület, Vasút u.51.-52.-53.-54.-55. számok előtti 143221 helyrajzi számon nyilvántartott Vasút utca és környezete. A Tulajdonos által a fentiek szerint készített tanulmány a jelen TRSZ mindenkorai mellékletét képezi. Az **Önkormányzat** kötelezettséget vállal, hogy a mellékelt tanulmányterv alapján szabályozásokat alkot és megfelelő intézkedéseket tesz annak érdekében, hogy a Projekttel kapcsolatos utcarész ezen területén a gépjárművek forgalmi és parkolási rendje ne akadályozhassa a Projekt működésének rendjét..
6. Az Önkormányzat vállalja, hogy a Vasút utca fejlesztési területtel átellenes oldalán, a MÁV területen létesítendő parkolót a jelen szerződés mellékletét képező, jóváhagyott tervek alapján valósítja meg, különös tekintettel a zöldfelület kialakítására és a fák megőrzésére.
7. **Felek** megegyeznek, hogy a fejlesztési területen a Vasút utca mindkét oldalán építendő parkolók – Önkormányzat által megvalósítandó és Tulajdonos által megvalósítandó egyaránt - építés kapcsán a változásokról minden esetben előzetesen tájékoztatják egymást.

IV. **Felek** megállapodnak abban, hogy a **fejlesztési területen** a **Projekt** és kapcsolódó környezeti fejlesztéseit a **Tulajdonos** saját költségén elvégzi.

IV. A **Felek** megállapodnak abban, hogy valamennyi a **Szerződésben** hivatkozott és minden egyéb az I.1. pontban körül írt **Ingatlannal** kapcsolatos területfejlesztés érdekében szükséges, a jogszabályi rendelkezésekben előírt hatósági engedélyeztetés a **Tulajdonos** kötelezettségét képezi.

A tervezés, engedélyezés költségei, valamint az **Ingatlan** a terület és besorolás rendezési, valamint vonatkozó szabályozási előírások módosításának költségei a **Tulajdonost** (ideértve a mindenkorai tulajdonost) terheli.

V. A **Felek** megállapodnak abban, hogy a **Szerződésben** rögzített feladatokat mindkét fél a folyamatos ügymenet által megkívánt kellő gyorsasággal és körültekintéssel elvégzi, a szükséges hatósági- és kivitelezési munkálatokat nem hátráltatja. Továbbá mindent megtesznek annak érdekében, hogy mind az esetlegesen hiányzó és szükséges településfejlesztési eszközök (szabályozási tervmódosítások, tanulmánytervek, stb.) elkészítése, mind a hatósági engedélyeztetési eljárások, mind a kivitelezés, műszaki átadás a lehető leghatékonyabb – mindkét fél számára kedvező – időintervallumban megvalósuljon.

VI. A területfejlesztés érdekében szükséges, a vonatkozó jogszabályi rendelkezésekben előírt, illetve szükségessé váló településfejlesztési eszközök, tervek, tanulmányok, alátámasztó munkarészek stb., valamint az engedélyeztetés költségei, eljárási illetékei teljes mértékben a **Tulajdonost** terheli.

VII.A **Felek** megállapodnak abban, hogy a **Szerződésből** következő a területfejlesztés keretében, a már elfogadott és jogerős létesítési engedély birtokában megvalósítandó közmű- és útépitések költségét a **Felek** a **fejlesztési terület** egészének, a **Szerződés** megkötése időpontjában fennálló tulajdoni hányaduk arányában állják.

VIII. A **Felek** megállapodnak abban, hogy a **fejlesztési területen** belül az 1. I. pontban leírt **Ingatlan** által lehatárolt terület szabályozási előírásainak módosítását egyetlen ütemben végzik el.

IX. A **Tulajdonos** kiemelt feladata, hogy az érintett tervek készítői megkülönböztetett figyelemmel dolgozza ki a közművek és utak engedélyeztetési és kivitelezési tervdokumentációit, amelyek csak az **Önkormányzat** írásban visszaigazolt egyetértésével, kizárólag a hatósági, illetve szolgáltatói jóváhagyást követően, azzal azonos tartalommal valósíthatók meg.

X. Jelen **Szerződést** a **Felek** közös megegyezéssel bármikor módosíthatják. Módosítási igényét bármelyik fél csak írásban jogosult a másik félnek jelezni. A **Felek** a kezdeményezést követő 15 napon belül kötelesek reagálni egymás megkeresésére.

XI. A **Felek** megállapodnak abban, hogy bármely a másik fél részére tett észrevételüket, megkeresésüket hivatalosnak elfogadott közlésként csak és kizárólag

a) ajánlott tértivevényes levélben, vagy

b) személyes kézbesítés útján dátumot, olvasható nevet és aláírást tartalmazó átvevő példányon adják át, a következő személyek részére, az itt közölt címeken:

Az Önkormányzat részéről:

Jankovits Vera főépítész, 1184 Budapest, Üllői út 400.

telefon: 296-1363

fax: 296-1421

email: jankovits.vera@bp18.hu

A Tulajdonos részéről:

Magyar Norbert, ügyvezető igazgató

Atridome Ingatlan Kft.

2096 Üröm, Kárókatona utca 8.

telefon: +36 30 5151455

email: norbert.magyar@mendasset.com

XII. A **Felek** megállapodnak abban, hogy jelen Szerződés mindenkori és elválaszthatatlan mellékletét képezik az **Önkormányzat** által tervezett 1.II. pontban leírt projekt vázlatlatterve, a Képviselő-testület 98/2018. (V.29.) számú határozata, a Tulajdonos által a Mobilcity Kft.-vel készíttetett forgalomtechnikai és parkolási rend szabályozási tanulmány, valamint a Képviselő-testület által elfogadott TRSZ alátámasztó munkarész telepítési koncepcióterv.

A **Felek** a fentiekben rögzített együttműködési kötelezettségüknek megfelelően rögzítik, hogy a jelen **Szerződéssel** kapcsolatban esetlegesen felmerülő vitás kérdésekben minden esetben kötelesek egymással egyeztetni. Amennyiben az egyeztetés annak írásban megtett kezdeményezésétől számított 30 napon belül, többszöri véleménycseré és szakmai, valamint szabványok és előírások tekintetében hatósági, szakhatósági véleménybeszerzést követően sem vezet eredményre, úgy a Budapesti XVIII. és XIX. kerületi Bíróság kizárólagos illetékességét kötik ki.

Felek a jelen szerződéssel kapcsolatban tudomásukra jutott valamennyi tény, adatot, információt és megoldást kötelesek üzleti titokként kezelni és annak megőrzéséről gondoskodni.

Tulajdonos jelen szerződés aláírásával nyilatkozik arról, hogy a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény 3. § (1) bekezdés 1. pontjában meghatározott átlátható szervezetnek minősül, és vállalja, hogy ezen nyilatkozatban foglaltak változása esetén a változásról haladéktalanul tájékoztatja Önkormányzatot.

A jelen Településrendezési Szerződésben nem szabályozott kérdésekben a mindenkor hatályos Polgári Törvénykönyv, valamint a mindenkor hatályos magyar jogszabályok és szabványi előírások vonatkozó rendelkezései az irányadóak

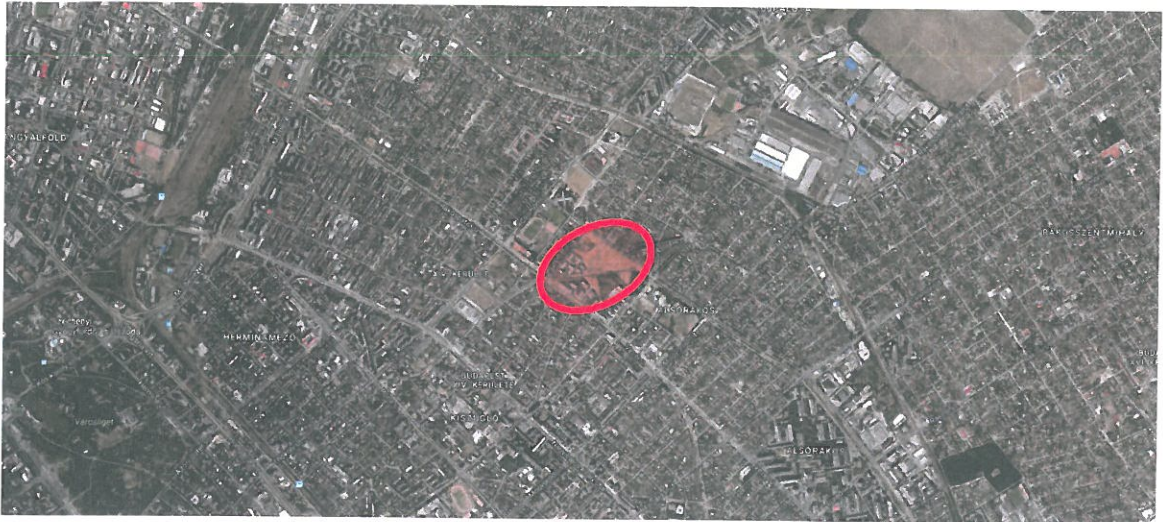
Jelen **Szerződés** négy számozott oldalból áll, és két egymással mindenben megegyező példányban készült, amelyből a felek aláírás után egy-egy példányt magukhoz vettek.

Felek felelősségük teljes tudatában kijelentik, hogy a szerződő **Felek** képviselőjére jogosultak, valamint jelen **Szerződést** felek elolvasták, megértették, és mint akaratukkal mindenben megegyezőt jóváhagyólag írták alá.

Budapest,

.....
Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata
képv.: Ughy Attila polgármester

.....
Atridome Ingatlan Kft. képviselőjében Magyar Norbert Ügyvezető



**BUDAPEST, XVIII.KER.
VASÚT UTCA 51-54. TERVEZETT BEÉPÍTÉS
KÖZLEKEDÉSI HATÁSTANULMÁNYA ÉS
FORGALOMTECHNIKAI JAVASLATA**

MOBIL
MÉRNÖKI TANÁCSADÓ BT

2018. MÁJUS

**BUDAPEST, XVIII.KER.
VASÚT UTCA 51-54. TERVEZETT BEÉPÍTÉS
KÖZLEKEDÉSI HATÁSTANULMÁNYA
ÉS FORGALOMTECHNIKAI JAVASLATA**

Megbízó: GEM-PLANN Kft.

Vállalkozó: MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.

Tervezők: Dr. Macsinka Klára okl. építőmérnök, ügyvezető
13-1017: KÉ-K, Tkö

Boldizsár Attila Bsc. építőmérnök

Dátum: 2018. május

TARTALOM

1. ELŐZMÉNYEK, A VIZSGÁLAT CÉLJA
2. JELENLEGI ÁLLAPOT, TERVELŐZMÉNYEK
3. HÁLÓZATI ÉS FORGALMI VIZSGÁLATOK
4. TERVEZETT ÁLLAPOT, ÉPÍTENDŐ FUNKCIÓK KÖZLEKEDÉSI HATÁSAI
5. KÖRNYÉK ÚTHÁLÓZATÁNAK, PARKOLÁSI LEHETŐSÉGEINEK FEJLESZTÉSE
6. ÖSSZEGZÉS, JAVASLATOK

1. Előzmények, a vizsgálat célja

Jelen hatástanulmány **tárgya** a Budapest XVIII. kerületében található, Vasút utca 51-54. Ingatlanok területén tervezett (lakó és kereskedelmi/szolgáltató funkciójú) fejlesztések közlekedési hatásainak vizsgálata, a beruházás közlekedési feltételeinek meghatározása, valamint a környező kerületközponti terület közlekedési problémáinak feltárása. A tervezési területre építészeti tanulmányterv készült (Kettes Műterem, 2018.), ennek adatszolgáltatására épül a közlekedési hatások vizsgálata.

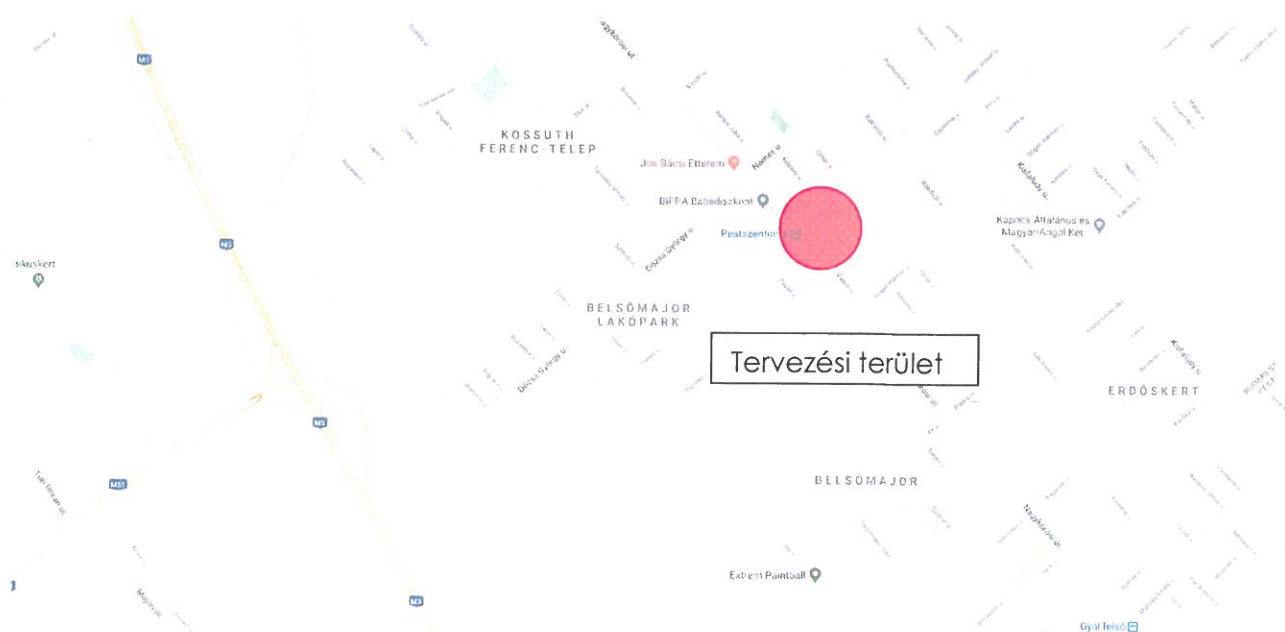
A tervek szerint az ingatlanon 72 lakásos társasház, és összesen bruttó 1550 m² területű kereskedelmi egység létesül, a hozzájuk tartozó parkolókkal együtt. A környező beépítés, a közösségi közlekedési kiszolgáltatás és a Pestszentimre vasútállomás közvetlen közelsége a lakóterületi fejlesztésnek kedvező környezetet teremt. A vizsgált ingatlanon tervezett fejlesztés mellett megvizsgáltuk a Pestszentimre vasútállomáshoz tervezett, 128 férőhelyes P+R parkoló kiépítésének hatását a környező úthálózatra, valamint a két fejlesztés egymásra hatását is.

A munka **célja** annak megállapítása, hogy a tervezett fejlesztések közlekedési szempontból mekkora többlet-forgalmi terhelést jelentenek a környező úthálózaton, illetve kialakíthatók-e biztonságos, forgalmi szempontból megfelelő közlekedési kapcsolatok a csatlakozó közlekedési rendszerhez és hogyan kezelhetők az esetleges problémák.

A közlekedési hatástanulmány **úthálózati, forgalmi, parkolási szempontból** vizsgálja a tervezett beépítést és a P+R parkoló fejlesztését.

A munka készítése során a közúthálózati és gyalogoskapcsolati vizsgálatok mellett forgalmi felmérést is végeztünk. A terület csatlakozó csomópontjaiban forgalomszámlálásra került sor a forgalmi kapacitástartalékok felmérése érdekében. Külön figyelmet fordítottunk a környéken jelenleg is tapasztalható, valamint a várható gyalogosforgalom biztonságos közlekedésére, valamint a környék kerékpáros forgalmának lebonyolíthatóságára is.

A vizsgált terület átnézeti térképe a K-1. ábrán látható.



K-1. Átnézeti térkép

2. Jelenlegi állapot, tervelőzmények

2.1. Helyszín

A tervezési terület Budapest XVIII. kerületében, Pestszentimre vasútállomás köré szerveződött kereskedelmi/intézményi központban található, amely megközelíthetősége mind közúton, mind közösségi közlekedéssel kiemelkedően jó. A terület térségi és városi kapcsolatait a közeli M5 autópálya bevezető szakasza, valamint a városi főutak közelsége (Nagykőrösi út, Dózsa György utca, Nemes utca) biztosítja. A Nemes utca a kerület egyik fő gerincútjaként is szolgál, mellette számos intézmény, kereskedelmi és szolgáltató létesítmény található. Ennek következtében magas a parkolási igény és sok esetben nehéz parkolóhelyet találni. A környéken általánosan jellemző a kertvárosi lakóterületi beépítés. A városközpontba irányuló és a kerületközi közlekedést számos közösségi közlekedési útvonal is segíti.

A fővároson belül a tervezési terület külső zónaként működik, de a közvetlen vasúti kapcsolat gyors közlekedési lehetőség a belváros irányába. Sajnos a vasúti kapcsolat még csúcsidőben sem elég gyakori az utazási igényekhez képest és a rendelkezésre álló hosszú idejű (P+R) parkolóhelyek, várakozási lehetőségek száma is messze alulmarad az igényekhez képest. Jelentős a gyalogosforgalom, de a kerékpáros létesítmények hiánya miatt a kerékpárosok száma nem túl magas.

A vizsgált területen található Intézmények, fontosabb kereskedelmi létesítmények:

- Községi ház (Nemes utca és Vasút utca csomópontjának északi oldalán)
- Kisebb kereskedelmi létesítmények (Nemes utca Vasút utca és Kölcsey utca közötti, továbbá az Ady Endre és a Rákóczi utca közötti szakaszán)
- SPAR (Nemes utca és Kölcsey utca csomópontjának déli oldalán)
- Szentimrei Diána Gyógyszertár (Nemes utca 16. számnál)
- Gizella Gyógyszertár (Ady Endre utca 86. számnál, a Nemes utcai csomópont közelében)
- Pintér Kálmán Szakrendelő (Nemes utca és Címer utca csomópontjának északi oldalán)
- Szent Imre templom (Nemes utca és Ady Endre utca csomópontjának déli oldalán)
- Pestszentimrei Gyermekrendelő (Nemes utca és Póth Irén utca csomópontjának déli oldalán)
- TESCO Express (Nemes utca és Kisfaludy utca csomópontjának északi oldalán)
- Egyéb kereskedelmi létesítmény (Nemes utca és Kisfaludy utca csomópontjának közelében)

Megközelíthetőség:

Közúti közlekedés

Úthálózat

II. rendű (városi) főutak:

- **Nagykőrösi út**

A tervezési terület közelében a 142. sz. vasútvonallal párhuzamosan haladó 2x1 forgalmi sávval (Nemes utcai csomópontnál kanyarodó sávval), zárt csapadécsatornás vízelvezetéssel, kétoldali zöldsávval és a lakóépületek oldalán gyalogjárdával ellátott nagyforgalmú útszakasz. A tervezési terület közelében haladó legfontosabb városi főúthálózati elem.

- **Dózsa György utca**

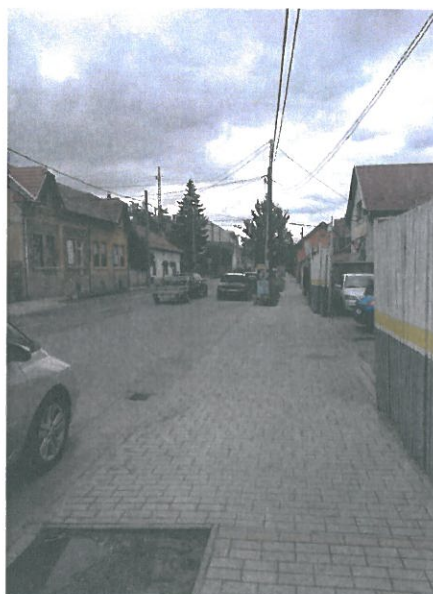
Aszfaltburkolatú 2x1 forgalmi sávval, zárt csapadécsatornás csapadékvíz elvezetéssel, kétoldali zöldsávval (ezek megszűnnek a Nagykőrösi út csomópontjánál, mert a kanyarodósávhoz szükség van a szélességükre) és kétoldali gyalogjárdával kiépített útszakasz.

- **Nemes utca**

Aszfaltburkolatú 2x1 sávval, szakaszonként egyoldali párhuzamos parkolósávval, zárt csapadécsatornával és kétoldali gyalogjárdával ellátott, továbbá szakaszonként tartalmaz változó szélességű egy, vagy kétoldali zöldsávokat.



Nemes utca – Póth Irén utca csp.



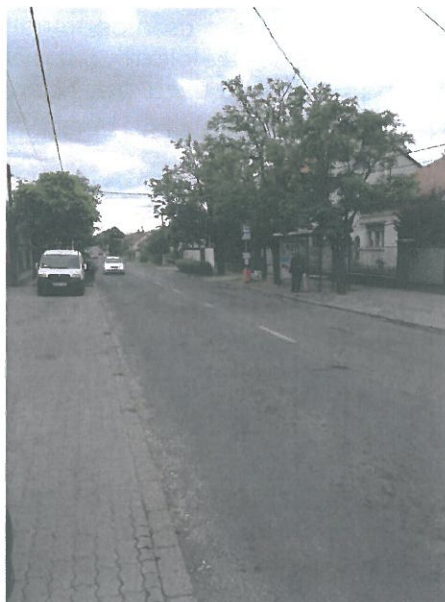
Nemes utca (33. számnál)

- **Lőrinci út**

Aszfaltburkolatú 2x1 forgalmi sávval, zárt csapadécsatornás csapadékvíz elvezetéssel, kétoldali zöldsávval és kétoldali gyalogjárdával ellátott útszakasz.

- **Kisfaludy utca**

Aszfaltburkolatú 2x1 forgalmi sávval, zárt csapadécsatornás csapadékvíz elvezetéssel, kétoldali zöldsávval és kétoldali gyalogjárdával ellátott útszakasz.



Kisfaludy utca (Nemes u. – Csokonai u. közötti szakasz)

Városi mellékutak

Bár a vizsgált terület több útszakaszán menetrendszerű autóbuszjárat közlekedik, útburkolatuk szélessége, minősége (a Vasút utca kivételével) és az úthálózatban betöltött szerepük miatt sem neveztetők gyűjtőútnak az alábbi **fontosabb kiszolgáló utak**:

- Vasút utca (Nemes utcától északra lévő szakasza)
- Törvény utca
- Ady Endre utca

Jellemzően keskeny aszfaltburkolattal, az Ady Endre utca kivételével zárt csapadécsatornás csapadékvíz elvezetéssel, kétoldali zöldsávval és legalább egyoldali gyalogjárdával ellátott útszakaszok.

A fenti útszakaszok közül a Nagykőrösi út viseli a legnagyobb átmenő forgalmi terhelést, a Nemes utca, a Kisfaludy utca és a Vasút utca főként helyi forgalmat fogad be.

A tervezési terület és környékének úthálózata a **K-2. tervlapon** látható. A tervezési terület úthálózatának jellemző keresztzelvényeit a **K-3. tervlap** mutatja.

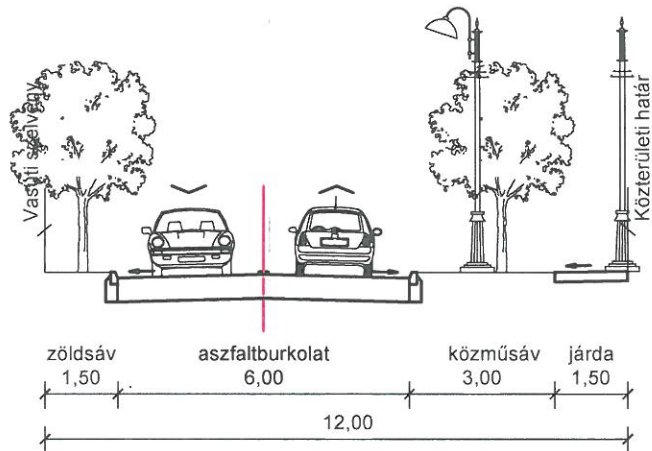
BUDAPEST XVIII. KERÜLET, VASÚT UTCA - HATÁSTANULMÁNY



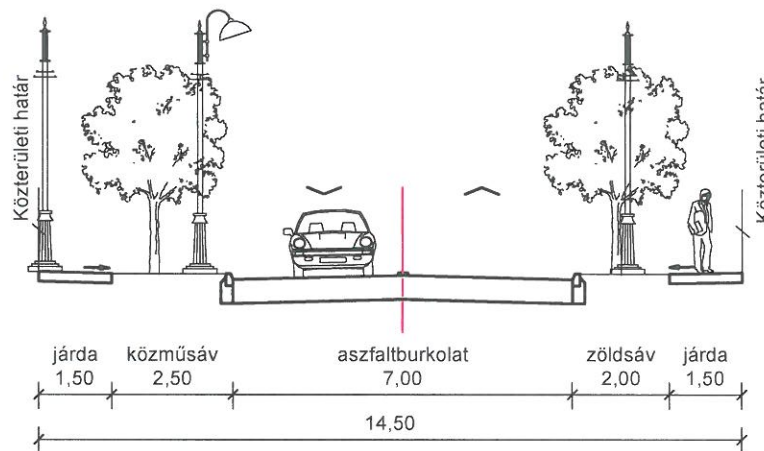
MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT

BUDAPEST XVIII. KERÜLET, VASÚT UTCA - HATÁSTANULMÁNY

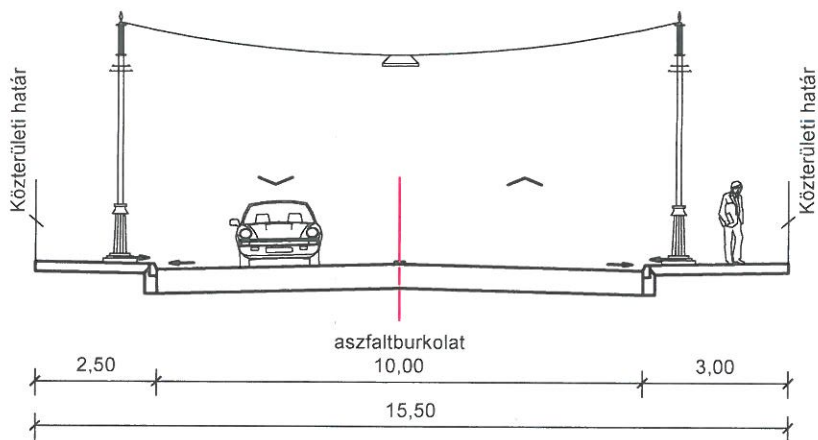
1-1
Nagykőrösi út



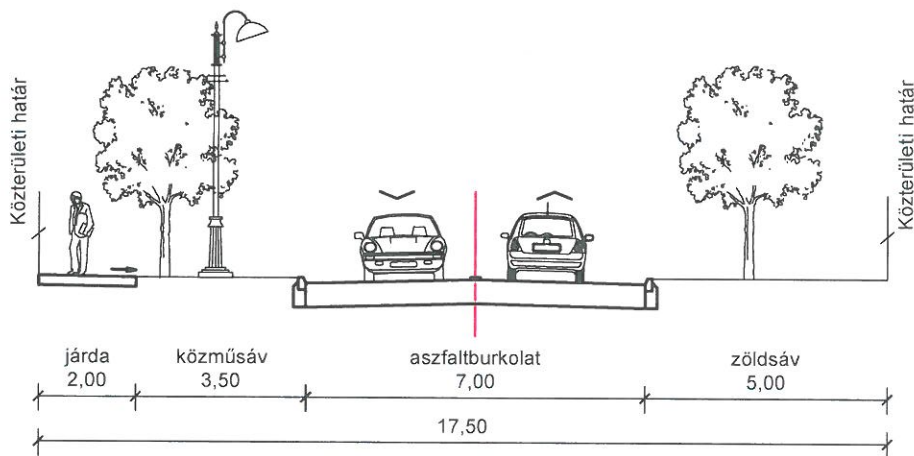
2-2
Kisfaludy utca



3-3
Nemes utca



4-4
Vasút utca



JELLEMZŐ KERESZTSZELVÉNYEK

Közösségi közlekedés

Közúton:

A vizsgált terület mellett és közelében számos közösségi közlekedési jármű vonala halad.

A tervezési területet kiszolgáló közösségi közlekedési nyomvonalak (500 m távolságon belül):

Menetrendszerinti autóbusz-járatok:

Autóbusz járatok

- 54 – Ültetvény utca - Boráros tér H
- 55 – Gyál, Vecsési út - Boráros tér H
- 84E – Gyál, Deák Ferenc utca - Határ út M
- 89E – Gyál, Bem József utca - Határ út M
- 94E – Gyál, Vecsési út - Határ út M
- 166 – Ferihegy vasútállomás - Gubacsi út / Határ út
- 184 – Pestszentimre, Benjámín u. - Kőbánya-Kispest M
- 254E – Alacskai úti lakótelep - Népliget M
- 266 – Ferihegy vasútállomás - Ferihegy vasútállomás
- 284E – Pestszentimre, Benjámín u. - Kőbánya-Kispest M
- 294E – Gyál, Vecsési út - Határ út M
- 950 – Pestszentimre vasútáll. - Rákospalota, Kossuth utca
- 950A – Rákospalota, Kossuth utca – Pestszentimre vasútállomás
- 994 – Gyál, Vecsési út - Dél-pesti autóbuszgarázs

A területet érintő autóbuszjáratok jelentős városi csomópontokkal biztosítanak közvetlen kapcsolatot, pl. a metróvonalak végállomásai, szomszédos kerületek központja, illetve a szomszédos települések fontos csomópontjai.

A buszjáratok a vasútállomás körüli terület jelentősebb útszakaszain járnak (Nagykőrösi út, Nemes utca, Törvény utca, Ady Endre utca, Vasút utca, Kisfaludy utca).

Kötőtpályás közösségi közlekedés:

A vizsgált terület vasúti kapcsolatát a nyugati szélén haladó, 142. sz. Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonal biztosítja, amely nem csupán Budapest városközpontja felé, de Kecskemét felé is közvetlen megközelítést ad. A terület egyik központi helye/tere Pestszentimre vasútállomás, amely jelenleg elhanyagolt, leromlott állapotú.

A vasútvonalat 2015-ben a 100-as vonalból visszabontott anyagból építették újjá, 48-as sínszálakat és vasbeton keresztaljakat kapott, amelyeket nagygépes vágányszabályozással javítottak ki. A vonalon Kőbánya-Kispest vasútállomás – Kispest vasútállomás és Ócsa – Lajosmizse szakaszon 60 km/h a megengedett maximális sebesség. A további szakaszokon a megengedett maximális sebesség 40 km/h értékre csökken. A 2. számú Budapest – Esztergom vasútvonal villamosítása után, a felszabaduló Desiro diesel meghajtású motorvonatok cserélték fel a 142. számú vasútvonalon addig szolgáló klasszikus szerelvényeket, ezzel javítva a vonal utaskényelmét és színvonalát. Sajnos a menetrendet még nem alakították az agglomerációs utasforgalom igényeinek megfelelően (valamint nagyon hiányoznak a teljes vonalon a P+R parkolók is), így a vasútvonal még nem tudja ellátni azt a

gépjárműforgalom csökkentő szerepet, amelyet hivatott volna, és amelyre jobb járat-szervezéssel, a vonatok gyakoribb közlekedtetésével lehetősége lenne.

A vasútállomáson az S21, Budapest – Lajosmizse személyvonat áll meg, napi 20 pár vonattal, egy órás ütemben. Reggel 5:51, 6:51 és 7:52-kor, Budapest felé plusz betét járatok indulnak a munkába igyekvő utasok kiszolgálásának érdekében.

Pestszentimre vasútállomásról a belváros irányába a következő utazási időkkal lehet számolni:

- Kőbánya-Kispest	9 km	16 perc
- Kőbánya alsó	12 km	21 perc
- Zugló	15 km	26 perc
- Budapest-Nyugati pályaudvar	20 km	35 perc

A menetidőkből látható, hogy Budapest-Nyugati pályaudvar 35 perc alatt elérhető, amely más közlekedési lehetőségekhez képest is jónak mondható. Javasolt lenne az Kispest vasútállomás – Ócsa vasútállomás közti szakasz 60 km/h megengedett maximális sebességű pálya kiszabályozása, ezzel csökkentve a menetidőket és a javítva az elővárosi (agglomerációs) közlekedést.

A vasúti szerelvényeket és a pályát üzemeltető MÁV ZRt. terveiben szerepel a Kispest – Ócsa szakasz felújítása és villamosítása.

Ellátottság

A vizsgált terület szinte teljes egészében közösségi közlekedéssel ellátott területnek ítéltető, mivel a megállóktól 300 m rágyaloglási távolsággal számolva az ingatlanok jelentős része elérhető. Kivételt képez az Ady Endre utca Csokonai utcától délkeletre fekvő szakasza.

A fentiek szerint a tervezési terület megközelíthetősége közúti és közösségi közlekedési szempontból is jónak mondható.

A tervezési terület és környékének közösségi közlekedési hálózatát a **K-4. tervlap** mutatja.

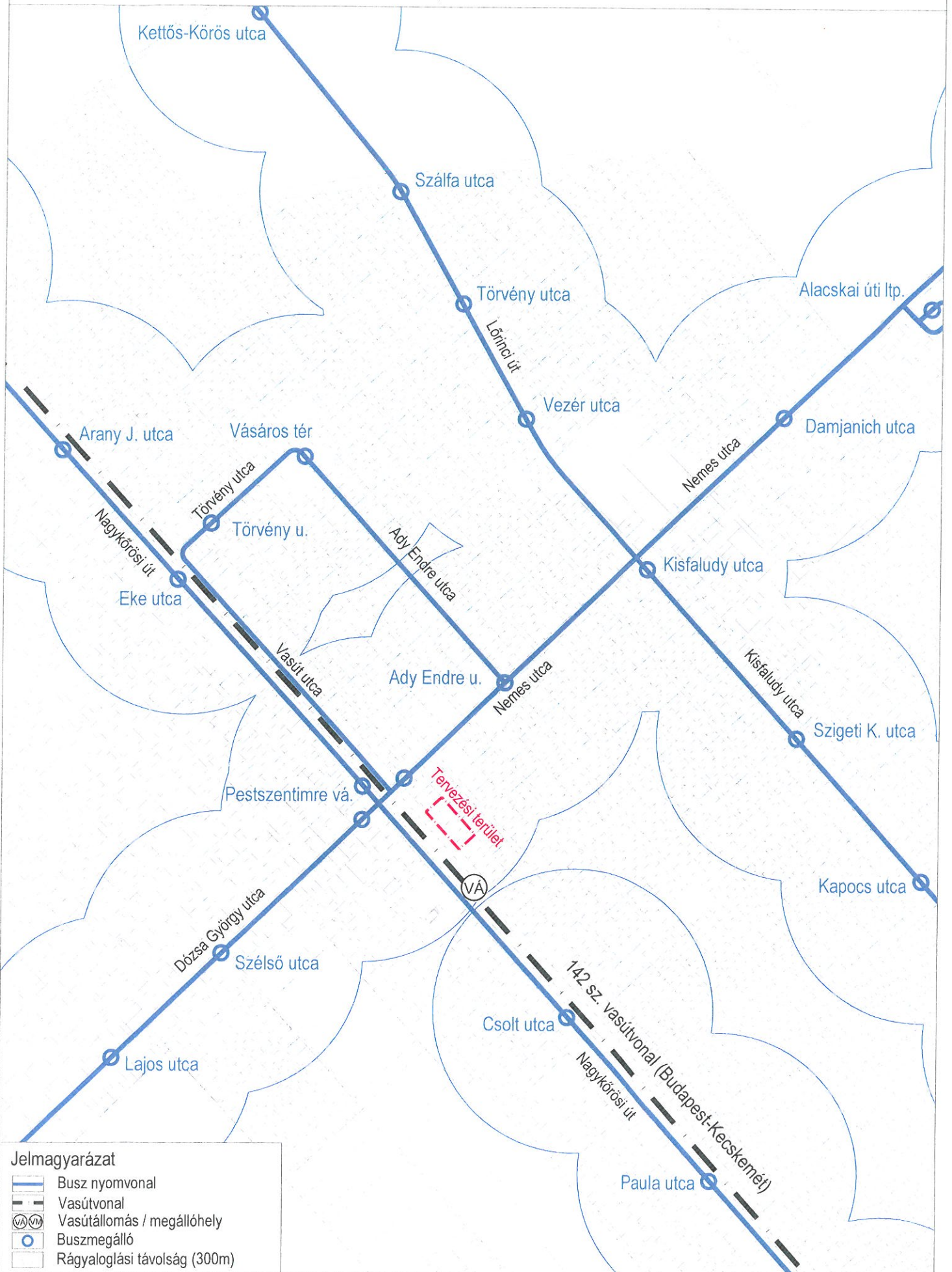
Gyalogos közlekedés

A terület minden határoló és környező utcájában, beépítettségének és használati funkciójának megfelelően van gyalogosforgalom, amely kiépített, egy-, vagy kétoldali járdákat vehet igénybe. A jelzőlámával irányított csomópontokban, valamint a Nemes utca számos keresztmetszetében a gyalogosok kijelölt gyalogátkelőhelyeken keresztezhetik a közúti forgalmat, helyenként középzigetekkel védve.






Kerékpáros közlekedés

A tervezési területen, vagy annak közelében nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra, pedig a lakóutcák csillapított forgalma és a terep síksága kedvező viszonyokat teremtenek a kerékpározásra. A legközelebbi kerékpáros létesítmény a Nemes utca Alacskaí út és Üllői út közötti szakaszán lévő kerékpársávok.

BUDAPEST XVIII. KERÜLET, VASÚT UTCA - HATÁSTANULMÁNY



Jelmagyarázat

-  Busz nyomvonal
-  Vasútvonal
-  Vasútállomás / megállóhely
-  Buszmegálló
-  Rágyalogási távolság (300m)

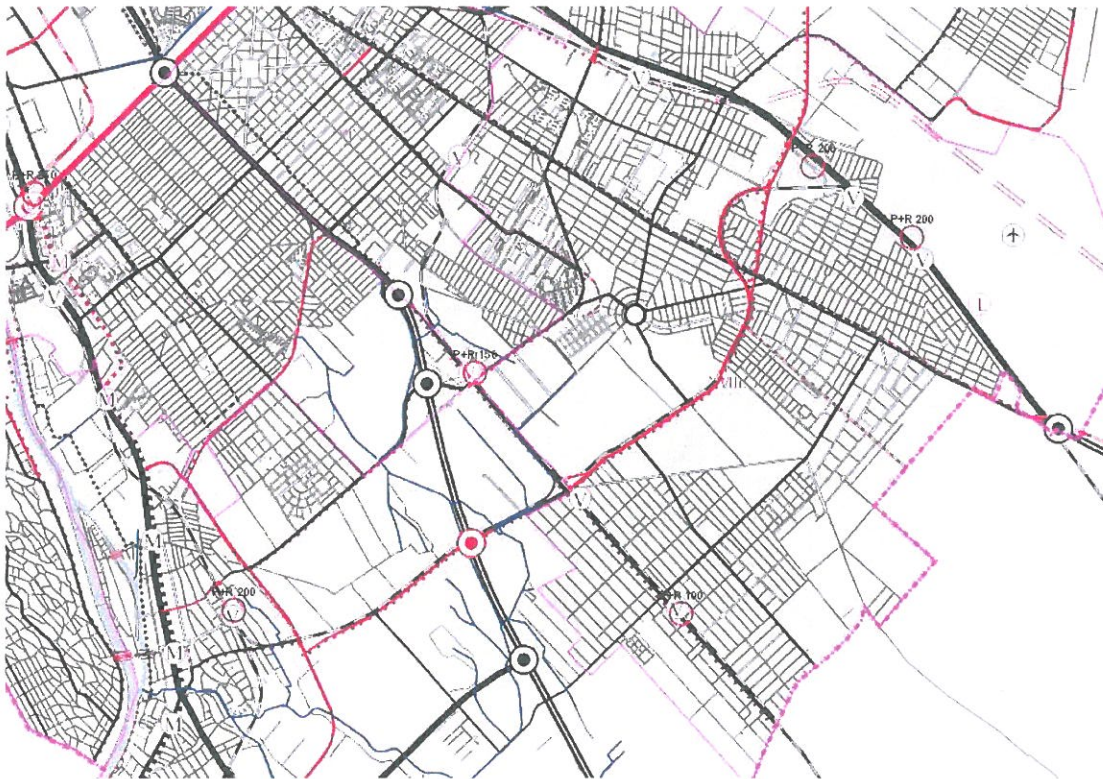
KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT

2.2 Tervelőzmények

- **Főváros Szerkezeti Terve**

A Budapest szerkezeti tervéhez tartozó, közlekedési infrastruktúra-fejlesztéseket bemutató tervlap a vizsgált területtől északra, a Kettős-Kőrös utca és a Burma-vasút nyomvonal mentén, városi jelentőségű, gyűrű irányú főút megjelenését ábrázolja, amely megvalósulása után jelentős mértékben tehermentesítheti a városrész gyűrű irányú útjait, többek között a Nemes utcát is. Ugyanakkor nem szabad elfelejteni, hogy a Dózsa György utca - Nemes utca nyomvonal forgalmának jelentős része a helyi intézmények, kereskedelmi létesítmények által vonzott helyi forgalom, ennek csökkenése csak a fenntartható közlekedési módok elterjedése következtében várható.

A tervlap térségi jelentőségű kerékpárút nyomvonalát ábrázolja a Nagykőrösi úttal párhuzamosan, valamint 100 férőhelyes P+R parkoló kiépítését vetíti előre Pestszentimre vasútállomásánál. A rendelkezésre álló hely ismeretében ez a férőhelyszám érthető, de az agglomerációs igények számára ezt a méretet jóval meghaladó parkolási igény jelentkezik, különösen a 142 sz. vasútvonal fejlesztése után.

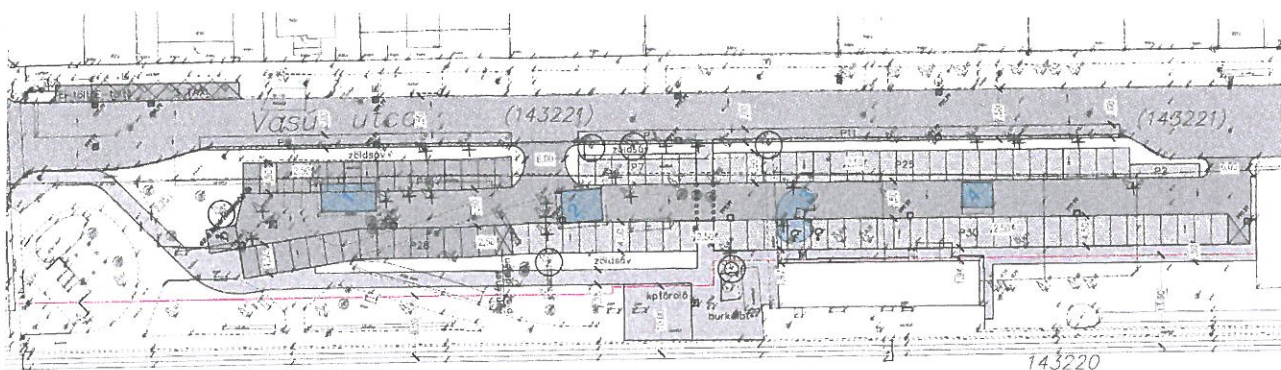


K-5. Budapest, TSZT, közlekedési infrastruktúra

- **P+R parkoló terve, Pestszentimre vasútállomásnál (Közlekedés Kft., 2017.)**

A budapesti szerkezeti tervben a Pestszentimre vasútállomás mellett ábrázolt P+R parkoló egyesített tervei elkészültek, összesen 128 férőhelyes parkolót ábrázolnak a vasútállomás közvetlen közelében. A XVIII. kerület önkormányzata a 128 parkolóhelyből 33 férőhelyet a kerületközponti terület parkolási hiányának enyhítésére kíván felhasználni (északi oldal).

A P+R parkoló és a Vasút utca között egy kb. 1,5 m széles zöldfelület épülne, amely mellett, a Vasút utca oldalán 2 m széles párhuzamos parkolósáv létesülne, a Vasút utca burkolatának 0,5 m-es szélesítésével. (Ehhez a terv a meglévő fasor kivágását és új fák telepítését javasolja.) Így a Vasút utca kétirányú forgalmának lebonyolítására 5,5 m szélesség maradna meg. Szeretnénk megjegyezni, hogy a párhuzamos parkolóhelyek szélességét a vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás 2,5 (2,3) m-ben határozza meg, így a 2 m szélesség szűk. Ezen kívül a párhuzamos parkolóhelyekhez 5,5 m hosszúság szükséges, nem a tervben ábrázolt 5 m.



K-6. Pestszentimre vasútállomás, P+R parkoló terve (forrás: Várkert Kft., 2018.)

- **Budapest, XVIII. Nemes utca és környéke KSZT, közlekedési alátámasztó munkarész (Közlekedés Kft., 2006.)**

A tervezési területre 2006.-ban készült egy szabályozási terv, amely közlekedési alátámasztó munkarészében a tervező javaslatokat fogalmazott meg a Nemes utca és környékének forgalmi rendjére vonatkozólag.

A legfontosabb javaslatok a következők:

- A Nemes utca közterületi rendezése során szakaszosan egy- illetve kétoldali parkolósávot kell kialakítani, ehhez 15 m szabályozási szélesség elegendő.
- A gyalogátkelőhelyeknél középsziget építése szükséges (ez megvalósult, javítva a terület forgalombiztonsági helyzetét).
- A főutak által határolt területeken belül Tempo30 övezet kijelölése és forgalomcsillapító eszközök kiépítése javasolt (részben megvalósult).
- A területen új építésű beruházás esetén az OTÉK által meghatározott parkolózámot kell biztosítani.

3. Hálózati és forgalmi vizsgálatok

3.1. Közúthálózati vizsgálatok

A tervezési terület (beruházások hatásterületét) határoló utak: Nemes utca – Vasút utca – Törvény utca – Kisfaludy utca – Szigeti Kálmán utca. Forgalomtechnikai szempontból (bár a hatásterületen kívül esik) fontos kapcsolat a Nagykőrösi út – Nemes utca – Dózsa György utca csomópont is.

Jelentős csomópontok:

Nagykőrösi út – Nemes utca csomópont:

Jelzőlámpás forgalomirányítású, kanyarodósávokkal kiépített csomópont, a szintbeni vasúti keresztezés közvetlen közelében. A Nagykőrösi út déli ágáról nincs balra kanyarodási lehetőség a Dózsa György utca irányába.

A jelzőlámpa a következő program szerint működik:

I. fázis (zöldidő: 10 sec)

- Nagykőrösi út – Észak teli zöld
- Nemes utca jobbra kisív (Nagykőrösi út – Észak felé)

II. fázis (zöldidő: 20 sec)

- Nagykőrösi út egyenes+jobbra kisív

III. fázis, (zöldidő: 10 sec)

- Dózsa György utca balra nagyív (Nagykőrösi út – Észak felé)

IV. fázis (zöldidő: 20 sec)

- Dózsa György út: egyenes+jobbra kisív
- Nemes utca: teli zöld (balra nagyív tiltott)

3 közbenső idő (értéke 5 sec/közbenső idő)

Össz-fázisidő:

$$10 \text{ sec} + 15 \text{ sec} + 10 \text{ sec} + 20 \text{ sec} + (3 * 5 \text{ sec}) = 75 \text{ sec}$$

A vasút elhaladásának idejében a program változik, és a vasutat keresztező irányokat kb. 1 percen keresztül vörössé teszi.

Nemes utca – Vasút utca csomópont:

Nagyforgalmú, eltolt csomópont, amelyben autóbuszok kanyarodása is jellemző. A csomópont forgalomirányítása „Elsőbbségadás kötelező!” közúti jelzőtáblával megoldott. A Nemes utca nyomvonala kap elsőbbséget. Kanyarodósávok nélkül kiépített, minden forgalmi irányt megengedő kereszteződés. Jelentős forgalmi torlódás

a legnagyobb forgalmú időszakokban sem jellemző. A gyalogosok biztonságos közlekedését kijelölt gyalogátkelőhelyek segítik.

Nemes utca – Kisfaludy utca csomópont:

- I. fázis (zöldidő: 12 sec)
 - Nemes utca – Kelet egyenes+jobbra kisív és balra nagyív
 - II. fázis (zöldidő: változó)
 - Nemes utca egyenes+jobbra kisív
 - III. fázis (zöldidő: 12 sec)
 - Nemes utca – Nyugat egyenes+jobbra kisív és balra nagyív
 - IV. fázis (zöldidő: változó)
 - Kisfaludy utca teli zöld
- 3 közbenső idő (értéke 5 sec/közbenső idő)

Össz-fázisidő: változó

A csomópontban található jelzőlámpás irányítás fázisideje nem volt egyértelműen meghatározható, mert a program a forgalom nagyságának megfelelően változik, igazodik hozzá.

3.2. Parkolás

A tervezési terület (hatásterület) jelentős részén nagyarányú közterületi parkolási igény tapasztalható az alábbi funkcióknál:

- vasútállomás
- kerületközponti intézmények (Közösségi Ház, Posta, szakrendelő)
- Nemes utca mentén található kereskedelmi létesítmények

Rendelkezésre álló közterületi parkolófelületek:

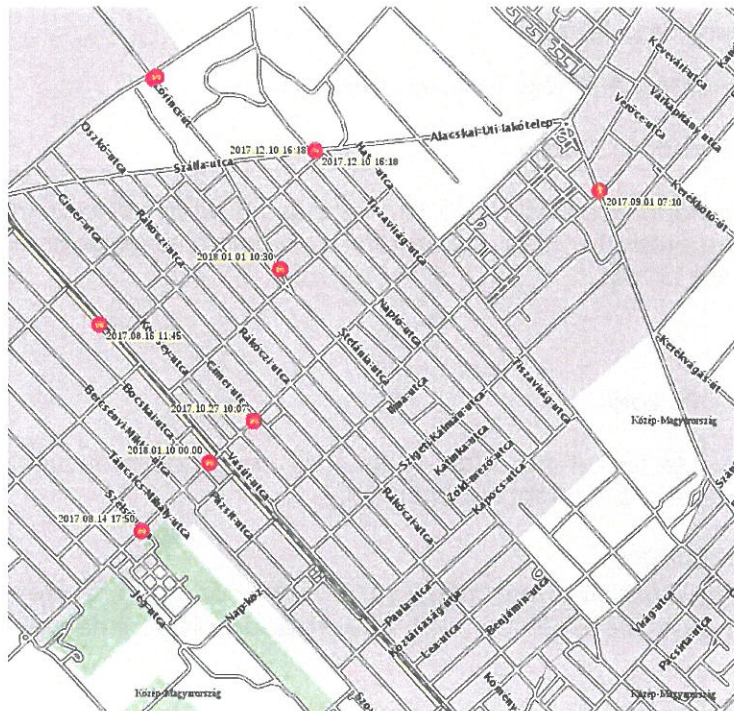
- Nemes utca teljes szakasza – 64 db
- Vasút utca (Nemes utcától északra) – 25 db
- Vasút utca (Nemes utcától délre) – 20 db
- Nagykőrösi út (Nemes utcai csp. közelében) – 20 db
- Kölcsey utca (SPAR mellett) – 10 db
- Címer utca (Pintér K. Szakrendelő mellett) – 30 db
- Ady Endre utca (Törvény utcai csp. közelében) – 10 db
- Ady Endre utca (Templom mellett) – 12 db
- Kisfaludy utca (Nemes utcai csomópont környezetében) – 20 db

Összesen kb. 210 közterületi kiépített/kijelölt parkolóállás található a vizsgált területen, de a parkolási igények olyan jelentősek, hogy a gépjárművezetők a ki nem jelölt felületeken is várakoznak.

A Nemes utcától 50 m távolságban a csatlakozó útszakaszokon (lakóutcákban) is jellemző a párhuzamos parkolás.

3.3. Baleseti helyzet





Az átfogó vizsgálat teljességére törekedve, megnéztük az utolsó egy évben a területen történt balesetek számát is (lásd: www.police.hu). A baleseti statisztika szerint a tervezési területen az elmúlt évben összesen egy súlyos baleset történt, a Nemes utca – Címer utca kereszteződésének közelében a Nemes utcában. Ez kifejezetten kedvező statisztika, figyelembe véve a nemes utca forgalmát és a keresztező gyalogosmozgásokat.



K-7. Baleseti térkép (forrás: www.police.hu)

BUDAPEST XVIII. KERÜLET, VASÚT UTCA - HATÁSTANULMÁNY

Jelmagyarázat

-  Egyirányú utca
-  Jelzőlámpás csp.
-  Tempo 30 zóna
-  Vasútvonal



MEGLÉVŐ FORGALMI REND



K-8
2018. május
M=1:5 000

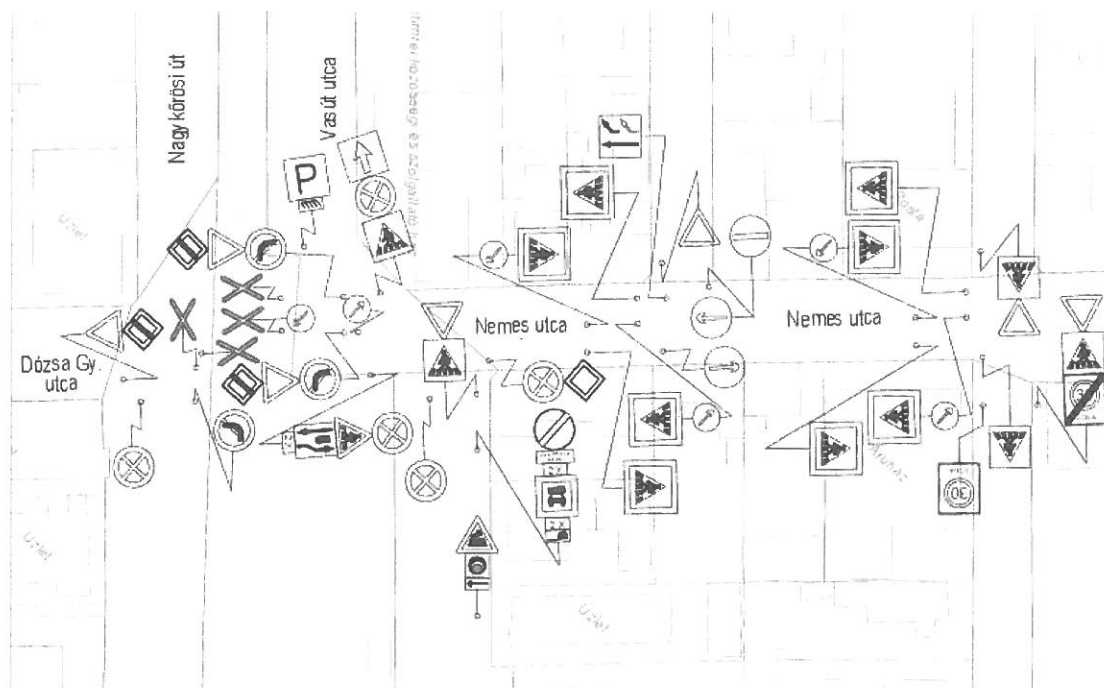
MÉRNÖKI TANÁCSADÓ RT.

3.4. Forgalmi rend, forgalomtechnika

A vizsgált területre általánosan kétirányú forgalmi rend jellemző, kivéve a Vasút utca Nemes utca – Vezér utca közötti szakaszát és a vele párhuzamos Bányai Júlia utcát. A vasút utcában a buszközlekedés és a kialakított ferde parkolóállások miatt sokkal biztonságosabb a forgalmi rend, a vele párhuzamos utca egyirányú utcapárként hivatott működni. A Nemes utcától délre eső lakóterületek (Vasút utca és a Kisfaludy utca között), forgalomcsillapított, T30 övezetbe tartozó, alacsony sebességű, kerékpárbarát területek.

A vizsgált terület forgalmi rendjét a **K-8. tervlap** mutatja.

A Nemes utca környékének bonyolult forgalomtechnikai helyzetét, nehéz használhatóságát a **K-9. ábrán** látható közúti jelzőtábla-sokaság is jól jellemzi.



K-9. Nemes utca, forgalomtechnika jelzésrendszer

3.5. Forgalmi vizsgálatok

Forgalmi viszonyok

A terület elhelyezkedéséből és területhasználati funkcióiból adódóan a környező úthálózat csúcsidőben nagy volumenű forgalmat bonyolít, de a mértékadó óraforgalom közepes nagyságúnak ítéltető.

3.5.1. Forgalomszámlálás

A tervezési területet érintő úthálózat forgalmi terhelésének vizsgálata, a folyópálya szakaszok és csomópontok forgalmi kapacitásának ellenőrzése érdekében a terület három jelentős csomópontjában forgalomszámlálást végeztünk egy tavaszi hétköznap reggeli időpontban. A forgalomszámlálást két órán át (7.30 és a 9.30 h között) folytattuk, majd az eredményeket átlagoltuk. Ezzel a módszerrel nem a reggeli csúcsóra forgalmáról, hanem egy mértékadónak tekinthető óraforgalomról kaptunk információt, amely a forgalmi méretezéshez realisabban használható. A csomóponti forgalomszámlálások célja a csomóponti kanyarodó mozgások arányainak és mennyiségének megállapítása volt.

A mértékadó forgalom meghatározásához a járműveket irányonkénti és járműkategóriánkénti bontásban regisztráltuk.

A járműkategóriákat az alábbi bontásban rögzítettük:

- személy- és kisteher-gépkocsi
- szóló autóbusz
- csuklós autóbusz
- könnyű tehergépkocsi
- nehéz tehergépkocsi
- tehergépkocsi szerelvény (pótkocsis tehergépkocsi és nyerges vontató)
- motorkerékpár és segédmotoros kerékpár
- lassú jármű.

Az alábbi táblázat az alkalmazott egységjármű-szorzókat tartalmazza:

	Egységjármű-szorzók							
	Szkg	Tehergépkocsi			Busz		mkp	kp
		könnyű	nehéz	szerelv.	szóló	csuklós		
Bel	1	1	1,8	2,5	1,8	2,5	0,7	0,3

Csomóponti forgalomszámlálások

A csomóponti forgalmi terhelések felmérése érdekében csomóponti forgalomszámlálásokat végeztünk a vizsgált terület leginkább terhelt három kereszteződésben, amelyek a környék feltáró főútján, a Nemes utcán helyezkednek el:

- Nemes utca – Vasút utca (jelzőtáblával irányított, eltolt) csomópont
- Nemes utca – Kisfaludy utca csomópont (jelzőlámpás forgalomirányítás)

- Nagykőrösi út – Nemes utca – Dózsa György utca (jelzőlámpás forgalomirányítás, szintbeni vasúti átjáró mellett)

A jelzőlámpás csomópontok a fentiekben ismertetettek szerint négyfázisú programmal működnek. A jelzőlámpaprogramok változnak csúcsidőben és éjszaka.

A forgalomszámlálások eredménye táblázatosan, illetve grafikusan az alábbiakban látható:

• **Nemes utca – Vasút utca csomópont mértékadó óraforgalmi terhelése**

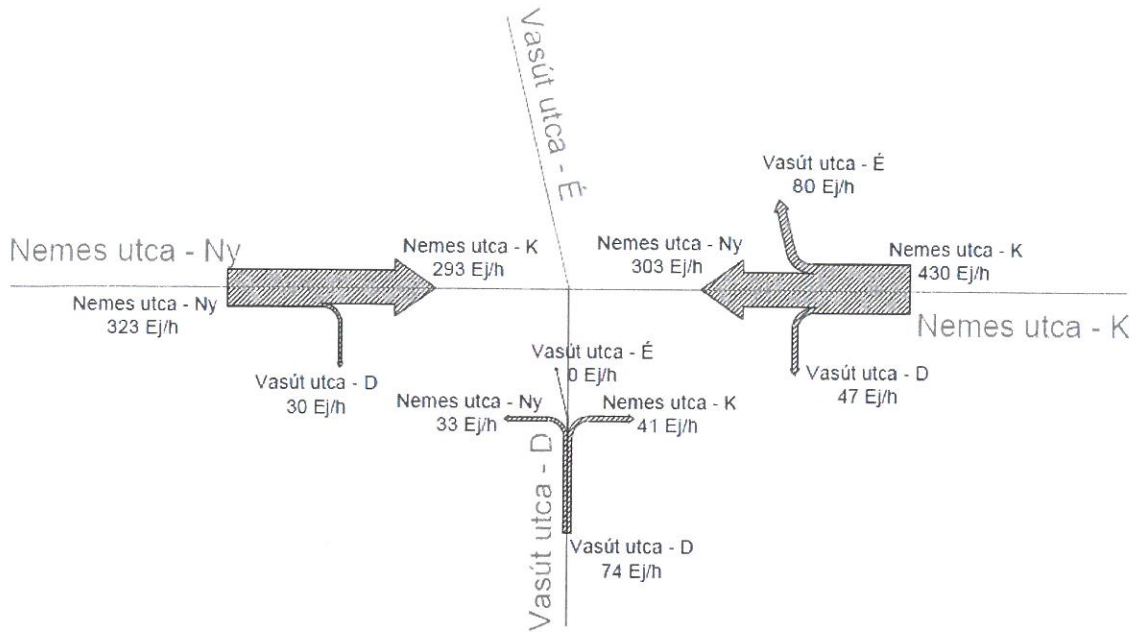
Nemes utca - Vasút utca csomópont	Nemes utca Kelet	Vasút utca Dél	Nemes utca Nyugat	Vasút utca Észak	Σ Ej (bejövő)
Nemes utca Kelet	-	47	303	80	430
Vasút utca Dél	41	-	33	0	74
Nemes utca Nyugat	293	30	-	-	323
Vasút utca Észak	-	-	-	-	0
Σ Ej (kimenő)	334	77	336	80	

Kereszímetszeti forgalmak (Ejm/h):

Nemes utca Kelet	764
Vasút utca Dél	151
Nemes utca Nyugat	659
Vasút utca Észak	80
Σ Csomópont forgalom	867

Az eredmények szerint mind a folyópálya-szakaszok, mind a csomópont jelentős mennyiségű forgalmat tud befogadni. Nehéz tehergépjármű forgalom csak a Nemes utcán jellemző. A kerékpárosok száma nem volt jelentős.

Nemes utca - Vasút utca



K-10. Nemes utca – Vasút utca csomópont forgalmi terhelése (Ejm/h)



Nemes utca – Vasút utca csomópont

- **Nemes utca – Kisfaludy utca csomópont mértékadó óraforgalmi terhelése**

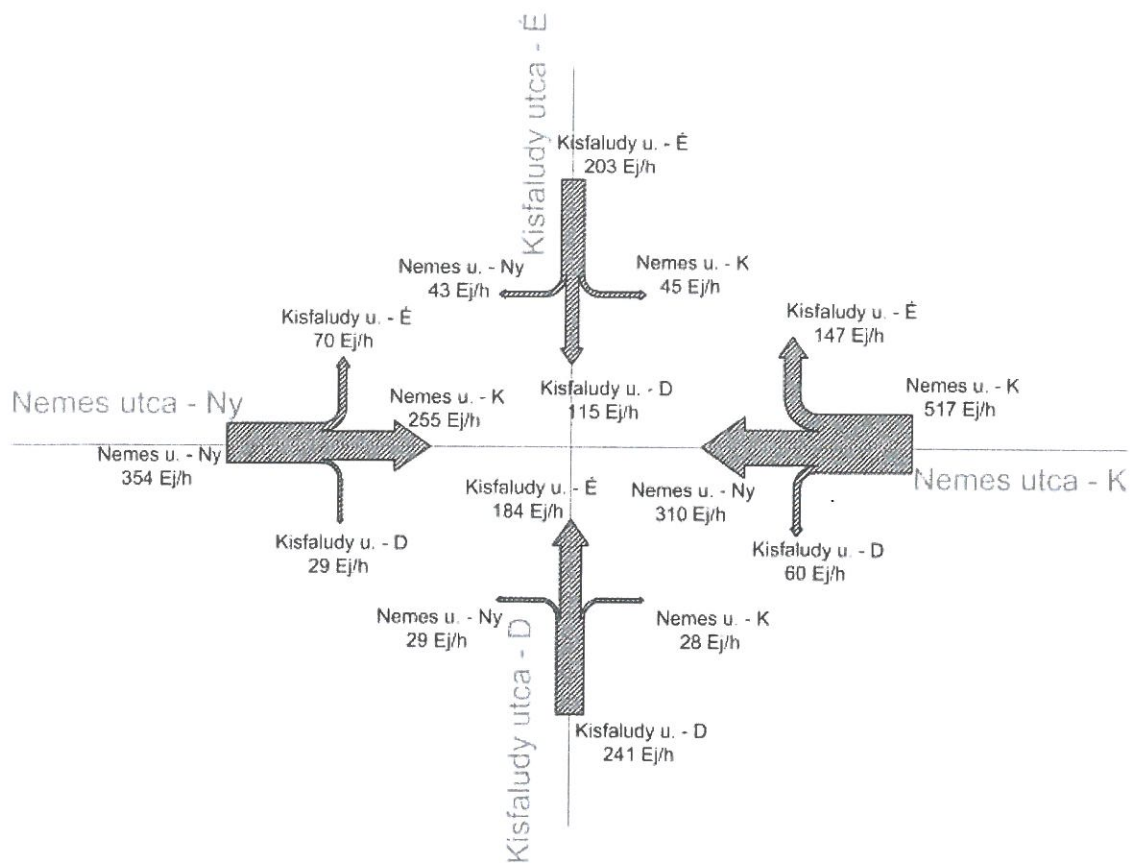
Nemes utca – Kisfaludy utca csomópont	Nemes utca Kelet	Nemes utca Nyugat	Kisfaludy utca Észak	Kisfaludy utca Dél	Σ Ej (bejövő)
Nemes utca Kelet	-	310	147	60	517
Nemes utca Nyugat	255	-	70	29	354
Kisfaludy utca Észak	45	43	-	115	203
Kisfaludy utca Dél	28	29	184	-	241
Σ Ej (elmenő)	328	382	401	204	

Keresztmetszeti forgalmak (Ejm/h):

Nemes utca Kelet	845
Nemes utca Nyugat	736
Kisfaludy utca Észak	604
Kisfaludy utca Dél	445
Σ Csomópont forgalom	1315

A fentiek szerint mind a folyópálya-szakaszok, mind a csomópont képes még többletforgalom elviselésére. Nehéz tehergépjármű forgalom nem jellemző a csomópontban. A kerékpárosok száma alacsony.

Nemes utca - Kisfaludy utca



K-11. Nemes utca – Kisfaludy utca csomópont forgalmi terhelése (Ejm/h)



Nemes utca – Kisfaludy utca csomópont

- **Nagykőrösi út – Nemes utca – Dózsa György utca csomópont mértékadó óraforgalmi terhelése**

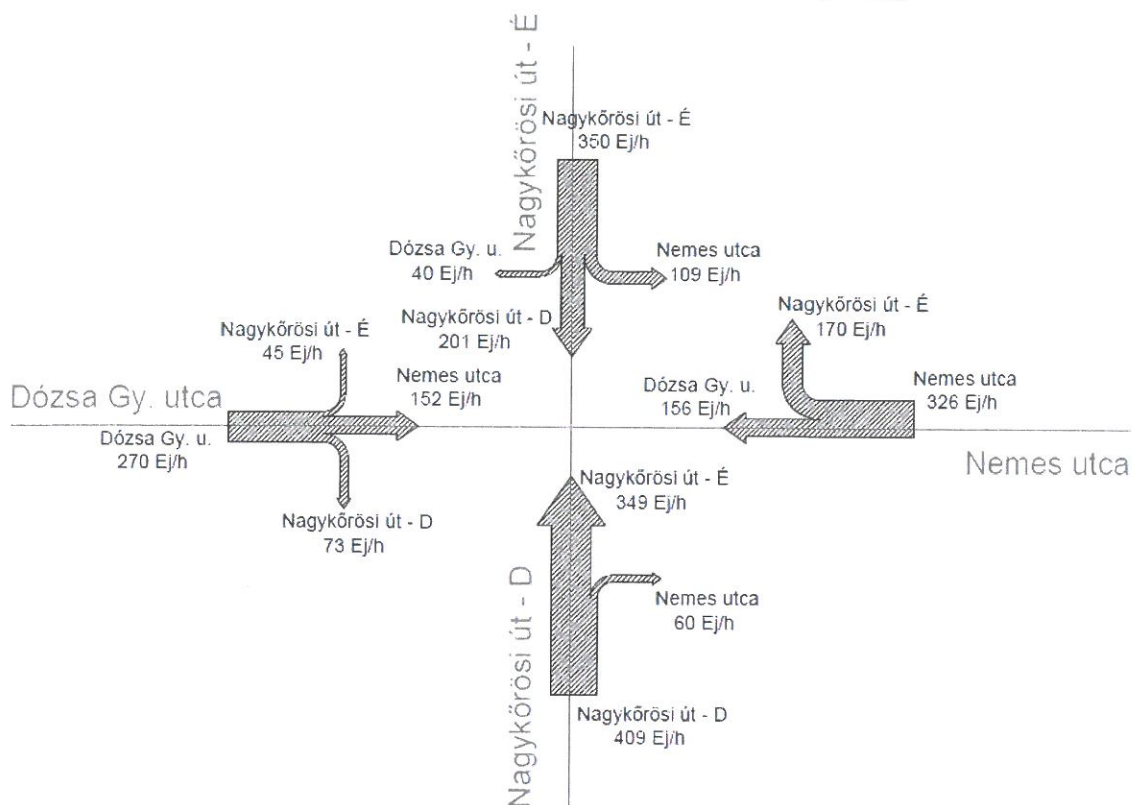
Nagykőrösi út - Nemes utca – Dózsa György utca csomópont	Nagykőrösi út Észak	Nemes utca	Nagykőrösi út Dél	Dózsa György utca	Σ E _j (bejövő)
Nagykőrösi út Észak	-	109	201	40	350
Nemes utca	170	-	-	156	326
Nagykőrösi út Dél	349	60	-	-	409
Dózsa György utca	45	152	73	-	270
Σ E _j (elmenő)	564	321	274	196	

**Keresztmetszeti
forgalmak:**

Nagykőrösi út Észak	914
Nemes utca	647
Nagykőrösi út Dél	683
Dózsa György utca	466
Σ Csomópont forgalom	1355

A legnagyobb forgalmat viselő csomópont, amelyben a Nagykőrösi úton jelentkezik a legnagyobb és a Dózsa György utcán a legkisebb forgalmi terhelés.

Nagykőrösi út - Nemes utca - Dózsa György utca



K-12. Nagykőrösi út – Nemes utca – Dózsa György utca csomópont forgalmi terhelése (Ejm/h)



Nagykőrösi út – Nemes utca csomópont

3.5.2. Útkapacitások vizsgálata

A vizsgált területre tervezett funkciók által keltett közúti forgalom a környező úthálózat terhelését fogja tovább növelni. Az úthálózat folyópálya szakaszainak és csomópontjainak kapacitástartaléka határozza meg, hogy a hálózatra mekkora pluszforgalom engedhető rá jelenlegi állapotában, vagy milyen úthálózati fejlesztések szükségesek ahhoz, hogy a keltett forgalom és az úthálózatot jelenleg is terhelő forgalom torlódások nélkül lebonyolódhasson.

(Egy útpályaszakasz, illetve egy csomópont kapacitása az a forgalom nagyság/járműszám, amely előfordulása esetén a forgalom gyakori torlódások nélkül tud haladni az úthálózat elemein.)

A vizsgált terület főbb úthálózati elemeinek kapacitása:

Nagykőrösi út, Nemes utca és Kisfaludy utca:

Útkategória:

B.IV.b.C. – belterületi másodrendű főút, 2x1 sávós kialakítás, „b”-hálózati funkció

$F_m = 1000 \text{ Ejm/h/két irány}$ (megfelelő szolgáltatási szinthez tartozó forgalom nagyság)

$F_e = 1200 \text{ Ejm/h/két irány}$ (eltűrhető szolgáltatási szinthez tartozó forgalom nagyság)

Vasút utca és Dózsa György utca

Útkategória:

B.VI.d.C. – belterületi kiszolgáló út, 2x1 sávós kialakítás

$F_m = 800 \text{ Ejm/h/két irány}$ (megfelelő szolgáltatási szinthez tartozó forgalom nagyság)

$F_e = 1000 \text{ Ejm/h/két irány}$ (eltűrhető szolgáltatási szinthez tartozó forgalom nagyság)

(A fenti szolgáltatási szinteket az útszakasz hálózatban betöltött szerepének megfelelően az e-UT 03.01.11 számú, „Közutak tervezése” című Útügyi Műszaki Előírás határozza meg.)

Keresztmetszeti forgalmak (mértékadó óraforgalom)

Útszakasz	F (Ejm/h)	Kapacitás (Ejm/h)	Kapacitástartalék (Ejm/h)
Nagykőrösi út – észak	914	1000	86
Nagykőrösi út – dél	683	1000	317
Dózsa György utca	466	800	334
Nemes utca – nyugat	647	1000	353
Nemes utca – középső	736	1000	264
Nemes utca – kelet	845	1000	155
Vasút utca - dél	151	800	649
Vasút utca – észak	80	800	720
Kisfaludy utca – dél	445	1000	555
Kisfaludy utca - észak	604	1000	396

A fentiek szerint a vizsgált terület minden megközelítő útján mérhető kisebb-nagyobb arányú kapacitástartalék, még a megfelelő szolgáltatási szint figyelembe vételével is. Ez azt jelenti, hogy az útszakaszok méretezéséhez használt mértékadó óraforgalom (MOF) esetén további jelentős kapacitástartalékkal számolhatunk, különösen a keltett forgalommal leginkább érintett Vasút utcán és Nemes utcán. A legnagyobb forgalmat viselő útszakasz a Nagykőrösi út, amely az átmenő forgalom miatt terhelt.

Csomópontok kapacitásvizsgálata

Jelzőlámpás forgalomirányítással ellátott csomópontokban a metsződő forgalmak összege:

$F_m = 800 - 1300 \text{ Ejm/h}$ (megfelelő szolgáltatási szinthez tartozó forgalomnagyság)

$F_e = 1200 - 1500 \text{ Ejm/h}$ (eltűrhető szolgáltatási szinthez tartozó forgalomnagyság)

A jelzőlámpás forgalomirányítással ellátott csomópontok közelítő kapacitászámításában az egyes fázisokban mértékadó (legnagyobb) forgalmat viselő sávokon számolt forgalmak összegét alkalmazzuk.

A vizsgált csomópontok esetében:

Nagykőrösi út – Nemes utca – Dózsa György utca jelzőlámpás csomópontja:

$F_m = 201 + 170 + 349 + 152 = 872 \text{ Ejm/h} < 1300 \text{ Ejm/h}$ (megfelelő szolgáltatási szint)

Nemes utca – Kisfaludy utca jelzőlámpás csomópontja

$F_m = 517 + 255 + 115 + 184 = 1071 \text{ Ejm/h} < 1300 \text{ Ejm/h}$ (megfelelő szolgáltatási szint)

Fentiek szerint a két vizsgált jelzőlámpás csomópont még a reggeli csúcsórát figyelembe véve is rendelkezik kapacitástartalékkal.

A jelzőlámpa programok finomítása a későbbiek során a csomópont további kapacitásbővülését jelentheti.

Nemes utca – Vasút utca csomópontja

A nem jelzőlámpás forgalomirányítással szabályozott csomópontok esetében kapacitásukat úgy kell megállapítani, hogy az elsőbbséggel rendelkező forgalom értékének ismeretében meghatározzuk az átengedhető legnagyobb alárendelt forgalom nagyságát. Ehhez a vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás 4. ábráját alkalmazzuk, amely szerint ha az elsőbbséggel rendelkező forgalom:

$F_e = 764 \text{ Ejm/h}$, az átengedhető alárendelt forgalom nagysága: $520 \text{ Ejm/h} \gg 231 \text{ Ejm/h}$ (Vasút utca forgalma).

Így tehát ez a kereszteződés is jelentős kapacitástartalékkal rendelkezik.

Szeretnénk kiemelni, hogy a természetes forgalomnövekmény figyelembe vétele a tervezett gyűrírányú főút tehermentesítő hatása és a fenntartható közlekedési módok várható trényerése miatt ezen a területen nem szükséges.

A vizsgálatok alapján elmondható, hogy a meglévő közlekedési hálózat alkalmas többlet-forgalom befogadására, de a parkolóállások számát korlátok között kell tartani, hogy a keltett forgalom minimalizálható legyen. A fenntartható közlekedési módok (különösen a gyalogosforgalom) elsőbbségét biztosítani szükséges.

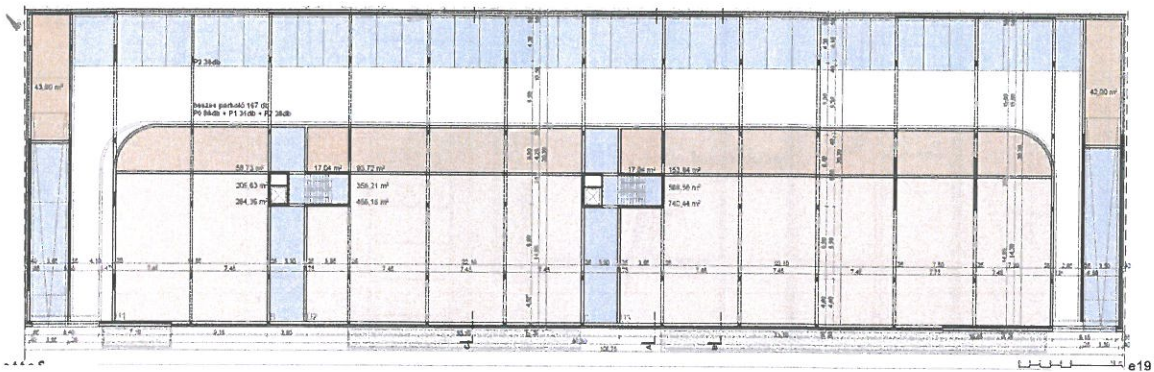
A Budapest szerkezeti tervében feltüntetett új gyűrírányú főút megvalósulása esetén az úthálózat forgalmi terhelésében jelentős csökkenés várható, így a többletforgalmak megjelenése hosszútávon sem okozhat problémát.

4. Tervezett állapot, építendő funkciók közlekedési hatásai

4.1 Tervezett állapot – Vasút utca 51-54. ingatlanokon tervezett fejlesztés

A Pestszentimre vasútállomással szemben, a Vasút utca keleti oldalán elhelyezkedő négy ingatlanon egy 72 lakásos társasház építését tervezi a beruházó, amelynek földszintjén üzletek, kereskedelmi és szolgáltató egységek kapnak majd helyet.

A parkolási igények kiszolgálására az épület földszintjén 38 parkolóállás, a mélygarázsban 98 db, az épületek előtt, közterületen 31 db merőleges parkolóállás kiépítése tervezett. Mindkét parkolósíntnek külön ki- és behajtót adott a tervező, mivel a földszinti parkolósínt a közforgalom számára megnyitott lesz, tekintettel az üzletek vásárlóforgalmára. Az üzletek kiszolgálását a földszinti parkolósíntet kiszolgáló út biztosítja. Az épületek tervei az eredeti koncepcióban szereplő kiszolgáló járművek (Ford Transit kisteherautónak megfelelő méretű és geometriai tulajdonságú járművek) geometriai paramétereire szerint készültek.



K-13.1. Tervezett beépítés, földszinti alaprajz

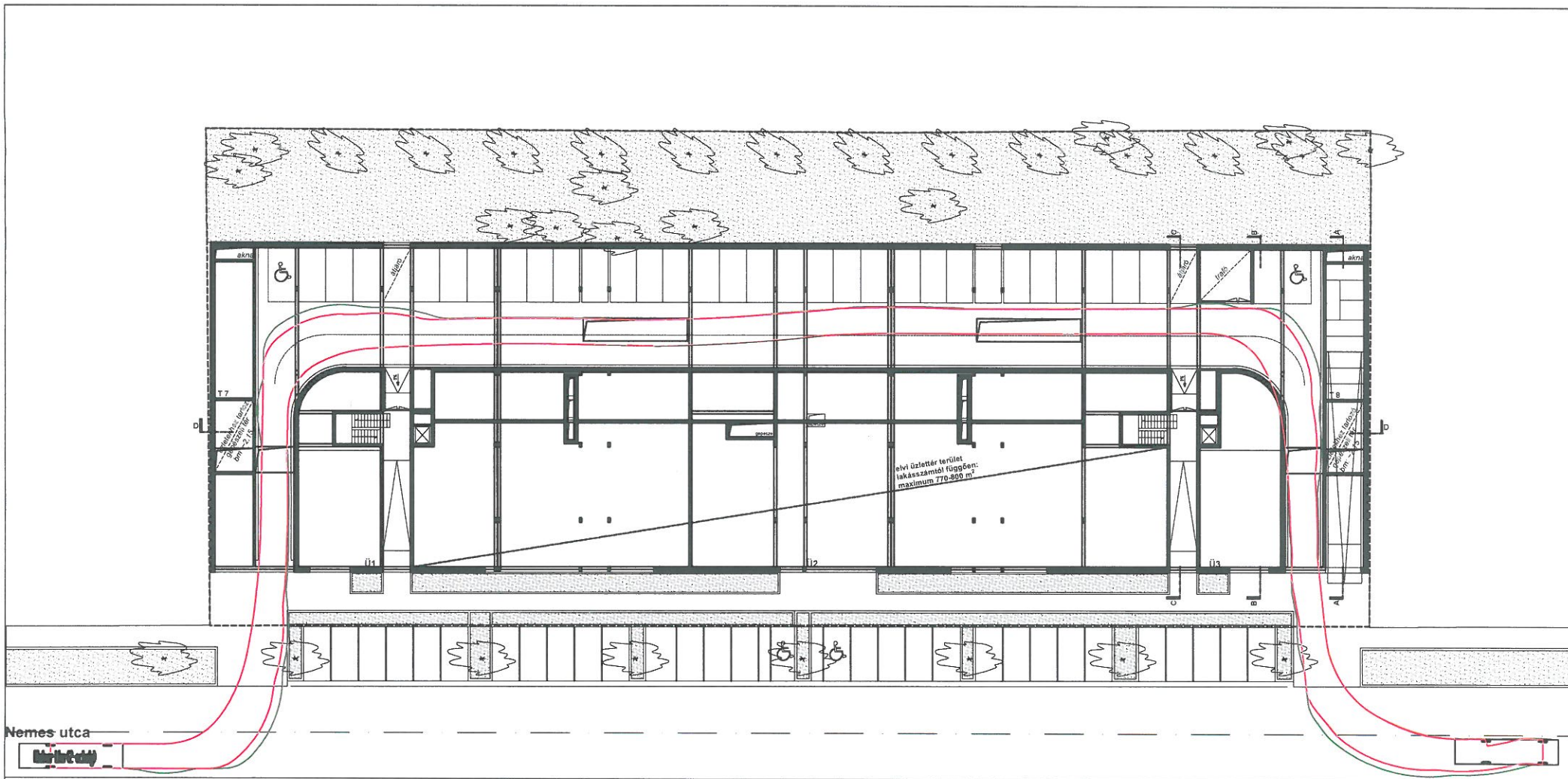


K-13.2. Tervezett beépítés, mélygarázs alaprajz

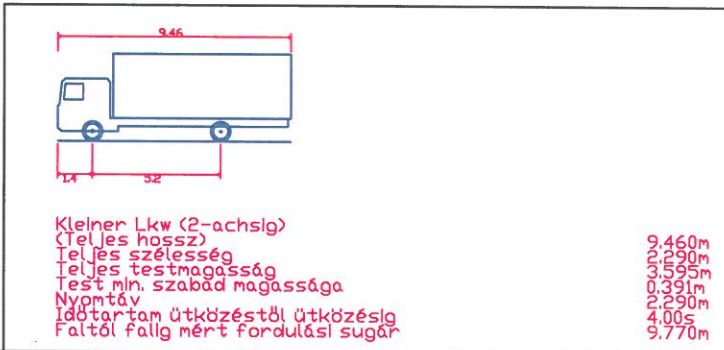
Megbízónk kérésére megvizsgáltuk nagyobb járművek közlekedésének/behajtásának lehetőségét a földszinti parkolóba. A vizsgálat eredményét az alábbi üldözőgörbés vizsgálat mutatja. Több nagyméretű járművet megnézve kimondható, hogy az eredetileg tervezett szállítójárművekre (pl. Ford Transit kisteherautó) megfelel a belmagasság, a bejárat és a fordulósugarak geometriája, de már a 3,5 t-s járművek magassága nem alkalmas a beközlekedésre, bár helyszínrajzilag még be tudnának hajtani a földszinti parkolósíntre.

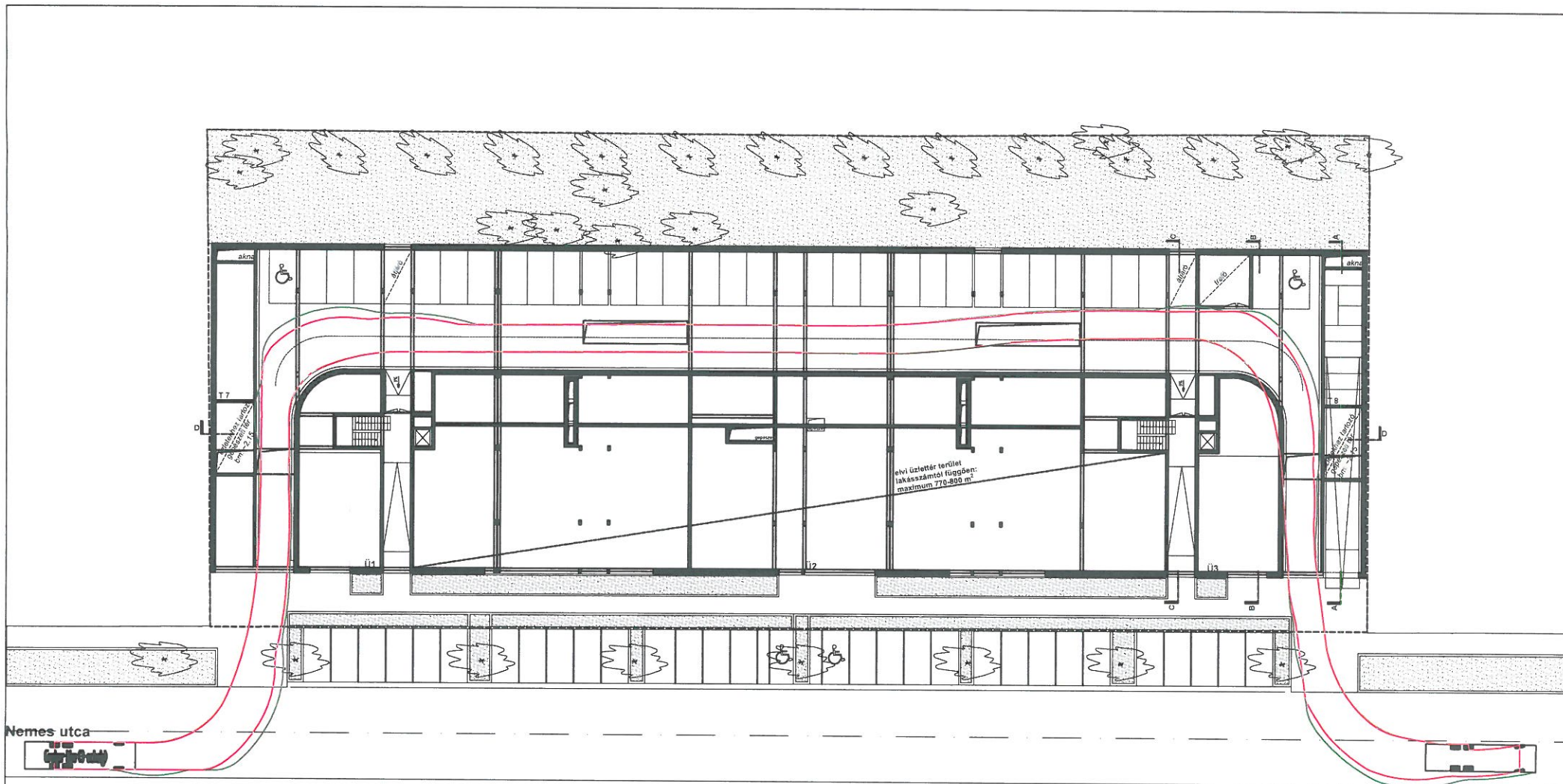
Vizsgálatunk szerint a nagyobb áruházak által igényelt szállító tehergépjárművek nem tudnak beállni az épületbe. Az üldözőgörbés rajzokon a különböző színű vonalak a járművek kocsiszekrénye sarokpontjainak helyigényét, mozgását mutatják.

K-14. Üldözőgörbés vizsgálatok

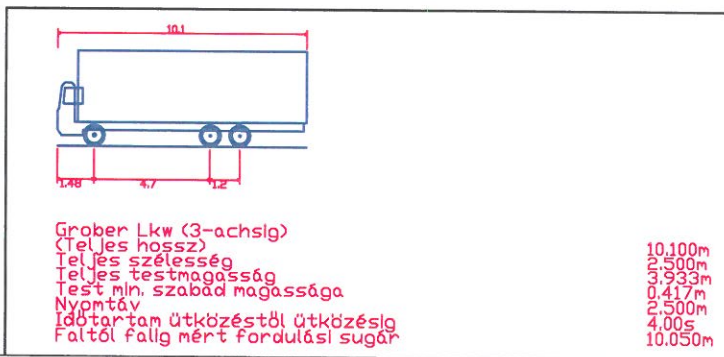


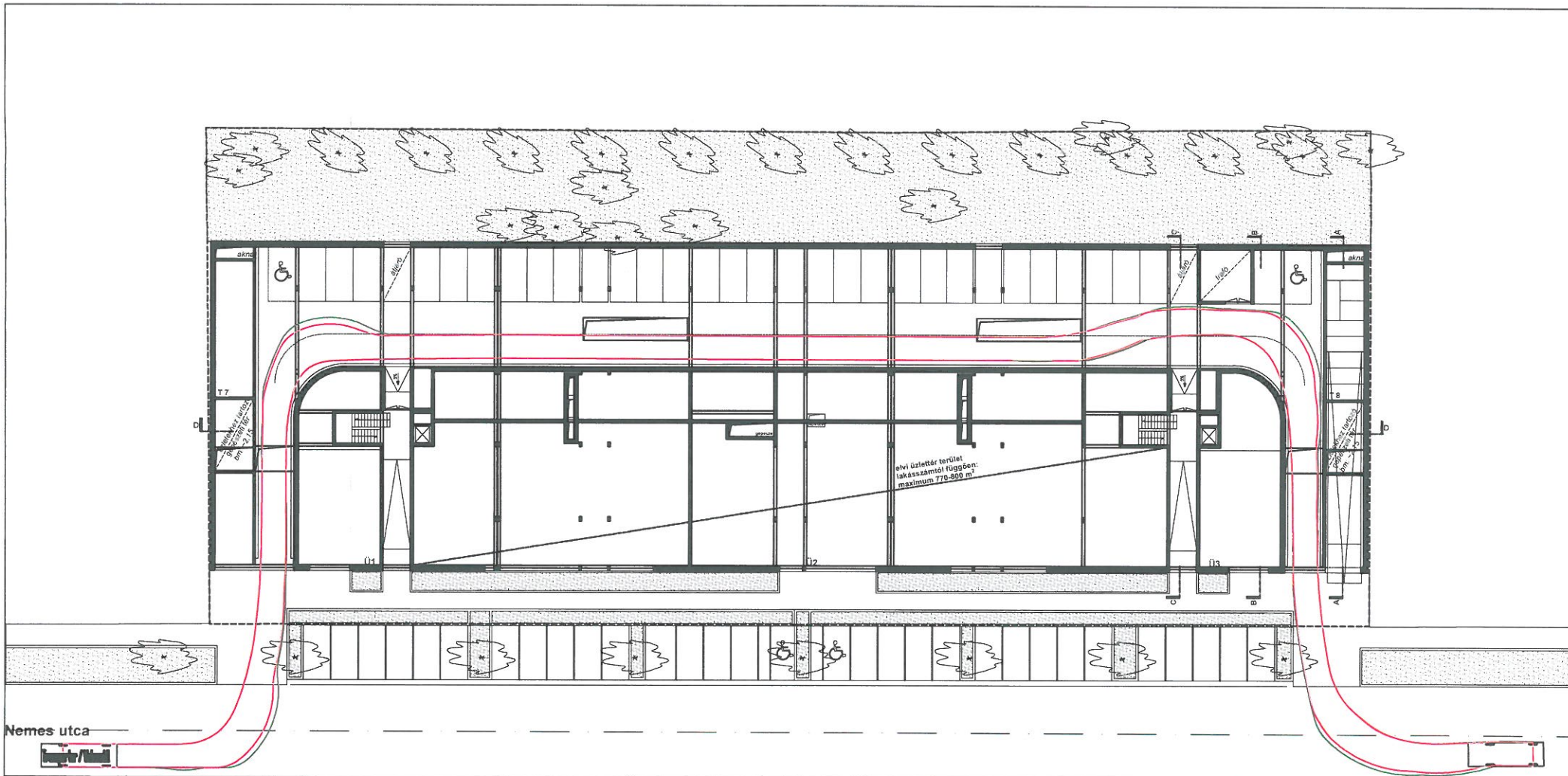
2 tengelyes tehergépjármű üldözőgörbés vizsgálata
 A tervezett épület parkolóba történő bahajtás és kihajtás esetén
 M=1:500



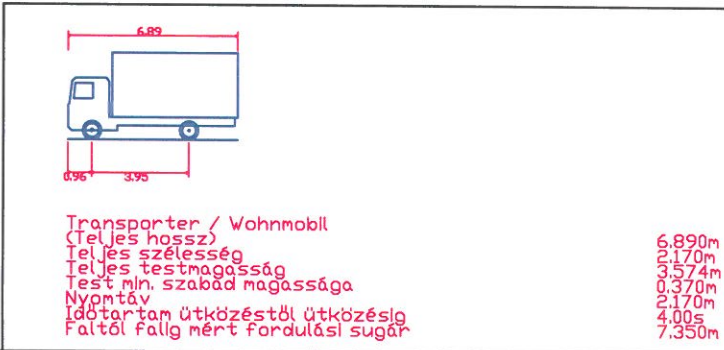


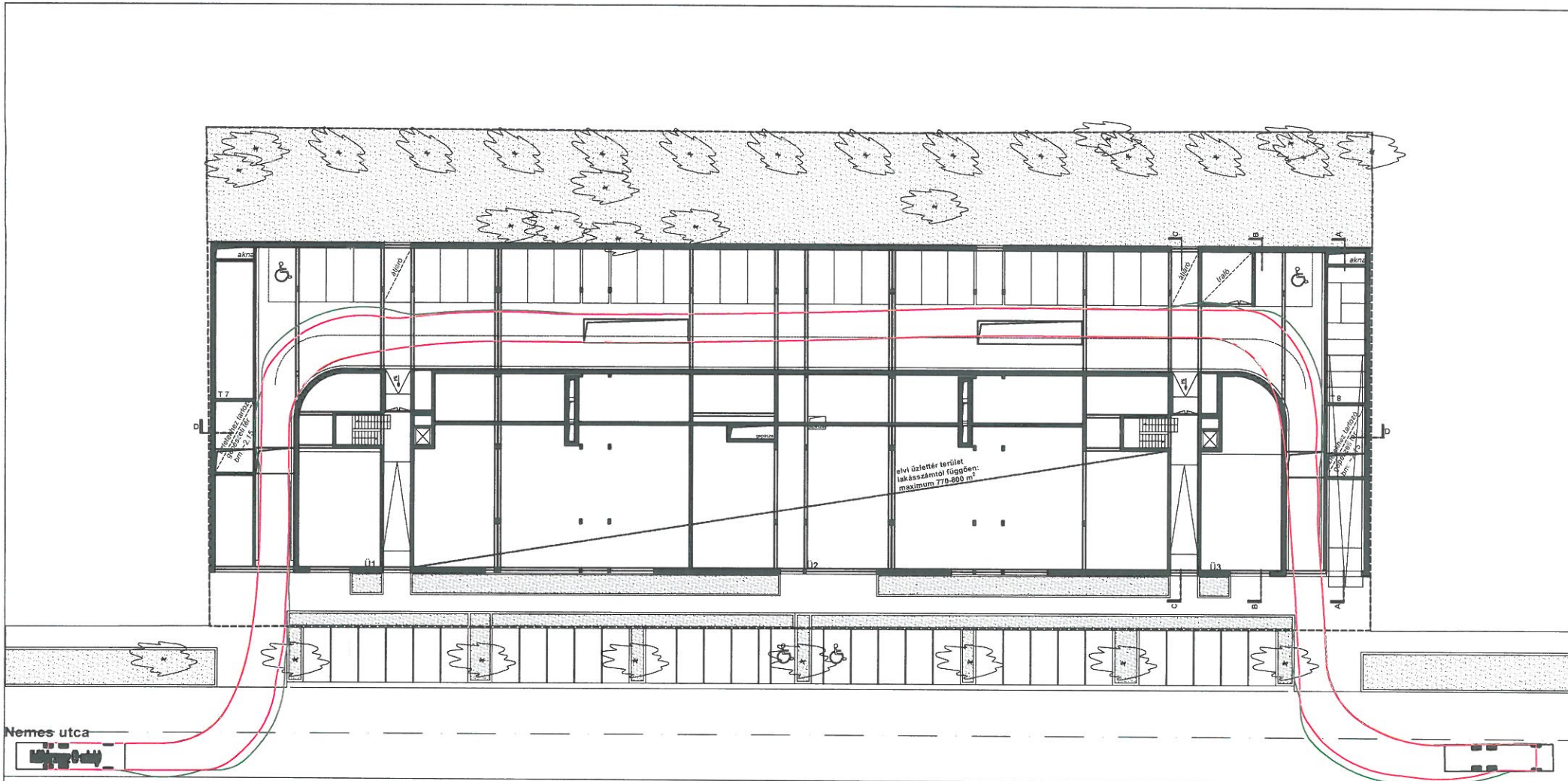
3 tengelyes tehergépjármű üldözőgörbés vizsgálata
 A tervezett épület parkolóba történő behajtás és kihajtás esetén
 M=1:500



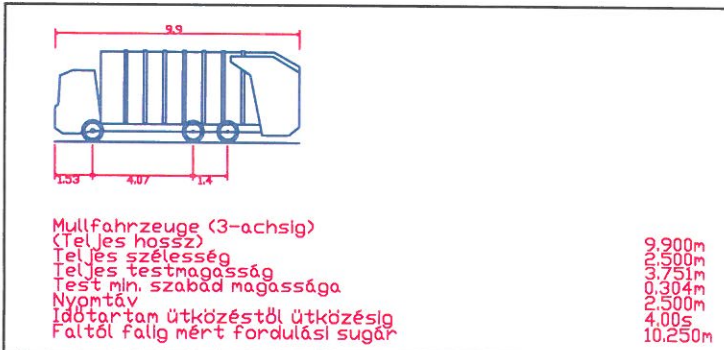


Lehetséges legnagyobb tehergépkocsi üldözőgörbés vizsgálata
 A tervezett épület parkolóba történő behajtás és kihajtás esetén
 M=1:500





3 tengelyes szemétszállító gépjármű üldözőgörbés vizsgálata
 A tervezett épület parkolóba történő behajtás és kihajtás esetén
 M=1:500



Közlekedési hatások

A tervezett létesítmény **közlekedési hatásai** közül a **legfontosabb** a **forgalomkeltés** meghatározása, illetve az érintett **közúthálózatra gyakorolt hatás** vizsgálata.

A terület fejleszthetőségének két fontos szempontja a betelepülő funkciók által keltett forgalom nagysága és a meglévő közúthálózat befogadóképessége. Amikor a meglévő hálózati elemek már nem képesek lebonyolítani a többletforgalmat, új fejlesztési területek csak akkor jöhetnek létre, ha szükséges közúthálózati fejlesztésekkel párosulnak.

A keltett forgalmak lebonyolításának alapkérdése, hogy a gépjárművek milyen útvonalon tudják elhagyni a területet, illetve a környéket. A fentiek értékelése érdekében először megbecsüljük a tervezett funkciók által keltett forgalmakat és megnézzük, hogy a meglévő úthálózat (főleg annak leginkább érintett eleme, a Miskolci utca) milyen kapacitástartalékkal rendelkezik ennek befogadására. A keltett forgalmak előrebecsülésére az építendő parkolófelületek nagyságát, a parkolóállások számát használjuk.

- **Forgalomkeltés**

A lakásokhoz az OTÉK (253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet 4. sz. melléklete) szerint szükséges parkolókat az épületekhez tartozó parkolózintek fogadják be. A lakóépületek földszintjén elhelyezkedő kereskedelmi funkciókhoz szükséges várakozóhelyeket telken belül és közterületen is elhelyeztek a tervezők.

Építendő parkolóállások száma: 167 ph

Forgalomkeltés számolása:

A megadott parkolószámokból kiindulva és feltételezve, hogy a lakások lakóinak 70 %-a reggel két óra alatt gépkocsival hagyja el a területet, valamint hogy a lakásokhoz az OTÉK előírásaihoz képest több gépjármű tartozik, a keltett forgalom:

$100 \times 0,7 = 70$ Ejm/2 óra, vagyis 1 óra alatt 35 autó indul el, amelyből 30 Ejm/h a Nemes utca felé, jobbra halad tovább, ott 50-50 %-ban kanyarodik a Nagykőrösi út, illetve a kerületközpont irányába.

Ezzel párhuzamosan feltételezzük, hogy az intézményekhez a keltett forgalom 20 %-a érkezik ebben a csúcspontban:

$67 \times 0,2 = 14$ Ejm/ h, amely forgalom a Nemes utcából érkezik a Vasút utcába.

Fentiek szerint a tervezett épület funkciói által keltett forgalom csak kismértékű forgalmi teher-növekedést okoz a környező közúthálózaton, amely folyópálya szakaszai és csomópontjai jelentős kapacitástartalékkal rendelkeznek.

Fenti számítás szerint a 72 lakás és a kapcsolódó kereskedelmi területek megépülése nem jelent nagyobb problémát a környék úthálózatán. Nagy valószínűséggel kijelenthető, hogy a lakók többsége nem a környéken fog dolgozni, hanem a városközpont felé indul el reggelente. Tekintettel arra, hogy az ingatlan pontosan a Pestszentimre vasútállomással szemben helyezkedik el, többen választják majd az városközpont (a forgalmi dugókkal terhelt közúti kapcsolaton) egyszerűbb megközelítését és vonatra szállnak. A vasúton közlekedők aránya növekedni fog, amennyiben a 142. vonalon a MÁV ZRt. Fejleszti majd agglomerációs járatait (gyakoribb járatindítás, megbízható menetrend, kényelmesebb szerelvények). A jelenlegi szándék (és a támogatási rendszer) a közeljövő fejlesztéseként vetíti előre

ezeket a jellemzőket. Természetesen a kerületi oktatási intézmények és a helyi célpontok felé is várhatóan irányul majd forgalom.

A kerületi kerékpáros infrastruktúra továbbfejlesztésével a kerékpározás aránya is növekedni fog, tovább csökkentve a gépjárművek számát.

Tekintettel arra, hogy a beruházás nem csupán lakóingatlanokat, de kereskedelmi/ szolgáltató funkciók megépülését is jelenti, itt nem csupán személygépjárművek, de kiszolgáló tehergépjárművek forgalmával is számolni kell. A bruttó 1558 m² területű kereskedelmi funkció kiszolgálásánál figyelembe kell venni, hogy a tervezett közforgalmú parkolószint geometriai tulajdonságai miatt csak kistehergépjárművek hajthatnak be az üzletek gazdasági bejárataihoz. Ennél nagyobb tehergépjárművek mozgása nem lehetséges (és nem is kívánatos) az épületen belül (lásd üldözőgörbés vizsgálat).

A kiszolgáló tehergépjárművek számát a beköltöző funkciók határozzák majd meg, de a tervezett üzletek méretéből következik, hogy napi 3-4 szállítójárműnél többre nem lesz szükség.

- **Parkolás**

A beruházás tervei szerint az OTÉK által igényelt parkolási normák teljesülnek. Mivel a lakófunkció mellett kereskedelmi funkció is tervezett és a két funkció parkolóhasználatra időben eltér, a tervezett 167 parkolóállás biztosan elegendő lesz a funkciók igényeinek kiszolgálására.

Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy a Pestszentimre vasútállomás jelen állapotában is nagy parkoló forgalmat vonz (az igények jóval meghaladják a parkolási lehetőségeket) és forgalomtechnikai eszközökkel biztosítani szükséges a két típusú (rövid és hosszú idejű) parkolási igény keveredését.

Javasoljuk, hogy a tervezett közterületi parkolókhöz időkorlátos parkolást jelző táblát rakjanak ki és a szabály betartását rendszeresen ellenőrizzék.



A lakásokhoz és a kereskedelmi/szolgáltató funkciókhoz elkülönített parkolók szükségesek (különböző parkolási szokások, idők és időtartamok jellemzők), ennek a feltételnek jól megfelel a szintenként adott parkolófelület, külön be-, és kijáratokkal.

Kereskedelmi/szolgáltató funkcióhoz földszinten, épületen belül és az épület előtt építendő merőleges parkolóállások szolgálnak (31 db). Ezt a parkolófelületet lesz bonyolultabb megvédeni a hosszabb távú (P+R) parkolástól, ezért mindenképpen időkorlátos parkolásszabályozás bevezetését javasoljuk. Az időkorlátot (a bevásárló

forgalom általános igényeinek megfelelően) 2 órában javasoljuk kijelölni. A szabály betartását ellenőrizni szükséges, a szabálytalankodókat szankcionálni kell (jogsabályban, vagy helyi rendeletben elfogadott pénzbüntetéssel), egyébként a szabályozást egyes gépjárművezetők nem veszik komolyan, nem éri el a célját. Amennyiben az is szükséges, hogy csak a tervezett ingatlan kereskedelmi egységeihez álljanak ide az autók, az üzletekben kapott igazoláshoz is köthető a szabályos parkolás, de ez már egy bonyolultabb rendszer, mint használatát, mind üzemeltetését és ellenőrzését is tekintve.

A lakások számára nem javasolt engedélyt adni a külső parkolók korlátlan használatára, mert ebben az esetben várhatóan sokan ott fognak parkolni, megakadályozva a szabályozás eredeti célját. Különösen akkor, ha (a sajnálatosan elterjedt gyakorlatnak megfelelően) a mélygarázs parkolóinak megvétele nem kapcsolódik kötelezően a lakásvásárláshoz, mivel ekkor a lakástulajdonosok csak a közterületen tudnak parkolni, tovább növelve a környéken fennálló parkolási gondokat.

A külső parkoló kialakításánál nem javasoljuk a koncepcióterven feltüntetett megoldást, azaz a meglévő fák teljes sorának kivágását és újak telepítését, (hiszen a kivágott fák helyett, törzsátmérőjük függvényében úgylis több újat kell ültetni), hanem a meglévők többségének megtartásával kialakított parkolósáv elhelyezését ajánljuk, a K-15. helyszínrajzon ábrázoltnak megfelelően. Nem javasoljuk a közvilágítási oszlopok áthelyezését sem, a költségigény és az ügyintézési nehézségek elkerülése érdekében.

A parkolósáv kiépítése megvalósítható a vasútállomás előtt tervezett P+R parkolótól függetlenül is, mivel a megkapott egyesített terv szerint a Vasút utca keleti szegélyének helyét nem kívánják változtatni. Így a 7 m széles burkolat figyelembe vételével a parkolók azonnal indíthatók a szegélytől. A szegély és az ingatlanok határa között meglévő 5,5 m széles közterület elegendő a 4,5 m hosszú parkolóállások és 1 m széles közműsáv kiépítésére, megtartására és (az önkormányzat és a beruházó között kötött megállapodás szerint) a gyalogosok közlekedésére szolgáló 2 m széles járda az ingatlan határain belül megépíthető.



Vasút utca (tervezett fejlesztés előtt)

- **Kerékpáros megközelítés**

Kerékpártárolók számának megállapítása:

7. számú melléklet a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelethez

Az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő kerékpárok számának megállapítása

1. Lakás, üdülőegység Minden lakás és üdülőegység után 1 db

2. Kereskedelmi egység 0-1000 m²-ig Az árusító tér minden megkezdett 150 m² alapterülete után 2 db

Ennek megfelelően:

$72 + 1558/150 \times 2 = 94$ db kerékpártároló elhelyezése szükséges a tervezett épületben.

- **Gyalogosforgalom**

A tervezett beruházás biztonságos gyalogos megközelítésére a részletes tervezés során nagy figyelmet kell fordítani, különösen a közeli vasútállomás és intézményi funkciók miatt.

4.2 Tervezett állapot – P+R parkoló

A vasútállomáshoz tervezett, 128 parkolóállással kiépítendő parkolófelület megvalósítását figyelembe veszi az érintett ingatlan beépítési terve.

A parkoló területének egy részét az önkormányzat szeretné fenntartani a kerületközponti rész parkolási problémáinak megoldására, összesen 37 parkolóállást. Bár a kerületközponti funkciókhoz tartozó parkolási igény kiemelkedően magas, mégis sajnálatos, hogy a tervezett, kevés számú P+R parkolóhely feláldozásával lehet csak könnyíteni a környék parkolási problémáin.

Forgalomkeltés számolása:

A két tervezett funkció együttes hatását vizsgáljuk az alábbiakban.

Parkolóállások száma:

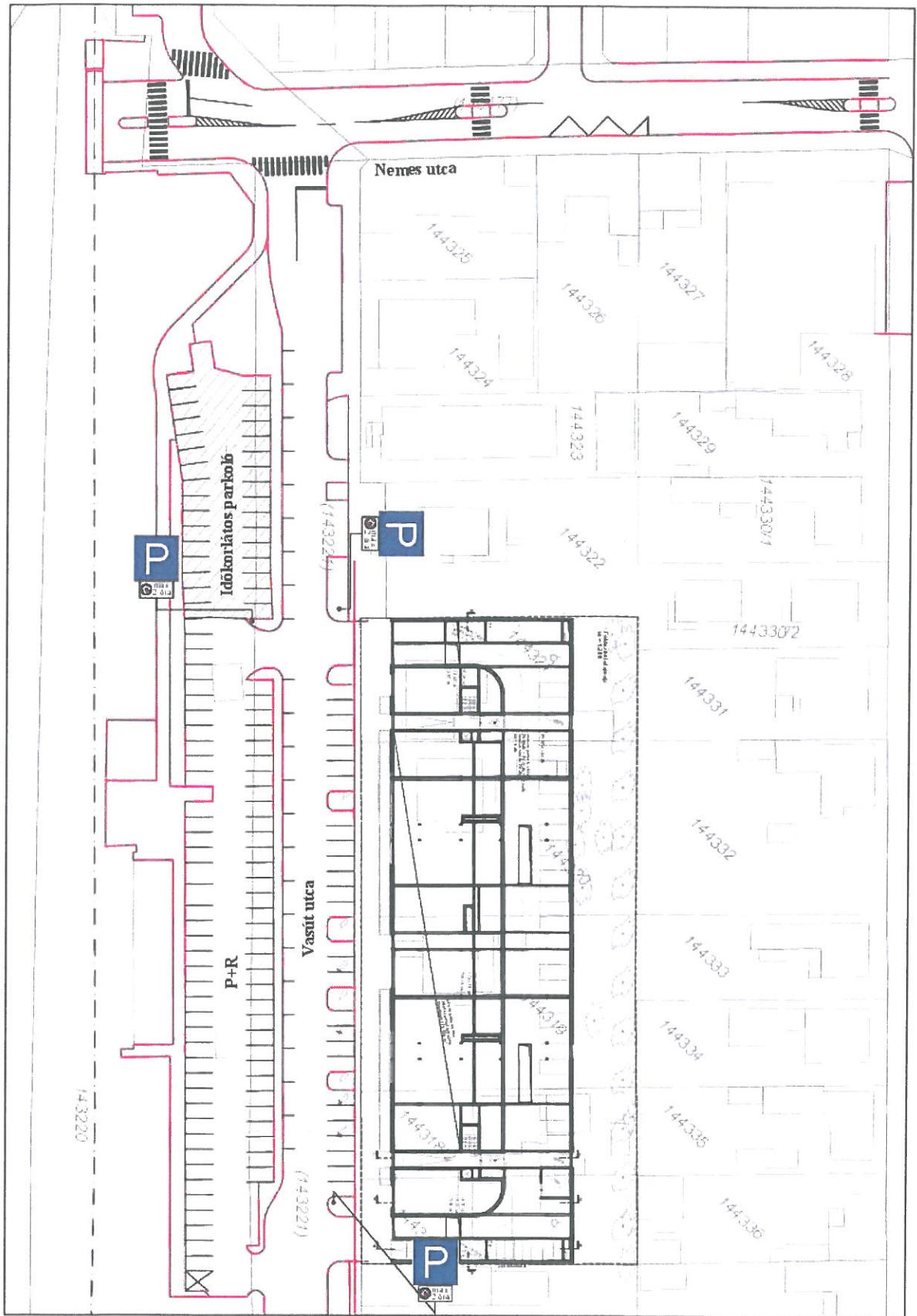
Vasút utcai beruházásnál: 167 parkolóhely

P+R parkoló: 128 parkolóhely

A biztonság javára feltételezve, hogy a P+R parkoló ugyanabban a két órában „telik meg” (bár a valóságban 6.30 h és 8 h között várható a reggeli csúcs), a keltett forgalom:

F (teljes keresztmetszetre) = $128/2 + 35 + 14 = 113$ Ejm/óra/km

A fenti forgalmi értékelés szerint a teljes keltett forgalom főleg a Vasút utca déli szakaszát terheli, amelynek több, mint 600 Ejm/h kapacitástartaléka mérhető a jelenlegi helyzetet figyelembe véve, tehát kijelenthető, hogy a tervezett beruházások együttes hatására sem várható kapacitás-kimerülés a környék úthálózatán.



K-15. sz. ábra Javasolt helyszínrajz

5. A környék úthálózatának, parkolási lehetőségeinek fejlesztése

A vizsgált területre (különösen a Nemes utca intézményei és kereskedelmi létesítményeihez) irányuló parkolási igények minél jobb kiszolgálása érdekében javasoljuk a Nemes utca központi területeinek kb. 800 m távolságú körzetében további parkolóhelyek kijelölését a környező utcák egyirányú forgalmi rendjének bevezetésével felszabadított útburkolatokon, a K-16. (Mintakeresztelvények) és K-17. (Javasolt forgalmi rend) tervlapokon ábrázoltak szerint. Szigorú forgalmi rend fenntartásával és tájékoztatással elérhető, hogy csúcsidőben a parkolni akarók ne szabálytalanul parkoljanak, hanem távolabb is hajlandók legyenek megállni.

Az egyirányúsítás rendszere a javasolt területnél tovább is kiterjeszthető. A lakóutcák egyoldali parkolásra való alkalmassága a K-16. tervlapon ábrázolt mintakeresztelvények szerint eldönthető. Az üzemeltetés fontos része az ellenőrzés, felügyelet.

További javaslatunk a lakóterületeken a forgalomcsillapított (Tempo30) övezetek kiterjesztése a főutakkal (és a közösségi közlekedési nyomvonalakkal) határolt területeken belül.

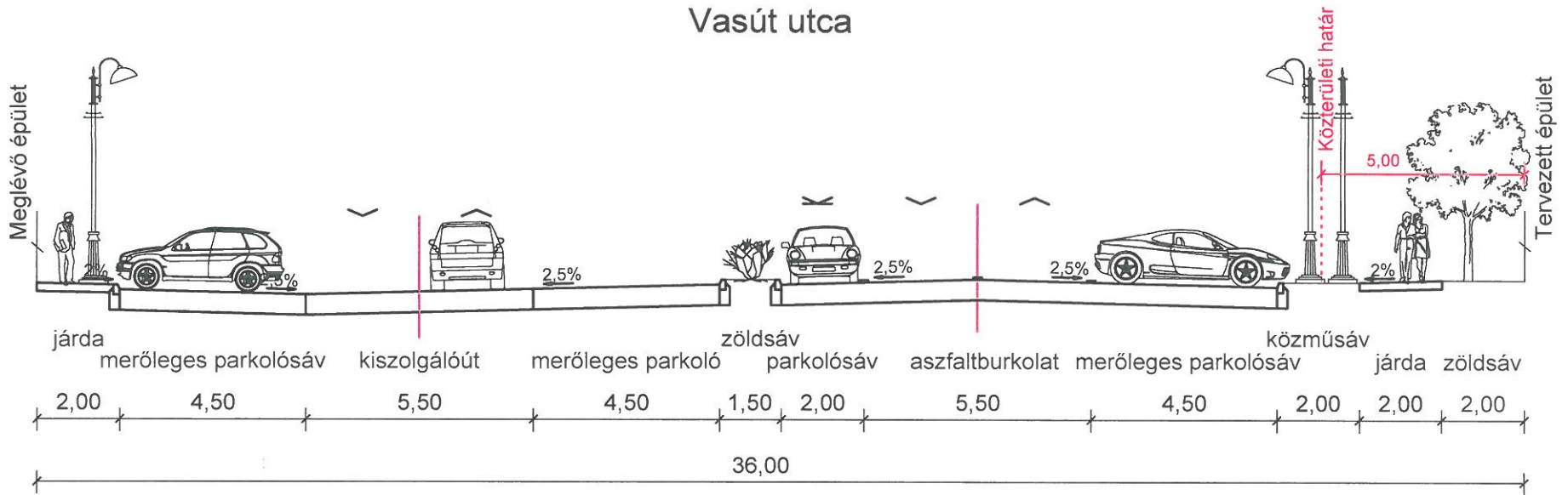
Már a területre tervezett további beruházások tervezési fázisában nagy figyelmet kell fordítani a megközelíthetőségre és a parkolás telken belüli megoldására, a fenti elvek szerint. A közlekedési módok lehető legnagyobb mértékű elkülönítése, világos forgalmi rend kialakítása, a keresztező mozgások kiemelt figyelmet biztosító kiépítése biztosítja leginkább a forgalombiztonság fenntartását, mivel a közúthálózat forgalomtechnikai kialakítása alapvetően befolyásolja a település forgalombiztonsági helyzetét.

A gyalogosok biztonsága, felületeik növelése elsődleges cél kell legyen, a közúti és kerékpáros forgalom felületeinek csökkentése árán is. Veszélyes keresztezések jobb „kiemelése” szükséges (forgalomtechnikai módszerekkel).

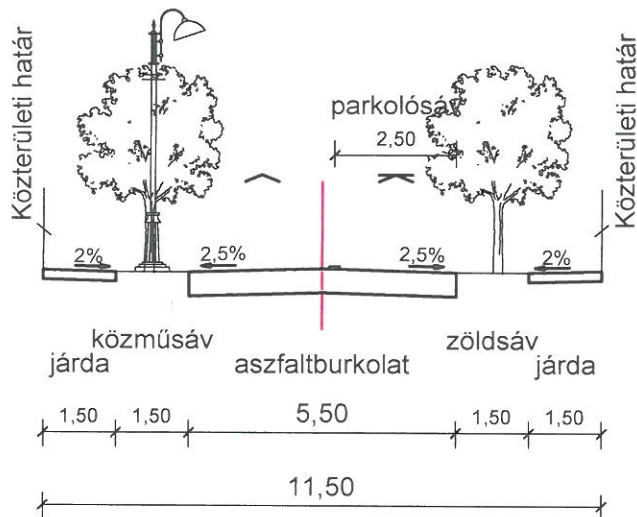
Világos forgalmi rend kialakítása, felületek egyértelmű elkülönítése szükséges.

BUDAPEST XVIII. KERÜLET, VASÚT UTCA - HATÁSTANULMÁNY

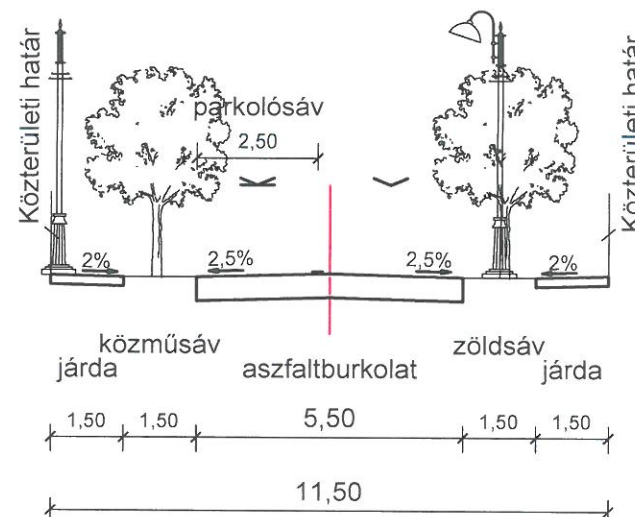
1-1 Vasút utca



2-2 Kölcsey utca



3-3 Címer utca

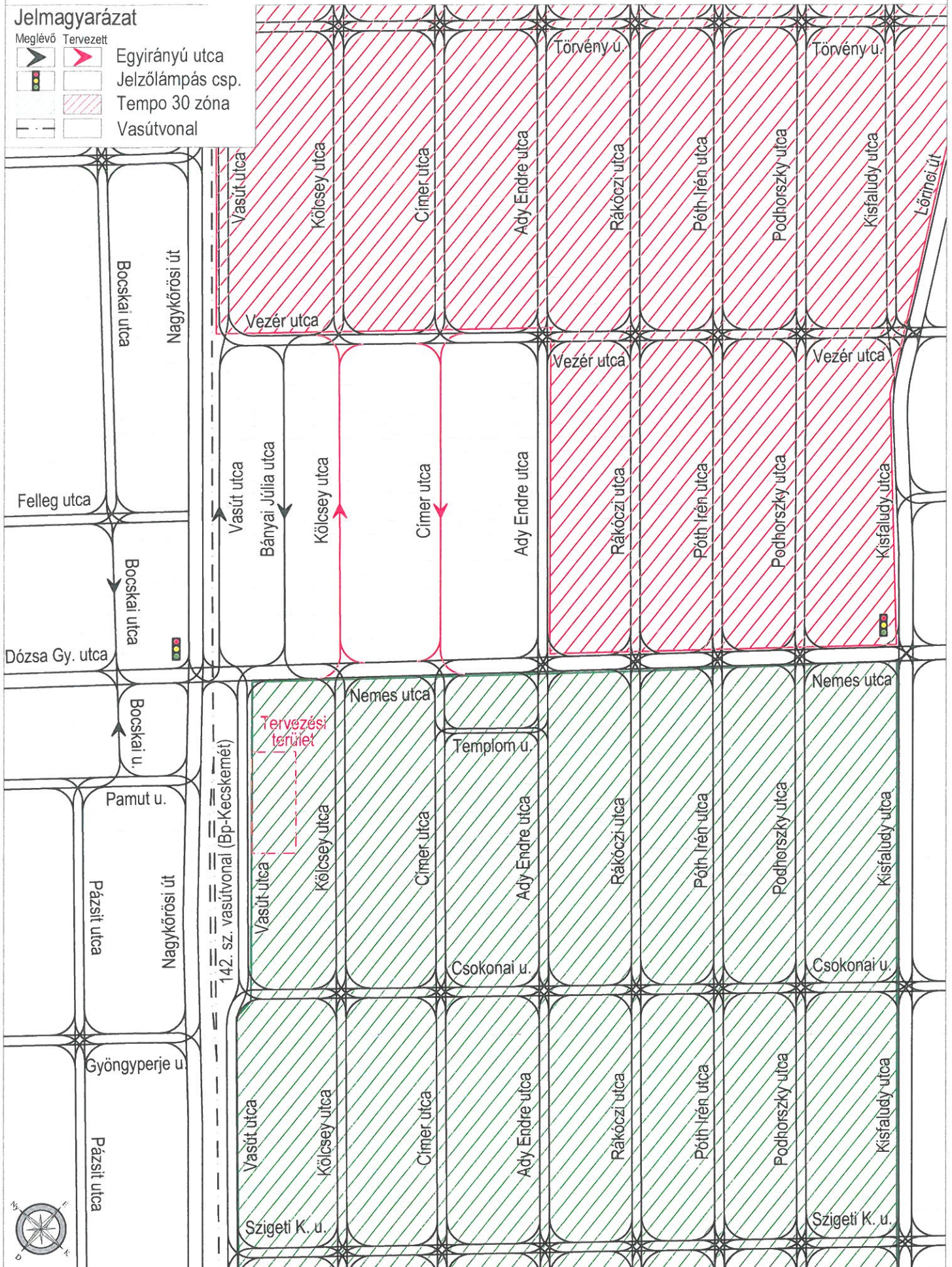


MINTAKERESZTSZELVÉNYEK

BUDAPEST XVIII. KERÜLET, VASÚT UTCA - HATÁSTANULMÁNY

Jelmagyarázat

- | | | |
|---------|-----------|------------------|
| Meglévő | Tervezett | |
| | | Egyirányú utca |
| | | Jelzőlámpás csp. |
| | | Tempo 30 zóna |
| | | Vasútvonal |



TERVEZETT FORGALMI REND

6. Összegzés, javaslatok

A fenti hatásvizsgálatok és előrebecslések alapján az alábbiakat állapíthatjuk meg:

- a tervezett fejlesztés megvalósítása gépjárműforgalmi szempontból **nem okoz nagyobb gondokat** a városrész érintett úthálózatán,
- **forgalomtechnikai eszközökkel el kell különíteni a kerületközponti funkciók** parkolási igényeket **és a P+R** parkolófelületeket, és a szabályozás betartásának folyamatos ellenőrzése szükséges,
- a **fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése, népszerűsítése** szükséges nem csak az új beköltözők között, de a teljes városrészben is a forgalomkeltés minimalizálása érdekében,
- a tervezés során külön figyelmet kell fordítani **a gyalogosok biztonságos közlekedési** lehetőségeire a tervezési terület megközelítő útjain és a közösségi közlekedési megállóhelyek irányában,
- A **negatív hatások** (torlódások, baleseti arány növekedése, környezetszennyezés) **megelőzése érdekében** a korlátozni szükséges a területen megjelenő gépjárművek számát, **fejleszteni kell a területet kiszolgáló közösségi közlekedési hálózatot** és javítani a kerékpáros közlekedés feltételeit.

A fenti elemzés alapján a terület beépíthetőségének közlekedési akadálya nincs, de mindenképpen javasoljuk a gépjárműhasználat helyett a kerékpározás és a közösségi közlekedés igénybe vételének népszerűsítését a beköltözők között.

További lehetőség a szükséges parkolóhelyek számának csökkentése a KÉSZ-ben, hogy a keltett forgalom mértéke csökkenjen. A biztonságos kerékpáros infrastruktúra fejlesztése vonzó a hivatásforgalmi és a rekreációs célú kerékpárosok számára is, így tovább csökkenhet a gépjárművekkel közlekedők száma.

A fenti vizsgálatok szerint megállapítható, hogy a tervezett fejlesztés által betelepített funkciók, épületek megvalósítása által keltett forgalom megjelenése a környező közúthálózaton nem okoz majd számottevő fennakadást, kapacitás-problémákat sem a közeljövőben, sem a későbbiekben, a fenti forgalomszervezési javaslatok betartása esetén.

A fenti következtetések jelen hatástanulmányhoz adatszolgáltatásként kapott területhasználati funkciók és azok méreteinek megvalósulása esetében érvényesek.



Dr. Macsinka Klára tervező
13-1017: KÉ-K, Tkö
MOBIL CITY Mérnöki Tanácsadó Bt.