

# **Szilvás terület rész megközelítésének közúthálózati vizsgálata**

## 1. BEVEZETÉS

A fejlesztési terület közúti elérhetőségének, feltárhatóságának elemzéséhez mikroszimulációs modellezést végeztünk.

Az elemzés során Szilvás területére beépítési mixeket, scenáriókat feltételeztünk, és arra kerestük a választ, hogy milyen forgalmat generálnak, továbbá ezek a forgalmak milyen beavatkozást tesznek szükségessé, milyen kapcsolatban vannak a háromszög (098/2) telek és az intermodális csomópont forgalmával.

Kiindulási alapként három scenáriót különböztettünk meg:

Mérsékelt	Dinamikus	Intenzív
<ul style="list-style-type: none"><li>- kb. 500 db lakás</li><li>- kb. 20.000 m<sup>2</sup> iroda</li><li>- kb. 24.000 m<sup>2</sup> kereskedelem</li><li>- kb. 9.000 m<sup>2</sup> sport, kultúra, rekreáció, egyéb</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- kb. 1000 db lakás</li><li>- kb. 35.000 m<sup>2</sup> iroda</li><li>- kb. 40.000 m<sup>2</sup> kereskedelem</li><li>- kb. 24.000 m<sup>2</sup> sport, kultúra, rekreáció, egyéb</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- kb. 1500 db lakás</li><li>- kb. 50.000 m<sup>2</sup> iroda</li><li>- kb. 56.000 m<sup>2</sup> kereskedelem</li><li>- kb. 36.000 m<sup>2</sup> sport, kultúra, rekreáció, egyéb</li></ul>

Belátható, hogy az egyre növekvő beépítést feltételező scenáriók, egyre növekvő hálózattervezési igényt támasztanak, ezért az egyes scenáriókhoz – kiindulva a tágabb terület forgalmi viszonyaiból – a következő forgalomkeltési értékeket határoztuk meg:

- Mérsékelt scenárió →  $F = 1000 \text{ Ej}/2$  irány/csúcsóra
- Dinamikus scenárió →  $F = 1500 \text{ Ej}/2$  irány/csúcsóra
- Intenzív scenárió →  $F = 2000 \text{ Ej}/2$  irány/csúcsóra

**Szilvás terület tervezett beépítésének összetétele, funkciója, pontos kiterjedése még nem ismert, ezért a mostani vizsgálatunk megállapításai csak irányadónak tekinthetők. A pontos beépítések ismeretében újabb vizsgálatok elvégzése válhat szükségessé.**

A terület környezetében található – kiterjedésüket tekintve – meghatározó kereskedelmi létesítmények miatt, elsősorban stop-shop illetve pláza jellegű beépítést feltételezünk.

Az egyes parkolási férőhelyek a következőképpen épülnek fel:

### 1. háromszög (098/2) telek beépítése

A háromszög telek beépítését egy intenzív beépítés esetén a következő kiinduló értékek feltételezésével vehetjük figyelembe:

	Beépítés (m <sup>2</sup> )	Férőhely (db)
Kereskedelmi (plaza, stop-shop jellegű) (hasznos)	13.000	700
Irodai jellegű (hasznos)	2.800	
P+R céljára felajánlott	-	300

*A feltüntetett férőhely számok a Döntés-előkészítő tanulmányban található B1 változattal vannak összhangban.*

## **2. Az intermodális csomópont beépítése**

Az intermodális csomópont beépítését a Döntés-előkészítő tanulmányban található B1 változattal összhangban 400 P+R férőhely létesítésével vesszük figyelembe, melyből 300 férőhelyet a háromszög telek biztosít.

## **3. Szilvás terület beépíthetősége**

Szilvás terület beépíthetősége – forgalmi szempontból – a forgalomkeltés által meghatározott forgalmak, és a háromszög telek, valamint az intermodális csomópont forgalmai alapján határozható meg. Az egyes scenáriók, a kiszámolt forgalmak függvényében, beavatkozásokat tesznek szükségessé, melyet összefoglaló ábrán szemléltetünk (3. fejezet).

## 2. FORGALMI VIZSGÁLAT

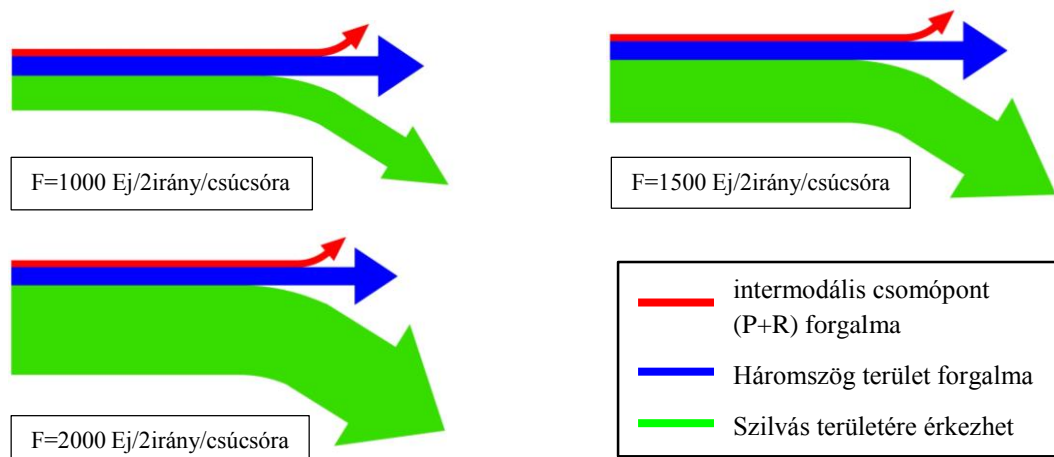
A vizsgálat során 100%-ban újonnan megjelenő forgalmat feltételeztünk. Ez azt jelenti, hogy a távlatban megjelenő járművek eddig nem használták Budaörs útjait, és a környező útvonalakat, ezeket csak a projektek hatására keresik fel. Ezáltal kimondható, hogy a vizsgálat a legkedvezőtlenebb esetre van méretezve. Valószínűleg a későbbi beépítés függvényében nem csak tisztán új forgalom érkezik majd a területre, hanem a meglévő forgalomnak az áterhelődése is végbemegy – valóságban ezt az értéket funkciótól függően körülbelül 20–50%-nak vehetjük – így az itt felvázolt **beépítési értékek növelhetőek**, ez azonban hangsúlyozottan jelentősen függ a beépítési mixtől.

A vizsgálat során a délelőtti és délutáni csúcsóra átlagolt értékét vettük figyelembe. A forgalmakat a csúcsórákra vetítve mindkét irányra kiszámoltuk.

A tervezett beépítés alapján meghatározható az a forgalom, amelyet Szilvás területe generál. Az egyes generált forgalmakat a funkciók szerint százalékos megoszlásban a következő táblázat tartalmazza.

<i>Délelőtti forgalmak (Ej/2irány/ó)</i>	Mérsékelt		Dinamikus		Intenzív	
Intermodális csomópont (P+R)	160	16 %	160	11 %	160	8 %
Háromszög terület	140	14 %	140	9 %	140	7 %
<b>Szilvás terület</b>	<b>700</b>	<b>70 %</b>	<b>1200</b>	<b>80 %</b>	<b>1700</b>	<b>85 %</b>

<i>Délutáni forgalmak (Ej/2irány/ó)</i>	Mérsékelt		Dinamikus		Intenzív	
Intermodális csomópont (P+R)	80	8 %	80	5 %	80	4 %
Háromszög terület	490	49 %	490	33 %	490	24 %
<b>Szilvás terület</b>	<b>430</b>	<b>43 %</b>	<b>930</b>	<b>62 %</b>	<b>1430</b>	<b>72 %</b>



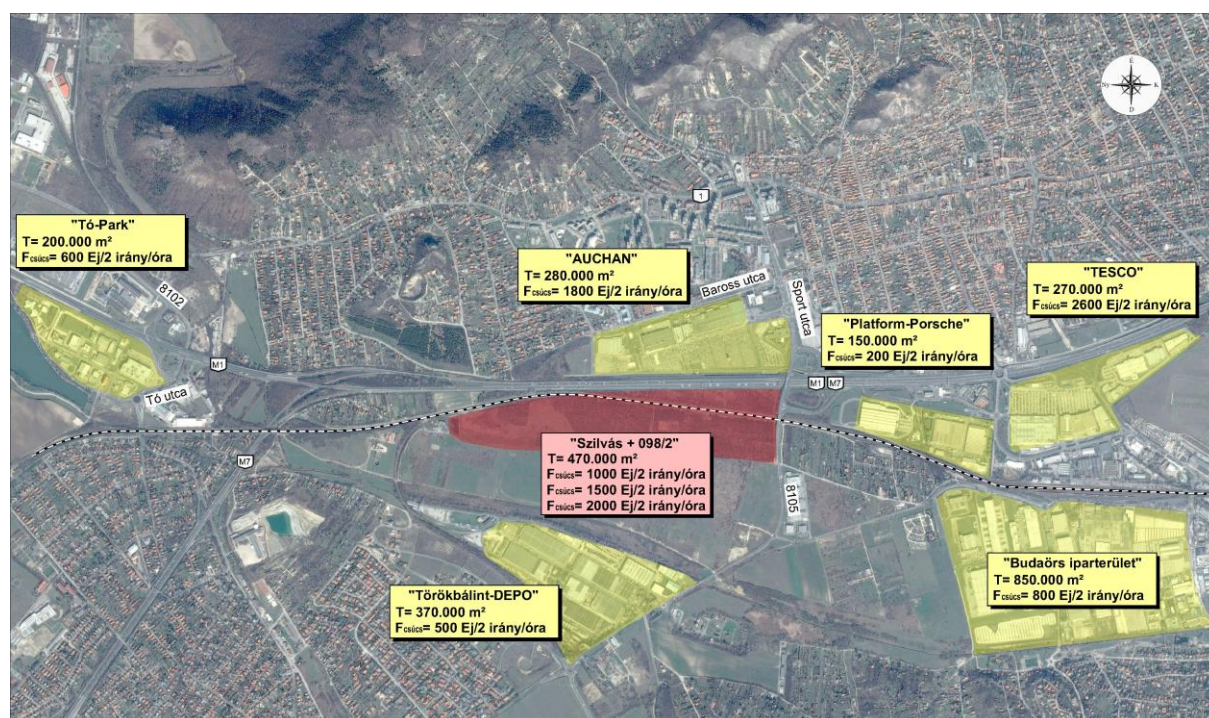
A beépítési mixet négy különböző funkcióból építettük fel, átgondolva és illeszkedve egy reális beépítési célnak való megfelelést. Az előzőekben bemutatott forgalmak alapján a következő férőhelyszámokra lehet számítani.

A generált forgalmakból számolt férőhelyek becsült értékek, elsődleges szerepük, egy lehetséges beépítési nagyságrend érzékeltetése. A tényleges beépítési adatoknak megfelelően az arányszámok pontosíthatóak.

	Mérsékelt	Dinamikus	Intenzív
Lakás célú férőhelyszám (db)	500	1000	1500
Irodai célú férőhelyszám (db)	500	900	1300
Kereskedelmi célú férőhelyszám (db)	400	700	1000
Sport, kultúra, rekreáció, egyéb funkciók férőhelyszáma (db)	150	400	600
<b>Összesen</b>	<b>≈1550</b>	<b>≈3000</b>	<b>≈4400</b>

Azért, hogy a megismert forgalmakat viszonyítani tudjuk, a környező létesítmények területét és csúcs forgalmait ábrázoltuk.

Látható, hogy az **eltérő funkciók, eltérő forgalmat eredményeznek**. Példának okáért a törökbálinti DEPO nagy kiterjedése ellenére az Auchan kereskedelmi terület forgalmának mindösszesen közel negyedét jelenti.



A beépítési mix összesített férőhelyszáma az **intenzív esetben** tehát megközelítőleg **4400 parkoló férőhelyet** jelent, mert ez az a férőhelyszám, amely tisztán új forgalmat figyelembe véve, háromszög telek beépítés mellett átlagosan kb. **1565 Ej/2irány/csúcsóra forgalmat generál a területre.**

Ennek a forgalomnak – a legnagyobb mértékű intenzív beépítést figyelembe véve is – összesen csak kb. 8 %-a az intermodális csomópont forgalma.

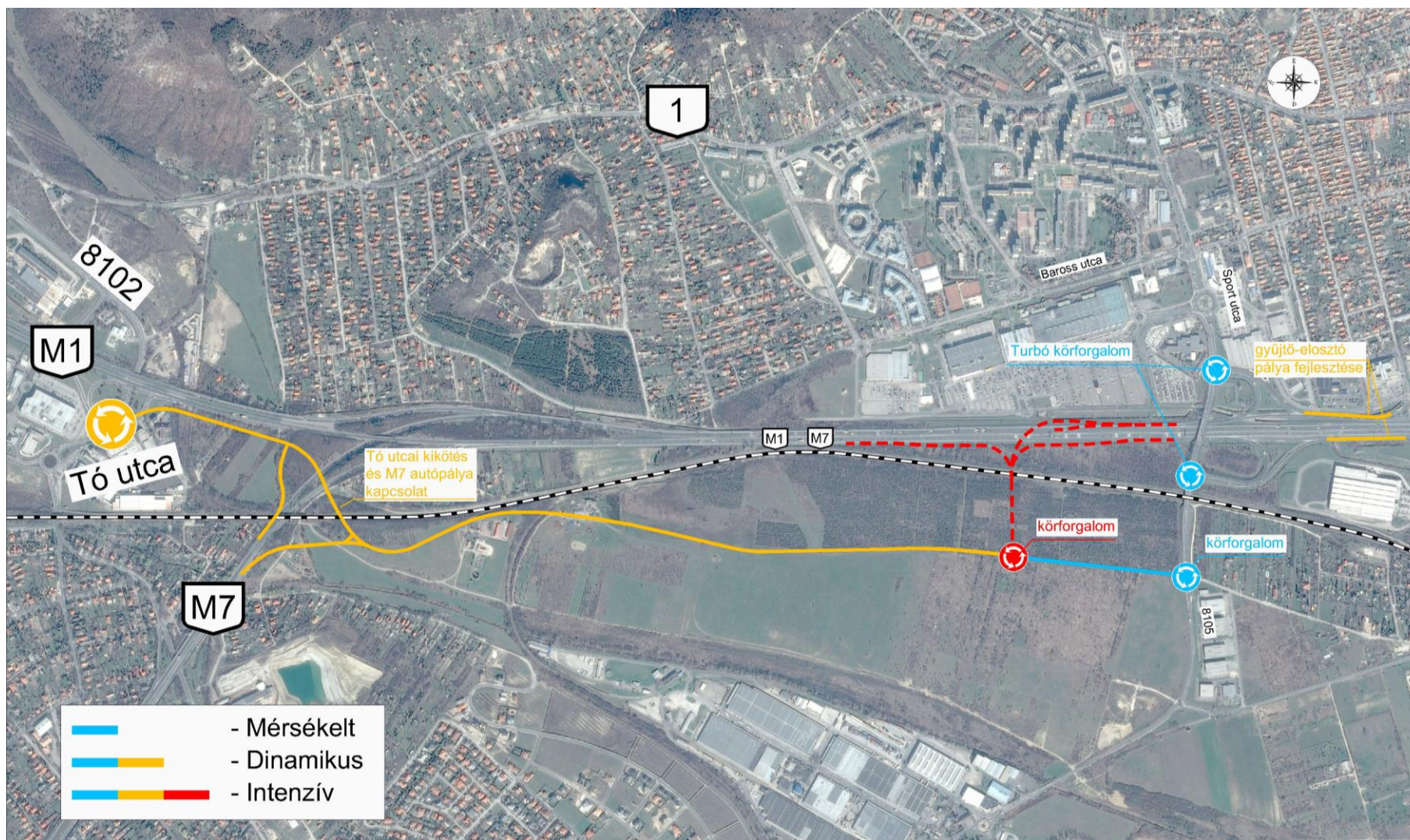
Szilvás területére az egyes scenáriókhoz tartozó órás látogatószámot a kiszámolt férőhelyszámokból becsülni tudjuk, ezek a következők:



### 3. HÁLÓZATFEJLESZTÉSI MEGÁLLAPÍTÁSOK

A közúthálózattal kapcsolatos vizsgálatok alapján az egyes scenáriók (mérésékelt, dinamikus, intenzív) a következő hálózatfejlesztési ajánlásokat foglalják magukba (külön színnel ábrázoltuk azokat a beavatkozásokat, melyekkel mindenképpen foglalkozni kell a kívánt beépítés érdekében):





Az intenzív scenárióhoz kapcsolódóan az M1-M7 autópálya szakaszon átívelő kapcsolat (az ábrán szaggatott piros vonal jelzi) megépítése feltehetően szabvány alóli felmentést igényel, az egyes fonódási szakaszok, és egyéb vonatkozó kritériumok miatt. Az így kialakuló csomópont rendszer ágainak továbbá vélhetően szükséges lehet a városi úttá nyilvánítása is.

**A vizsgálatok alapján tehát kijelenthető, hogy Szilvás terület beépülésének nem szab gátat az intermodális csomópont megépítése.**