

Budapest, IX. kerület - NÉPLIGET VOLÁNBUSZ

Könyves Kálmán krt. – Üllői út – Budapest-Keleti pu. – Hegyeshalom vasútvonal – Albert Flórián út által határolt terület

KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT - EGYEZTETÉSI ANYAG**TERVEZŐI VÁLASZ**

1.	Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi osztályvezető – Állami Főépítész	Kp/18485-31/2015/X.	észrevételek
2.	Budapest Főváros Kormányhivatala – Kormány megbízott (ÁNTSZ)	Kp/18485-34/2015/X.	észrevétel
3.	FORSTER Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ	Kp/18485-40/2015/X.	nincs észrevétel
4.	Nemzeti Közlekedési Hatóság	Kp/18485-30/2015/X.	nincs észrevétel
5.	Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság	Kp/18485-32/2015/X.	észrevétel
6.	Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság	Kp/18485-39/2015/X.	nincs észrevétel
7.	Budapest Főváros Önkormányzata Városfejlesztési Főpolgármester- helyettes Budapesti Közlekedési központ	Kp/18485-42/2015/X.	észrevételek

ad 1)

Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi osztályvezető – Állami Főépítész

- A TSZT és FRSZ tartalmi elemeit illetően a tervdokumentáció vizsgálati munkarészeiben minden a területre vonatkozó - a jelenlegi tervezés alapjául szolgáló – munkarészt részletesen dokumentáltunk, a tervdokumentáció ezek alapján készült. (Megj: a Fővárosi Önkormányzat véleményében szereplő észrevétel alapján szükséges korrekciókat a tervdokumentáción átvezetjük.)
- A rendelettervezet általános részében szereplő, telekalakítással kapcsolatos elemek az építési övezetek előírásaiban nem szerepelnek, az építési övezetek az övezetenként eltérő paramétereket, a minimálisan kialakítható telekméreteket és közterülethez csatlakozó minimális telekszélességet tartalmazzák.
- A rendelettervezet 16.§ (9) bekezdésében meghatározott és a Szabályozási Terven jelölt gyalogosátjárás kötelező elem, melyet a BKK észrevétele alapján „gyalogos és kerékpáros átjárás”-ra javítunk.
- A rendelettervezet 9.§ (4) bekezdését az észrevétel alapján a rendelettervezetből töröljük.
- A tervezési terület lehatárolása a korábbi tervekkel összhangban, a jelenleg még hatályban lévő Kerületi Szabályozási Terv területét érintően a IX. kerületi Önkormányzat Főépítésével és az Állami Főépítész Asszonnyal folytatott egyeztetéseknek megfelelően történt. Jelen esetben a korábbi területhasználatból adódóan feltáratlan, jelenleg még egybefüggő „telektömb” mérete meghaladja 18 hektárt, a tervezett szabályozás végrehajtása során a jelenlegi tömb **5 további önálló telektömbre válik** megoszthatóvá. A terület környezetében tájékoztató jelleggel bemutatandó egy telekmélység jelen esetben az északi oldalon gyakorlatilag a Népliget teljes területének ábrázolását jelentené, mely a tervezett szabályozás szempontjából nem szükséges, a további területeken a határoló tömbök egy telek mélységben gyakorlatilag feltüntetésre kerültek, ezek mindegyikére van jelenleg hatályos KSZT. Amennyiben szükséges ezen tervek Szabályozási Tervlapjait a

tervdokumentáció vizsgálati munkarészeihez csatoljuk, a szabályozási terven pedig feltüntetjük a hatályos tervekre ÖK rendeleteinek számát.

- A Vi-2/IX-N-2 jelű építési övezet paramétereinek meghatározásáról a IX. kerületi Önkormányzat, hozott előzetesen bizottsági és testületi döntést, amennyiben a vonatkozó szakmai javaslatot az Önkormányzat támogatja, azt a szabályozási terven és a rendelettervezetben átvezetjük. (Megj.: az övezetben előírt legkisebb zöldfelületi átlagérték 5 %-al meghaladja a jóváhagyott TSZT-ben előírt 25 %-ot.)

ad 2)

Budapest Főváros Kormányhivatala Kormány megbízott (ÁNTSZ)

- Azokon a területeken, ahol lakófunkció létesíthető minden esetben be kell tartani a mindenkor hatályos zajvédelmi előírásokat, amennyiben ez szükséges, a vasút melletti területen csak aktív és/vagy passzív zajvédelmi létesítmények elhelyezésével lehetséges. A rendelettervezet 11.§ (5) bekezdése tartalmazza az erre vonatkozó előírást.

ad 5)

Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság

- A rendelettervezet 8.§ (1) bekezdésében szereplő meghatározás az eddig alkalmazott rendeletek alapján, azokkal egybehangzóan került megfogalmazásra, a rendelet vonatkozó bekezdésének értelmezése az eddigi hatósági gyakorlatban nem okozott problémát.

ad 7)

Budapest Főváros Önkormányzata Városfejlesztési Főpolgármester-helyettes

- A tervdokumentáció vizsgálati munkarészeiben a Vi-2 jelű övezetre vonatkozó előírt legkisebb zöldfelületi átlagértéket javítjuk, a rendelettervezetben szereplő értékekről, az építési övezetek paramétereinek meghatározásáról a IX. kerületi Önkormányzat, hozott előzetesen bizottsági és testületi döntést, azon szakmailag sem javaslunk változtatni.
- A tervanyagot Vi-1 jelű övezetre vonatkozó számításokkal kiegészítjük.

Közlekedés, P+R

- A 2015-ben elfogadott FRSZ a területen lévő feliraton feltünteti, hogy – a korábbi tervekben szereplő 150 helyett - minimum 500 P+R férőhely létesítése szükséges, ugyanezen tervlapon feltüntetésre került a P+R rendszerű parkolási létesítmény(ek) elhelyezésére alkalmas terület lehatárolása, mely a tervezés alá vont területen kívül is meghatároz ilyen, alkalmasnak minősített területet. Ilyen lehatárolás vonatkozik pl. a Groupama Aréna melletti teljes telekterületre is. (Megj.: a parkolásra alkalmas terület lehatárolásába, vélhetően csak technikai hiba folytán, belekerült a Volán Népliget Buszpályaudvar területének egy része is.)

A TSZT és az FRSZ a Volán Népliget Buszpályaudvar mellett meghatároz egy 7290 m² nagyságú K-Közl jelű kizárólag parkolás (és az ahhoz kapcsolódó funkciók elhelyezésére szolgáló) övezetet, melynek általános beépítési sűrűsége 2.0. A tervek további – ezen területek kialakítására vonatkozó – jogi és egyéb meghatározást nem tartalmaznak.

(Ezen tervi elemek meghatározása vélhetően a BKK által készített tanulmányterv alapján került rögzítésre.)

Jelen tervezés során, természetesen kiindulási adatként kezelve a fentieket, részletesen megvizsgáltuk a területen elhelyezhető parkolási funkciójú egységek kialakításának lehetőségeit. Az erre a célra kijelölt övezetben maximum bruttó 14.580 m² parkolási célú terület építhető, mely – az épület kialakításától függően - maximálisan 400-450 parkoló férőhely kialakítását tenné lehetővé, azonban Ferencvárosi Önkormányzattal és a Népliget Volán Buszpályaudvarral folytatott egyeztetések alapján a Buszpályaudvar átadása óta

gyakorlatilag folyamatosan akut problémát jelentő buszparkolás megoldására is javaslatot kellett tenni.

Így a jelenlegi tervekben **a parkoló-terület földszinti kialakítása során prioritást kap a buszparkolás megoldása**, mely azt jelenti, hogy a tervezett parkoló-épületben (mely a meghatározott paraméterek alapján maximum 4-5 szintes lehet) – egyéb kapcsolódó funkciótól függően - **további maximum 250-300 férőhely** alakítható ki. A jelen terv ebből 150 férőhely kialakítására vonatkozóan rögzíti kötelezően, hogy azokat P+R rendszerű parkolóként kell megvalósítani, mely a kialakítható kapacitás 55-65 %-a.

A Vi-2 jelű övezetben további közcélú parkoló előírása az adott övezetben kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető **parkolási sűrűség „terhére” lehetséges, mely azonban a terület beépíthetőségének korlátozását jelentené.**

Véleményünk szerint lényegesen kedvezőbb megoldást jelenthetett volna, ha az FRSZ-ben a K-Közl parkolási célú övezet beépítési sűrűsége legalább 2.5, inkább 3.0, valamint az is, ha a Vi-2 jelű övezetnek a - legalább az FRSZ által erre a célra határolt területén - a bsp érték plusz lehetőséget tartalmaz közcélú parkolók kialakítására.

(Megj.: természetesen a további parkolók és egyéb területek is igénybe vehetők a jelen rendelettervezet alapján P+R funkcióra, mivel ez külön szabályozást nem igényel, ez azonban már egyéb a terület tulajdonosával történő megállapodás alapján történhet, így nem tervezői kompetencia.)

A tervdokumentáció alátámasztó munkarészeit arra vonatkozóan, hogy az FRSZ által jelölt területen megvalósítható-e 500 parkoló férőhely elhelyezése kiegészítjük, a tervezett parkoló területen maximálisan kialakítható parkoló férőhely, a Népliget területén meglévő, valamint az Üllői úton a felüljáró alatti részeken felszíni parkolóként kialakítható férőhelyek száma együttesen eléri a terven jelzett 500 férőhelyet.

Arra vonatkozóan, hogy ebből P+R rendszerben mennyi és milyen formában fog üzemelni tervezői szinten nem tudunk nyilatkozni, mivel ez sem tervezői kompetencia.

- Az úthálózat fejlesztésre és a várható forgalmi terheléssel kapcsolatos észrevételekre adott válaszokat a BKK állásfoglalására adott tervezői válasz (Isd lent) tartalmazza.
- A Népliget Volánbusz Pályaudvar mellett a Könyves Kálmán körút szélesítésére vonatkozó szabályozást a BKK tanulmányterve alapján a szabályozási tervlapon átvezetjük.
- A tervezési terület lehatárolására vonatkozó javításokat a tervdokumentáción átvezetjük.
- A tervezett közösségi közlekedési hálózatot a BKK észrevételei alapján javítjuk.
- Az Üllői úttal párhuzamosan létesítendő új út esetében – tekintettel arra, hogy a zsákutca közvetlenül a parkolásra kijelölt területegységhez csatlakozik, **ahol kerékpártárolás, valamint kötelezően kialakítandó B+R funkció is elhelyezésre kerül – továbbra is indokoltnak látjuk a kerékpáros-forgalom biztosítását**, tekintettel a terület belseje felől, a Fék utca irányából, valamint a vasút túloldaláról történő megközelítésre. Indokolt továbbá azért is, mivel a tervezett zsákutca végén, ehhez a tervezett közterülethez csatlakozóan javasolt a Szabályozási Terven jelölt gyalogosátjárás, melyet a BKK észrevétele alapján „gyalogos és kerékpáros átjárás”-ra javítunk.

Rendelettervezettel, szabályozási tervvel kapcsolatos észrevételek:

- Az újonnan kialakításra kerülő utakon a kétoldali 2,0-2,0 méter szélességű zöldsáv biztosítására vonatkozó előírással a rendelettervezetet kiegészítjük.
- Azokat a területeket, ahol a lakófunkció kizárásra kerül az építési övezeti előírásokban is szerepeltetjük, a szabályozási tervlapon az ábrázolást pontosítjuk.
- A szintterületi-mutató fogalmát a rendelettervezetben szerepeltetjük.
- A rendelettervezet 9.§ (4) bekezdését az észrevétel (valamint az Állami Főépítész észrevétele) alapján a rendelettervezetből töröljük.
- A rendelettervezet 6.§ (6) bekezdését, valamint a 12. § előírásait javítjuk.
- A rendelettervezet 7.§ (1) bekezdésének első mondatát az észrevétel alapján a rendelettervezetből töröljük.

- Az övezeti besorolást a Könyves Kálmán körúton a Szabályozási Terven javítjuk. (KÖu)
- Az Üllői út menti tervezett közterületsáv KÖu övezetbe történő átsorolása szakmailag megfontolandó, mivel a Vi-2 jelű terület egység területe ezáltal csökkenne és a terület egységen belüli övezeti szintterületi mutatók a teljes (meglévő közterületek nélküli) területre meghatározott beépítési sűrűség alapján (az ingatlan nyilvántartásban szereplő adatok és a tervezett közterületek pontos számításával) kerültek meghatározásra.
- A rendeltetvétervezetben és a tervlapokon a közterületek helyrajzi számait az ingatlan-nyilvántartási adatoknak megfelelően javítjuk.
- A közlekedési fejezetből a funkciók felsorolását töröljük.
- A Szabályozási Tervlap jelmagyarázatát az észrevétel alapján korrigáljuk.
- A BKK által felvetett észrevételekre vonatkozóan a tervezői válaszokat lsd lent.
- A településrendezési szerződés megkötésének kérdésében a Ferencvárosi Önkormányzat jogosult nyilatkozni.

Budapesti Közlekedési Központ által felvetett észrevételek

- ad.1. A tervezési terület a volt Bólyai laktanya területe, melynek fejlesztési terveivel kapcsolatos egyeztetéseken a BKK rendszeresen részt vett, azonban a tárgyi KSZ készítése során a közlekedésfejlesztési elképzeléseket a tervezők nem egyeztették a BKK-val. A terület fejlesztéséhez kapcsolódó közlekedési elképzelésekről a BKK 2014. folyamán tanulmánytervet készített, melyet a mind a Fővárosi Önkormányzattal, mind az érintett kerületi önkormányzatokkal egyeztetett. („Könyves Kálmán körút – Albert Flórián út és a Könyves Kálmán körút – Üllői út csomópontok fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata”) Kérjük, hogy a KSZT készítése során az ismertetett terv szempontjait és a csomópont hely igényeket figyelembe venni szíveskedjenek. A terv vezetői összefoglalóját mellékelten is megküldjük és a tervvel kapcsolatos kérdésekben tervezői egyeztetést látunk szükségesnek, hogy annak eredményei mind a vizsgálati, mind a javaslati munkarészbe beépülhessenek. Kérjük a tervezési terület által jelzett fejlesztések közlekedési feltételeit az átadott tanulmányterv alapján meghatározni a „3.3 Közlekedési kapcsolatok fejlesztési javaslata” fejezetet ennek megfelelően újragondolni.*
- Válasz: A hivatkozott Könyves Kálmán körút – Albert Flórián út és a Könyves Kálmán körút – Üllői út csomópontok fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata c. tanulmány jóváhagyásáról és kötelező diszpozícióként alkalmazásáról nem volt tudomásunk. Természetesen a közlekedési kapcsolatok fejlesztési javaslata fejezetet ennek megfelelően átdolgozzuk. Az Üllői út vonalán a tervezett közterület biztosítások a szabályozási tervben feltüntetésre kerültek, a Népliget Volánbusz Pályaudvar mellett a Könyves Kálmán körút szélesítésére vonatkozó szabályozást a BKK tanulmányterve alapján a szabályozási tervlapon átvezetjük.
- ad.2. A Könyves Kálmán körút északi oldalán a Groupama Aréna mellett megvalósuló ingatlanfejlesztések miatt a csomópontrendszer átépítésének I. ütemét már szükséges megvalósítani. A tervezési területre tervezett ingatlanfejlesztések miatt a II. ütemet is meg kell valósítani a Könyves Kálmán körútról az M5 autópálya bevezető szakasza felé tartó forgalom külön szintű kiemelésével, ezért nem értünk egyet azzal az állítással, hogy „A tervezési terület szűkebb környezetében a közúti hálózatfejlesztések befejeződtek. Az Üllői út, Könyves Kálmán körút Soroksári út és a Haller utca kiépítése befejeződött, további úthálózatfejlesztés nem várható”. Az ingatlanfejlesztés által generált többlet forgalom lebonyolódásához szükséges beavatkozásokat a javaslati anyagban ki kell egészíteni a tanulmányterv eredményeivel.*
- Válasz: A Groupama Aréna mellett irodaház ingatlanfejlesztések a javasolt ún. I. ütemű közlekedésfejlesztéseket figyelembe vették és az irodaház fejlesztések kötelező tartozéka. A tervezési területen tervezett ingatlanfejlesztéshez a Könyves K. körútról az M5 felé történő tervezett közúti felüljáró semmilyen forgalmi, kapcsolati relevanciával nem bír. A

területeken tervezett ingatlanfejlesztés tartozéka a Fék utca (vasúttal párhuzamos út) Albert F. út Üllői út közötti szakaszának megvalósítása, valamint ugyanezen útvonal Üllői úti csatlakozó csomópontjának kialakítása. Ezt a hivatkozott tanulmány tartalmazta.

ad.3. A „Szabályzási javaslat” tervlapon kérjük a Könyves Kálmán körutat folyamatosan ábrázolni és a szabályozási vonalat a csomópontfejlesztések végső állapotához meghatározni.

- Válasz: A Népliget Volánbusz Pályaudvar mellett a Könyves Kálmán körút szélesítésére vonatkozó szabályozást a BKK tanulmányterve alapján a szabályozási tervlapon átvezetjük.

ad.4. A „Jelenlegi közúti hálózat” című tervlapon a Remiz utcai csomópontban tévesen van jelölve, hogy a Könyves Kálmán körútról balra nagyívben be lehet fordulni. Az 1-es villamos rekonstrukciója során megszüntetésre került a balra fordulási lehetőség, ezen a szakaszon is 3 folyamatos sávon lehet haladni a Rákóczi híd felé.

- Válasz: Igen, az észrevétel jogos, az anyag és előzményei még az 1-es villamos rekonstrukciójának teljes befejezése előtt készült, korrigálásra kerül.

ad.5. Javasoljuk a „Könyves Kálmán körút – Albert Flórián út és a Könyves Kálmán körút – Üllői út csomópontok fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata” tanulmánytervben szereplő, vasútvonallal párhuzamos feltáró út kiépítését, mellyel biztosítható, hogy a Belváros felől jobbra kis ívben el lehessen érni a területet. Az Üllői úti felüljáró felől nem közelíthető meg a „J-O4-1” számú rajzon ábrázolt forgalmi rend szerint a terület, csak az M5 autópálya bevezető szakasza felől a Könyves Kálmán körút – Albert Flórián út útvonalon. Ez a kapcsolat a javasolt külön szint megvalósulása esetén nem biztosítható, csak a Könyves Kálmán körút – Fék utca közötti új út megvalósításával.

- Válasz: A tervezett feltáró út a jelen tervezett KÉSZ-ben gyakorlatilag ugyanazon a nyomvonalon került meghatározásra, mint a hivatkozott tanulmánytervben, amiben szintén nem biztosított a hivatkozott kapcsolat. Az út nyomvonala szakmai szempontok alapján, az optimális beépíthetőség függvényében került meghatározásra, a vasútvonallal párhuzamosan. A Könyves K. krt. és Fék utca közötti új út és Könyves K. krt-i csomópontja a Könyves K.krt. –Fék u. közötti ingatlanfejlesztések feltétele, mellyel a hivatkozott belváros felőli megközelítés biztosítható. A Könyves K.krt. – Üllői úti csomópont jelenlegi adottságai miatt (felüljáró és alatta jelzőlámpás csomópont) a belváros felőli kapcsolat direkt irányban valóban nem biztosítható. Ez csak az Üllői út – Könyves K.krt-i csomópont korrekciójával válna lehetségessé, kapcsolat jelenleg a Könyves K.krt. – Albert F. út útvonalon, távlatban a Könyves K.krt. ill. Könyves K. krt. Fék u. közötti új útvonalon biztosítható.

ad.6. A tervezési terület belső részeinek közösségi közlekedési feltárása rossz, az M3-as metró csak hosszú rágyaloglás árán érhető el. Nem tartjuk célravezetőnek a területi feltárást a 181-es busz útvonal módosításával javítani, mivel egy jelenleg is túl sok funkciót hordozó, túl sok helyre betérő és bonyolult útvonalvezetésű viszonylatról van szó, melynek funkcionális profilja eleve tisztításra szorul.

- Válasz: Elfogadjuk az Önök álláspontját, mely szerint a 181-es busz jelenlegi bonyolult vonalvezetése miatt annak funkcióját ne bővítsük, noha ezen járat feladata kifejezetten a IX. kerület lakó és szolgáltató övezeteinek összekötése. A térségben jelenleg olyan járat a 281-es kivételével nincs, amely a tervezési terület belső közlekedését tudná szolgálni, így a 281-es járatot is el tudjuk képzelni belső járatként. Ennek 60 perces követése nem esik egybe a hivatásforgalmi igényekkel, így mai formájában és szerződéses rendszerében automatikusan nem módosítható. A terület belsejében esetleg szükséges közösségi közlekedési elemek kérdése nagy mértékben függ a beépítés során kialakításra kerülő funkcióktól, véleményünk szerint ezen kérdések tisztázására a tervezett új közterületek építése során nyílik majd lehetőség.

ad.7. A BKK 2016-ban a belsőn Ferencváros (Klinikák metróállomás környéke) jobb felszíni autóbusszos feltárását tervezi, ennek keretében egy vagy több feltáró szerepű autóbusszvonalt

kerülne az Üllői útra, melynek végállomása a Népligetbe kerülne (megközelítés az Elnök utcán keresztül). Szintén napirenden van a 83-as troliból egy szárnyvonal létrehozásának vizsgálata a Diószeghy Sámuel utca – Elnök utca útvonalon a Népligetig, a szakasz nagy részén meglévő felsővezetékét felhasználva, a Népligetben önjáró üzemmel.

- Válasz: Tudomásul vesszük a BKK helyi forgalmi autóbusz – trolibusz fejlesztési szándékait, melyek a tervezési területről a Népligeti aluljárón át közelíthetők meg.
- ad.8. A tervezési terület jobb feltárását ezen viszonylatok meghosszabbításával tartjuk elképzelhetőnek, amelyre a kiszolgált terület adottságai alapján valószínűleg szolgáltatási szerződés keretében kerülhet sor.
- Válasz: Amennyiben a BKK a fejlesztett autóbusz és trolibusz vonalakat a tervezési területre is meghosszabbítja (külön szerződés szükséges erre), ezen járatok is alkalmasak a terület belső kiszolgálására. Részletes vizsgálni kell, hogy a tervezési területről a trolibuszsal elérhető Diószeghy S. utca – Baross utca nyomvonal milyen utazási igényeket kelt. Pillanatnyilag nincsenek részletes információink a ferencvárosi autóbusz fejlesztések útvonalairól, így azok megismerése után tudunk szakmai véleményt adni.
- ad. 9. A tervezési terület határán, a körvasúton kiépülő S-Bahn megállóhely kérdését fontossági szintjén alul kezeli a tervanyag. Ugyan a megállóhelyre részletes tervek még nem készültek, kiépítése a külső körvasúti S-Bahn második ütemében tervezett (első ütemben Pestújhely, Újpalota, Rákosfalva és Közvágóhíd megállóhelyek épülnek meg 2019-ig) A peronok minden valószínűség szerint az Üllői út déli oldalán, a tervezési terület határán lesznek kiépítve, így a tervezési terület velük való kapcsolatát a beépítési javaslaton ábrázolni kell.
- Válasz: A tervezett megálló, amennyiben megvalósul, mindenképpen MÁV területen kerül kialakításra, melyre a megfelelő terület rendelkezésre áll. A szabályozási és beépítési javaslat a megfelelő kapcsolatok kialakítását lehetővé teszi, a vasúti megállóból a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok biztosíthatók lesznek. A beépítési javaslatot kiegészítjük.
- ad.10. A javaslat nem tér ki a településszerkezeti terven meghatározott P+R parkolók elhelyezésére, számára P+R tekintetében szükségesnek tartjuk annak igazolását, hogy a TSZT-ben meghatározott tervezett minimum 500 P+R férőhelyet mi módon lehet biztosítani. A Groupama Aréna melletti fejlesztési területen ismereteink szerint a IX. kerületi szabályozási terv nem tartalmaz P+R parkolót, így az előírt 500 férőhely legfeljebb a Népliget területén jelölt 80 férőhellyel lehet csökkenteni. Az Üllői úti felüljáró alatti parkoló területek nem tekinthetők P+R parkolónak. Szükséges a P+R parkolási elképzeléseket a Népliget koncepcióval és a X. kerületi elképzelésekkel is egyeztetni. A szabályzat tervezet 22 §-ban meghatározott 150 P+R férőhely megalapozatlan és véleményünk szerint nem elegendő.
- Válasz: A 2015-ban elfogadott FRSZ a területen lévő feliraton feltünteti, hogy – a korábbi tervekben szereplő 150 helyett - minimum 500 P+R férőhely létesítése szükséges, ugyanezen tervlapon feltüntetésre került a P+R rendszerű parkolási létesítmény(ek) elhelyezésére alkalmas terület lehatárolása, mely a tervezés alá vont területen kívül is meghatároz ilyen, alkalmasnak minősített területet. Ilyen lehatárolás vonatkozik pl. a Groupama Aréna melletti teljes telekterületre is. (Megj.: a parkolásra alkalmas terület lehatárolásába, vélhetően csak technikai hiba folytán, belekerült a Volán Népliget Buszpályaudvar területének egy része is.)
A TSZT és az FRSZ a Volán Népliget Buszpályaudvar mellett meghatároz egy 7290 m² nagyságú K-Közl jelű kizárólag parkolás (és az ahhoz kapcsolódó funkciók elhelyezésére szolgáló) övezetet, melynek általános beépítési sűrűsége 2.0. A tervek további – ezen területek kialakítására vonatkozó – jogi és egyéb meghatározást nem tartalmaznak. (Ezen tervi elemek meghatározása vélhetően a BKK által készített tanulmányterv alapján került rögzítésre.)
Jelen tervezés során, természetesen kiindulási adatként kezelve a fentieket, részletesen megvizsgáltuk a területen elhelyezhető parkolási funkciójú egységek kialakításának

lehetőségeit. Az erre a célra kijelölt övezetben maximum bruttó 14.580 m² parkolási célú terület építhető, mely – az épület kialakításától függően - maximálisan 400-450 parkoló férőhely kialakítását tenné lehetővé, azonban Ferencvárosi Önkormányzattal és a Népliget Volán Buszpályaudvarral folytatott egyeztetések alapján a Buszpályaudvar átadása óta gyakorlatilag folyamatosan akut problémát jelentő buszparkolás megoldására is javaslatot kellett tenni. Így a jelenlegi tervekben a parkoló-terület földszinti kialakítása során prioritást kap a buszparkolás megoldása, mely azt jelenti, hogy a tervezett parkoló-épületben (mely a meghatározott paraméterek alapján maximum 4-5 szintes lehet) – egyéb kapcsolódó funkciótól függően - további maximum 250-300 férőhely alakítható ki. A jelen terv ebből 150 férőhely kialakítására vonatkozóan rögzíti kötelezően, hogy azokat P+R rendszerű parkolóként kell megvalósítani, mely a kialakítható kapacitás 55-65 %-a.

A Vi-2 jelű övezetben további közcélú parkoló előírása az adott övezetben kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető parkolási sűrűség „terhére” lehetséges, mely azonban a terület beépíthetőségének korlátozását jelentené.

Véleményünk szerint lényegesen kedvezőbb megoldást jelenthetett volna, ha az FRSZ-ben a K-Közl parkolási célú övezet beépítési sűrűsége legalább 2.5, inkább 3.0, valamint az is, ha a Vi-2 jelű övezetnek a - legalább az FRSZ által erre a célra határolt területén - a bsp érték plusz lehetőséget tartalmaz közcélú parkolók kialakítására.

(Megj.: természetesen a további parkolók és egyéb területek is igénybe vehetők a jelen rendlettervezet alapján P+R funkcióra, mivel ez külön szabályozást nem igényel, ez azonban már egyéb a terület tulajdonosával történő megállapodás alapján történhet, így nem tervezői kompetencia.)

ad.11. *A „Szabályozási javaslat” tervlapon kérjük a P+R férőhelyek számát feltüntetni.*

- Válasz: P+R férőhelyek száma feltüntetésre kerül.

ad.12. *Sem a szabályozási javaslatban, sem a közúthálózat lapján nem szerepel az Albert Flórián úti kerékpárforgalmi hálózati elem (ma is meglévő, de korszerűsítendő), valamint a Könyves K. körúti meglévő kerékpárút, ami szintén korszerűsítés előtt áll. Az Üllői út menti kerékpárforgalmi elem nincs berajzolva a Könyves Kálmán körútig. A tömb belsejébe tervezett zsákutcában kötelező kerékpárút, ill. kerékpársáv előírását nem látjuk indokoltnak. A teljes belső közterületi rendszer és a várható forgalmak ismeretében, a konkrét tervezéskor lehet eldönteni az optimális kialakítást.*

- Válasz: Külön kerékpárforgalmi hálózat tervlap nem került csatolásra, pótlása megtörténik. A tömb belsejében a tervezett új közterületeken a kerékpár sávok kialakítását mivel a helybiztosítás megengedi, tervezői szempontból indokoltnak tartjuk.

ad.13. *A „kötelező gyalogos átjárás helye” kötelező gyalogos és kerékpáros átjárás helye megnevezésre módosítandó.*

- Válasz: Észrevétel elfogadva, javítjuk.

ad.14. *A szabályozás 9. §-ban nem csak a gépjármű-, hanem a kerékpár-parkolóhelyek számát is javasoljuk előírni az OTÉK alapján, továbbá kérjük előírni, hogy minden lakó funkciójú épületben legyen megfelelő méretű, a lakások számával arányos kerékpártároló-helyiség.*

- Válasz: Észrevétel elfogadva, javítjuk.

ad.15. *A beépítésekhez tartozó közlekedésfejlesztési kötelezettségeket (ill. a terület menti közterületek rendezését) kérjük a szabályozási előírásokban szerepeltetni, illetve településrendezési megállapodásban rögzíteni.*

- Válasz: Észrevétel elfogadva, javítjuk.

ad.16. A kapcsolódó fejlesztésekben javasoljuk szerepeltetni a Ferencváros vasútállomás vágányai alatt áthaladó gyalogos-kerékpáros aluljáró korszerűsítését, az Albert Flórián út teljes szélességű rendezését és az Üllői út menti kerékpárút kialakítását.

- Válasz: A beépítésekhez tartozó közlekedésfejlesztési kötelezettségeket a fenti fejlesztések nem tartalmazzák, ezek tervezési területtől teljes mértékben függetlenek, tervezői szempontból a javaslatokkal egyetértünk.

Budapest, 2015-08-31

Czebe Judit

okl. építészmérnök,
vezető tervező

É 01-0742

TT/1 01 - 0742



APS Mérnöki Iroda Kft.

H-1112 Budapest Gulyás u. 27/6.

area planning solutions

Szegő János

okl. építőmérnök
vezető tervező

01-3418



KÖZLEKEDÉS
FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT.

KÖZLEKEDÉS

Fővárosi Tervező Iroda
Kft.