

Budaörs Város Önkormányzat
Polgármesterének
ELŐTERJESZTÉSE
a Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság 2014. november.....-i,
és a Képviselő-testület 2014. november.....-i ülésére

Iktatószám: XI/36-41/2014.

Tárgy: KÖZOP projekt –Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány jóváhagyása

Az előterjesztés tárgyalása a Budaörs Város Önkormányzat Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 36/2010. (XI.12.) ÖKT. sz. rendelet (a továbbiakban SZMSZ) 18. § (1) bekezdése alapján nyílt ülésen történik.

Tisztelt Képviselő-testület!
Tisztelt Bizottság!

Budaörs Város Önkormányzatának, mint Kedvezményezettnek, a „Budaörs városi és elővárosi közlekedési rendszerének összekapcsolása, intermodális csomópont kialakítása” címmel (KÖZOP-5.5.0-09-11-2013-0003) folyamatban van a projekt megvalósítása.

A projekt tartalma

A projekt tartalma a szakmai előkészítéséhez és a műszaki tartalom megalapozásához kapcsolódó Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány (RMT) készítésére vonatkozik. A tanulmány készítésének célja a fejlesztési tervek megalapozása, egységes stratégiába foglalása, a célok elérésének érdekében a legmegfelelőbb megoldás kiválasztása, annak részletes kidolgozása és a megvalósítási terv előkészítése. A tanulmányban részletesen vizsgálatra kerülnek a megvalósítás lehetséges helyszínei (amely végül Szilvás területére összpontosít), a lehetséges műszaki változatok és pénzügyi alternatívák.

A Megvalósíthatósági Tanulmányban részletesen kifejtve kerülnek vizsgálatra a közlekedés különböző felhasználói csoportjainak (országos, regionális és helyi hálózatok egyéni és közösségi használói), esélyegyenlőséget is figyelembe vevő fejlesztési lehetőségei. Kiemelten egy korszerű, a fenntarthatóságot jelképező intermodális csomópontot (IMCS), illetve ahhoz kapcsolódóan a helyi egyéni és közösségi közlekedési rendszer fejlesztését/racionalizálását, figyelemmel a térség hosszú távú közlekedés-fejlesztési lehetőségeire.

Projekt eddigi előzményei

2013. december 4-én kelt döntésével a KÖZOP IH vezetője támogatásra érdemesnek ítélte a benyújtott projekttervet. A Támogatási Szerződés hatályba lépésének dátuma 2013. 12. 10. A lefolytatott köz-

beszerzési eljárás eredményeként a FŐMTERV ZRT nyerte el a Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány elkészítésének munkáját.

2014. június 30-án a projekt mérföldkövét képező, önkormányzatunk részére átadott Helyzetértékelés és Döntés-előkészítő tanulmányokat áttekintettük és véleményeztük. Az észlelt hiányosságok korrigálására a két fél között fennálló vállalkozási szerződés 3.6. f) pontja alapján Budaörs Város Önkormányzata, mint Megbízó a 2014. július 31-i határidőt állapította meg. Majd az újbóli leszállítást követően a további szükséges módosítások miatt 2014. augusztus 14-i szállítási határidőt szabtuk meg FŐMTERV-nek, melyhez kapcsolódóan az újbóli szállítás is megtörtént.

A leszállított dokumentációkat a Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság és a Képviselő-testület elé terjesztettük, mellyel kapcsolatosan az alábbi határozat született:

„250/2014.(VIII.19.) ÖKT sz. határozat

KÖZOP projekt – Döntés előkészítő tanulmány jóváhagyása

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete a KÖZOP-5.5.0-09-11-2013-0003 azonosítószerű projektrel kapcsolatosan az alábbiak szerint dönt:

- 1.) Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete jóváhagyja a FŐMTERV Zrt által leszállított és az előterjesztés 1. sz. mellékleteként csatolt Helyzetértékelés és Döntés-előkészítő tanulmányokat azzal a kitéttel, hogy egészítse ki a tanulmányt egy olyan változattal, melyben a Szilvás terület megközelítését az Intermodális Csomópont és a 098/2 hrsz telekre készített telepítési tanulmány tervben tervezett fejlesztés egyáltalán ne, vagy a lehető legkisebb mértékben korlátozza.
- 2.) A kért változat elkészítését követően Polgármester ismételtén terjessze elő a tanulmányt a bizottság és a testület számára, hogy döntés szülessen a Intermodális Csomópont variációk kiválasztása és a Részletes Megvalósíthatósági továbbdolgozása és véglegesítése céljából.”

A 250/2014.(VIII.19.) ÖKT sz. határozat első pontjához kapcsolódóan a FŐMTERV elkészítette a Szilvás terület rész megközelítésének közúthálózati vizsgálatát és a Döntés-előkészítő Tanulmányhoz kiegészítéseket fűzött.

A 276/2014.(IX.24.) ÖKT sz. határozatával a Képviselő-testület az alábbi döntéseket hozta meg a Döntés-előkészítő tanulmány elfogadásával és a Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány továbbdolgozásával kapcsolatosan:

„276/2014.(IX.24.) ÖKT sz.

határozat

KÖZOP projekt – döntés előkészítő tanulmány

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete a KÖZOP-5.5.0-09-11-2013-0003 azonosítószerű projektrel kapcsolatosan az alábbiak szerint dönt:

- 1.) Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete az utólagosan leszállított kiegészítő és magyarázó dokumentációkat is figyelembe véve jóváhagyja a FŐMTERV Zrt által leszállított és az előterjesztés 1. sz. mellékleteként csatolt Helyzetértékelés és Döntés-előkészítő tanulmányokat.

- 2.) Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete a beterjesztett Döntés-előkészítő tanulmány alapján a Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány továbbdolgozása és véglegesítése céljából az Intermodális Csomópont alternatívái közül a B1 változatot támogatja”

A megszületett Képviselő-testületi döntés értelmében a FŐMTERV Zrt. továbbdolgozta és véglegesítette a „Budaörs városi és elővárosi közlekedési rendszerének összekapcsolása, intermodális csomópont kialakítása, kitekintéssel a térség hosszú távú közlekedésfejlesztési lehetőségeire” című Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányt, melyet a szerződéses határidőnek megfelelően november 5-én leszállított a Vállalkozó.

A Részletes Megvalósíthatósági Tanulmánnyal kapcsolatos észrevételek

A leszállított Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány bemutatja a projekt gazdasági, társadalmi, környezeti hátterét, a projekt szakpolitikai illeszkedését. A helyzetértékelés fejezetben foglaltakkal, valamint a projekt megvalósulása nélküli eset bemutatásával megindokolja a fejlesztés szükségességét. Tartalmazza a Döntés-előkészítő-tanulmánynak megfelelően a különböző változatok elemzését, illetve közgazdasági teljesítménymutatók alapján kiválasztja a legmegfelelőbb változatot. A kiválasztott változat részletes bemutatása mellett az egyes projektelemekre vonatkozó vizsgálatokat megállapításokat is bemutatja az egyeztetéseken elhangzott tartalomnak megfelelően. A projekt hatásait részletezi, valamint pénzügyi és közgazdasági költség-haszon elemzést tartalmaz.

A megvalósíthatósági tanulmányt szöveges és rajzi munkarészeinek tartalma, annak részletezettsége alapján összességében megfelelőnek tartjuk Képviselő-testület által történő jóváhagyásra. Jóváhagyását követően megküldhető a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (Közreműködő Szervezet) számára véleményezésre, jóváhagyásra, mivel a projekt zárása, csak ezt követően történhet meg.

Kérem a T. Bizottságot és Képviselő-testületet, hogy tekintse át, és véleményezze a mellékelt Tanulmányt, majd hozzon döntést az anyag elfogadásával kapcsolatosan.

Mellékletek:

1. sz. melléklet: Megvalósíthatósági Tanulmány és rajzi mellékletei (A melléklet nagy terjedelme miatt papír alapon nem csatolható az előterjesztéshez. A Főépítési Irodán betekintés nyerhető a dokumentációba.)

Határozati javaslat a Bizottságok részére:

Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testületének Településfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottsága javasolja a Képviselő-testületnek, hogy a KÖZOP-5.5.0-09-11-2013-0003 azonosítószámú projekttel kapcsolatosan az alábbiak szerint döntsön:

- 1) Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete a FŐMTERV Zrt által leszállított, az előterjesztés mellékletét képező Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányt (RMT) hagyja jóvá.

A határozathozatal az SZMSZ 37. § (1) bekezdése alapján egyszerű többséggel, valamint az SZMSZ 38. § (1) bekezdése alapján nyílt szavazással történik.

Határozati javaslat a Képviselő-testület részére

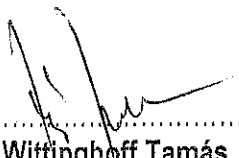
Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete a KÖZOP-5.5.0-09-11-2013-0003 azonosító-számú projekttel kapcsolatosan az alábbiak szerint dönt:

- 1) Budaörs Város Önkormányzat Képviselő-testülete a FŐMTERV Zrt által leszállított, az előterjesztés mellékletét képező Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányt (RMT) jóváhagyja.

A határozathozatal az SZMSZ 37. § (1) bekezdése alapján egyszerű többséggel, valamint az SZMSZ 38. § (1) bekezdése alapján nyílt szavazással történik.

Határidő: folyamatos
Felelős: Polgármester
Végrehajtást végzi: Kabinet Iroda, Műszaki Ügyosztály – Főépítési Iroda

Budaörs, 2014-11-07.


Wittinghoff Tamás
Polgármester

Előterjesztést készítette:
Szabó Sándor, Kabinet Iroda

Bárany-Horváth Laura, Főépítési Iroda

Látta:

Mártonffy István, főépítész

Lőrincz Mihály, műszaki ügyosztályvezető

Vágó Csaba, kabinetvezető:

Törvényességi ellenőrzés:

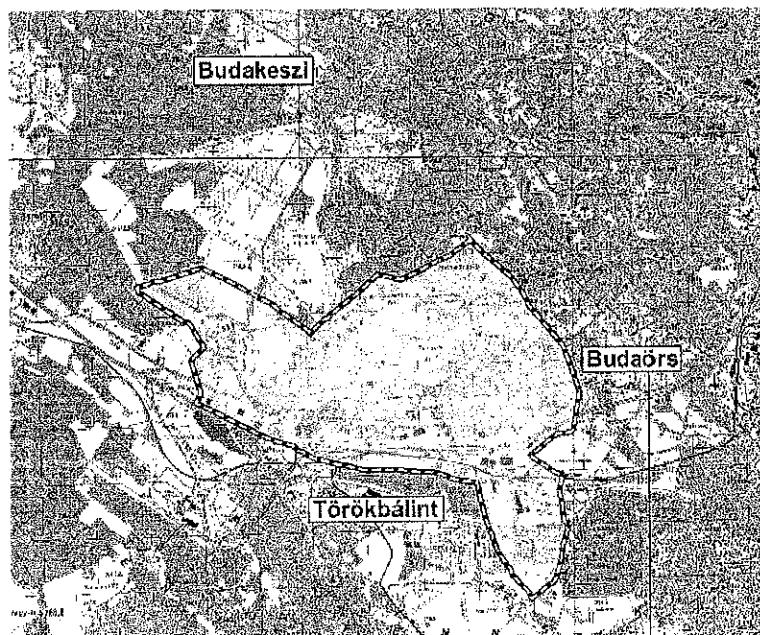
dr. Bocsi István jegyző: 

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

1.1. Feladat meghatározás

A tervezési szerződés keretében a nyertes ajánlattevő feladata Budaörs Város által tervezett „Budaörs városi és elővárosi közlekedési rendszerének összekapcsolása, intermodális csomópont kialakítása, kitekintéssel a térség hosszú távú közlekedésfejlesztési lehetőségeire” Részletes Megvalósíthatósági tanulmány (RMT) elkészítése, a projektek megvalósíthatóságának alátámasztása, a legmegfelelőbb változat kiválasztása.

Jelen dokumentáció a tervezési szerződés részét képező ajánlati dokumentáció szerinti **III. teljesítési határidő (Részletes Megvalósíthatósági tanulmány)** kapcsán készülő „Budaörs városi és elővárosi közlekedési rendszerének összekapcsolása, intermodális csomópont kialakítása, kitekintéssel a térség hosszú távú közlekedésfejlesztési lehetőségeire” c. megvalósíthatósági tanulmány munkarésze.



1.1. ábra Az érintett terület bővebb lehatárolása

A tervezési szerződés értelmében a projekt rész céljai:

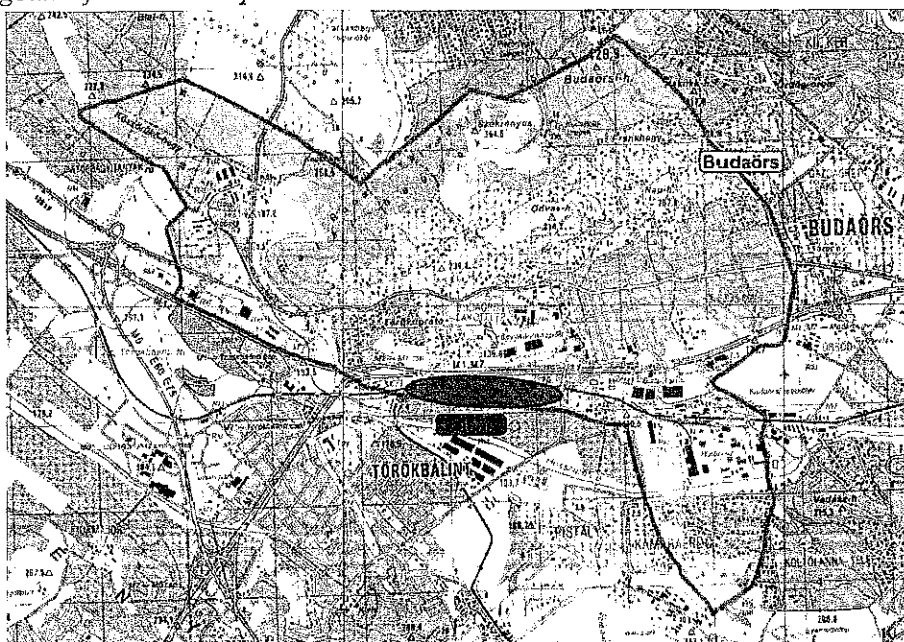
A Megvalósíthatósági Tanulmányban részletesen kell vizsgálni az alábbi feladatokat:

- a. a kötöttpályás elővárosi közösségi közlekedés és a regionális egyéni gépjármű közlekedés összekapcsolása intermodális csomópont kialakításával*
- b. a meglévő vasúti infrastruktúra fejlesztése, korszerű és magas színvonalú környezet megteremtésével (állomási környezet, B+R, P+R, ráhordás, utastájékoztatás, esélyegyenlőség)*
- c. Budaörs helyi városi közösségi közlekedési hálózatának illesztése, a fejlesztés adta lehetőségek kihasználása*
- d. Budaörs közlekedési hálózatának fejlesztése annak érdekében, hogy a környező települések fővárosba irányuló forgalmának gyűjtőpontja legyen*

- e. parkolási feszültségek oldása a módváltás szervezett körülmények közé helyezésével
- f. intelligens utas-tájékoztatási rendszer kialakításának lehetőségei
- g. a tisztább városi környezet megteremtése érdekében járműbeszerzés vizsgálata
- h. közép és hosszú távú közlekedésfejlesztési lehetőségek vizsgálata

A projekt konkrét helyszínére vonatkozólag a tervezési szerződés a következőképpen rendelkezik:

A Budaörs Kistérség Többcélú Társulás KÖZOP-5.5.0-09-2011-0001. számú projekt keretében elkészült megvalósíthatósági tanulmány egyik megállapítása, hogy szükséges vizsgálni egy Budaörs-Szilvás térségében kialakítandó intermodális csomópont megvalósításának lehetőségét, mert az a térség közlekedési problémáinak megoldásában – az említett projekttel összhangban – jelentős szerepet töltené be.



1.2. ábra Budaörs Szilvás terület rész elhelyezkedése

A tanulmány készítése során a következő szervezetekkel egyeztetünk:

- Budaörs Önkormányzata
- Budaörsi Városfejlesztő Kft.
- Törökbálint Önkormányzata
- BKK Zrt.
- MÁV Zrt.
- VOLÁNBUSZ Zrt.
- VPE Kft.
- Magyar Közút Nonprofit Zrt.
- NIF Zrt.
- Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
- BFVT Kft.

- Kasib Mérnöki Manager Iroda Kft.
- VEKE
- HOMM Kft.
- Auchan Magyarország Kft.
- IKEA Lakberendezési Kft.

1.2. A projekt főbb céljai, adottságok

Intermodális funkciók, közlekedés

- Az állomás területén jegy- és bérlet automaták telepítése.
- A helyi és helyközi autóbusz járatok között az átszállás közös megállóhelyen történik, így az átszállási idő csökken.
- Az autóbusz peronokon az esélyegyenlőség biztosított.
- Fedett utasvárók telepítése.
- Digitális utastájékoztatás. A többi szolgáltató, közlekedési ág járatairól van információ.

Vasút

- A vasút budaörsi elérhetőségének elősegítése
- A megállóhely területén jegy- és bérlet automaták telepítése.
- A peronok fedettek, a peronokra lift is vezet.
- Az esélyegyenlőség biztosított.
- Digitális utastájékoztatás. A többi szolgáltató, közlekedési ág járatairól van információ.

Építészet

- Átszállási útvonalak rövidítése, racionalizálása.
- Budaörs városszerkezetének, beépítési léptékének figyelembevételével olyan új forgalmi központ létrehozása, amely illeszkedik a városhoz és funkciói teljességének révén új értéket teremt a lakosság részére.
- Olyan modern, emberközpontú használati terek, forgalmi útvonalak létrehozása, melyek megfelelnek a mai kor követelményeinek.
- Lehetővé tenni a gyalogosforgalmi tengelyek akadálytalan használatát azok kibővítésével, használhatóságának fokozásával, akadálymentesítésével, új funkciók felfűzésével.
- Az intermodális csomópont (IMCS) koncepciójának kialakításakor a célokat figyelembe véve, a kötöttségekből fakadó problémákat megoldva, a lehetőségek maximális kiaknázásával, az egyes megoldások előnyeinek, hibáinak (azokból abból fakadó hátrányainak) mélyreható elemzésével, mérlegelésével kell a különböző változatok közül a legjobbat (funkcionális, gazdaságos, fenntartható, szép, értékes) kiválasztani.

Tervezés során figyelembe vett adottságok:

- Meglévő és kapcsolódó közúti infrastruktúra (Sport utca (8105. j. út)), M1-M7 autópálya stb.)
- 1-es sz. vasútvonal geometriája
- Törökbálint DEPO iparvágány

- BKK autóbusz viszonylatok erősen kialakult struktúrája
- 098/2. hrsz. telekre vonatkozó ingatlanfejlesztési elképzelés
- Szilvásra vonatkozó előzetes elképzelések
- Kialakult városi struktúra
- Terepviszonyok

1.3. A projekt illeszkedése

A megvalósíthatósági tanulmány részletesen vizsgálja az európai közösségi és a hazai közlekedéspolitikai dokumentumokhoz való illeszkedést. Megállapítható, hogy a megvalósítandó projekt teljes egészében illeszkedik az Európai Unió közlekedési politikájához, és az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiához, a Közlekedési Operatív Programhoz, az Új Széchenyi Tervhez, az Országos Területrendezési Tervhez, valamint Budaörs város

- Integrált Településfejlesztési Stratégiájához és
- Településszerkezeti Tervéhez.

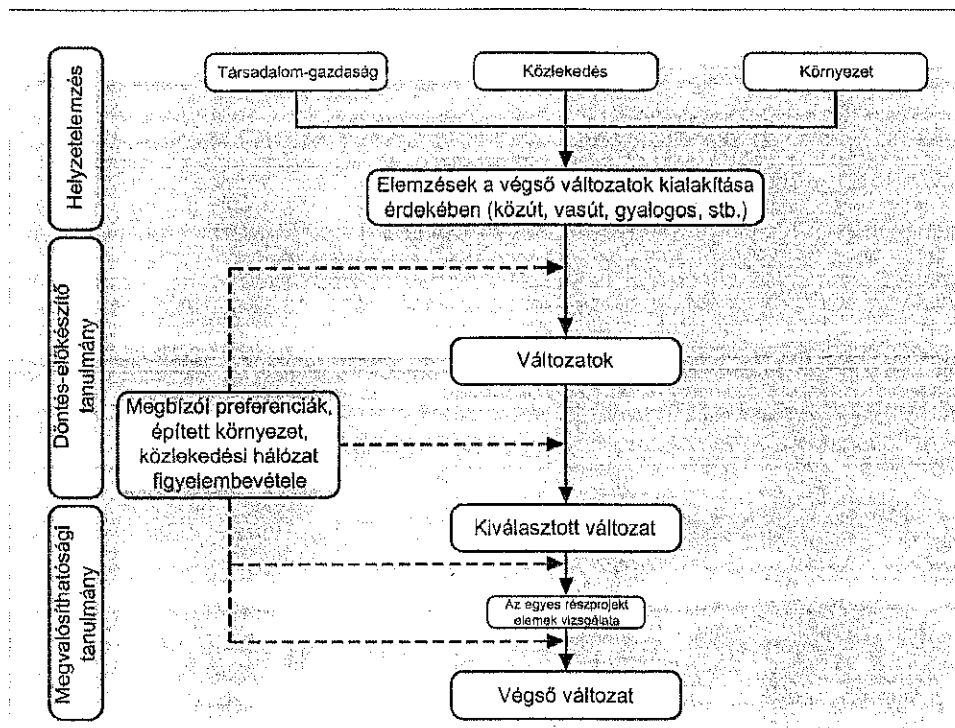
1.4. Változatelemzés, projektkiválasztás

1.4.1. Módszertani ismertetés

A változatképzés módszertanát az 1.3. ábra mutatja be.

A végső (kiválasztott) változat kialakítása három lépésben történt:

1. **Elemzések a végső változatok kialakítása érdekében:** itt az egyes, a koncepcionális változatok műszaki tartalmát indukáló előzetes elemzések (közúti kapcsolatok, közlekedési hálózat stb.) elkészítése és értékelése történik meg annak érdekében, hogy a változatelemzés során olyan projektek ne kerülhessenek bele az adott változatba, amit azok ellehetetlenítenének.
2. **Változatelemzés:** a döntés-előkészítő tanulmányban vizsgált **koncepcionális (A0-A1-B0-B1-C0-C1) változatok** meghatározása és értékelése, annak érdekében, hogy a legmegfelelőbb változat kerülhessen kiválasztásra.
3. **Az egyes részprojekt elemek vizsgálata:** itt a döntés-előkészítő tanulmány alapján kiválasztott változat egyes részprojekt elemeinek vizsgálata történik meg. A végső változatban a megvalósíthatósági tanulmánynak megfelelő tartalmú részletes költségvetési kiírás készül.



1.3. ábra Változatképzés módszertani ismertetése

1.4.2. Vizsgált változatok

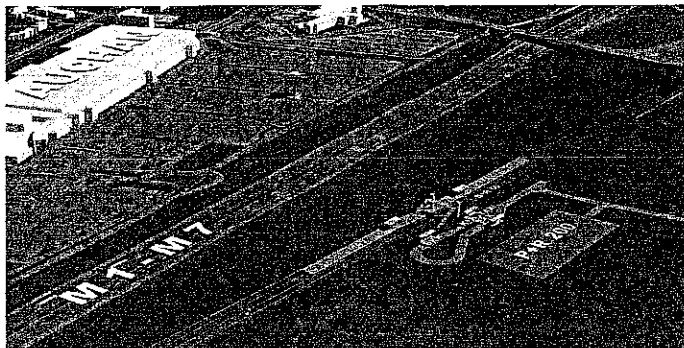
A változatok kialakítására a megalapozó vizsgálatok (Döntés-előkészítő tanulmány) és az operatív célok alapján a FŐMTERV Zrt. előkészítésében, a közlekedési rendszerek és a helyszín alapos tanulmányozása után **három fő alternatíva lett vizsgálva.**

Az egyes főbb vezérváltozatokat az 1.1. táblázat mutatja be:

Budaörs Döntés-előkészítő Tanulmány 2014			
Változatképző elemek			
Elemek	Alap ("A") változat	Közepes ("B") Változat	Magas ("C") Változat
Elérendő közlekedési funkció Kiegészítő elemek	Kiemelt átszállóhely funkció. 150-250 férőhelyes P+R, B+R. Vasút 30 perces ütemes indulásokkal, esetleg gyorsvonati kapcsolattal. Alapvetően a mai kapcsolatokat használja fel.	Intermodális csomóponti funkció 400-500 felszíni P+R és B+R létesítésével. Vasút 15 perces ütemes indulásokkal, esetleg gyorsvonati kapcsolattal. Bővített kapcsolatokat használ fel.	Kiemelt intermodális funkció kb. 500-600 férőhelyes P+R, B+R többszintes parkolóhely létesítésével. Vasút 15 perces ütemes indulásokkal, gyorsvonati kapcsolattal. Új városközpont létesül több ütemben.
Elővárosi kötőpályás szolgáltatás	Elővárosi vasút 30 percenkénti közlekedéssel és esetleg néhány gyorsvonat megállítása.	Elővárosi vasút 20 percenkénti közlekedéssel, részbeni S-Bahn rendszerrel és esetleg néhány gyorsvonat megállítással.	S-Bahn rendszer, közvetlen városi vonalakkal, 15 perces követési idővel.
Autóbuszhálózat	A közvetlen vonzaskörzetből, ráhordó kapcsolat kiépítésével, buszfördülő létesítése. BKK: 40, 140, 140B, 172, 288, 289 VOLÁN: 767 (Budakeszi)	A tágabb vonzaskörzetből, új busz végállomás építésével, több felállással. BKK: 40, 140, 140B, 240E, 287, 287A, 288, 289 VOLÁN: Törökbálint, Érd, Diósd, Budakeszi	Integrált központ a Pilis - Zsámbék - Érd területhez illeszkedve, Budaörs autóbusz állomás kiemelése az intermodális csomópontokhoz
Gyalogos és kerékpáros közlekedés	Nincs lényegi fejlesztés (csak a Sport utcai felüljáró bővítése)	Sport utcai felüljáró bővítése és új gyaloghíd	Sport utcai felüljáró bővítése és új gyaloghíd
Hárántoló autóbuszhálózat	Törökbálint, Budaörs, Budakeszi	Törökbálint, Budaörs, Budakeszi, Érd, Diósd	Pálcasaba, Zsámbék, Budajenő, Budakeszi, Budaörs, Törökbálint, Érd, Nagytétény, Diósd, Törökbálint, Páty, Tekli
Városi és kereskedelmi funkciók	Kereskedelmi fejlesztés nem tervezett.	Kereskedelmi fejlesztés a kapcsolódó területen és minimális a projekt keretében	Jelentős városközponti és területi fejlesztés a kapcsolódó területeken.
Építészeti	Nincs MÁV-BKK épület.	Közös MÁV-BKK épület.	A MÁV-BKK helyiségek az intermodális épületben kapnak helyet.

1.1. táblázat A főbb változatképző szempontok

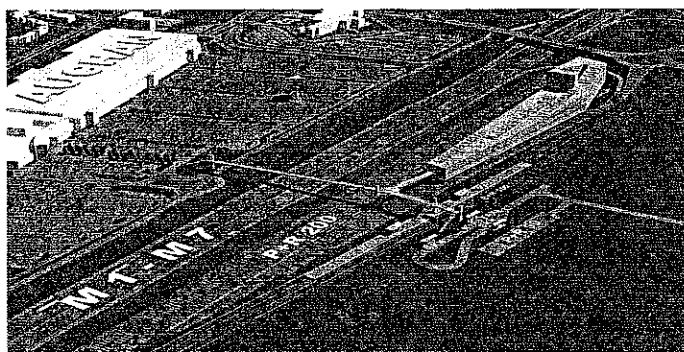
Az **A0 változatban** az intermodális csomópontot egy új vasúti megálló és hozzá kapcsolódó autóbusz forduló jelenti. A vasúti közlekedés a jelenlegi menetrend szerint történik. Az autóbuszok számára a végállomás továbbra is a Budaörsi lakótelepen található, az új csomópontot néhány viszonylat érinti a vasúti menetrendhez igazodva.



1.4. ábra Az A0 változat látványterve

Figyelembe véve a Sport utcai (8105. j. út) csomópontokra készült kapacitás vizsgálatokat, nincs szükség egyik csomópont infrastruktúra fejlesztésére sem. A Sport utcai felüljáró kerékpáros fejlesztése történik meg.

Az A0 megvalósítható változat 098/2 hrsz-ú telek („háromszög terület”) beépítésével létrejövő kialakítását **A1 változatnak** nevezzük.



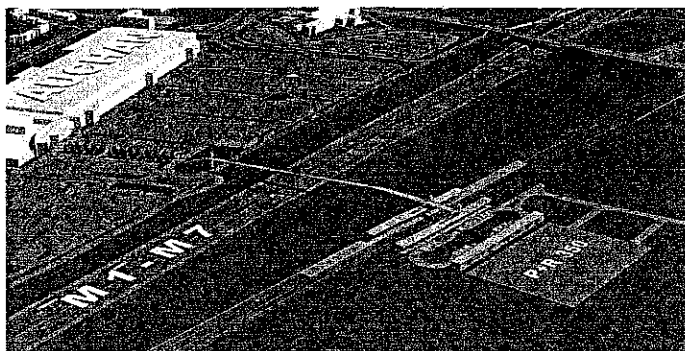
1.5. ábra Az A1 változat látványterve

A 098/2 hrsz-ú területtel kapcsolatos megállapítások:

- A vasúti kapcsolat közelsége felveti, hogy az intermodális csomópontnak lesz egy kereskedelmi létesítménye, vagy a kereskedelmi létesítménynek egy intermodális csomópontja. Utasforgalom szempontjából egymást gerjesztő folyamatokról beszélünk, így mindkét fél számára előnyös a másik beruházása. A megvalósítás során ezt a kohéziót nem szabad különállóan kezelni.
- A **Sport utcai déli csomópont** tervezett kialakítása egyértelműen a telek megközelítésében játszik elsődleges szerepet, hiszen a telek elhagyása minden esetben ezen a csomóponton bonyolódna le, ezért a körforgalmi csomópont elsődlegesen a 098/2-es telek beépítésének hozadéka.
- A területen átvezetésre kerülő **gyalogos-kerékpáros tengely** megvalósítása hivatásforgalmi és kereskedelmi szempontból is mindkét fél érdeke (napi rutin és utazások egy helyen történő megvalósulása).
- A 098/2 hrsz-ú telek kereskedelmi beépítése a terület vásárlóerejét tekintve várhatóan erős lábakon fog állni, a környező kereskedelmi létesítmények tekintetében hosszútávon nem fog számottevő vásárlóerő csökkenést eredményezni, ezen létesítmények esetében a vasúti elérhetőség növekedést is adhat.
- A két fél együttműködésének következtében mintaértékű projekt jöhet létre, mely pozitív hatással bírhat a támogatással kapcsolatos EU-s döntések meghozatala során is.

Ahhoz, hogy a projekt közös beruházásként valósulhasson meg, ezeket a megállapításokat folyamatosan szem előtt kell tartani. A közös együttműködés alapfeltétele, hogy a projekt-elemeket a két fél egyértelműen, és megfelelően lehatárolva valósítsa meg (szerződés keretében).

A **B0 változat** esetében a vasúti megálló és a hozzá kapcsolódó autóbusz forduló mellett minimális kereskedelmi funkció is megjelenik. A vasúti szolgáltatás növelése érdekében az elővárosi vasúti közlekedés sűrítésre kerül. Az autóbusz végállomás továbbra is a Budaörsi lakótelepen marad, a vasúthoz hangolt menetrenddel közlekedő viszonylatok

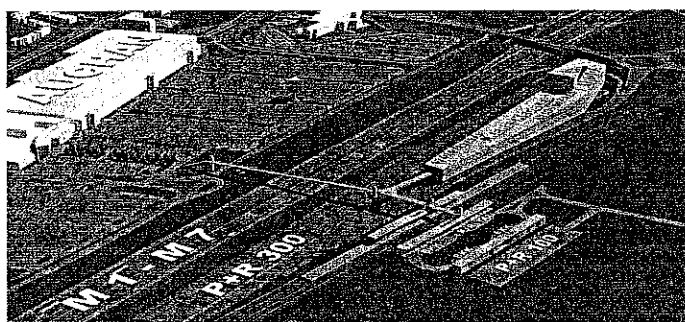


1.6. ábra A B0 változat látványterve

térnek be az intermodális csomóponthoz. A gyalogos és kerékpáros közlekedés javítására új gyalogos és kerékpáros kapcsolat létesül az autópálya bevezető szakasza felett/alatt, továbbá a Sport utcai felüljáró kerékpáros fejlesztése is megtörténik.

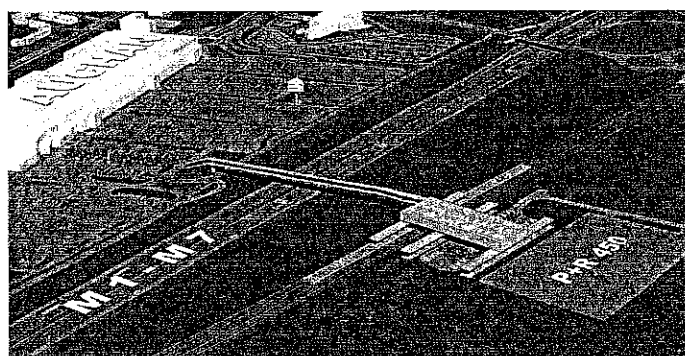
A B0 megvalósítható változat 098/2 telek beépítésével létrejövő kialakítását **B1 változatnak** nevezzük.

A területfejlesztéssel kapcsolatban az előzőekben leírtak az érvényesek.



1.7. ábra A B1 változat látványterve

A **C0 változat** már egy fejlettebb S-Bahn hálózat kiépítettségét feltételezi, az elővárosi vasúti közlekedés csúcsidőben 15 perces ütemű. Ehhez kapcsolódóan az intermodális csomópont területén új autóbusz végállomás létesül. Az intermodális csomópont teljes felülépítése megtörténik, erőteljes kereskedelem és szolgáltató funkció jelenik meg.



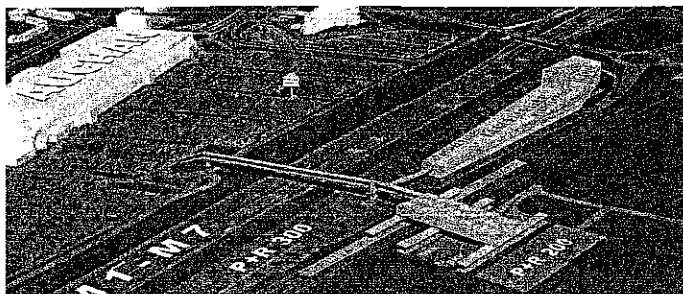
1.8. ábra A C0 változat látványterve

A Budaörsi lakótelepen található autóbusz végállomás megszűnik, és új autóbusz végállomás létesül a vasúti megálló mellett, amelyet a legtöbb autóbusz viszonylat érint, illetve itt végállomásozik. Figyelembe véve a Sport utcai (8105. j. út) csomópontokra készült kapacitás vizs-

gálatokat, a déli oldali csomópont fejlesztését (spirál körforgalom) javasoljuk. A gyalogos és kerékpáros közlekedés elősegítésére új kapcsolat létesül az M1-M7 autópálya felett/alatt, továbbá a Sport utcai felüljáró kerékpáros fejlesztése is megtörténik.

Az C0 megvalósítható változat 098/2 telek beépítésével létrejövő kialakítását **C1 változatnak** nevezzük.

A területfejlesztéssel kapcsolatban az előzőekben leírtak az érvényesek.



1.9. ábra A C1 változat látványterve

1.4.3. A vizsgált változatok értékelése

A változatelemzés során költség-haszon elemzés eredményei alapján **került kiválasztásra a legmegfelelőbb változat.**

Az „A” változatban vázolt elővárosi és városi közösségi közlekedés hálózat, a szükséges infrastruktúra beavatkozások nem érik el azt a hatást, amivel a projekt támogatható lenne.

Az „B” változatban vázolt elővárosi és városi közösségi közlekedés hálózat, a szükséges infrastruktúra beavatkozások a legnagyobb hatást érik el, mutatóiban ez a változat **messze kiemelkedik a többi közül**, minden közgazdasági eredménymutatója lényegesen jobb a másik két esetben és abszolút értékben pedig eléri a fejlesztési projektekkel kapcsolatos elvárásokat.

A „C” változat (amely egy 15 perces vasúti menetrendet tartalmaz), is vélhetően átlépné a támogathatóság kritériumát abban az esetben, ha a BKK autóbusz végállomás nem kerülne teljes áthelyezésre az intermodális létesítményhez, azonban a változat hatásai és költségei még így is elmaradnának a „B” változat mutatóitól.

A vizsgálat alapján a tervezői javaslat a „B” változat továbbtervezése.

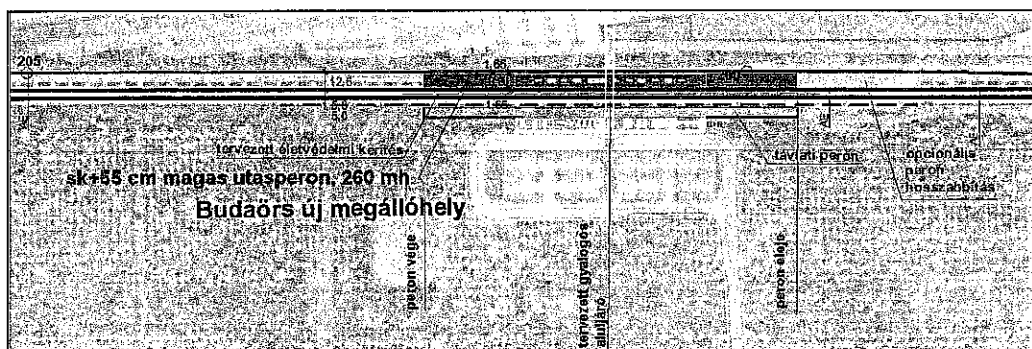
1.5. A kiválasztott változat bemutatása

A Megbízó Budaörs Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a 2014. szeptember 24-i ülésén, a tervezői javaslattal összhangban a B1 változat továbbtervezéséről döntött (276/2014 (IX.24.) ÖKT sz. határozat).



Vasút

Budaörs, Szilvás területén új vasúti megállóhely jön létre, mely középperonos elrendezésű, korszerű, a távlati elképzeléseket figyelembe vevő és 100%-ban akadálymentes kialakítású lesz. Ezzel együtt a meglévő budaörsi vasútállomás személyforgalmi funkcióját javasoljuk megszüntetni. Az elővárosi vasút csúcsidejű üteme 20 perces lesz, de távlatban a 15 perces követésnek is megfelel az elrendezés.

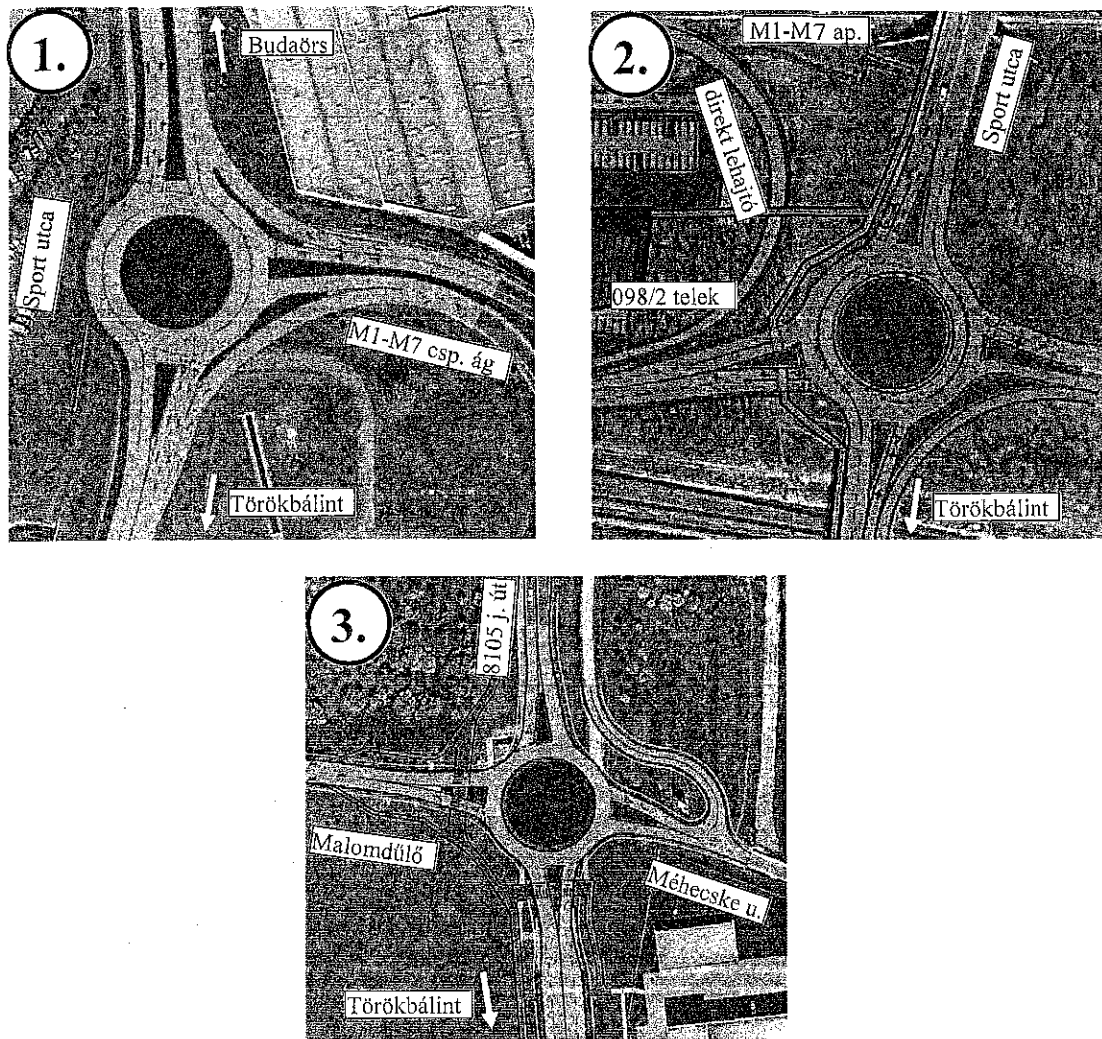


1.10. ábra Az új vasúti megállóhely



Közlekedési rend, közúti változások

Az intermodális csomóponthoz kapcsolódóan a meglévő hálózati elemek közül 3 db csomópont épül át. A Sport utcához kapcsolódó M1-M7 autópálya le- és felhajtók a jelenlegi lámpás kialakítás helyett spirális körforgalommá épülnek át direkt ágakkal (1. és 2. körforgalom). A 098/2 telek P+R parkoló elérhetőségének javítása érdekében az autópályáról új direkt lehajtó ág épül meg a 2. körforgalomhoz kapcsolódóan. Ugyancsak körforgalmú csomópont lesz a 8105 j. út – Méhecske utca – Malomdülő utca csomópontja, ez viszont „közönséges” 1 sávossal kialakítású körforgalomként (3. körforgalom).



1.11. ábra Tervezett új körforgalmak



Kerékpáros megközelítés és B+R férőhelyek

Az intermodális csomópont kerékpáros megközelítése a tervezett Méhecske utcai körforgalmú csomóponttól kerékpáros nyom kialakításával biztosított. A korábbi tervek figyelembe véve Törökbálint és Budaörs kerékpáros kapcsolatát a Sport utcán végig biztosítjuk. Továbbá az új M1-M7 gyalogos-kerékpáros híd megépítésével a budaörsi lakótelep és a Baross utca vonzáskörzetét is összekapcsoljuk az intermodális csomóponttal.

Szilvás és a 098/2 telek területén egyaránt 60-60 B+R kerékpártároló kerül kialakításra.

Az Auchan és az IKEA áruházak között a korzó tengelyéhez majd a Baross utcához csatlakozva megépítésre kerül egy új kerékpáros kapcsolat.



Műtárgyak

Új gyalogos-kerékpáros aluljáró kerül kialakításra az 1.sz. vasútvonal alatt. Az új vasúti megállóhelyhez kapcsolódóan az aluljáró akadálymentes kialakítású, lifttel ellátott lesz.

Új gyalogos-kerékpáros híd épül az autópálya felett, amely az Auchan korzó tengely meghosszabbításában teremt kapcsolatot Budaörs és az IMCS között. A hídhoz mindkét oldalon 1-1 mozgólépcső és lift tartozik.



1.12. ábra A tervezett új gyalogos-kerékpáros híd metszete



Autóbusz állomás

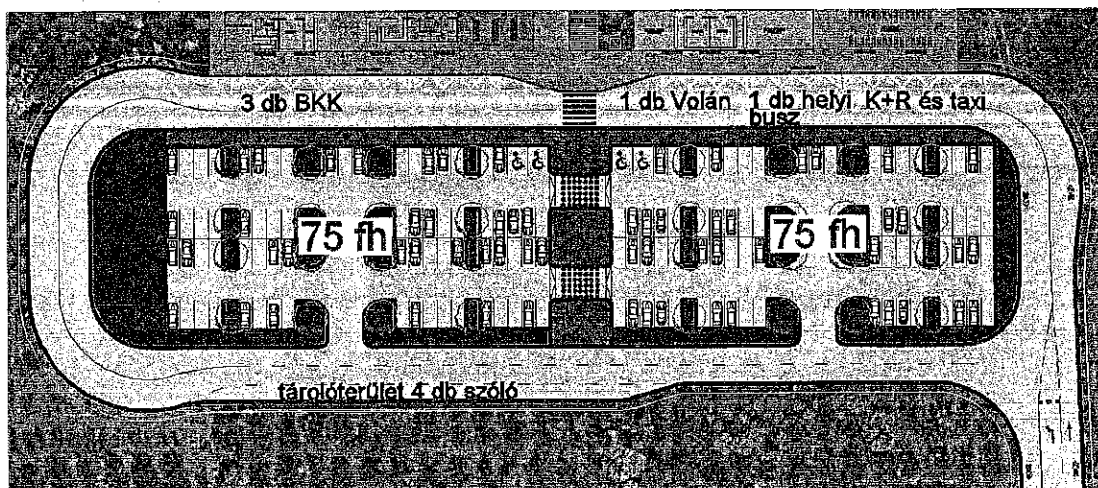
A tervezett intermodális csomópont autóbusz állomása kétirányú körbejárást biztosít, a későbbi közúthálózatba illeszthetőséget is figyelembe véve. Három BKK, egy Volán és egy helyi busz álláshely mellett K+R és taxi férőhelyek is kialakításra kerülnek.

A meglévő budaörsi lakótelepi végállomást az újonnan épülő intermodális csomóponti buszállomás nem váltja ki, így mindkettő üzemelni fog.

Az érintett viszonylatok a következők:

Végállomásozó: 40, 287, 287B (új)

Áthaladó/betérő: 140, 140B, 172, 755, 758



1.13. ábra Tervezett IMCS autóbusz állomás



P+R parkolók

Az intermodális csomópontához kapcsolódóan közel 400 P+R parkoló épül. A 098/2 telken ebből közel 250, Szilváson pedig 150 férőhely kerül kialakításra. A szabad parkolóhelyek megközelítésében intelligens közlekedési rendszerek, dinamikus táblák segítenek majd.

1.5.1. A műszaki tartalom összefoglalása

IMCS beruházás elemei	A beruházás paraméterei
Intermodális épület	Utasváró, buszsofóri tartózkodó, kereskedelem, szolgáltatás
Előváros vasúti menetrend csúcsidejű üteme	20 perc
Közös helyi és helyközi megállóhely létesítése Szilváson	BKK állások: 3db Volán állás: 1db Helyi busz állás: 1db
Taxi és K+R férőhely	igen
Budaörs, BKK-Volánbusz autóbusz végállomás	megmarad
Érintett autóbuszos viszonylatok	Végállomásozó: 40, 287, 287B (új) Áthaladó/betérő: 140, 140B, 172, 755, 758
Sport utca északi csomópont (1. körforgalom)	Körforgalom
Sport utca déli csomópont (2. körforgalom)	Körforgalom
8105. sz. út – IMCS bekötőút – Méhecske utca (3. körforgalom)	Körforgalom
Új gyalogos – kerékpáros kapcsolat az M1-M7 autópálya alatt/felett	igen
Kerékpáros közlekedés	Sport utcai felüljáró kerékpáros fejlesztése Sport utcai felüljárótól (déli oldalon) kerékpáros nyom
098/2 hrsz. területfejlesztés („háromszög terület”)	van
P+R	098/2 hrsz. ingatlan (háromszög terület): 246 Szilvás területrészt: 150
B+R	098/2 hrsz. ingatlan (háromszög terület): 60 Szilvás területrészt: 60

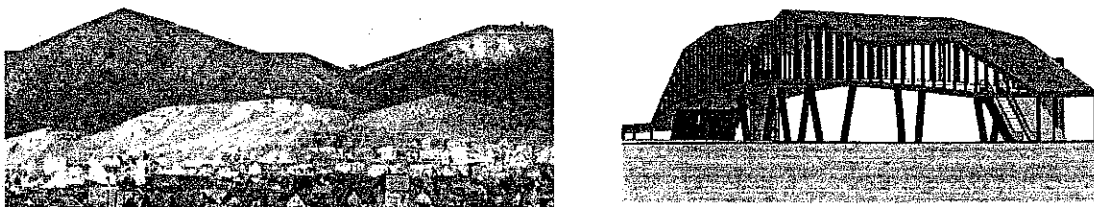
1.2. táblázat A kiválasztott változat műszaki tartalma

1.5.2. Építészet

A városfejlesztésre is prioritásként tekintve az intermodális csomópont helyének megválasztásakor és kialakításakor úgy jártunk el, hogy biztosítva legyenek a városfejlesztési pólussá (városrész központtá, alközponttá) válás feltételei Szilvás esetében. Ennek megfelelően a potenciális helyszínek tágabb környezetét vizsgáltuk településszerkezeti szinten, szem előtt tartva a közlekedési kapcsolatrendszerek átalakításából fakadó ingatlanfelértékelődések lehetséges hatását is.

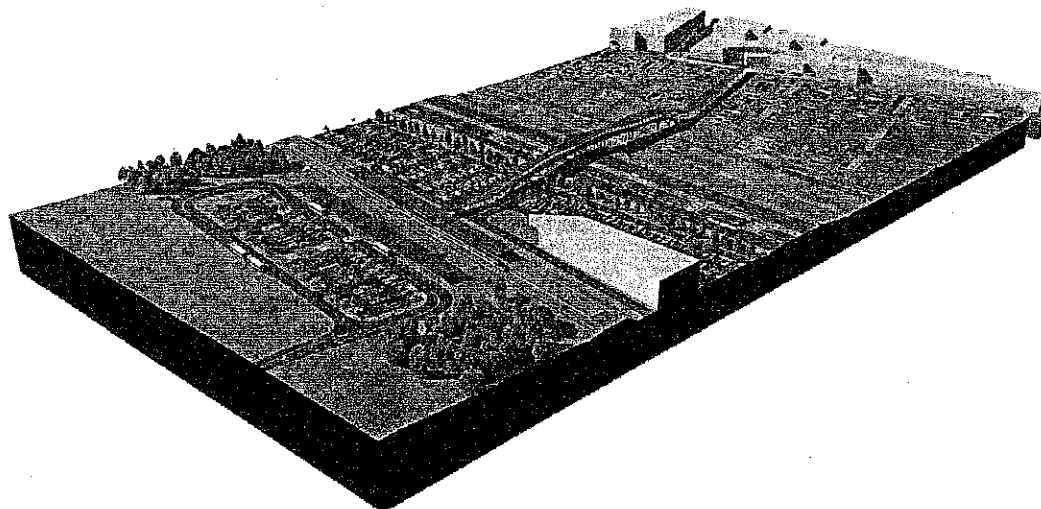
Az elsődleges szempont a gyalogosok és kerékpárosok számára a megfelelő komfortfokozat biztosítása mellett (lefedés, liftek, mozgólépcsők) egy olyan építészeti karakter megfogalmazása volt, ami izgalmas tereket, érdekes kilátásokat, átlátásokat hoz létre a közlekedők számára és ezáltal élménnyé, térélménnyé válik a közlekedés az útvonalon. A gyalogos-kerékpáros tengely szalagszerű lefedése a budaörsi hegyek sziluettjére utaló módon az autópálya fölött meggyűrődik, szimbolikus jelként, kapuként fogadja a forgalmas autópályán utazó-

kat és a megérkezés érzetét kelti. A híd építészetileg karakteres, jelszerű megformálása turisztikai szempontból is Budaörshez vonzza az utazókat.



1.14. ábra Építészeti forma koncepció

A gyalogos tengelyre egységes építészeti koncepció mentén felfűzött projektelemek egy olyan összefüggő létesítményt alkotnak, ami tájépítészeti elemként integrálódik Budaörs városszövetébe.

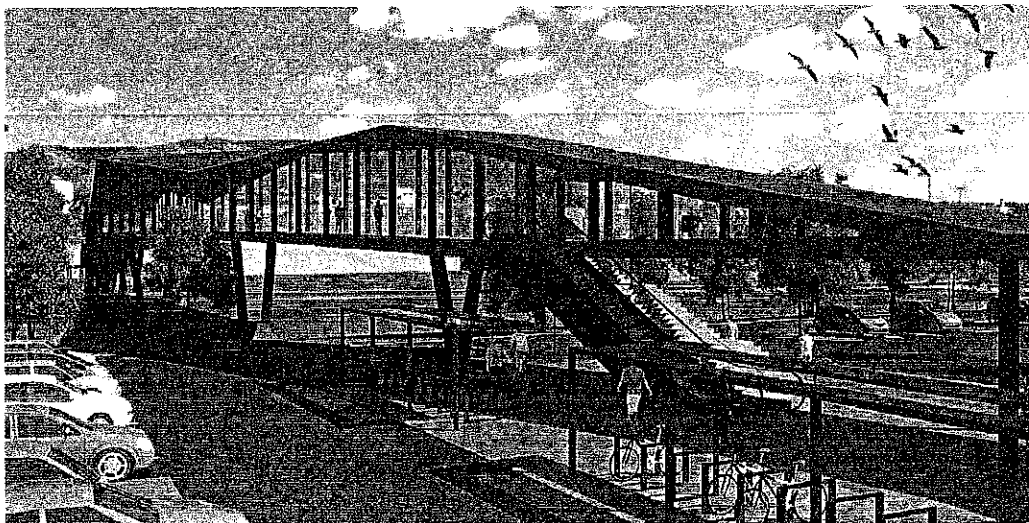


1.15. ábra Építészeti látványterv 1.

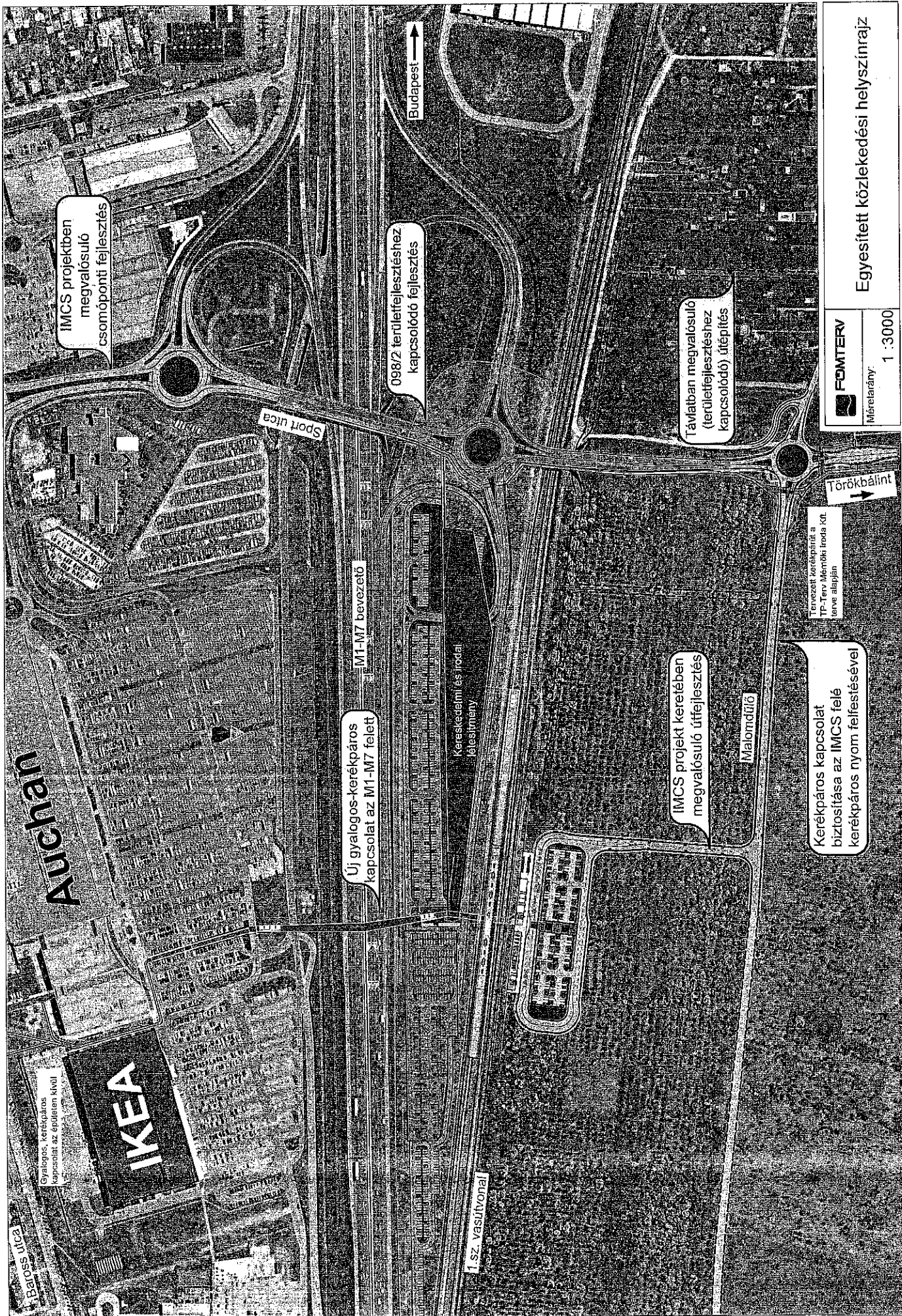
Az intermodális csomópont közvetlen környezetében – a lefolytatott egyeztetések szerint – az utasforgalmi és egyéb funkciók kiszolgálása érdekében az alábbi elemek kaptak helyet:

- utasváró csarnok, és az utasváróhoz kapcsolódó utasforgalmi wc-k kialakítása (férfi, női, mozgássérült), utasváróhoz kapcsolódó vendéglátó egység (kávézó, resti),
- kereskedelmi és szolgáltató egységek helyének biztosítása (üzlethelyiségek és raktárak, pékség, újságos),
- buszsofőrök pihenésére szolgáló szociális blokk kialakítása,
- MÁV peronokon védett, zárt szélfogók kialakítása,
- IMCS épület peronjának lefedése,
- fedett B+R tárolók kialakítása.

Az intermodális létesítmény építészeti karakterben és anyaghasználatban mind a Biatorbágy-Tata vonal arculatához, mind a helyi magas építészeti minőségű kortárs épületek szellemiségéhez alkalmazkodik. A projekt meghatározó látványeleme az autópálya fölött átívelő híd, ami szerkezetileg acél Vierendel-tartó elemekből áll.



1.16. ábra Építészeti látványterv 2.



Baross utca

Gyalogos, kerékpáros kapcsolat az épületen kívül

IKEA

Auchan

Sport utca

Új gyalogos-kerékpáros kapcsolat az M1-M7 felett

M1-M7 bevezető

Kereskedelmi és irodai fejlesztés

1 sz. vasútvonal

098/2 területfejlesztéshez kapcsolódó fejlesztés

Budapest

IMCS projekt keretében megvalósuló útfejlesztés

Malomdűlő

Távlatban megvalósuló (területfejlesztéshez kapcsolódó) útépités

Kerékpáros kapcsolat biztosítása az IMCS felé kerékpáros nyom fejlesztésével

Tervezett kerékpárút a TP-Terv Mémóriá hoda kft. terve alapján

FOM TERV

Méretarány:

1 : 3000

Egyesített közlekedési helyszínrajz

1.5.3. Beruházási költségek

A beruházási költségeket (nettó ezer forintban kifejezve) az 1.3. táblázat és az 1.4. táblázat mutatja be.

Projekt beruházási költségek szakáganként	
	nettó ezer Ft
Biztosítóberendezés	50 000
Elektromos hálózat	102 850
Építészeti	441 835
Felsővezeték	105 000
Gépészet	128 880
Kisajátítás	299 960
Közmű	62 064
Műtárgy	694 900
Tájépítészeti	16 000
Távközlés	36 800
Utastájékoztatás, ITS	68 780
Útépítés	836 674
Vasút	549 310
Összesen (nettó ezer Ft)	3 393 053

1.3. táblázat Projekt beruházási költségek szakáganként

Projekt beruházási költségek főbb projekt elemenként	nettó ezer Ft
Vasúti megállóhely	704 310
Építészeti	457 835
Állomási (IMCS) előtér	389 542
Új gyalogos kerékpáros kapcsolat az Auchan felé (korzó tengely)	854 940
Útépítés délen (Méhecske u., Malomdűlő)	309 492
Területszerzés a déli területen (IMCS, Szilvás)	244 960
Sport utca északi csomópont	363 194
Utastájékoztatás	68 780
Összesen (nettó ezer Ft)	3 393 053

1.4. táblázat Projekt beruházási költségek főbb projekt elemenként

1.6. A projekt forgalmi viszonyai

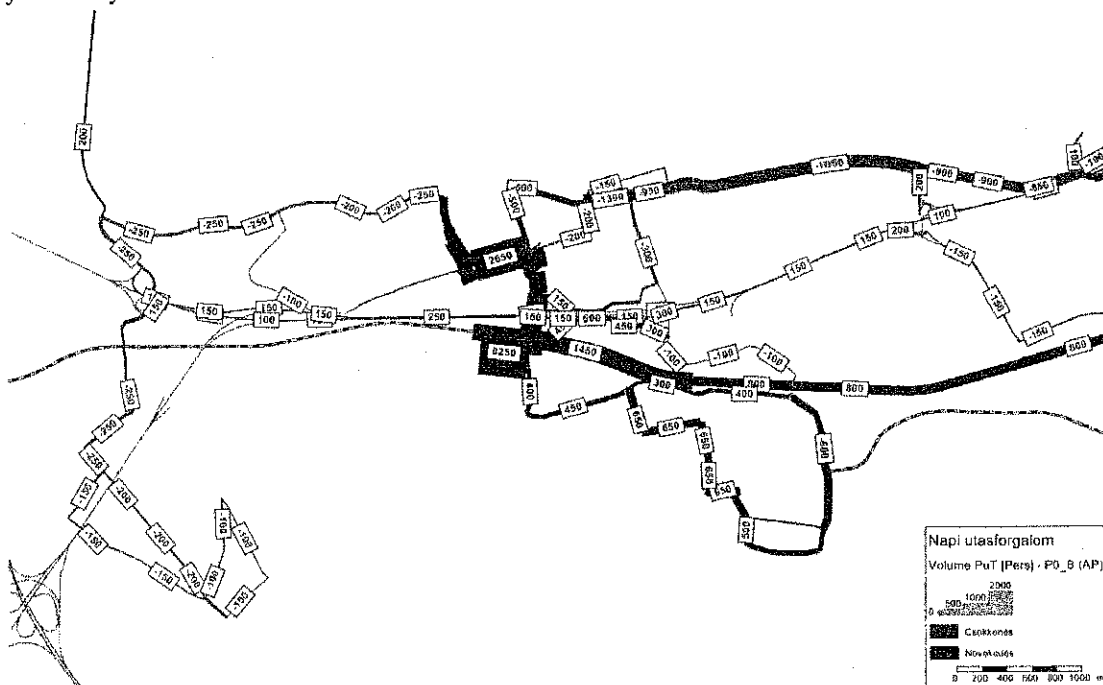
1.6.1. A forgalmi modellezés eredményei

A forgalmi modellezés eredményeit a következő táblázat (1.5. táblázat) foglalja össze.

Modellezési eredmények				
		nélküle	vele	változás
Fel-, és leszállók száma (IMCS) (fő/nap)	Vasút		1 675	
	Autóbusz		2 352	
Összes utazási idő (óra/nap)		1 060 717	1 060 418	-299
Keresztmetszeti utasszám Budaörs IMCS-Kelenföld között (fő/nap/két irány)		12 100	13 500	1 400
Járműteljesítmény változás tömegközlekedés (jkm/nap)	BKK busz	11 667	11 507	-160
	Helyi busz	988	1 394	406
	Volánbusz	1 137	1 271	134
Módváltók száma (szgk/nap)				334
Utazási idő változás módváltókból (jóra/nap)				-106
Járműteljesítmény csökkenés módváltókból (jkm/nap)				7 275

1.5. táblázat Modellezési eredmények

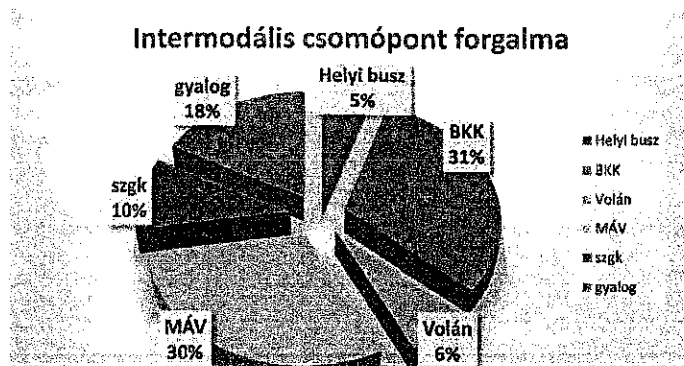
A táblázatból leolvasható, hogy a tömegközlekedési utazási idő csökkenés 299 óra/nap, a módváltókból származó utazási idő csökkenés 106 óra/nap. A tömegközlekedési járműteljesítmény növekszik.



1.17. ábra Vele nélküle állapot különbsége (fő/nap)

Az utasterhelési különbség ábra megmutatja, hogy az utasforgalom jelentős mértékben a Szabadság úton és a vasúton változik. Jelenleg a Szabadság úton autóbuszal közlekedő utasok (nagyjából 1000 utas/nap), az IMCS megépülése után vasúttal fog a főváros felé közlekedni. Kisebb volumenű utasforgalmi változás látható Kamaraerdőn, mely a vasútállomás áthelyezése miatt történik. Látható, hogy az utasok használják az új helyi autóbuszt (287B) Kamaraerdő és az IMCS között. A vasútállomás csak áthelyezésre kerül, így az átmenő utasforgalom nem szenved utazási idő veszteséget.

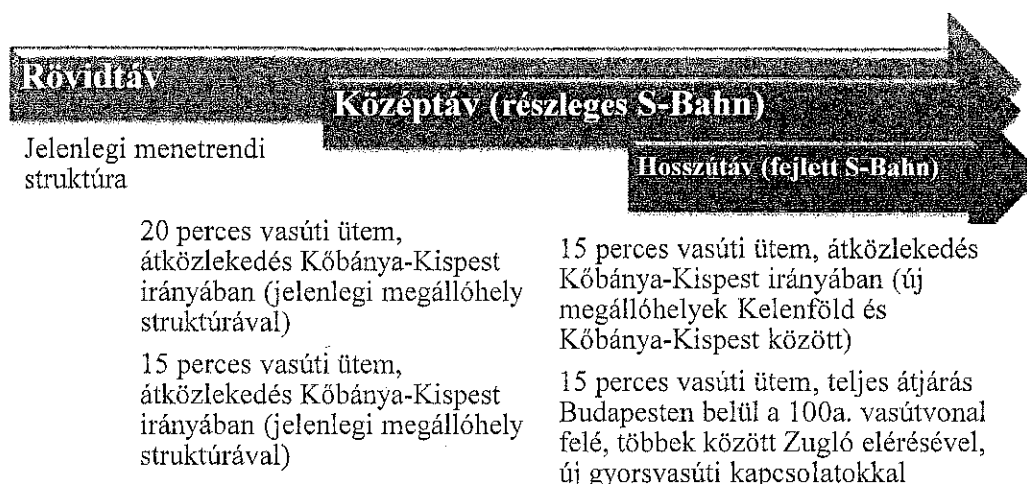
Az IMCS vasútállomáson megjelenő utasforgalmi megoszlását a 1.18. ábra mutatja.



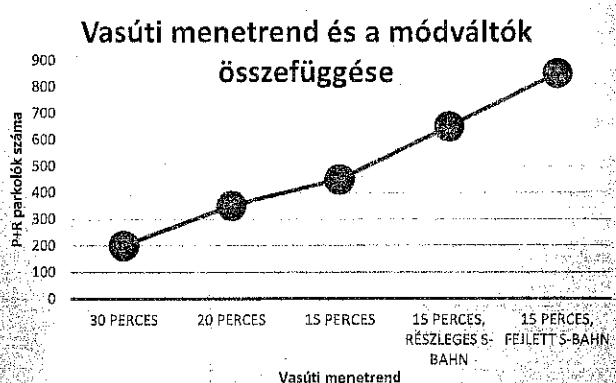
1.18. ábra Intermodális csomópont utasforgalmi megoszlása

1.6.2. Távlati fejlesztési potenciál

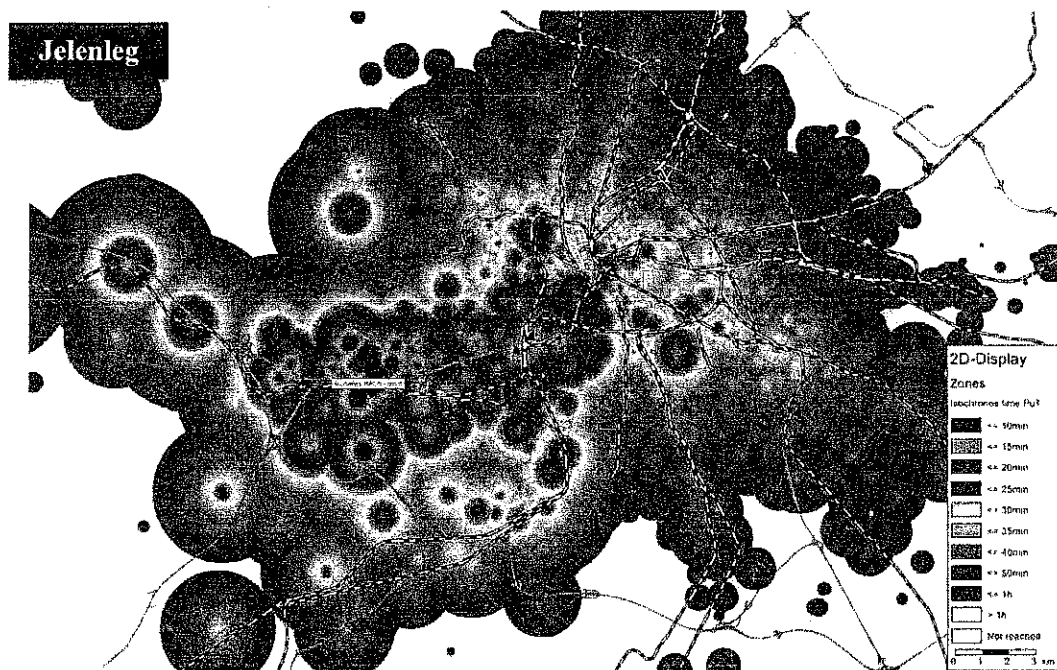
Az intermodális csomópont Budapesttel történő vasúti kapcsolatnak a következő fejlesztési fázisait különböztethetjük meg:



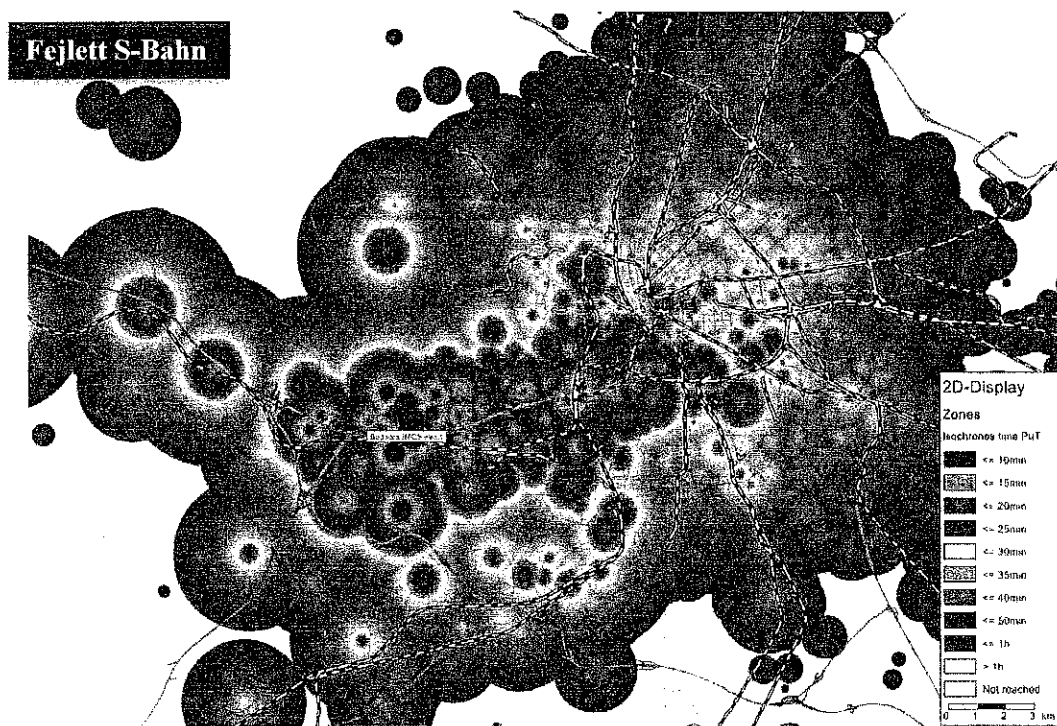
A vizsgálatok azt mutatják, hogy a minél sűrűbb vasúti kiszolgálással, valamint a térbeni elérés kínálatának növekedésével a módváltó személygépkocsi utasok száma is lineárisan nő. A sok jelen projektől független (döntéshozói akarat, pénzügyi források, eszközpark, infrastruktúra) tényező miatt jelen tanulmányban mi a középtávú fejlesztési menetrendekkel (30, 20 és 15 perces) menetrend-



del és vasúti hálózattal számolunk. **Budaörs intermodális csomópont** esetében a távlatban a **legfőbb fejlesztési potenciál** az lehet, hogy még Budapest „kapujában” elérhető lesz egy olyan kötőpályás hálózat (a helyszín közelében meghatározó kereskedelmi létesítményekkel), mellyel a személygépkocsival szemben csúcsidőszakban akár **15-25 perces utazási időmegtakarítások** is realizálhatóak lesznek.



1.19. ábra Tömegközlekedési elérhetőség Budaörs intermodális csomóponttól (jelenlegi)



1.20. ábra Tömegközlekedési elérhetőség Budaörs intermodális csomóponttól (fejlett S-Bahnnal megvalósult állapotban)

1.7. A költség-haszon elemzés eredményei a kiválasztott változat esetében

A becsült beruházási költségeket az 1.6. táblázat és az 1.7. táblázat tartalmazza. A beruházási költségek túlnyomó része 2017-ben és 2018-ban várhatóan egyenletesen merül fel, míg a beruházás összes nettó várható költsége 3 393 millió forint, amelyhez 901 millió forint elszámolható és 14,7 millió forint nem elszámolható ÁFA teher tartozik.

Elem	Teljes költség (E Ft)
Vasúti megállóhely	704 310
Építészeti	457 835
Állomási (IMCS) előtér	389 542
Új gyalogos kerékpáros kapcsolat az Auchan felé (korzó tengely)	854 940
Útépítés délen (Méhecske u., Malomdűlő)	309 492
Területszerzés a déli területen (IMCS, Szilvás)	244 960
Sport utca északi csomópont	363 194
Utastájékoztató	68 780
Összesen	3 393 053

1.6. táblázat A beruházás egyes elemeinek költségei

Beruházási költség - Összesen E Ft	2016	2017	2018	Összesen
1. Tervezési díjak	0	0	0	0
2. Terület-kisajátítás	143 053	156 907	0	299 960
3. Építés	0	1 300 708	1 439 725	2 740 433
4. Gépek, berendezések	0	167 385	185 275	352 660
5. Előre nem látott többletkiadások	0	0	0	0
6. Árkorrekció, ha szükséges	0	0	0	0
7. Szakmai segítségnyújtás	0	0	0	0
8. Nyilvánosság biztosítása	0	0	0	0
9. Műszaki ellenőr az építés ideje alatt	0	0	0	0
10. Nettó elszámolható beruházási költségek tartalék nélkül (1.+2.+3.+4.+5.+6.+7.+8.+9.)	143 053	1 625 000	1 625 000	3 393 053
11. ÁFA (elszámolható)	38 624	431 742	430 993	901 360
12. Bruttó elszámolható beruházási költségek tartalék nélkül (10.+11.)	181 677	2 056 742	2 055 993	4 294 413
13. Nem elszámolható ÁFA	0	7 008	7 757	14 764
14.a Nettó elszámolható műszaki tartalék	0	0	0	0
14.b ÁFA (elszámolható tartalékra jutó)	0	0	0	0
15. Bruttó elszámolható műszaki tartalék (13.+14.)	0	7 008	7 757	14 764
16. Nettó nem elszámolható beruházási költség tartalék nélkül	0	0	0	0
17. ÁFA (nem elszámolható beruházási költségére jutó)	0	0	0	0
18. Bruttó nem elszámolható beruházási költségek tartalék nélkül (16.+17.)	0	0	0	0
19. Nettó nem elszámolható műszaki tartalék	0	0	0	0
20. ÁFA (nem elszámolható tartalékra jutó)	0	0	0	0
21. Bruttó nem elszámolható műszaki tartalék (19.+20.)	0	0	0	0
22. Összes beruházási költség (12.+15.+18.+21.)	181 677	2 063 750	2 063 750	4 309 177

1.7. táblázat Beruházási költségek

A fejlesztés közvetlen bevételt csak és kizárólag az üzlethelyiség bérbeadásából indukál. A beruházás 480 m²-es felhasználható területének kiadható területe szignifikánsan alacsonyabb, és az egyik diszponibilis helység esetében olyan – önkormányzati, közösségi – funkció megjelenését feltételeztük, amelyből az Önkormányzat nem jut bevételhez, így a hasznos kiadható terület 218,73 m². Mindezek alapján a projekt időtartamából származó közvetlen bevételek nettó jelenértéke 349 millió forint.

A pénzügyi megtérülési mutatók számítása a finanszírozás módjától függetlenül történik, mivel azt vizsgáljuk, hogy a fejlesztés önmagában milyen megtérülést biztosít. A projekt pénzügyileg nem térül meg, mivel az a pénzügyi nettó jelenértéke ($FNPV = -6.212 \text{ M Ft}$) < 0 , és a pénzügyi belső megtérülési rátája ($FIRR = -12,34\%$) < 0 feltételek teljesülnek, azaz a pénzügyi elemzés alapján a projekt Európai Unió forrásokból támogatható.

Finanszírozási hiány	'000 EUR	Millió HUF
Teljes pénzügyi beruházási költség (IC)	14 068	4 309
A pénzügyi beruházási költség jelenértéke (DIC)	13 120	4 019
Diszkontált pénzügyi bevétel (a)	1 141	349
Diszkontált üzemeltetési és karbantartási költség (b)	7 822	2 396
Diszkontált pótlási költség (c)	2 623	803
Diszkontált maradványérték (d)	2 098	643
A nettó pénzügyi bevételek jelenértéke (DNR)	-7 206	-2 207
Finanszírozási hiány ráta ($R=(DIC-DNR)/DIC$)	154,92%	154,92%
Elszámolható költségek (EC)	14 019	4 294
Döntési összeg ($DA=EC \cdot R$)	14 019	4 294
Az adott prioritási tengely társfinanszírozási arányának maximuma (Max CRpa)	85,00%	85,00%
EU támogatás ($=DA \cdot \text{max CRpa}$)	11 916	3 650
EU támogatás/Elszámolható költség	85,00%	85,00%
EU támogatás/összes beruházási költség	84,71%	84,71%
Összes nemzeti hozzájárulás (Összes beruházási költség – EU támogatás)	2 151	659

1.8. táblázat Finanszírozási hiány számítása (a pénzügyi elemzés eredményei)

Ahogy az 1.8. táblázat mutatja, a projekt esetében maximális finanszírozási arány érhető el, ugyanis azáltal, hogy a projekt marginális bevételt termel, így a nettó pénzügyi bevételek jelenértéke negatív, azaz **az adott operatív programban az elszámolható költségek 100%-a támogatható** (a teljes beruházási költségéből az intermodális csomópont kiadandó helységeire vetített 15 millió Ft értékű ÁFA nem elszámolható, ami a teljes beruházási kiadás kevesebb, mint 0,3%-át teszi ki).

A közgazdasági költség-haszon elemzés célja a projekt társadalmi hasznosságának elemzése, közpénzből támogatás csak olyan projektnek nyújtható, melynek a társadalmi haszna magasabb, mint a társadalmi költségei.

A kiválasztott változat közgazdasági költség-haszon elemzése során szintén a fejlesztési különbözet módszerét alkalmaztuk. A projekt beruházási, működési költségeit, bevételeit és hatásait a projekt nélküli változathoz viszonyítva állapítottuk meg. Ennek következtében a közgazdasági költség-haszon elemzésben leírt számítási eredmények a projekt nélküli és a projekt megvalósulása közötti különbségeket jelentik, nem jellemzik abszolút értékben külön-külön a projekt nélküli, illetve a projekt megvalósulása során fennálló állapotokat. A társadalmi elemzés esetén az útmutatóban szereplő 5,5%-os diszkontfaktort alkalmaztuk

A közgazdasági költség-haszon elemzés eredményei:

EIRR	10,75%
ENPV	4 600 297 Ft
BCR	1,75

1.9. táblázat A költség-haszon elemzés eredményei

1.8. Az intézményi rendszer összefoglalása

Az alábbi lehetőségek merülhetnek fel érdemben a megvalósítás tekintetében a Kedvezményezett személyére vonatkozóan:

a) A NIF Zrt. – állami beruházként – önállóan valósítja meg a projektet. Ami lehet önálló projekt, vagy egy nagyobb vasútfejlesztés projekt része.

- Előny: egy nagy tapasztalattal rendelkező, már számos projektet megvalósító szervezet kezében összpontosulnak a feladatok.
- Kisebb kockázatot jelent a projekt előkészítés folyamatainak megvalósítása (tervezés, engedélyeztetés, területszerzés, stb.).
- Tisztán állami beruházként az Önkormányzatnak nem kell anyagi forrást biztosítani a projekthez.
- Hátrány: a NIF Zrt. számos nagyértékű projektje között ez egy kisebb, kiemelt figyelmet nem élvező beruházás lesz.
- Az Önkormányzatnak legfeljebb egy együttműködési megállapodás keretében rögzített módon lesz lehetősége a projektet nyomon követni, a beruházási folyamatokba beavatkozni, a helyi érdekeket érvényesíteni.
- Kockázat: Jogszábeli akadály nincs, hogy akár a NIF Zrt. valósítsa meg a gyalogos felüljárót, de hasonló példa nincs ilyen nagy arányt képviselő helyi (városi) célokat szolgáló projektelek megvalósítására.

b) NIF Zrt. és Budaörs Város Önkormányzata egy projektben konzorciumi partnerként valósítja meg a projektet:

- Előny: A projekt szolgálatába állítható a NIF Zrt. projektmegvalósítási tapasztalata.
- Az Önkormányzat közvetlenül nyomon követheti a megvalósítást, és közvetlen hatása lehet a beruházás folyamataira.
- Kockázat: Hasonló jellegű projekt esetében nem ismerünk példát ilyen együttműködésre a NIF Zrt. esetében. Így újonnan kell kialakítani két eltérő jellegű és méretű szervezet együttműködését az IMCS esetében.

c) Két párhuzamos projektben valósul meg a fejlesztés. Az egyik projekt kedvezményezettje a NIF Zrt., melyben az országos érdekeltségű fejlesztéseket valósítja meg (elsősorban a vasúti megálló). Míg Budaörs Város Önkormányzata az elsősorban helyi érdekeket szolgáló fejlesztéseket valósítja meg kedvezményezettként.

- Előny: A projekt egyik részét közvetlen felügyelete alatt tarthatja az Önkormányzat; a projekt másik részénél hasznosul a NIF Zrt. tapasztalata.
- Hátrány: két eltérő kedvezményezettel megvalósítani a tervezett projekt egyes részeit (támogatás megszerzése, közbeszerzések, részlettervek, kivitelezés folyamata, stb.) olyan mértékű kockázatot jelentene a fejlesztés sikeres lebonyolítására, hogy ez csak, mint elvi lehetőség merülhet fel.

A részletes elemzésben a b) változattal számoltunk, mint a projekt szempontjából optimális változattal, de más irányú támogatáspolitikai és egyéb szempontok érvényesülése esetén az a) eset is reális alternatíva.

Üzemeltetés, fenntartás szempontjából elkülönítendő projektelemek

- **Vasúti megállóhely** (vasúti pálya, peron) az országos törzshálózati vasúti pálya ingatlanán kerül kialakításra, így a Magyar Állam tulajdonába kerül, valamint a MÁV Zrt. vagyonkezelésébe és üzemeltetésébe.
- **Vasúti aluljáró** és a peronkapcsolatot biztosító lépcső és lift szervesen a megálló része, a vasút területén helyezkedik el, a Magyar Állam tulajdona. A vasúti megálló működtetésnek elengedhetetlen része, így az üzemeltetés a MÁV Zrt. feladata. Azonban elsősorban Budaörs város érdeke, hogy a csomópont teljes területe megfelelő, egységes szolgáltatási szintet nyújtson, így az üzemeltetésben való részvételét – egy későbbi döntés során – javasolt megfontolni.
- **IMCS létesítmény (buszállomás, P+R)** területének nagy része már jelenleg is az Önkormányzat tulajdonában áll és a megvalósítást követően is teljes egészében az Önkormányzat tulajdonát fogja képezni. Az üzemeltetést saját városüzemeltető cége, a Budaörsi Településgazdálkodási Kft. által tudja biztosítani. Tevékenységi körébe jelenleg is beletartozik a park- és közterület-fenntartás, hóeltakarítás és síkosság mentesítés. Az IMCS egyes részeinek esetében fenntartóként felmerülhet még a BKK vagy a Volánbusz is, de a terület elhelyezkedéséből és a létesítmény méretéből adódóan e szolgáltatók esetében a gazdaságos működtetés nehezen elképzelhető.
- **Bekötőút** a Sport utca és az IMCS között nem kizárólagosan az IMCS megközelítést szolgálja, hanem egyéb beépítésre szánt területek jövőbeni közterületi kapcsolatát és közúti megközelíthetőségét is biztosítja. Ezért az Önkormányzat tulajdonába kell kerülniük helyi közútként, és a fenntartást is biztosítani kell a városüzemeltető cége útján.
- **8105. j. közúti csomópontok (Sport utca)** az átépítést követően is a mellékút részét fogják képezni, így a Magyar Állam tulajdonába kerülnek és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. fogja üzemeltetni az út többi szakaszával együtt.
- **A gyalogos-kerékpáros felüljáró és térszíni kapcsolat** üzemeltetési szempontból összetett elem. Különböző tulajdonosú ingatlanokon valósul meg. Érint Magyar Közút kezelésű állami tulajdonú és két magántulajdonú ingatlant is. A híd tulajdonosa a Magyar Állam lesz. Az üzemeltetés több szereplőre válik szét, igazodva a tulajdonosi szerkezethez és az egyes elemek jellegéhez:
 - Legjelentősebb tétel magának a hídszerkezetnek az üzemeltetése, melyet a Magyar Közút NZrt. az M1-M7 autópályához kapcsolódó műtárgyként üzemeltet.
 - A híd járófelületének üzemeltetést (téli síkosság mentesítés, takarítás), továbbá a lépcsők, a mozgólépcsők és az akadálymentes kapcsolatot biztosító lif-

tek üzemeltetése a közterületekért felelős Budaörsi Településgazdálkodási Kft. látja el.

- A magántulajdonú területeken vezetett térszíni gyalogos-kerékpáros kapcsolat üzemeltetést az érintett tulajdonosok végzik, egységesen a területükön található egyéb közlekedési- és zöldfelületekkel.

1.9. A projekt ütemezése

A projekt ütemezését az 1.10. táblázat mutatja be.

Tervfázis	Időszak
Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése	2013.11.- 2014.11.
Támogatás megszerzése előkészítésre	2014.12.- 2015.05.
Tervezői közbeszerzés	2015.01.- 2015.05.
Engedélyezési terv	2015.05.- 2015.11.
Engedélyek és területek megszerzése	2015.05.- 2016.03.
Támogatás megszerzése a kivitelezéshez	2016.03.- 2016.06.
Kiviteli tervek	2016.04.- 2016.08.
Kivitelezői tender	2016.12.- 2017.03.
Építés	2017.03.- 2018.03.
Projektzárás	2018.07.

1.10. táblázat A projekt ütemezése

A projekt esetében elképzelhető lehet – bár kisebb esély mutatkozik rá – egy 2017. decemberére tehető befejezés is, de ennek feltétele, hogy a projekt kiemelt státuszú legyen, továbbá a projekt környezete és a támogatások megszerzésének feltételrendszere kedvező legyen.

1.10. Környezetvédelmi összefoglaló

Föld, víz

Az építés során területfoglalás lép fel, ahol a talaj eredeti funkciója megváltozik. A 2007. évi CXXIX. törvény a termőföld védelméről alapján más célú hasznosítás engedélyeztetése után történhet művelés alól kivonás, melyet az illetékes földvédelmi hatóság engedélyez.

A vizsgált területen sem vízbázis védőövezet, sem bányatelek, sem felszíni vízfolyás nem található. **A tervezett beruházás sem a talaj, sem a vizek tekintetében várhatóan nem okoz érzékelhető változást.**

Levegőtisztaság-védelem

Az építés alatt keletkező légszennyezés (építőanyagok közúti szállításából, a munkagépek üzemeléséből származó levegőemisszió-terhelés, elsősorban korom és szálló por) minden esetben ideiglenes és egy-egy szakaszt viszonylag rövid ideig terhel.

Sem távlati vele, sem távlati nélküle állapotban nem kell számítani egészségügyi határérték túllépésre, minden esetben teljesül a határérték. A legmagasabb terhelési értékeket az M1/M7 bevezető szakaszán tapasztalhatók, de még ezek az értékek is jelentősen a határérték alatt vannak. **Levegőtisztaság védelmi szempontból a vizsgált beruházás megvalósítható, kockázatot nem rejt magában.**

Zajvédelem

A legközelebbi védendő létesítménynél az építés várható hatása nem okoz határérték feletti terhelést, mivel jelen esetben a zajtól védendő épületek vagy területek több száz méterre találhatók a tervezési területektől. A szállítási útvonalak zajtól védendő területek érintése nélkül érhetik el az M1-M7 autópálya bevezetőt, ami zajvédelmi szempontból kedvezőnek ítéltető.

A tervezett létesítmény hatására a forgalmi hatásterület útjai mentén (ahol zajtól védendő létesítmények nem találhatók) nem jellemzően nem várható zajterhelés változás. Kimutatható mértékű változás egyedül a Sport utca mentén várható, itt azonban sem zajtól védendő létesítmény, sem zajtól védendő terület nem található.

Amennyiben a kapcsolódó úthálózat geometriai és hálózati kialakítása lehetővé teszi és jelenleg kisforgalmú utakon (pl. Malomdűlő/Méhecske utca) válik elérhetővé a tervezett intermodális csomópont, úgy a fejlesztés okozhat jelentősebb mértékű változást, így zajterhelés növekedést.

Természet- és tájvédelem

A tervezési terület közelében nem helyezkedik el Natura 2000 terület, országos jelentőségű védett természeti terület vagy a nemzeti ökológiai hálózat eleme. A beruházás által érintett területeket a 2014. november 1-től hatályos 267/2014. (IX.24.) számú Képviselő-testületi határozattal jóváhagyott Budaörs Város Településszerkezeti Terve különleges, illetve kereskedelmi, szolgáltató, gazdasági beépítésre szánt terület-felhasználásba sorolja.

Az érintett területek egy része erdő művelési ág besorolású. A 2009. évi XXXVII. sz. az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló törvény alapján a megvalósításhoz a 41/A j. erdőrészlet művelés alóli kivonása szükséges, melynek következménye a szükséges csereerdősítés elvégzése vagy az erdőtörvény 81-82.§ alapján az erdővédelmi járulék megfizetése.

Tájképvédelmi szempontból markánsan megjelenő új tájelem a tervezett felüljáró, azonban a jelenlegi adottságokat (közlekedési terület, számos meglévő felüljáróval, iparterülettel) figyelembe véve nem minősíthető jelentős változásnak a jelenlegi tájkarakterben.

Hulladékgazdálkodás

A létesítmények építése (beleértve az anyagnyerő-helyeket) és üzemelése során különféle hulladékok keletkezésével kell számolni.

A keletkező építési és bontási hulladékok pontos mennyisége a tervezés jelenlegi fázisában még nem ismert.