



VÁROS ALPOLGÁRMESTERE

2051 Bátorbágy, Baross Gábor utca 2/a. • Telefon: 06 23 310-174/112, 113, 142
Fax: 06 23 310-135 • E-mail: alpolgarmester@batorbagy.hu • www.batorbagy.hu

Tájékoztató

A Bátorbágy, 2065 hrsz. –ú ingatlan hasznosításával összefüggő kérdésekről

Bátorbágy Város Önkormányzatának Képviselő-testülete 207/2012. (12.06.) Öh. sz. határozatával döntött arról, hogy pályázatot nyújt be az Új Széchenyi Terv (ÚSZT) Közlekedésfejlesztési Programjának keretében meghirdetett „Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése” (kódszám: KÖZOP-5.5.0-09-11)” c. pályázati konstrukcióban a Bátorbágy, 2065. és 2063. hrsz.-ú ingatlanokon P+R parkoló kialakítása érdekében az alábbi fő tartalommal:

- a) telektulajdon megszerzése,
- b) előkészítő munkák,
- c) vasbeton parkoló burkolat kialakítása úgy, hogy az későbbiekben fogadni tudja a parkolóház szerkezetét,
- d) ideiglenes parkolóhely berendezések (sorompó, őrizet, térvilágítás stb) kialakítása.

A képviselő-testület a pályázattal kapcsolatos projektmenedzseri feladatok ellátásával a CorvinCredit Tanácsadó Kft.-t bízta meg.

A CorvinCredit Tanácsadó Kft. a pályázat benyújtásához szükséges megvalósíthatósági tanulmányt elkészítette. Kérem a Tisztelt Bizottságokat, tegyék meg javaslataikat a dokumentumokkal kapcsolatban.

Bátorbágy, 2013. február 15.

Tisztelettel,

Szakadáti László
alpolgármester

P+R PARKOLÓ KIALAKÍTÁSA A BIATORBÁGYI VASÚTÁLLOMÁS MELLETT

Előterjeszti

Verzió

Dátum:

Tarjáni István - polgármester

V5_végleges

2013. január 31.

Tartalom

1. Vezetői összefoglaló	3
1.1 Alapkonceptió.....	3
1.2 A megoldandó probléma rövid leírása	3
1.3 A pályázó bemutatása	3
1.4 A pályázó településszerkezeti jellemzői az igény megalapozása.....	4
2. Megvalósítás	6
2.1 Általános követelmények	6
2.2 Biatorbágy közlekedési kapcsolatainak jellemzése	6
2.3 Üzemeltetési kérdések	10
3. Gannt cselekvési ütemterv	11
4. Költségek és bevételek	12
5. Összefoglaló.....	13
6. Melléklet.....	14

1. Vezetői összefoglaló

1.1 Alapkonceptió

Biatorbágy Városának Önkormányzata a KÖZOP-5.5.0-09-11 "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése" című konstrukcióban kíván pályázatot benyújtani.

Biatorbágy vezetésének határozott várospolitikai célja a közösségi közlekedést használók részarányának növelése és a közúti közlekedésből eredő környezeti, egészségügyi és gazdasági ártalmak csökkentése, amely teljes összhangban van a pályázati útmutató célrendszerével. Alapvető célunk, hogy a pályázattal hozzájáruljunk Biatorbágy városának és környékbeli településeinek közösségi közlekedés-fejlesztéséhez, hatékonyságának és szolgáltatási színvonalának emeléséhez.

1.2 A megoldandó probléma rövid leírása

Biatorbágy közösségi közlekedése folyamatosan javul, azonban a reggeli és esti csúcsforgalmat dugók és zsúfolt buszmegállók jellemzik. Különösen nagy forgalom tapasztalható a Szabadság út – Ország út környékén évek óta. Gyakori, hogy az Ország úton hosszú sorok alakultak ki Budapest irányában, amely nem ritkán a Meggyfa utcai autóbusz megállóig tart.

A zsúfoltság csökkentése megoldást várt, ennek érdekében fejlesztjük városunk tömegközlekedését is. A sikeres megállapodások születtek a Volánbusz járatok átutemezésére és a MÁV elővárosi vasúti közlekedésének bővítésére. A járatok számának növelése és kiterjesztése csak az első lépés hogy minőségi tömegközlekedési hálózat létesüljön Biatorbágyon és eszközként szolgáljanak a lakosok által már régóta kifogásolt közlekedési viszonyokra. **A vasútállomás előtt parkoló autók száma megtöbbszöröződött az elmúlt években, amely konvergál a benzinár-robbanással illetve az autólopások számának növekedésével is.**

A probléma megoldásának egyik intermodális eszköze lenne a 2065 hrsz alatt egy **új P+R parkoló létrehozása**, amely összekötné a vasúti és autóbusz közlekedést a gyalogos, biciklis és autós forgalommal.

1.3 A pályázó bemutatása

Biatorbágy Pest megye nyugati részén, Fejér megyével határos területén helyezkedik el. Északról Páty és Budakeszi, keletről Budaörs és Törökbálint, délkeletről Sósút, délről a Fejér megyei Etyek, nyugatról Herceghalom települései határolják. A település belterülete a Zsámbéki-medencében terül el, ezt ÉNY-DK irányban a Budai-hegység övezi, a keleti rész a

Budaörsi-medencébe nyúlik át. Területe 4379 ha, lakóterülete: 496 ha, állandó lakossága: 2012. január 1-jén 12496 fő, az 1985 óta tartó csökkenés 1991-től megfordult. Számottevő a Budapestre járók aránya, és megnőtt a szomszéd településeken (Budaörsön, Törökbálinton stb.) munkavállalók száma is. A lakóterületen működik a kis- és közepes vállalkozások nagy része, köztük több csomagolóanyagot gyártó üzem, szállítmányozó, kiskereskedelmi és vendéglátó-ipari, számítástechnikai és egyéb szolgáltatásokat nyújtó cégek. A kedvező közlekedési viszonyok és a községünkben 1990-94 folyamán megvalósult nagyarányú közműépítések következtében kialakult és gyorsan bővül egy kereskedelmi-övezet a település északi peremén. Az Ausztriát és Észak-Dunántúlt Budapesttel összekötő autópályák és vasútvonalak mentén az új évezred első éveiben jelentős lakóterületi fejlesztés is kezdődött.

Biatorbágy oktatási, szociális, kulturális és közigazgatási vonatkozásban csak alapszolgáltatásokat kínál, egészségügyi szolgáltatásai a közös központi ügyelet és a szakrendelő átadásával jelenleg lépett túl a helyi igényeket kielégítő alapellátáson. A város mai népességszáma elegendő ahhoz, hogy az alapszintű szolgáltatások kihasználtsága a jövőben is biztosított legyen – sőt jelenleg komoly kapacitáshiányokkal küzd a város – és a népesség várható további növekedésével a mainál több „középfokú”, a vonzáskörzetet is kiszolgáló funkciót is képes lesz felvállalni. A munkahely-kínálatot tekintve Biatorbágnak jelentős vonzáskörzete van. **A város ipari parkjaiba települt vállalkozások nemcsak a város lakosságának adnak munkát, hanem ingázók járnak Budaörsről, Budakeszről, Törökbálintról és Budapestről és más településekről is.** Jelentős kereskedelmi vonzeró a Premier Outlets Center, amely a Budapesti Ipari Parkban, az M1-M7 autópályák közös bevezető szakasza mentén kialakult kereskedelmi övezetben működik. Az övezet kínálata erős versenyt generál a város kereskedelmi üzletei számára.

1.4 A pályázó településszerkezeti jellemzői az igény megalapozása

A projekt szempontjából meghatározó városszerkezeti jellemzői között kiemelkedő fontosságú az úthálózat és a közösségi közlekedéssel érintett autóbusz állomás és vasútállomás elhelyezkedése, településközponttól való távolsága és elérhetősége.

Biatorbágy az északi Torbágy és a déli Bia településekből jött létre, 1966-ban. (1985-ig biatorbágyi közigazgatás alá tartozott Herceghalom is.) A Buda–Bécs összekötő út egykori nyomvonalát a jelenlegi Ország, Szabadság és Szent István utcák alkották. 1960-ban épült ki a belterületek és a Katalin-hegy közötti új nyomvonalon az **1. számú főút**. 1976-ban helyezték át a vasútvonalat is Torbágytól északra, a belterület, valamint a temető és a kiskertek közé. Ekkor egyesült a két település, a régi vasúti területen fokozatosan létrehozva az új településközpontot. A 19. század végétől a vasútvonal mentén, a közös vasútállomás közelében alakultak ki a két település újabb lakótömbjei. A két falut **összekötő út** (Szabadság út) összekapcsolja a két település saját egykori főutcáját, a **torbágyi Fő utat, illetve a biai Szent István utat**.

A vasútvonal áthelyezésével az új vasútállomás a község északkeleti oldalára került. A vasút régi területe felszabadult, helyén új településközpont kialakítására nyílt lehetőség. Mivel a MÁV kiköltözése 1997-ig elhúzódott, az új városközpont kiépítése ma is folyamatban van. A település kiváló közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik, a főúthálózat szempontjából **az M1 autópálya, az M0 autópályát és az 1. sz. főút szerepe kiemelkedő fontosságú. Az M1 autópálya** a belterület északkeleti részét szeli át. Biatorbágy és az autópálya közötti kapcsolatot a herceghalmi, illetve a Páty-Sasfészek csomópont, és az 1. sz. főút–M1–M0 csomópontrendszer biztosítja. A Biatorbágyot érintő többi országos út egyben a települési gyűjtőúthálózat része. Biatorbágyon halad keresztül az **1. sz. vasúti fővonal is**. A város főútvonalán haladnak a helyközi Volánbusz járatok, melyek egyben a helyi szolgáltatást is ellátják. A Kálvin tér és a Meggyfa utca között 6 megállópár, a Fő tér és Újtelep között 4 megállópár, valamint a település déli részén Sósút irányában 3 megállópár van kiépítve. A VOLÁNBUSZ 762 és 782 járata érinti a vasútállomás megállóhelyét, valamint a 100-as úton a Business Park és az ipari üzemek kapcsolata is biztosított a településsel. A település szerkezetének alakulása során az M1 autópálya és a vasút elhelyezkedése előnyt jelentett, mivel a gazdasági területek a lakóterületektől elkülönülten alakulhattak ki. A Tatabánya–Budapest **vasútvonal elővárosi vasúttá alakításával** Budapest belváros elérhetősége számottevően javult.

A biai alközpont a Szent István utca, a Szentháromság tér, a Nagy utca és a Kálvin tér mentén alakult ki, és ehhez csatlakoznak a Szabadság út elejének épületei, létesítményei. A biai alközpont legfontosabb és legértékesebb épületei a volt Sándor és a Szily kastélyok. További központi létesítmény a biai katolikus és református templom, valamint a zárt sorúvá váló vegyes, lakó- és intézményi jellegű épületek.

Népesség	Helyben lakó foglalkoztatott (fő)	Eljáró (fő)	Eljárók helyben lakók (%)	Bejáró (fő)	Bejáró / helyben dolgozó (%)	Helyben dolgozó
12896	3890	2333	2345	59%	1870	54%

2. Megvalósítás

2.1 Általános követelmények

A P+R (park & ride – „vezess és utazz”) parkoló közösségi **közlekedési megálló** vagy **végállomások** közvetlen közelében létesített megállási lehetőség személygépjárművek számára, ahol a tulajdonos egész napra (jellemzően munkanap 6-22 óra között) otthagynak járművét, és utazását közösségi közlekedési eszközzel folytatja. Célja, hogy az agglomerációból és a külső kerületekből a város belső területei felé ingázók gépjárműveit a belvárostól minél távolabb tartsák, ezzel enyhítve a belső területek forgalmi terhelését és parkolási feszültségét. Egyben az első lépcsőfok lehet a magánautósoknak a közösségi közlekedésre való „átszoktatása” felé is.

Hasonló logikát követ a B+R parkolók rendszere (bike & ride – „kerékpározz és utazz”), mely a kötöttpályás közösségi közlekedés és a kerékpáros ráhordás kombinációjából áll. Az utas otthonról elindulva az utazás első szakaszát kerékpárral teszi meg, azt a közösségi közlekedés megállójában leteszi, és közösségi közlekedéssel folytatja az útját. A B+R rendszer elsősorban az extenzív, kertvárosias-falusias területek kiszolgálásában játszhat jelentős szerepet, ahol az ilyen körülmények között gyakran gazdaságtalan ráhordó autóbuszjáratok és a környezetszennyező személygépkocsi-használat vetélytársaként jelenik meg.

2.2 Biatorbágy közlekedési kapcsolatainak jellemzése

A ráhordási szakaszban elsősorban a Budapest felé irányuló személygépkocsi forgalmat, ezáltal a közúti közlekedési kapcsolatokat vizsgáljuk. A tervezett létesítmény közúton, az alábbi módokon lehet elérni:

- **M1 gyorsforgalmi út**

Az M1 gyorsforgalmi út hazánk egyik legforgalmasabb útja (a vizsgált keresztmetszetben a MOF=5375 E/h, a napi forgalom 45831E/nap)

A létesítménytől 4 km-re található az M1-es autópálya csomópontja, amelytől az 1. sz. főúton, majd települési utakon keresztül érhető el a parkoló. Az autópálya Komárom, Tata, Tatabánya, Oroszlány, Bicske, Zsámbék felől érkező utasokkal biztosítaná a kiszolgálást.

- **1.sz. főforgalmi út:**

Az 1 sz. főút csomópontja a tervezett létesítménytől mindössze 300 m-re található. Ez az út az autópálya nyomvonalát követi, így azonos irányból: Bicske, Herceghalom, Zsámbék; nagyobb távolságból Tata, Tatabánya, Csákvár, Oroszlány irányából szolgálhatja ki a parkolót.

Ez a lehetőség azoknak az utasoknak biztosít kapcsolatot a parkolóval, akik nem szeretnének autópálya használati díjat fizetni.

▪ **1101 sz. Biatorbágy-Zsámbék összekötő út**

Az 1.sz. főút 20+800 km-es szelvényétől mintegy 10 km hosszban húzódik, Zsámbék településig. Elsősorban a Zsámbék, illetve a környező települések felől érkező utasoknak biztosít eljutást.

▪ **8101 sz. Biatorbágy-Tatabánya összekötő út**

Összekötő út, amely nagyrészt az 1. sz. főút nyomvonalát követi, és a 20+500 km-es szelvényénél válik el attól

▪ **8104 sz. Biatorbágy-Tárnok összekötő út**

Déli irányból, Érd, Tárnok, Sósút, Pusztazámor felől érkező utasoknak biztosít parkolási lehetőséget. Biatorbágy területén a 8101.sz. útba csatlakozik.

▪ **8106 sz. Biatorbágy – Etyek - Alcsútdoboz összekötő út**

Biatorbágy területén a 8101.sz. útból indul, és Etyeken keresztül Alcsútdobozig húzódik, jellemzően ezekről a településekről várható utas.

▪ **81106 sz. Biatorbágy-Páty bekötő út**

Az út Biatorbágyot és Páty települést köti össze. Közvetlenül Páty, közvetetten Telki, Budajenő felől biztosít eljutási lehetőséget.

▪ **Az adott szelvények keresztmetszetében mért forgalmak (2010)**

Út	Szám	Szelvényszám	Szgk/nap	Forgalom jellege
M1 autópálya	M1	20+290 km	27399	B1
1.sz. főforgalmi út	1	13+450 km	22566	B2
1.sz. főforgalmi út	1	16+000km	7560	B2
Biatorbágy-Zsámbék összekötő út	1101	1+000 km	3040	B3
Biatorbágy-Tatabánya összekötő út	8101	2+500 km	8834	C3
Biatorbágy-Tatabánya összekötő út	8101	10+825 km	803	E3
Biatorbágy-Tárnok összekötő út	8104	0+600 km	5291	A3
Biatorbágy-Etyek-Alcsútdoboz összekötő út	8106	2+000 km	5505	C3
Biatorbágy-Páty bekötő út	81106	1+000 km	2878	C3

A mérési pontok az www.utadat.hu információi alapján készültek.

▪ Vasúti kapcsolat

A létesítmény a biatorbágyi vasútállomás közvetlen szomszédságában az 1. számú vasúti főútvonal mellett helyezkedik el, melyen keresztül Budapest két fejpályaudvara illetve egyik legforgalmasabb átmenő személypályaudvara (Kelenföld) is elérhető. 2012/13 évre meghirdetett menetrend alapján Budapest felé a járatok átlagosan 25 percenként indulnak.

▪ Közúti kapcsolat

A Volán helyközi buszjáratok megállóhelye is a vasútállomás mellett helyezkedik el. Innen elérhető Budapest Kelenföldi pályaudvar. A többi közúti kapcsolatot jelen szakaszban nem vizsgáltuk, mivel nem kínálnak reális és ideális alternatívát a

		Utazási idők az elérhető viszonylatokra [min]		
Közlekedési mód		Bp. Déli Pu.	Bp. Keleti Pu.	Bp. Kelenföldi Pu.
Egyéni közl.	Egyéni(Szgk.)($V_{\text{átl}}=60\text{km/h}$)	20	25	20
Közforgalmú	Vasút	28	30	16
	Autóbusz	-	-	25
		Utazási idők az elérhető viszonylatokra [min]		
Közlekedési mód		Bp. Déli Pu.	Bp. Keleti Pu.	Bp. Kelenföldi Pu.
Egyéni közl.	Egyéni(Szgk.)($V_{\text{átl}}=40\text{km/h}$)	29	35	29
Közforgalmú	Vasút	28	30	16
	Autóbusz	-	-	25

2.2. A telepítés helyszíne

A kombinált utazási mód akkor válik vonzóvá, ha az utas számára összességében időnyereséget jelent a költségek növekedése nélkül, elfogadható kényelmi szint mellett. A **P+R parkoló ideális helyszíne** olyan közlekedési eszköz megállója mellett található, amely az utast közvetlenül eljuttatja az ingázók jellemző céljához, a belvárosba. Az átlagos várakozási idővel együtt számított utazási időnek alacsonyabbnak kell lennie, mintha az utas személyautóval indulna útnak, a P+R sikere tehát két kulcstényezőn múlik:

1. A parkolónak a bevezető sugárirányú útvonalakon jelentkező torlódások zónáján kívül kell esnie, különben jelentős idővesztés következik be.
2. A közösségi közlekedési eszköz kapacitív, megbízható és nagy járatsűrűségű kell, hogy legyen. E feltételeknek általában a kötöttpályás járművek (elővárosi vasút) vagy az elkülönített pályán közlekedő expressz buszok tesznek eleget.

A P+R rendszer sikeréhez mind a parkolásnak, mind a közösségi közlekedési kiszolgálásnak magas színvonalon kell működnie. A két pillér egymást erősíti: minél jobb minőségű a

kötőtpályás kiszolgálás, annál vonzóbb az autós számára. Bizonyos esetekben pontosan a P+R rendszer révén válik gazdaságossá a kötőtpályás vonal üzemeltetése vagy új megálló létesítése.

A B+R parkolók kialakítását értelemszerűen nem a forgalmi dugók, hanem a városközpont és a külső kerületek közötti viszonylag nagy, 5-20 km-es távolságok befolyásolják. A legközelebbi tömegközlekedési eszköz megállójában elhelyezett tárolóig vezető 1-3 km-es úton a kerékpáros nem melegszi ki, és a jellemzően kisebb forgalmú mellékutakon olyan forgalmi konfliktushelyzetekkel és kerülőkkel sem kell szembesülnie, mint a belvárosba vezető, jelenleg kevésbé vonzó kiépítésű kerékpárutakon. Kerékpártárolók elhelyezése szinte minden esetben előnyös a kötőtpályás eszközök megállóinál, a belső és a külső kerületekben egyaránt.

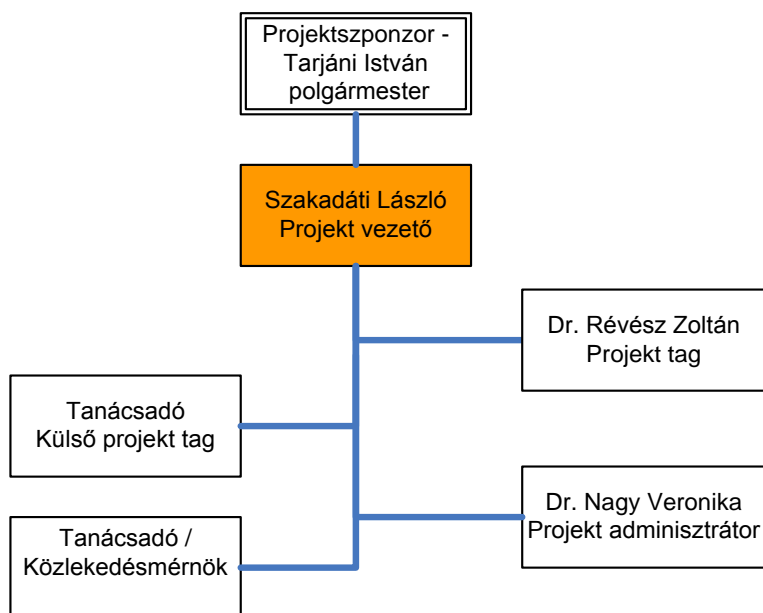
2.3. A parkoló kialakítása

- A rendszer sikere szempontjából igen fontos az átszállás minősége, ami nagyban múlik a P+R parkoló kialakításán. Ingyenes parkolóknál is **minimumkövetelmény a szilárd burkolat**, a közvilágítás és a parkoló állások fásítása, amit a projekt során mi is szem előtt tartunk.
- Gondoskodunk az **akadálymentesen** megközelíthető és családi parkolóhelyekről is. A közösségi közlekedési megálló és a parkoló legtávolabbi pontja között a gyaloglási távolság nem több 230 m-nél.
- A parkoló kapacitását úgy határoztuk meg, hogy a csúcsórában érkező autós is találjon magának helyet, a be- és kijáratot pedig úgy alakítjuk, hogy az a lökészerűen érkező forgalmat is le tudja vezetni.
- Biztosítjuk a távfelügyelettel a járművek őrzését.
- A parkoló teljes vagy részleges lefedése jelen fázisban nem megalapozott.
- A parkolót csak rendszámhoz kötött, érvényes bérlettel vagy kifizetett jeggyel lehet elhagyni, így a járműlopás esélye minimális lesz.
- A B+R tárolókat a vonatkozó paraméterkönyv kritériumainak megfelelően alakítjuk ki.
- Biztonságos rögzítési és lakatolási lehetőséget kínáló „fordított U”-támaszokat helyezünk ki, esővédő tetővel ellátva. A tároló bővíthető és sorolható lesz.

2.3 Üzemeltetési kérdések

A P+R üzemeltetője későbbi megállapodás alapján, részben vagy egészben az **önkormányzat**, vagy annak tulajdonában lévő társaság lesz. Az építési beruházással létrejövő létesítmények, új gyalogos felületek, burkolatok, növényzet, forgalomtechnikai eszközök önkormányzati tulajdonba és kezelésbe kerülnek. Az utas tájékoztató információs- és menetjegy rendszerhez kapcsolódó infrastruktúra üzemeltetését továbbra is a közösségi közlekedésben részt vevő szolgáltatók végzik.

Az projekt megvalósítását és fenntartását az alábbi összetételű projektszervezet biztosítaná:



4. Költségek és bevételek

A 125 férőhelyes parkoló és a hozzá kapcsolódó 35 db kerékpártároló beruházási költsége mintegy **224,3 millió** Ft-ra becsülhető. Mindez tartalmazza az előkészítést, a 2065 hrsz. ingatlan önkormányzati tulajdonba történő megvásárlását, és a menedzsment költségeit is.

Az éves fenntartási költségeket **22.500** Ft-ra becsültük férőhelyenként, ez 125 állásra vetítve évi **2,8** millió Ft. Mivel a parkoló gyakorlatilag ingyenesen működne, ebben az esetben a pénzügyi megtérülés nem értelmezhető.

A projekt zsűri későbbi döntése értelmében azonban lehetséges olyan opció, hogy a létesítés és fenntartás működési költségeit fedező parkolási bevételeket alkalmazunk. A P+R rendszerek esetében azonban a bevételek volumene igen alacsony lenne. Mindez azt jelenti, hogy a fizetendő díjat 1 (egy) budapesti vonaljegy árának 75%-ban (agglomerációs ráta), de maximum 300 Ft-ban maximalizálnánk behajtásonként. Mindezen álláspontunk szerint a főváros és a kormányzat közlekedéspolitikai megfontolásait is szem előtt tartva nem is célszerű változtatni.

Költségvetés			
Helyszín			
Új férőhely autó	125		
Új férőhely kerékpár	35		
	darab	Egységár	Nettó költség
Telekvásárlás kisajátítás	3986 m2	22 000 Ft	87 692 000,00 Ft
Épületbontás	230 m2	9 700 Ft	2 231 000,00 Ft
Földmunka	3400 m3	2 900 Ft	9 860 000,00 Ft
Térburkolat	3986 m2	23 500 Ft	93 671 000,00 Ft
Parkosítás	3986 m2	500 Ft	1 993 000,00 Ft
Behajtó-kihajtó sorompó jegykiadó	2 db	1 756 000 Ft	3 512 000,00 Ft
Épület porta (wc)	20 m2	240 000 Ft	4 800 000,00 Ft
Kerékpártároló / automatizált	35 db	114 500 Ft	4 007 500,00 Ft
Közvilágítás (villamosenergia közművesítés / kialakítás)	1 db	3 400 000 Ft	3 400 000,00 Ft
Kamerarendszert (térfigyelő kamera)	8 db	144 000 Ft	1 152 000,00 Ft
Kerítés	3986 m2	400 Ft	1 594 400,00 Ft
Szabályozási terv készítés	1 db	1 230 000 Ft	1 230 000,00 Ft
Közbeszerzési eljárás ktg	2 db	554 000 Ft	1 108 000,00 Ft
Tervezési ktg	1 db	3 200 000 Ft	3 200 000,00 Ft
Engedélyeztetés ktg	1 db	440 000 Ft	440 000,00 Ft
Műszaki ellenőrzés ktg	12 hét	167 000 Ft	2 004 000,00 Ft
Projekt menedzsment ktg	51 hét	48 000 Ft	2 448 000,00 Ft
Összesen			224 342 900,00 Ft

5. Összefoglaló

Biatorbágyi vasútállomás közvetlen szomszédságában lévő telek pályázati célú hasznosítása érdekében az Önkormányzatnak a KÖZOP-5.5.0-09-11 számú "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése" pályázati konstrukció keretében lehetősége nyílna a szóban forgó területet megvásárlására és a felhívásnak megfelelően, olyan projekt létrehozására, amely a közösségi közlekedés fejlesztését, hatékonyságát, szolgáltatási színvonalának emelését valósítaná meg. A szóban forgó P + R projektben 100%-os intenzitás megítélése is lehetséges a Kedvezményezett részére, amennyiben a döntéshozók ezt jóváhagyják.

A P + R parkoló elhelyezkedéséből adódóan kiváló ráhordási lehetőséget biztosítana a MÁV és Volán elővárosi járatai számára, ugyanakkor a környező településen élők kulturált és biztonságos környezetben helyezhetnék el gépjárművüket munkaidejük alatt. Hétvégén a parkoló egy részén termelői vásár, vagy bolhapiac működhetne, így a projekten kívül a terület közcélú hasznosítása is megvalósítható lenne. A jelenlegi rendezetlen körülményekkel szemben egy letisztult a közösség tagjai számára érdemben használható környezet jönne létre, amely Biatorbágy Önkormányzata számára nem jelentene plusz anyagi terhet és a terület rendezésén túl nem igényelne bonyolult tervezési és kivitelezési folyamatokat.

Tájékoztatásként jelezzük, hogy Magyar Gábor, okleveles mérnök 2012. november 22. napján megküldte az Önkormányzat részére a Biatorbágy, Dózsa György utca, Állomás utca sarok ingatlanhasznosítási koncepcióját. *„A ingatlanfejlesztési programtervezeti vázlatában előadta, hogy a programterv közvetlenül beépülhet a KÖZOP 2011-2013 akciótervének prioritásait szem előtt tartó globális területfejlesztési koncepcióba, hiszen minden vonatkozásában kielégíti a célkitűzés premisszáként megfogalmazott kitételeit.”*

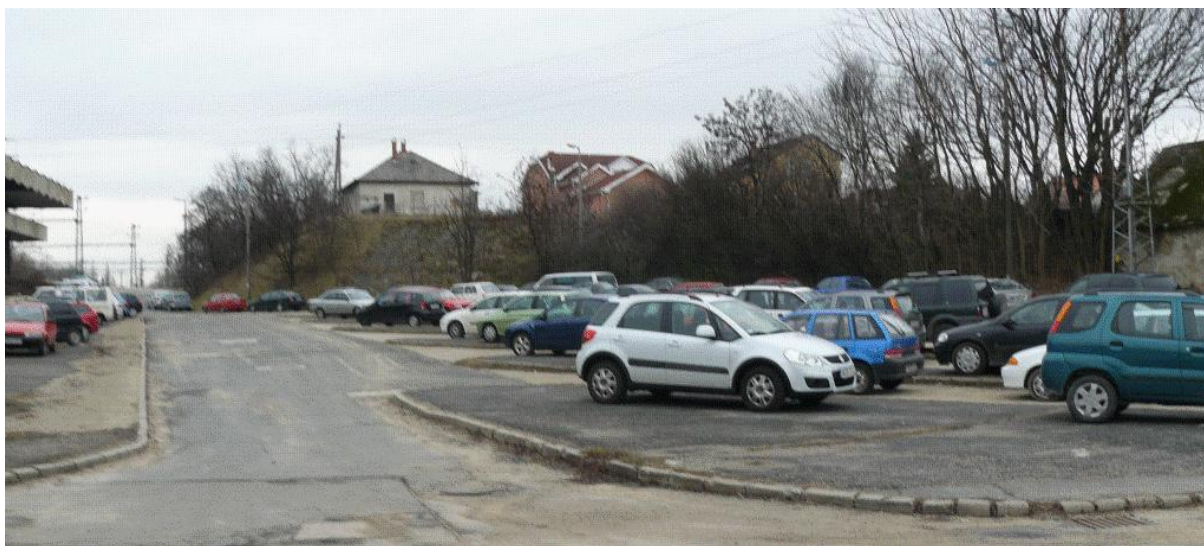
Álláspontunk szerint a ma belátható fejlesztések és szempontrendszerek alapján Biatorbágy vasútállomás természetes elhelyezkedésével térségi intermodális csomóponti szerepre alkalmas adottságai alapján.

6. Melléklet

1 sz melléklet: Biatorbágyi vasútállomáson rendezetlen parkolási viszonyok (2013. január)



2 sz melléklet: Biatorbágyi vasútállomáson rendezetlen parkolási viszonyok (2013. január)



3 sz melléklet: Megvalósítás helyszíne (Biatorbágy 2065 hrsz ingatlan)



3 sz melléklet: A lehetséges opciók megvalósításának előzetes terveit a külön (4db) PDF dokumentum tartalmazza (1-1, 1-2, 1-3, 1-4 azonosító tervek)



Németh Lászlóné részére
Fejlesztési miniszter

Kelt: Biatorbágy, 2013. január 31.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Iktatószám:

Tárgy: Miniszteri támogató levél

Tisztelt Miniszter Asszony!

Biatorbágy Városának Önkormányzata a KÖZOP-5.5.0-09-11 "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése" című konstrukcióban szeretne pályázatot benyújtani.

Biatorbágy vezetésének határozott várospolitikai célja a közösségi közlekedést használók részarányának növelése és a közúti közlekedésből eredő környezeti, egészségügyi és gazdasági ártalmak csökkentése. Alapvető célunk, hogy a pályázattal hozzájáruljunk Biatorbágy városának és környékbeli településeinek közösségi közlekedés-fejlesztéséhez, hatékonyságának és szolgáltatási színvonalának emeléséhez.

Ennek nyomán tűztük ki **fejlesztési koncepcióként** erre az évre, hogy közvetlenül a busz és vasútállomás mellett egy **P+R (125 autó) és B+R (30 kerékpár) parkolót hozunk létre**. Ezen parkolók számtalan előnnyel járnak a város lakosai számára, amelyek közül a teljesség igénye nélkül csak a következőket emeljük ki:

- Közösségi közlekedés előnyben részesítése a közúti közlekedéssel szemben
- Városi infrastruktúra fejlesztése
- Környezeti káros-anyag kibocsátások csökkenése
- Olcsó utazási alternatívája a Budapestre jutásnak
- Csökken az autólopások száma
- Nő a biztonságérzés
- Olcsóbb közlekedés
- Alacsony működési költség

Elemzéseink jelenlegi állapota szerint a beruházás költsége nagyságrendileg **224.000e** (kétszázhuszonnégymillió) **HUF** lenne, amelyet 100%-os támogatási intenzitás mellett szeretnénk megvalósítani. A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség hivatalos állásfoglalása alapján már a pályázat beadásához szükséges a Miniszter asszony támogató nyilatkozata.¹ Ez a

¹ „Nyomatékosan felhívjuk a figyelmet, hogy a projektjavaslat értékelhetőségének sarkalatos feltétele, hogy a projekt miniszteri támogatással rendelkezzen - ezt a Felhívás és Útmutató is több helyen megemlíti.” – NFÜ – 2012.12.13 Állásfoglalása



nyilatkozat természetesen nem a pályázati támogatás megítélését jelenti, hanem kizárólag egy elvi hozzájárulás, amely alapján majd a részletes pályázati anyagot a projekt zsűri elé terjeszthetjük (KIKSZ ZRT).

A fentiek, valamint jelen levelünkhöz csatolt rövid projektötlet és költségvetés terv vezetői összefoglalója alapján **tisztelettel kérjük Miniszter asszonyt, hogy adja támogató nyilatkozatát, hogy pályázatunk minél hamarabb beadásra kerülhessen.**

Kelt: **Bátorbágy**, 2013. január 31.

.....
Tarjáni István
Polgármester

.....
Dr. Kovács András
Jegyző

P.H.

Bátorbágy Város Önkormányzata



(A pályázati útmutató nem tartalmaz irányadó rendelkezéseket a miniszteri támogató okirat formai követelményeire, ennek alapján kérjük, hogy a fejlesztési miniszter által adott pozitív döntés esetében az alábbi jelentéstartalommal bíró hivatalos támogató okiratot bocsássanak rendelkezésre)

MINISZTERI TÁMOGATÓ NYILATKOZAT

Ezúton nyilatkozom, hogy Biatorbágy Városának Önkormányzata által a KÖZOP-5.5.0-09-11 "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése" című konstrukcióban történő pályázat benyújtását támogatom.

Kelt: Budapest, 2013. február „ „

.....
Németh Lászlóné
Fejlesztési miniszter

P.H.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

