

1. A TERVI ELŐZMÉNYEK ÁTTEKINTÉSE

A munka első fázisában áttanulmányoztuk a FÖMTERV Rt. generáltervezésében 2001-2002-ben készített Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervét, valamint a BFVT Kft. által 2005-ben készített Budapest Főváros Településszerkezeti Tervét. A rendszerterv és a településszerkezeti terv közúti és kötöttpályás tömegközlekedési hálózatát az 1-6. ábrák mutatják be.

Budapest Főváros Főpolgármestere 10-315/36/99. számú 1999. december 8.-án kelt levelében a Közlekedési Ügyosztály részére elrendelte, hogy a szakmai munkát a Közlekedési Rendszerterv alapján végezze.

Az utasítás szerint Soroksár közlekedésfejlesztési koncepcióját is a FÖMTERV RT. által készített Közlekedési Rendszerterv alapelveinek és javaslatainak megfelelően, arra hivatkozva, és több helyütt abból idézve készítettük el.

A rendszertervben foglaltakhoz képest további javaslatokat, módosításokat, kiegészítéseket tettünk, amelyeket folyamatosan egyeztetünk Soroksár Önkormányzatának Műszaki Osztályának képviselőivel, valamint Budapest Főváros Önkormányzatának Közlekedési Ügyosztályának, Fejlesztési Alosztályának érintett képviselőjével.

Áttanulmányoztuk továbbá a kerület övezeti tervét, városrendezési szabályzatát is.

A közlekedés jelentősége Budapesten

A millenium időszakában Budapest közlekedési rendszere előkelő helyet foglalt el Európa városainak élvonalában és meghatározóan segítette a város fejlődését, nemzetközi súlyának növekedését. A közlekedés az ezredfordulóra dinamizmusát elveszítette és napjainkban a fejlődésnek nem motorja, hanem gátja. Budapest autósforgalmának 80 %-a az automobil megjelenéséig kialakult "kis-budapesti" úthálózaton közlekedik. A közforgalmi közlekedés napjainkban az aggasztó és gyorsuló leépülés időszakát éli, a főváros - valamikor kontinensvezető - közlekedési felszereltsége az európai színvonaltól az ezredvégre messze elmarad.

A leromlott környezetminőség oka nem a közlekedés, hanem annak rossz feltételei. A város közlekedési állapotának mégsem mai helyzete, sokkal inkább folyamatai aggasztóak. Budapest lehetőségei azonban az újraformálódó európai térben történelme fénypontjához mérhetőek.

A város és környéke közlekedési alkalmasságának mércéje, illetve az alkalmasság javításának feladatai három kapcsolati, térszerkezeti szinten fogalmazhatók meg:

- a város hazai és európai régiókkal alkotott távolsági közlekedési, szállítási kapcsolatai (a város megközelíthetősége és térségi átjárhatósága)
- a város közvetlen környezetével alkotott regionális közlekedési kapcsolatai (a város együttműködése)
- a város belső hálózati rendszerének közlekedési kapcsolatai, forgalmi viszonyai (a város működőképessége, lakhatósága).

Budapest hazai és európai régiókkal alkotott távolsági közlekedési, szállítási kapcsolatai (a város megközelíthetősége és térségi átjárhatósága)

Budapest geopolitikai helyzetéből eredően kitüntetett pozíciót foglalhat el, amelyet az Európai Unió gazdasági és regionális céljaiból fakadóan számára a "kapu-város" szerepkör kínál. A főváros környéke három tervezett európai közlekedési folyosó és két csatlakozó folyosó találkozási pontja, "kapu" a keleti régiók és a Balkán felé, "híd" a nyugat-kelet közötti egyre erősödő kereskedelemben. A vasút - közúti - folyami - légi szállítások megamodális együttműködésének lehetőségével egyedülálló kapcsolati pont jöhet létre.

A kereskedelmi folyamatokban történő aktív bekapcsolódás akkor eredményes, ha belőle az ország és a térség számára kinyerhető pozitív (tőkevonzó, fejlesztési, munkahely-teremtési stb.) hatások nagyobbak, mint a megnövekedett terhelésekből eredő negatív hatások (forgalomművekedés, környezeti terhelés stb.) és veszteségek.

Budapest közvetlen környezetével alkotott regionális közlekedési kapcsolatai (a város együttműködése)

A budapesti agglomeráció az az optimális nagyságú területi egység, melyen belül a gazdasági, társadalmi kooperációk magasabb szintje szervezhető.

Közlekedési ellátása eszközt, mennyiséget és minőséget tekintve heterogén. Az agglomeráció közlekedéshálózatát a MÁV vasúti és a BKV HÉV kötőtpályás vonalai, az országos és helyi közutak, illetve a közutakra szervezett VOLÁN és BKV autóbuszvonalai alkotják. A korábban fejlődő térségek tömegközlekedési feltárása - hálózati ellátottság szempontjából - ma is kedvező.

Az agglomeráció, és annak fókuszáló pontjaként Budapest - mint kapcsolati pont az európai településhálózatban - alapvetően belső és külső közlekedési alkalmassága mértékében, kooperatívan együttélő szerkezeti egységként lehet versenyképes.

A versenyképesség növelésének legfontosabb feladatai:

- A külső magisztrális hálózat és az agglomeráció belső működését ellátó hálózat egymásra építése, ezen belül a magisztrális infrastruktúrák hozzáférhetőségi, lecsatlakozási pontjainak sűrítése, az ellátó hálózat tranzit terhelésektől való mentesítése.
- A centrális szerkezet oldása harántoló elemek létesítésével.
- A közúti közlekedés területén a távolsági forgalmat vezető és a térségen belüli kapcsolatokat szervező pályák szétválasztása, a vasúti közlekedés esetén a meglévő pályák távolsági és térségi közlekedés együttes használatra való alkalmassá tétele.
- Az agglomeráción belüli egységes, integrált személyszállítási rendszer létrehozása a közlekedési ágazatok összehangolt egymásra építésével (koncentráló és terítő intermodális csomópontok hálózatának kialakítása, az áramlás irányításában a telematika széleskörű alkalmazása, a P+R hálózat rendszerbe illesztése).
- A tömegközlekedés hálózatának integrált működtetése, a mobilitási forma kívánatos alakítása érdekében a különböző szolgáltatók együttműködésével a Budapesti Közlekedési Szövetség teljes körű létrehozása.

- A MÁV budapesti hálózati és pályaudvari struktúrájának átgondolása, a nemzetközi - távolsági - elővárosi közlekedés összhangjának biztosítása érdekében.
- A természeti és épített környezet adottságai alapján a környezeti terhelhetőség figyelembevételével a közlekedési, szállítási formák funkcionális sajátosságok szerinti alakítása.
- A térség érintett szereplőiben (kormányzati szervek, önkormányzatok, üzemeltetők, szolgáltatók) a kooperációs készség és az együttműködési érdek erősítése.

Budapest belső hálózati rendszerének közlekedési kapcsolatai, forgalmi viszonyai
(a város működőképessége, lakhatósága).

Budapest lakónépessége 1980 óta folyamatosan csökken. Az agglomeráció lakónépessége a budapestivel ellentétben gyarapodik, s mivel a munkahelyek nagy része Budapesten van, az utazások száma nem csökken, sőt hosszúsága növekszik.

Az elkövetkező években a fajlagos helyváltoztatások növekedésére lehet számítani, a személygépkocsi ellátottság néhány év múlva meghaladhatja a 400 szgk/1000 lakos értéket. (2000-ben a fővárosban ez az érték 315 szgk/1000 lakos volt).

A tömegközlekedés és egyéni közlekedés aránya (modal-split arány) várhatóan tovább csökken, 1994-ben a fővárosban 67-33 % volt, napjainkban ez 60-40 %. A belső övezetbe (belvárosba) irányuló utazások tömegközlekedési aránya az átlagost meghaladó. A napi utazások lefolyása egyenletesebb, a csúcsidőszakhoz viszonyítva növekedtek a napközbeni terhelések.

Az utazási módok közötti megoszlásban az elmúlt 10 évben jelentősen mintegy 2-szeresére nőtt a személygépkocsi utazások száma, és ezzel együtt 25 %-kal csökkent a közforgalmú közlekedési utazások száma. Figyelmet érdemel a kerékpáros utazások számának 2,5-szeres növekedése.

A város jelenlegi közlekedésének feszültségeit növeli

- a lakosság mobilitási aktivitásának és az autóval végrehajtott helyváltoztatás készítésének - élet és munkamód-változásból eredő - növekedése,
- a motorizáció és a mobilitás növekedésétől a város egyre jobban elmaradó úthálózati és parkolási alkalmassága,
- a közösségi közlekedés eszköz és infrastruktúra állományának növekvő elhasználódása és romló szolgáltatási színvonala,
- a közlekedési rendszer működtetésének érdek, forrás és kooperáció hiányából eredő elégtelen feltételrendszere.

A távlatban az utazások tömegközlekedési arányának további romlásával kell számolni. Aktív beavatkozás esetén 60-40 %-os forgalomeloszlás lehet a jövőben reális cél, területileg differenciáltan (a Belvárosban nagyobb, a külső területeken kisebb tömegközlekedési részesedéssel).

Budapest közlekedéspolitikájának célja

Budapest közlekedési rendszerének fejlesztését megalapozó közlekedéspolitikai a város kiegyensúlyozott működéséhez szükséges igények kielégítésére törekszik.

A közlekedéspolitikai célja a város működőképességének fenntartása, az életkörülmények romlásának megállítása, a közlekedés és környezete minőségének javítása. A célok elérése érdekében szükséges lépések:

- az utazási, közlekedési igények mennyiségének csökkentése város- és területrendezési eszközökkel,
- az indokolt utazások és szállítások idő- és költségigényének mérséklése a közlekedési szolgáltatások fejlesztésével,
- a közlekedési folyamatok befolyásolása a közlekedési módok összehangolt, differenciált, területi sajátosságokhoz alkalmazkodó fejlesztésével,
- a közlekedés és környezete összhangjának javítása, a káros környezeti hatások mérséklése, a környezettervezés, környezettel való gazdálkodás előtérbe helyezésével.

A környezetbarát közlekedéspolitikai különös figyelmet fordít a belső integrációra. A jelenlegi forráshiányos helyzetben fontos az adott rendszer elemeinek hatékonyabb együttműködésében rejlő lehetőségek kihasználása, a működtetés és fejlesztés feladatainak intermodalitás elvén álló, rendszerszemléletű kezelése, a közlekedési módok összehangolt, környezetfüggő, differenciált fejlesztése.

- A közösségi közlekedés fejlesztés célja az utazási, szállítási ráfordítások csökkentése, a lakosság időmérlegének javítása. Budapest nagyságrendje, és kialakult városszerkezete a jelenleginél fejlettebb gyors tömegközlekedési hálózat kialakítását, erre szervezett P+R hálózat létrehozását, valamint a meglévő tömegközlekedési vonalak kevesebb átszállást igénylő átlapoló, fonódó, elágazó rendszerbe szervezését követeli meg.
- A közúthálózat jelenlegi hiányosságaiból és a környezet követelményeiből kiindulva sem realitás, sem cél nem lehet a motorizáció várható intenzív növekedési ütemének követése a közúthálózat fejlesztésével. Mindez azonban nem jelenthet lemondást a szerkezetet javító, fél évszázados hálózati hiányokat pótló közúti elemek megépítéséről. Ez elsősorban a külső városrészek egymás közötti kapcsolatát javító kör- illetve haránt irányú utak és Duna-hidak építését jelenti, összehangolva a Belváros útjain a forgalom csökkentését célzó beavatkozásokkal. Ki kell alakítani a parkolás-szabályozás főváros szintű egységes rendszerét, arányos létesítmény-fejlesztéssel és a parkolás-gazdálkodás eszközeinek alkalmazásával.
- A közlekedés fejlesztésének és szabályozásának egyik legfontosabb feladata a város környezeti viszonyainak javítása, a forgalombiztonság növelése, a közlekedés káros hatásainak mérséklése. A környezet-érzékeny területek védelmére széles körben kell alkalmazni a területi forgalomcsillapítás módszereit. Az új környezetbarát közlekedési formák elterjesztése az életkörülmények minőségjavításának fontos eszköze. E közlekedési formák fejlesztésében a kerékpáros közlekedés nagyobb lehetőségeket, a gyalogosközlekedés pedig elsőbbséget kapjon.

A közlekedési rendszert működtető és használó ember viselkedésének megismerése és befolyásolása a kívánatos közlekedési állapot nagy tartaléka.

A közlekedéspolitika eszközszerrendere Budapesten

A közlekedésfejlesztés - a közlekedéspolitika eszközszerrendere részéeként - gyakran egymással ellentétes célok érvényesítését követeli meg, mint

- a közlekedési rendszer városszerkezeti célok szerinti alakítását,
- a közlekedési áramlatok terület-felhasználattal összehangolt szabályozását,
- a különböző közlekedési módok integrált egymásra építését.

A közlekedési rendszer városszerkezeti célok szerinti alakítása

Budapest városszerkezetének fejlesztési kereteit a Településszerkezeti és Terület-felhasználási Terv meghatározta. E tervből kiindulva. "Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Etv.) alapján készült el a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT), valamint a Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat (BVKSZ)".

"A településszerkezeti terv részben feladatokat tűz ki a város számára, részben a szabályozási keretterv és a keretszabályzat alkalmazásával - meghatározza azokat az általános szabályokat, melyek alapján a területek továbbszabályozása a kerületi alapterv, illetve a Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatban (KVSZ), valamint a Kerületi Szabályozási Tervek révén valósul meg."

A közlekedési áramlatok terület-felhasználattal összehangolt szabályozása

A lokális hálózatépítő, vagy egyetlen üdvözítő eszközhasználatot preferáló fejlesztést, a térszerkezeti adottságokkal, területhasználati célokkal, használók motivációival, üzemeltetők érdekeivel, önkormányzatok törekvéseivel, hatóságok beavatkozási lehetőségeivel összhangba hozott integrált megközelítések és akciók kell felváltásák.

A közlekedési alágazatok (utazási módok) integrációja

A helyváltóztatási politika meghatározó eszköze az intermodalitás.

Az intermodalitás magas szintű precíziós művelet, amely a közlekedést használót kiindulásától a céljáig számára előnyt nyújtóan úgy vezet végig, hogy a használó érdekei (optimalizált ráfordítás) és a közösség érdekei (minimalizált környezeti terhelés) közelítsenek egymáshoz.

Az intermodális hálózathoz egy kényelmes elővárosi közlekedés és a centrum felé továbbító városi gyors tömegközlekedés (metró) a legfontosabb alapelemek.

Budapest, a közúti közlekedéssel és parkolás-politikával összehangolt intermodális személyszállítási rendszerét alaptevéően un. "háromgyűrűs" térségi rendszerre szervezheti. A külső gyűrű az agglomerációs gyűrű, a középső az M0 és Hungária krt. közötti terület, a belső gyűrű a Hungária körúton belüli (Budán a Bécsi út Margit krt. - Alkotás u. - Karolina út - Hamzsabégi út vonalán belüli) térség.

Az intermodalitásra szervezett városi közlekedés kitüntetett helye, kulcs eleme a csomópont "A zökkenőmentes utazás" koncepciója a használó "megdolgozásában" a

csomópontot tartja a legfontosabbnak. A használók számára az átszállás az egyik legriasztóbb utazási mozzanat. Az utas megnyeréséhez a csomópont, az átszállás vonzóvá tétele nélkülözhetetlen. A hátrány előnyé fordítható, ha az átszállás nem kényelmetlenség és kiszámíthatatlanság, hanem a kiszolgálás és a megbízhatóság hordozója, ha az eszközváltás "sebességváltás" is, ha az átszállás nem idővesztés, hanem időnyerés, mivel a használó napi "dolgainak" intézésével köthető össze. Az utasbarát környezetben, a többlet információhoz jutás esélyével, kiszámítható átszállási csatlakozásokkal, a külső hatásoktól (időjárás, stb. ...) védetten. Az intermodális csomópont környezete a város kitüntetett kapcsolati- kommunikációs tere, találkozási pontja, ehhez illő vonzó környezettel.

Az intermodális központokat (csomópontok) a főváros - lehetőség szerint - külső, vagy átmeneti zónába eső területein olyan hálózati csomósodásokra indokolt szervezni, amelyeknek:

- az agglomerációs gyűrű felé magas színvonalú kötőtpályás kapcsolata,
- a városközpont felé gyorsvasúti kapcsolata,
- a város más térségei felé (harántoló) villamosvasúti kapcsolata és közvetlen térséget feltáró autóbusz kapcsolata van.

A közlekedési hálózat fejlesztésének időtávjai:

- **2015. hosszútáv** (2015-ig elkezdett fejlesztések) - **fejlesztési program – I. ütem**
- **2015. utáni távlat** (2015. után kezdett fejlesztések) - **koncepció – II. ütem**

2. TELEPÜLÉSRENDEZÉSI VIZSGÁLAT

A kerületben tervezett fejlesztéseket ütemezésük szerint három részre bontottuk. Az ütemezés alapjául a Kerületi Szabályozási Tervek (KSZT) szolgáltak. Azok a területek, melyekre a Budapest Főváros XXIII. Kerület Soroksár Önkormányzatának 25/2003.(VII.18.) Ök. sz. rendeletével jóváhagyott Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat (KVSZ) elkészítése előtt hagytak jóvá KSZT-t lentebb felsorolásra – és az 1. ábrán a rendeletszámukkal együtt feltüntetésre – kerülnek. A többi terület esetében, amennyiben készült KSZT és a hatályos KVSZ rendelkezéseitől eltérő, vagy a KVSZ-ben nem szereplő előírásokat tartalmazott, akkor a KVSZ módosításaként került jóváhagyásra és az építési övezetek és azok előírásai, paraméterei beépítésre kerültek a KVSZ-be. Ha nem készült önálló KSZT, akkor a KVSZ övezeti lapján ábrázolt építési övezeteket kell figyelembe venni.

Gyakorlatilag azok a területek kerültek a „rövidtávú” fejlesztési területek közé, melyek önálló KSZT-vel rendelkeznek, vagy a területükre jelenleg folyamatban van szabályozás készítése. A „középtávú” fejlesztések köre már vegyesebb képet mutat, ide olyan területeket soroltunk ahol szintén van KSZT (ha nem is a teljes területre, de legalább egy részére), vagy a szabályozás folyamatban van, azonban valamilyen oknál fogva a közeli jövőben még nem kezdődnek el a területen új beépítések. A „távlati” fejlesztések olyan területen történnek, melyekre még nincs KSZT, és a készítése sincs még napirenden, de a kerületben mutatkozó fejlesztési tendenciák és a településszerkezet folytán ezeken a területeken jöhet szóba új lakó-, vagy gazdasági funkciójú beépítés. Ezek a területek sok esetben beépítésre nem szánt területre esnek, itt a későbbiekben kell KVSZ módosítást végrehajtani építési övezetek kijelölése érdekében.

Az utóbbi ütemezési kategória felvet még egy problémát, a közművek problémáját. Ezek a területek túlnyomórészt nagy kiterjedésűek és nem, vagy csak részben közművesítettek. Ez közvetve kihatással van a kerület közlekedési rendszerére is, hiszen a közműhálózat kiépítéséhez szükség van közterületekre, ezt a fejlesztési területek úthálózatának kialakításakor figyelembe kell venni. Ez a probléma a rövid- és középtávú fejlesztések esetében az elkészült, vagy készülő KSZT-k útján javarészt megoldódott. A távlati fejlesztési területek esetében a majdan elkészülő KSZT-k feladata lesz az építési övezetek kijelölése és azok előírásainak, paramétereinek megadása mellett a közművek kiépítésének, kiépíthetőségének biztosítása.

A 7. ábrán bemutatásra kerülő fejlesztési területek mindig az építési övezet előírásainak és az építési övezet jellegének megfelelő (KVSZ, vagy KSZT tartalmazza) kialakítással kell, hogy kiépüljenek és ennek megfelelő lakó-, üdülő-, intézményi- és gazdasági terület növekménnyel és intenzitással kell számolni.

5. terület:

50/1999 (XI.26.) sz. önk. rendelet

L4-1, L4-2, L4-3, L4-4, L4-5 lakóövezetek:

Beépítés: Szabadonálló

Telekterület: min. 800 m² - max. 1800 m²

Beépíthetőség: max. 25 %

Szintterületi mutató: max. 0,45 m²/ m²

Min. zöldfelület: min. 60 %

Építménymagasság: 4,5 m (átl. 5,00 m) F + tetőtér

L4-7 és L4-8 lakóövezet:

Beépítés: Oldalhatáron álló

Telekterület: min. 600 m² - max. 1500 m² (két telek összevonásával)

Beépíthetőség: max. 25 %

Szintterület mutató: max. 0,45 m²/ m²

Min. zöldfelület: min. 60 %

Építménymagasság: 4,5 m (átl. 5,00 m) F + tetőtér

L4-6 lakóövezet:

Telekterület: min. 1600 m²

Beépíthetőség: max. 25 %

Kötelező zöldfelület: min. 60 %

Építménymagasság: 4,5 m (átl. 5,00 m) F + tetőtér

9. terület:

51/1999 (XI.26.) sz. önk. rendelet

Kistelkes lakóterület (L4-2):

Beépítés: Szabadonálló

Telekterület: min. 500 m²

Beépíthetőség: max. 25 %

Épület legnagyobb beépített területe: 160 m²

Min. zöldfelület: min. 60 %

Építménymagasság: min. 5,0 m, max. 8,0 m

Kistelkes lakóterület (L4-2):

Beépítés: Ikres/oldalhatáron álló

Telekterület: min. 400 m²

Beépíthetőség: max. 25 %

Épület legnagyobb beépített területe: 160 m²

Min. zöldfelület: min. 60 %

Építménymagasság: min. 5,0 m, max. 8,0 m

Nagytelkes lakóterület (L4-1):

Beépítés: Szabadonálló
Telekterület: min. 900 m²
Beépíthetőség: max. 20 %
Épület legnagyobb beépített területe: 220 m²
Min. zöldfelület: min. 60 %
Építménymagasság: min. 5,0 m, max. 8,0 m

Intézményterület:

Beépítés: Szabadonálló
Beépíthetőség: max. 40 %
Min. zöldfelület: min. 30 %
Építménymagasság: min. 5,0 m, max. 8,0 m

10. terület:

27/2002 (IX.20.) sz. önk. rendelet

M-XXIII/2 jelű építési övezet:

Beépítés: Szabadonálló
Telekterület: min. 30000 m²
Beépíthetőség: max. 45 %
Szintterületi mutató: max. 1,5 m²/ m²
Min. zöldfelület: min. 25 %
Építménymagasság: max. 16,0 m

KV-LT-XXIII/1 jelű építési övezet:

Beépítés: Szabadonálló
Telekterület: min. 30000 m²
Beépíthetőség: max. 50 %
Szintterületi mutató: max. 1,5 m²/ m²
Min. zöldfelület: min. 20 %
Építménymagasság: max. 20,0 m

KV-LT-XXIII/2 jelű építési övezet:

Beépítés: Szabadonálló
Telekterület: min. 30000 m²
Beépíthetőség: max. 30 %
Szintterületi mutató: max. 1,5 m²/ m²
Min. zöldfelület: min. 20 %
Építménymagasság: max. 16,0 m

21. terület:

12/2001 (III. 02.) sz. önk. rendelet

L2/A–XXIII/1 jelű építési övezetben:

Beépítés: Szabadonálló

Telekterület: min. 250 m²

Beépíthetőség: max. 45 %

Szintterületi mutató: max. 1,5 m²/ m²

Min. zöldfelület: min. 25 %

Építménymagasság: min. 3,5 m, max. 7,5 m

L7–XXIII/1 jelű építési övezet paraméterei:

Beépítés: Keretes jellegű, szabadonálló

Telekterület: min. 1800 m²

Beépíthetőség: max. 45 %

Szintterületi mutató: max. 2,5 m²/ m²

Min. zöldfelület: min. 35 %

Építménymagasság: min. 10,0 m, max. 13,5 m

L7–XXIII/2 jelű építési övezet paraméterei:

Beépítés: Keretes jellegű, szabadonálló

Telekterület: min. 1800 m²

Beépíthetőség: max. 45 %

Szintterületi mutató: max. 2,1 m²/ m²

Min. zöldfelület: min. 35 %

Építménymagasság: min. 7,5 m, max. 13,5 m

L7–XXIII/Int jelű építési övezet paraméterei:

Beépítés: Szabadonálló

Telekterület: min. 2500 m²

Beépíthetőség: max. 40 %

Szintterületi mutató: max. 1,8 m²/ m²

Min. zöldfelület: min. 35 %

Építménymagasság: min. 7,5 m, max. 13,5 m

L7–XXIII/KK jelű építési övezet paraméterei:

Beépítés: Szabadonálló

Telekterület: min. 3500 m²

Beépíthetőség: max. 2 %

Szintterületi mutató: max. 0,02 m²/ m²

Min. zöldfelület: min. 85 %

Építménymagasság: max. 4,5 m

L7–XXIII/SP jelű építési övezet paraméterei:

Beépítés: Szabadonálló

Telekterület: min. 3500 m²
Beépíthetőség: max. 7 %
Szintterületi mutató: max. 0,15 m²/ m²
Min. zöldfelület: min. 40 %
Építménymagasság: min. 3,0 m, max. 7,5 m

L7-XXIII/VE jelű építési övezet paraméterei:

Beépítés: Zárt jellegű (csak térszín alatti beépítés megengedett)
Telekterület: min. 5500 m²
Térszín alatti beépíthetőség: max. 25 %
Szintterületi mutató: max. 0,25 m²/ m²
Min. zöldfelület: min. 65 %
Építménymagasság: min. 2,5 m, max. 3,5 m

13/2001 (III. 02.) sz. önk. rendelet

L4-XXIII/SZ jelű építési övezet:

Beépítés: Szabadonálló/ikres
Telekterület: min. 800 m² (400 m², ha ikres)
Beépíthetőség: max. 25 %
Szintterületi mutató: max. 0,5 m²/ m²
Min. zöldfelület: min. 60 %
Építménymagasság: max. 5,0 m

L4-XXIII/Cs jelű építési övezet:

Beépítés: Zártsorú
Telekterület: min. 300 m²
Beépíthetőség: max. 35 %
Szintterületi mutató: max. 1,0 m²/ m²
Min. zöldfelület: min. 50 %
Építménymagasság: min. 4,5 m, max. 7,5 m

3. KÖRNYEZETI ÁLLAPOT VIZSGÁLATA

A XXIII. kerület fejlesztési területeit és azok típusát, mértékét, ütemezését az alábbi táblázatban jelenítettük meg. A táblázat segítségével szeretnénk képet adni a kerület környezeti állapotát befolyásoló jövőbeni fejlesztésekről. Azokat a fejlesztéseket vettük itt számba, melyeket a koncepció elkészítése során figyelembe kell venni, mivel befolyásolhatják Soroksár közúti közlekedési és tömegközlekedési rendszerét.

1. sz. ábra

Terület száma	Terület nagysága	Terület várható funkciója	Ütemezése	Megjegyzés	Fejleszthető terület
---------------	------------------	---------------------------	-----------	------------	----------------------

1. terület	~ 24 ha	lakóterület	távlati	beépítetlen területen	~ 24 ha
2. terület	~ 1,2 ha	lakóterület	rövidtávú	Intenzív beépítésű lakóterület egy funkcióváltó beépített területen	~ 1,2 ha
3. terület	~ 17,8 ha	üdülőterület	középtávú	Infrastruktúra fejlesztéshez kötött fejlesztés beépített területen	~ 17,8 ha
4. terület	~ 5,4 ha	intézményterület	rövidtávú	Beépítetlen területen	~ 5,4 ha
5. terület	~ 23,8 ha	lakó- és gazdaságterület	rövidtávú	~ 1/5-e gazdasági-, ~4/5-e lakóterület fejlesztés túlnyomórészt beépítetlen területen	~ 3,6 ha
6. terület	~ 43 ha	lakó- és gazdaságterület	középtávú	50-50 % arányban a két funkció egy ~ 70 %-ban beépítetlen területen	~ 30 ha
7. terület	~ 2,5 ha	lakóterület	rövidtávú	beépítetlen területen	~ 2,5 ha
8. terület	~ 25 ha	lakóterület	távlati	beépítetlen területen	~ 25 ha
9. terület	~ 42,7	lakóterület	rövidtávú	~ 50 %-ban beépítetlen területen, ahol ~ 70 %-ban megvalósult a telekosztás	~ 21 ha
10. terület	~ 153 ha	gazdaságterület	rövidtávú	~ 10 %-ban beépítetlen területen	~ 15 ha
11. terület	~ 8,9 ha	gazdaságterület	rövidtávú	~ 40 %-ban beépítetlen területen	~ 3,6 ha
12. terület	~ 73,9 ha	gazdaságterület	távlati	beépítetlen területen	~ 73,9 ha
13. terület	~ 29,1 ha	gazdaságterület	távlati	~ 60 %-ban beépítetlen területen	~ 17,5 ha
14. terület	~ 22,3 ha	gazdaságterület	rövidtávú	~ 40 %-ban beépítetlen területen	~ 8,9 ha
15. terület	~ 90 ha	gazdaságterület	távlati	beépítetlen területen	~ 90 ha
16. terület	~ 19,8 ha	lakó- és gazdaságterület	rövidtávú	~ 50 %-ban beépítetlen területen	~ 9,9 ha
17. terület	~ 9,6 ha	lakóterület	távlati	beépítetlen területen	~ 9,6 ha
18. terület	~ 37,8 ha	lakóterület	rövidtávú	beépítetlen területen	~ 37,8 ha
19. terület	~ 16,3 ha	lakóterület	távlati	beépítetlen területen	~ 16,3 ha
20. terület	~ 16,6 ha	lakóterület	távlati	beépítetlen területen	~ 16,6 ha
21. terület	~ 29,3 ha	lakóterület	középtávú	Beépítetlen, telekosztással rendelkező területen	~ 29,3 ha
22. terület	~ 25,8 ha	lakóterület	távlati	beépítetlen területen	~ 25,8 ha
Fejleszthető terület összesen:					~ 484,7 ha

A fenti táblázat tartalma a 8. és 9. ábrán rajzi formában is bemutatásra került. A bemutatott értékek a fejlesztési területek bruttó értékét jelentik, azaz tartalmazzák a használhatóság szempontjából elengedhetetlen utak, véderdők, közműterületek, stb. számára szükséges területeket is. Azaz a fejleszthető területek nagysága nem egyenlő a

felsorolt funkciójú beépítések mértékével. Ezek megadása főként a távlati fejlesztési területek esetében nem lehetséges, hiszen ott az alapvető infrastruktúra kialakítása is a későbbiekben elkészítendő KSZT feladata lesz, a pontos funkció és a hozzá kapcsolódó övezeti előírások meghatározásával együtt. Az önálló KSZT-vel rendelkező területek esetében pedig a konkrét beruházás ismeretének hiánya szab gátat. A fenti táblázat azonban közelítő – a koncepció készítése szempontjából használható – értékeket tartalmaz a kerületben rövid-, közép- és hosszútávon történő fejlesztések közúti- és tömegközlekedésre gyakorolt hatásáról.

4. A KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI JAVASLATA

A jelenlegi közúti közlekedési problémák feltárása

(a kerület jelenlegi úthálózatát mutatja az 1. tervlap)

Soroksár legnagyobb közúti közlekedési problémáját a központján (Grassalkovich úton) áthaladó nagy forgalom, valamint a Soroksár-Újtelep kerületrészt központtal való kapcsolatának hiánya (a Budapest-Kelebia vasútvonal elvágó hatása miatt) okozza. A Tárcsás utcai szintbeni vasúti átjárónál mindennaposak a forgalmi torlódások, elsősorban a Tárcsás, Wekerle Sándor, Könyves és Láng Endre utcákban, amelyek beépítésüket és funkcióikat tekintve lakóutcák. A Grassalkovich út – Haraszti út mellett haladó Ráckevei HÉV-en való átközlekedés is jelentős problémát okoz, különösen a Rézöntő u., és Hősök tere környezetében. Mivel a Hősök tere a kerület gyalogos központja is, ezért az ottani gépjárműforgalmi torlódások még érzékenyebbek a környezetre.

Gondot okoz még a kerületnek a Haraszti út mellett található iparterület tehergépjármű kiszolgálása, amely az M0 – Haraszti út autópálya csomópont létesítésének elmaradásából fakad.

Mindennaposak a forgalmi torlódások még a Szentlőrinci út – M5 autópálya – Nagykőrösi út – Auchan csomópont rendszerében.

A kerület közúthálózat-fejlesztésének elemei

A kerület tervezett úthálózatát mutatja I. ütemben a 2.a., 2.b., II. ütemben a 3. tervlap.

- Az M0 autópálya módosított nyomvonala az 51. sz. főút és M5 autópálya között.

Az autópálya-szakasz megépülésével a meglévő nyomvonal városi I. r. főúttá visszaminősíthető. Ebben az esetben rajta a Soroksári elkerülő úttal való közúti kapcsolat biztosításához új külön szintű csomópont kialakítható.

- Soroksári elkerülő út (I. rendű városi főút) a Haraszti út és az Ócsai út között mintegy 5 km hosszban 2 x 2 forgalmi sávval.

A tervezett út külön szintű csomópontban csatlakozik a Helsinki úthoz, külön szintben keresztezi a Ráckevei HÉV vonalát, és a Nagy Burma

vasútvonalat. Szintbeni csomópontja van az Alsó határ úttal, a Könyves utcával, a Szentlőrinci úttal, a Külső kerületeket összekötő úttal, valamint a végcsomópontban az Ócsai úttal. Az elkerülő út közvetlen összeköttetést kapott az M0 autópálya jelenlegi nyomvonalával, amelynek elkerülő úti csatlakozásánál újabb szintbeni csomópontot alakítottunk ki. Az elkerülő út megépítése esetén a Grassalkovich út tehermentesített szakaszán a meglévő 2 x 2 forgalmi sávós útpálya visszaépítése, párhuzamos parkolósáv kialakítása lehetséges.

- A Soroksári elkerülő út és az M0 autópálya jelenlegi nyomvonala közötti I. r. városi főút 2 x 1 forgalmi sávval, mintegy 800 m hosszban.
A tervezett út a Soroksári elkerülő úthoz szintben az M0 autópályához külön szintű trombita csomópontban csatlakozik.
- Külső kerületeket összekötő II. rendű városi főút 2 x 2 forgalmi sávval a Soroksári elkerülő út és a Nagykőrösi út között.
A tervezett út kerületet érintő szakasza külön szintben keresztezi az M5 autópályát, amely azzal féllóhere típusú külön szintű csomópontot alkot. A külön szintű csomópont kialakításához a szomszédos M0 csomópont és Auchan csomópont közelsége miatt az M5 autópálya mellett gyűjtő-elosztó pálya megépítése is szükséges. Amennyiben az M0 autópálya nyomvonalkorrekciója az 51. sz. főút és az M5 autópálya között elkészül, és az M5 autópálya új M0 autópályától város felé vezető szakasza átminősül városi I. r. főúttá, a gyűjtő-elosztó pálya helyett gyűjtő-elosztó sáv kialakítása is elképzelhető. A tervezett út a Nagy Burma vasútvonal mellett halad. A vasútvonal és a tervezett út a számára fenntartott közterületen helyet cserél, így a vasútvonal áthelyezése is szükséges önmagával párhuzamos nyomvonalra.
- Az M0 autópálya – 51. sz. főút – BILK csomópontot a Haraszi úttal összekötő II. rendű városi főút 2 x 1 forgalmi sávval.
A tervezett út hossza kb. 1,3 km. Külön szintben keresztezi a Budapest – Kelebia vasútvonalat és Budapest (a kerület és Dunaharaszti) határán halad. A Ráckevei HÉV nyomvonalát szintben keresztezi (amely nagy távban megszűnik), és a Haraszi úttal is szintbeni csomópontot alkot.
- Az Alsó határ út vonalában a felhagyott vasútvonal mentén kialakított II. r. főút a Soroksári elkerülő út és az M5 autópálya között 2 x 1 forgalmi sávval.
- *Tervezett gyűjtőutak*
 - A Külső kerületeket összekötő út folytatásaként városi gyűjtőút kialakítása a Soroksári elkerülő út és a Templom u. között, melynek Vecsési úti szakasza meglévő nyomvonalon halad.

A tervezett gyűjtőút külön szintben (aluljáró létesítése javasolt) keresztezi a Budapest – Kelebia vasútvonalat, nagy távban az É-D-i regionális vasút új nyomvonalát, valamint a mellettük kialakítandó új gyűjtőutat. A tervezett út 2 x 1 forgalmi sávú oly módon, hogy a Soroksári elkerülő út és a Budapest – Kelebia vasútvonal közötti szakaszon a Nagy Burma vasútvonal önmagával párhuzamos áthelyezése – a külső kerületeket összekötő út kialakításához hasonlóan – szükséges.

- Az Erzsébet u. folytatásában új gyűjtőút kialakítása 2 x 1 forgalmi sávval a Soroksári elkerülő útig, illetve másik végén a Templom u. és Grassalkovich u. között.

Ez utóbbi szakasz megvalósítása csak nagy távban, a Ráckevei HÉV nyomvonalának megszűnése után lehetséges. A tervezett út külön szintben (felüljáróval) keresztezi a Budapest-Kelebia vasútvonalat.

A fenti két külön szintű keresztezés kialakíthatóságára vázlatot készítettünk 1:1000 méretarányban (12. tervlap).

- A Zsellér dűlő – Gyáli patak – Sínpár u. – Hősök tere nyomvonalon tervezett gyűjtőút az Orbánhegyi terület feltárása. A tervezett gyűjtőút Zsellér dűlői továbbvezetése javasolt a Haraszi út irányába.
- A Budapest-Kelebia vasútvonal mellett tervezett gyűjtőút a Hungária köz és a kerülethatáron vezetett új (a Haraszi utat az M0 autópályával összekötő) városi II. r. főút között a Haraszi út melletti lakóterület hátsó feltárására.
- A Vecsési út és Szentlőrinci út összekötését biztosító gyűjtőút a Soroksár vasútállomásnál létesítendő új intermodális csomópont kiszolgálására.

- *Javasolt csomópont átépítések*

- A Szentlőrinci út – M5 autópálya – Nagykőrösi út – Auchan külön szintű csomópont rendszer átalakítására, fejlesztésére 4 változatot dolgoztunk ki (11. tervlapok).

Mindegyik csomópont a Szentlőrinci út és Nagykőrösi út között egy direkt összekötőágot tartalmaz a Közlekedés Kft. előzetes tervei alapján. Ez a terv a Szentlőrinci úton a balra kanyarodó mozgásokat megszüntette. Javaslatunk szerint azonban ezek megtartandók, így a csomópont egy kétfázisú jelzőlámpás csomóponttá alakítható, amelyben a Szentlőrinci út főiránya 2 x 2 forgalmi sávval van átvezetve.

Az 1. változatban (11.a. tervlap) a jelenlegi 2 db 2 x 1 forgalmi sávú M5 autópálya feletti felüljáró helyett 1 db 2 x 2 sávú felüljáró kialakítását javasoltuk, mellyel az útszakasz kapacitása jelentősen növelhető. Ebben

a változatban a Szentlőrinci út felől az Auchan körforgalmi csomópontja felé egy direkt összekötőágot terveztünk.

A 2. változatban (11.b. tervlap) csak a Szentlőrinci úti balra kanyarodó sávok kerültek kialakításra, így a csomópontból az Auchan felé vezető úton a balra kanyarodás megtiltható, és mindkét csomópont kapacitása jelentősen növelhető.

A 3. változat (11.c. tervlap) a 2. változat továbbfejlesztése oly módon, hogy a Szentlőrinci út felől az Auchan körforgalmi csomópontja felé egy direkt összekötőágot létesítettünk.

A 4. változat (11.d. tervlap) a 2. változathoz szintén hasonló. Ebben a változatban az Auchan felé vezető úton a balra kanyarodási lehetőséget megtartottuk.

Rövid távon a 2. változat kialakítása javasolható, míg nagy távban az 1. változat kialakítása is elképzelhető.

- A Grassalkovich úton a Zsellér dűlőnél, míg a Templom utcában a Vecsési útnál és a Hősök terénél javasolt új szintbeni csomópont kiépítése. A Hősök terénél a Soroksári elkerülő út megépítése és a Ráckevei HÉV nyomvonalának áthelyezése után a Templom utcai gyűjtőút nyomvonala is korrigálható. A katolikus templom előtti útszakasz kiiktatható, és a templom mögött egy körforgalmi csomópont alakítható ki.
- A Ráckevei HÉV új nyomvonalra helyezése esetén a Haraszi út Grassalkovich úti csomópontjában a Haraszi út és Templom u. összeköttetése is megvalósítható, amely megteremti a lehetőségét a Hősök tere gyalogosításának.

Ütemezés

A tervezett közúthálózat-fejlesztési elemeket két ütemre bontva készítettük el. Az I. ütemre két változatot dolgoztunk ki, amelyek a Vecsési úti és az Erzsébet utcai vasúti külön szintű keresztezés sorrendjének meghatározásában térnek el egymástól. (I. ütem – „A” változat – 2.a. tervlap, I. ütem – „B” változat – 2.b. tervlap, II. ütem – 3. tervlap). Az „A” változatban az Erzsébet utcai felüljáró, míg a „B” változatban a Vecsési úti aluljáró megépítése szerepel prioritásként.

Közlekedési szempontból az Erzsébet utcai, míg környezetvédelmi szempontból a Vecsési úti külön szintű keresztezés megvalósítása az előnyösebb.

I. ütemben javasolt közúthálózat-fejlesztések

- M0 autópálya módosított szakasza az 51. sz. főút és M5 autópálya között

- Soroksári elkerülő út Ócsai út és külső kerületeket összekötő út között, valamint a Helsinki és Alsó határ út között
- Külső kerületeket összekötő út
- A Haraszti utat az 51. úti M0 csomóponttal összekötő út
- Az Erzsébet utcai külön szintű vasúti keresztezés („A” változat)
- A Vecsési úti külön szintű vasúti keresztezés („B” változat)
- A Zsellér dűlő – Gyáli patak – Sínpár u. – Hősök tere között létesítendő gyűjtőút
- A Vecsési út és a Szentlőrinci út közötti gyűjtőút a Soroksár vasútállomásnál létesítendő intermodális csomópont kiszolgálására
- A Szentlőrinci út – M5 autópálya – Nagykörösi út csomópontrendszer átalakítása

A tervezett közúti közlekedésfejlesztéseket két csoportra osztottuk. A fővárosi beruházásban megvalósuló fejlesztésekre, és a kerületi beruházásban megvalósuló fejlesztésekre. A fővárosi beruházásban megvalósuló fejlesztések közül megkülönböztettük azokat a fejlesztéseket, amelyek jelenleg is szerepelnek a főváros fejlesztési elképzeléseiben, és azokat, amelyeket a kerületi közlekedésfejlesztési koncepció új elemként hozott.

A fentiek szerinti megosztást a 4. tervlap tartalmazza.

A személy-, és gépjárműforgalom korlátozása

Az átmenő-forgalommal nem terhelt lakóterületek védelme érdekében a jelenlegi „TEMPO 30”-as forgalomcsillapító övezetek mellé további területeken jelöltünk ki „TEMPO 30”-as övezeteket (10. tervlap).

Már kialakított „TEMPO 30”-as forgalomcsillapító övezetek:

- Alsó határ út – Köves út – Tartsay utca – Szent László utcák által határolt terület
- Tartsay utca – Köves út – Szentlőrinci út – Szent László utcák által határolt terület
- Szent László utca – Tartsay utca – Temetősor – Mezőlak utcák által határolt terület
- Szent László utca – Tartsay utca – Külső Vörösmarty utca – Alsó határ út által határolt terület
- Külső Vörösmarty utca – Tartsay utca – Temetősor – Alsó határ út által határolt terület
- Rézöntő utca – Grassalkovich út szervízútja – Török utca – MÁV-Kelebia vasútvonal által határolt terület
- Tárcsás utca – Szabóky Rezső utca – Láng Endre utca – Hősök tere – Templom utca által határolt terület
- Grassalkovich út – Táncsics Mihály utca – Tárcsás utca – Vecsés út – Felsődunasor – Meder utca (Molnár-sziget) által határolt terület

- Haraszti szervízút – Millennium utca – Gömbkötő utca – Dél utca által határolt terület

Közeljövőben (2007. év végéig) kialakításra kerülő „TEMPO 30”-as forgalomcsillapító övezetek:

- Tárcsás utca – Tisza utca – Rézöntő utca – Templom utca által határolt terület
- Köves út – Tószeg utca – Ugarszél utca – Töretlen utca – Wekerle Sándor utca – Zománc utca által határolt terület

Későbbiekben (2007. év után) megvalósítandó forgalomcsillapító övezetek:

- Grassalkovich út – Zsellér dűlő – Sínpar utca – Vecsés út – Templom utca által határolt terület
- Grassalkovich út – Zsellér dűlő – Haraszti út által határolt terület
- Zsellér dűlő – Orbánhegyi dűlő – Házikert utca – Hungária köz által határolt terület
- Haraszti út – Gyáli patak – Dunapart alsó – Horgászpárt utca - Haraszti szőlők melletti út által határolt terület
- Vizisport utca – Meddőhányó utca melletti dunaparti terület

A kerület kérésére külön megvizsgáltuk a Szent László u. forgalomcsillapításának a lehetőségét. Mivel az utca Soroksár-Újtelep lakóterület fő feltáró útja (gyűjtőútja) mind az egyéni mind a közösségi (autóbusz) közlekedés szempontjából, ezért annak forgalomcsillapítását nem javasoljuk.

A tehergépjárműforgalom korlátozása

A tehergépjárműforgalom korlátozását mutatja be a 9. tervlap.

3,5 tonnás teherforgalmi korlátozást javasoltunk a Grassalkovich úttól a Soroksári Dunapartig terjedő területen.

7,5 tonnás teherforgalmi korlátozást javasoltunk a Külső kerületeket összekötő út, az M0 és M5 autópályák, valamint a Soroksári elkerülő út melletti területeken kívül a kerület egészére.

5. A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI JAVASLATA

A tervezett közösségi közlekedési hálózat elemei:

I. ütemben (6. tervlap)

- a kerület és az Auchan finanszírozásában - a Millenium telep és az Auchan között - közlekedő busz helyett egy olyan BKV autóbuszjárat beindítása, amely Soroksár Újtelep és Soroksár központ kapcsolatán kívül a XVIII. kerület felé is ad kapcsolatot. A tervezett autóbuszjárat végállomása a 3-as metró KÖKI végállomása lehet.
- A piros 66-os busz helyett egy olyan gyorsjárat beindítása, amely a Szentlőrinci út – Nagykőrösi út - Határ út nyomvonalon éri el a 3-as metró Határ úti állomását. A fekete 66-os busz Pesterzsébeti kapcsolata miatt megtartandó.

A fent leírt két autóbusz-viszonylat beindításának elengedhetetlen feltétele az Erzsébet utcai vasúti különszintű keresztezés létesítése.

A kerületet érintő, annak közösségi közlekedését javító, de területén kívül eső szükséges fejlesztések:

- A Ráckevei HÉV Vágóhídi végállomásának áthelyezése a Boráros térre (esetleg a Kálvin térre). Ennek megvalósítása jelentősen segítené a kerület és Budapest város központja közötti kapcsolatot.
- A 3-as villamos végállomásának áthelyezése a Ráckevei HÉV mellé, közös megállóhelyet kialakítva Pesterzsébet felső HÉV megállóval.

Megvizsgáltuk az 52-es villamos Pacsirta telepi végállomás áthelyezésének lehetőségét Soroksár területére.

A villamos egyirányú közlekedésének meghosszabbítása miatt (Vörösmarty u. – Török Flóris u.) ez kedvezőtlen lenne a Pesterzsébeten villamost használó utasok számára. Mivel nagy távban a villamos megszüntetésre kerül, a meghosszabbítást nem javasoljuk.

II. ütemben (7. tervlap)

A Ráckevei HÉV jelenlegi nyomvonala helyett kiépül az É-D-i regionális vasút, amely Pesterzsébet súlypontján keresztül a Vörösmarty u. felől kéreg alatti vezetésben vezet a kerület felé. Innét a Szabad közön keresztül a felhagyott vasúti pálya nyomvonalán szintén kéreg alatt vezetve éri el a Budapest – Kelebia vasútvonalat. A fővárosi fejlesztési tervekben innét a nyomvonal a vasútvonal K-i oldalán maradt a Vecsési útig, majd onnét átlósan lekeresztelve a vasútvonalat annak Ny-i oldalán haladt tovább. Jelen koncepcióban a tervezett nyomvonal teljes hosszban a vasút Ny-i oldalán halad, majd az M0 autópálya É-i oldalán Dunaharaszti előtt kötöttük vissza a jelenlegi nyomvonalba. A kerületet érintő megállóhelyek a Gombosszeg u., Soroksár vasútállomás, Csendes u., Millenium u. körzetében lennének. Soroksár vasútállomásról intermodális csomópont alakítható ki, ahol vasúti átszállóhely, távolsági és helyi autóbuszállomás, és P+R parkoló kerülne elhelyezésre.

A Ráckevei HÉV jelenlegi nyomvonalán villamos közlekedését javasoljuk Millenium telepi végállomással, mellette P+R parkolóval. Villamos közlekedtetése esetén a megállóhelyek sűrítethetők. A tervezett villamos nagytávban a 3-as villamos egy szárnyvonalaként is működtethető lenne.

A Budapest – Kelebia egyvágányú vasútvonal kétvágányúra bővül, a rajta található szintbeni vasúti keresztezések (Ócsai útnál, Vecsési útnál, Tánicsics utcánál) megszüntetésre kerülnek. A Budapest – Kelebia, Budapest – Lajosmizse – Kecskemét vasútvonal az elővárosi vasúti közlekedésbe bevonásra kerülnek.

6. GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS, PARKOLÁSI RENDSZER, P+R PARKOLÓK FEJLESZTÉSE

Mivel 2006-ban a KASIB Kft. által elkészült a kerület kerékpárút-hálózat fejlesztési tanulmánya, a közlekedésfejlesztési koncepcióban az abban foglaltakat adaptáltuk, illetve a közúthálózat fejlesztési javaslat szerint korrigáltuk. A tervezett kerékpárút-hálózat alapvető célkitűzése a Soroksáron található jelentősebb kerékpárforgalmat vonzó létesítmények, intézmények kerékpárral történő biztonságos megközelítésének biztosítása, a szomszédos kerületek és települések kerékpárútjaihoz történő csatlakozás biztosítása volt. A tervezett kerékpárút-hálózatot a 9. tervlap tartalmazza.

P+R parkoló kialakítását két helyen a Soroksári vasútállomás K-i oldalán létesítendő intermodális csomópontban, valamint a HÉV Millenium telepi megállóhelyénél javasoltuk, amely nagy távban villamosvonallá alakulása esetén annak végállomása lehet. A Soroksári elkerülő út megépülése után a Grassalkovich út visszaépítésével összhangban lehet parkolóhelyeket kialakítani, amely az itt található kereskedelmi és szolgáltató intézmények parkolási igényeit hivatott kielégíteni.

A gyalogos közlekedés feltételei a kerületben elsősorban a Soroksári elkerülő út megépülése, valamint a Grassalkovich út, Haraszi út mellett haladó HÉV villamosvonallá történő átalakítása után javulnak jelentősen. Ezen beavatkozások hatására a Grassalkovich út elvágó hatása csökken, az út melletti területek jelentősen felértékelődnek, ahol a gyalogos forgalom és a kiszolgáló gépjárműforgalom lép a jelenlegi átmenő gépjármű forgalom helyébe. A Hősök tere, mint kerületközpont gyalogosítása is ekkor valósítható meg. A Soroksári vasútállomásonál tervezett intermodális csomópontnál gyalogos felüljáró létesül. Az Erzsébet utcai felüljárót a kerékpáros forgalom átvezetésére is alkalmassá kell tenni, így a Budapest – Kelebia vasútvonal átvágó hatása is csökkenthető.