

Terratis Kft.
1221 Budapest, Kapisztrán utca 23/b
Munkaszám: U094/1/2024

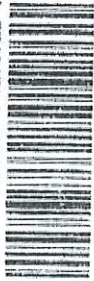
Budapest XIV. ker.
belterület

Város

VÁLTOZÁSI VÁZRAJZ

M= 1:1500
a 39716 és (39917/1) helyrajzi számú földrészletek telekhatár-rendezéséről
EOV
Adatszolgáltatás iktatószáma: 7206/1952/2024
Térrajz szám: T-91656

BFKH Földhivatali Főosztály
Budapest XIV. Bosnyák tér 5.
Datum: 2025. Március 10.



2011901040002025

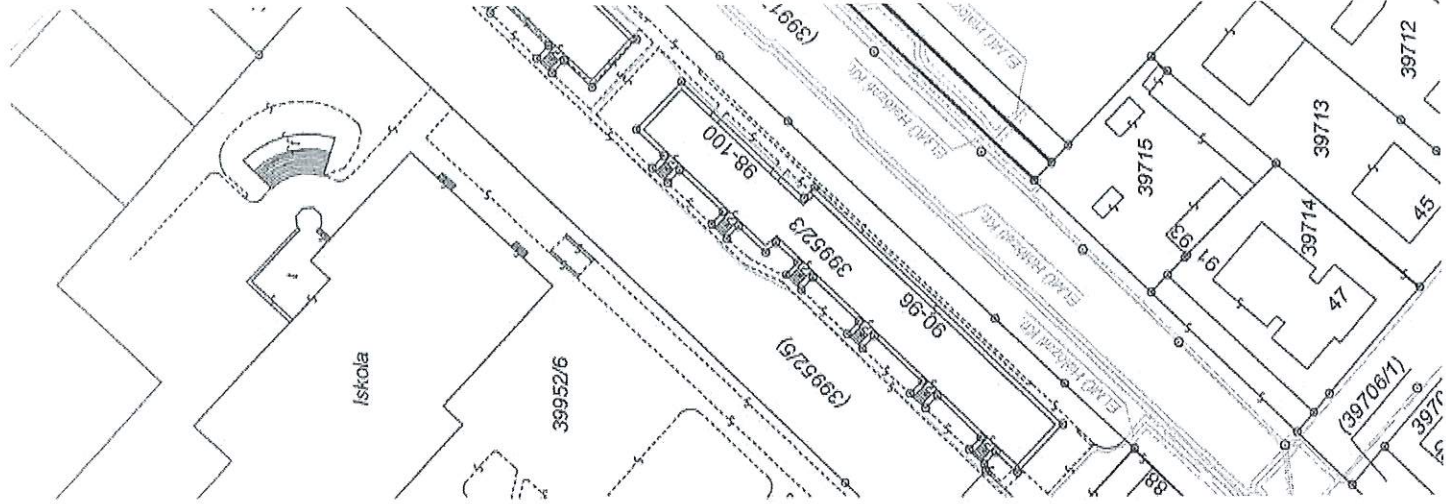
Ikt. szám: 65935512

Mellékletek (db):

Aláírás:

Címkoordináták 39716 hrsz			
Psz.	Y	X	
1	656033	241211	

Változás előtti állapot						Változás utáni állapot						
Hrsz	Alrészlet			Terület ha. m ²	AK	Hrsz	Alrészlet			Terület ha. m ²	AK	Szolgalmi és egyéb jogok
	jel	műv. ága	Min. ó				jel	műv. ága	Min. ó			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
39716	-	kivett, beépítetlen terület	-	1.1891	0.00	39716	-	kivett, beépítetlen terület	-	1.2428	0.00	Vezetéktípus: ELMŰ Hálózati Kft. VB-23/2011 20 m2-re
(39917/1)	-	kivett, közterület	-	2.0513	0.00	(39917/1)	-	kivett, közterület	-	1.9976	0.00	Vezetéktípus: Budapesti Távhőszolgáltató Zrt. TVB-F-6/2009 90 m2-re Vezetéktípus: ELMŰ Hálózati Kft. VB-23/2011 357 m2-re ELMŰ Hálózati Kft. VMB-140/2010 718 m2-re ELMŰ Hálózati Kft. VMB-23/2012 1257 m2-re



ALDI ÉLELMISZERÜZLET
H-1141 BUDAPEST, MOGYORÓDI ÚT 95-105.
HRSZ.: 39716

ALDI ÉLELMISZERÜZLET ÉPÍTÉSI
ENGEDÉLYEZÉSI TERVÉHEZ KAPCSOLÓDÓ
KÖZLEKEDÉSI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

A tervezési területre vonatkozóan 2024. október 8-án (kedd) reggeli és délutáni, kézi forgalomszámlálásra került sor a tervezési terület két csomópontjában:

- Mogyoródi út – Jerney utca csomópont
- Mogyoródi út – Csernyus utca csomópont

A forgalomszámlálás alapján a tervezéssel érintett Mogyoródi út forgalomnagysága az alábbiak szerint alakul:

Mogyoródi út

- érvényességi szakasz: Jerney utca – Csernyus utca
- számlálás éve: **2024**
- adat forrása: **mért**
- mértékadó óraforgalom (MOF): **863 E/óra**
- átlagos napi forgalom (ÁNF): **9.278 J/nap; 9.582 E/nap**
- nehéz motoros forgalom, 3. járműfajta (ÁNF): **77 J/nap**
- nehéz motoros forgalom részaránya: **0,7%**
- személygépkocsi és motorkerékpár forgalom, 1. járműfajta (ÁNF): **8.601 J/nap**
- személygépkocsi és motorkerékpár forgalom részaránya: **92,7 %**
- kerékpár forgalom (ÁNF): **89 J/nap**
- kerékpár forgalom részaránya: **1,0 %**
- kapacitás: 1.200 E/ó (eltűrhető szolgáltatási szinthez tartozó megengedett forgalomnagyság „b” hálózati funkciónál)
- kapacitáskihasználtság: **71,9%**

A tervezett fejlesztés által generált forgalom

A tervezett kereskedelmi létesítmény forgalma két részből tevődik össze. Legjelentősebb hányada a vásárlói forgalom, melyet személygépjárművek alkotnak, és a parkoló területét veszi igénybe. Jóval kisebb része pedig az üzletet kiszolgáló teherforgalomból jön ki.

Tehergépjármű forgalom:

A tervezett kereskedelmi épület kiszolgálását legfeljebb napi 2 db teherautó végzi, egy délelőtt, egy pedig délután érkezik. A tehergépjármű a be- és a kihajtással egy adott keresztmetszeten kétszer halad át. ($e_j=2,5$)

$\text{ÁNF}_{\text{kereskedelmi épület; tgk}}=4 \text{ J/nap}$

$\text{ÁNF}_{\text{kereskedelmi épület; tgk}}=10 \text{ E/nap}$

A nyitvatartási idő figyelembevétele miatt a csúcsóra tényező $\omega=10\%$;

$$MOF_{\text{kereskedelmi épület; tgk}}=1 \text{ E/óra}$$

Az áruszervező cég szerint a legjellemzőbb a napi egyszer, este érkező árufeltöltő teherautó lesz, melyet kiemelt ünnepi időszakban egészít ki még egy jármű napközben.

Személygépkocsi forgalom:

A tervezett parkoló kapacitása 100 férőhely. Az átlagos tartózkodási idő (beleértve a behajtás, parkolás, vásárlás, pakolás, bevásárló kocsi visszatolás, kihajtás időigényét is) összesen 30 perc. Ennek megfelelően a teljes parkoló a becsléshez óránként kétszer cserélődik ki, ennyi vásárló azonban nem érkezik az év minden napján a nyitvatartás minden órájában. Átlagosan az élelmiszer áruházak parkoló telítettsége a teljes nyitvatartási időszakra vetítve 15%. ($e_j=1,0$)

$$MOF_{\text{kereskedelmi épület; szgk}}=100 \times 2 \times 0,15=60 \text{ E/óra}$$

A nyitvatartási idő figyelembevétele miatt a csúcsóra tényező $\omega=10\%$;

$$\dot{A}NF_{\text{kereskedelmi épület; szgk}}=600 \text{ J/nap}$$

$$\dot{A}NF_{\text{kereskedelmi épület; szgk}}=600 \text{ E/nap}$$

A becsült forgalom összesen (mellékirányú csomóponti ág keresztmetszetében):

$$\dot{A}NF_{\text{kereskedelmi épület}}=604 \text{ J/nap}$$

$$\dot{A}NF_{\text{kereskedelmi épület}}=610 \text{ E/nap}$$

$$MOF_{\text{kereskedelmi épület}}=61 \text{ E/óra}$$

A számított forgalom egésze természetesen nem mind új közlekedő. A kereskedelmi épület megépítésével vásárlóerő növekedés nem jár, lakóterület fejlesztés nem történik, tehát ennyivel több közlekedő nyilván nem jelenik meg az utakon az üzlet miatt. A forgalomnövekedésnek nincs kibocsátó forrása. Az történik csupán, hogy az úton amúgy is közlekedők egy része betér vásárolni, illetve a helyi vásárlóközönségnek egy része megy át a tervezett üzletbe. A létesítmény által gerjesztett forgalom nagyságát, tehát a valódi forgalomnövekmény értékét azok adják, akik kizárólag az üzlet miatt jönnek ide vásárolni. Ezen vásárlók csupán az összes vásárlói forgalom legfeljebb 30%-át teszik ki (nagyon ideális esetben).

A tervezett létesítmény által keltett forgalomnagyság értéke $MOF_{\text{többlet}}=61 \times 0,3 \approx 19 \text{ E/óra}$

Balra kanyarodó sáv

Minden közúti csomópontban a főirányból balra kanyarodók részére külön kanyarodó sávot kell létesíteni, ha a tervezési időtávra vonatkozóan igaz, hogy

$$\dot{A}NF_f \times \dot{A}NF_m \geq 4.500.000$$

A tervezési terület feltárásának biztosítására létesülő útcsatlakozás várható forgalma előrebecslés alapján a tervezési időtáv végén (15 év; 2040. évben) $\dot{A}NF_m=610 \text{ E/nap}$ kétirányban. A Mogyoródi út becsült forgalma (15 év; 2040. évben) $\dot{A}NF_f=10.610 \text{ E/nap}$

$$\dot{A}NF_f \times \dot{A}NF_m = 10.610 \times 610 = 6.472.100 \geq 4.500.000$$

Balra kanyarodó sáv létesítése a forgalomnagyságok alapján indokolt.

„Nyitott bevezetésű balra kanyarodó sáv méretezése

A balra kanyarodó sáv sávváltási szakaszból (l_z) és felállási szakaszból (l_A) áll. A bevezetés úgynevezett „nyitott”, azaz nincs felfestve „forgalom előtt elzárt terület”. A balra kanyarodó sáv hossza $L = l_z + l_A$ [m].

Méretezés:

- sávváltási szakasz hossza: (l_z ; [m])

$$l_z = v_m \times \sqrt{\frac{i}{3}}$$

ahol:

l_z – a sávváltási szakasz hossza [m]

v_m – a megengedett sebesség [km/h]

i – szükséges szélesítés mértéke [m]

fenti összefüggésből $l_z = 50 \times \sqrt{\frac{3,0}{3}} = 50,00 \text{ m}$

- felállási szakasz hossza: (l_A ; [m])

A csomópont balra kanyarodó sávját nagyrészt személygépjárművek fogják használni, emellett a főúton a nehéz motoros forgalom rényaránya csupán 1% alatti (0,7%), ezért a felállási szakasz szükséges hossza: $l_A = 10 \text{ m}$ (két személygépkocsi számára). $l_A = 20 \text{ m}$ felállási szakasz hossza csak 10% feletti tehergépkocsi-arány esetén szükséges.

Balra kanyarodó sáv hossza:

$$L = l_z + l_A = 50,00 + 10,00 = 60,00 \text{ m}$$

A tervezett balra kanyarodó sáv kialakításához nem áll rendelkezésre megfelelő szélességű burkolat, ezért útpálya szélesítés szükséges.