

<b>BUDAPEST XXI. KERÜLET</b>		<b>CSEPEL ÖNKORMÁNYZATA</b>
<b>ALPOLGÁRMESTER</b>		

## Javaslat

### az északi területtel összefüggő megállapodás jóváhagyására

Készítette: **Polinszky Tibor dr. főépítész**  
Előterjesztő: **Orosz Ferenc**  
alpolgármester

Előterjesztés egyeztetve:

Az előterjesztő megtárgyalásra javasolja:  
a Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottságnak

Törvényességi szempontból ellenőrizte:

Dr. Szeles Gábor  
jegyző

Budapest XXI. Kerület Csepel  
Önkormányzata Képviselő-testülete  
2008. évi 75. sz. előterjesztés  
Testületi ülés dátuma: 2008. 03. 20.

Az előterjesztés leadva: 2008. március hó „06,,nap

Testületi ülés időpontja:  
2008. március 20.

## ***Tisztelt Képviselő-testület!***

Észak-Csepel fejlesztése tárgyában a Budapest-Csepel Önkormányzata Képviselő-testülete 328/2005.(VI.21.) Kt sz. határozatával a csepeli ingatlanok értékesítése előtt fejlesztési és szabályozási kérdésekhez iránymutató határozatot hozott.

Az ingatlanok értékesítésekor később a spanyol ingatlanfejlesztő céggel, Budapest fővárossal folytatott tárgyalások alapját képezte ezen határozat. Előterjesztésem 3. sz. mellékletében közreadom azt az összehasonlító háttéranyagot, melyben Budapest Főváros főépítésze és Csepel főépítésze összefoglalta mindkét önkormányzat tisztségviselői számára a térség fejlesztési elképzeléseit számokban megfogalmazva a területre meghatározva.

Budapest XXI. Ker. Csepel Önkormányzatát, Újbuda Önkormányzatát, Ferencváros Önkormányzatát és Pesterzsébet Önkormányzatát érintő, összességében 992 Ha fejlesztési terület olyan infrastrukturális fejlesztéseket támaszt a Magyar Köztársaság Kormánya, Budapest Főváros Önkormányzata számára, melyet a területfejlesztők a térségben befektetésük, a területek szabályozhatósága érdekében elvártak. Ezt a fejlesztési nagyságrendet Budapest Főváros Önkormányzata az érdekelt önkormányzatokkal (5) megkötendő Együttműködési Megállapodás (1.sz. **melléklet**) megkötése útján látja biztosítottak.

Az Együttműködési Megállapodás szövegtervezete és a mellé CD-n megkapott több háttéranyag 2008. február 25-én politikai és szakmai megbeszélésen szétosztásra és megtárgyalásra került. A megbeszélésen aggályosnak minősült a megállapodás 3. oldalán szóba hozott „fejlesztési kontingens” (2.sz. **melléklet**), a főváros által készített hatástanulmányok, az „Előkészítő Bizottság” összetétele, működési kompetenciája és végül az Együttműködési Megállapodás hatálya.

A fenti gondok áttekintéséhez felkérést kapott Csepel főépítésze, hogy az érintett csatlakozó három önkormányzat megállapodással kapcsolatos véleményét kérdezze meg, tájékozódjon a területek szabályozottságáról, mert e tekintetben a megkapott háttéranyagok hiányosak.

A tájékozódás eredménye az alábbi:

Pesterzsébet Önkormányzat (XX. kerület) főépítésze az alábbi tájékoztatást adta:

- a csepeli fejlesztést támogatják,
- a kerület Csepel vezető szerepével egyetért, azt támogatja, mert a Gubacsi híd környéke az utolsó szabad fejlesztési területük
- az e területre készülő Duna-parti KSZT jelenleg egyeztetés alatt van, szakbizottsági megtárgyalása 2008. 03. 11-ére előirányzott. (MAV területek rehabilitációja)
- a befektetővel jelenleg nincs kétoldalú szerződésük, befektetői felajánlás van, melyről a szakbizottság szintén 2008. 03. 11-én tárgyal

### *Véleményük a tervezett megállapodással kapcsolatban:*

A megállapodás tervezet megtárgyalása **lekerült** a 2008. 03. havi Kt. ülés napirendjéről.

- nem értenek egyet a kontingens meghatározással, ebben a formában nem írják alá a megállapodást
- nem értenek egyet azzal, hogy az együttműködés a KSZT elfogadásáig tartson. Az együttműködést az FSZKT módosításig tartják szükségesnek. A KSZT egyeztetése a vonatkozó jogszabályokban szabályozott, szükségtelen a túlszabályozottság.

- nem értenek egyet a munkabizottság összetételével és kompetenciájával
- problémákat látnak a tervezett befizetéssel kapcsolatban is melyet tisztázni szükséges. (finanszírozás)
- véleményük szerint hatásköri átfedések vannak, ezt egyértelművé kell tenni.

Ferencváros Önkormányzata (IX. kerület) főépítésze az alábbi tájékoztatást adta:

- a csepeli fejlesztést támogatják, összefügg a ferencvárosi feladattal.
  - koncepcionálisan, városszerkezeti szempontból egyetértenek
  - a területre elfogadott KSZT-vel rendelkeznek, sőt annak módosítása a Fővárosi Közgyűlés előtt van. (Nagyvásártelep KSZT)
  - rendelkeznek befektetői megállapodással.
  - az ingatlan tulajdoncseréket előkészítették,
- a Duna-City vel élő megállapodásuk van közlekedés-telekcsere témában
- Elfogadott szabályozási terv még: Kvassay út KSZT
- Gubacsi dűlőre vonatkozó szabályozási terv készítését 2002-ben megkezdték, 2005 óta a Fővárosi jóváhagyásra várnak

Véleményük a tervezett megállapodással kapcsolatban:

- a kontingenst semmilyen módon nem fogadják el, az elfogadott KSZT és a befektetői megállapodással nincs összhangban. Az elfogadott KSZT már meghatározott kontingenst. Ha ennél kisebb lenne a beépíthetőség, akkor korlátozási kártalanítást kellene, hogy fizessenek. Erre nem kerülhet sor.
- az előkészítő bizottság összetételével kapcsolatban az a véleményük, hogy egy ilyen munkacsoport nem tud hatékonyan működni
- a fizetési feltételek így nem elfogadhatók.

***Tisztelt Képviselő-testület!***

A fentieket összefoglalva javaslom az ***Együtműködési Megállapodás*** feltételekkel történő megkötését. A megkötésnek a feltételei az alábbiak:

1. A fejlesztési kontingens Budapest-Csepel Önkormányzata 328/2005.(VI.21.)Kt sz. határozatában rögzített elveknél, fejlesztési nagyságrendeknél kisebb nem lehet.
2. Az Előkészítő Bizottságba az 1-1 taggal szemben 2-2 tag (tisztségviselő, főépítész) kerüljön delegálásra.
3. Az operatív feladatok közül a ***település rendezési szerződés előkészítése*** kerüljön ki.
4. Az operatív feladatokban további tárgyalásokkal szükséges pontosítani „***az együtműködés és a finanszírozás feltételeinek kidolgozása***” c. feladatot

A feltételek egyeztetésére Tóth Mihály polgármester kapjon felhatalmazást, egyúttal hatalmazzuk fel a megállapodás szövegének előzetes jóváhagyására úgy, hogy a végleges aláírás előtt az kerüljön Tisztelt Képviselő-testület elé.

Budapest, 2008. március „06”.

**Orosz Ferenc**

## **Határozati javaslat:**

Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzata Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzatával, Ferencváros Önkormányzatával, Újbuda Önkormányzatával, és Pesterzsébet Önkormányzatával Együtműködési Megállapodást köt a Dél-budapesti fejlesztési térségre. Az Együtműködési Megállapodás szöveg tervezetét az alábbi feltételekkel javasolja előkészíteni:

- a. a fejlesztési kontingens nem lehet ellentétes Budapest XXI. kerület Csepel Önkormányzata 328/2005.(VI.21.) Kt számú határozatban foglaltakkal.
- b. az előkészítő bizottságba a felek két-két tagot delegálnak.
- c. az operatív feladatok között ne szerepeljen „településrendezési szerződések előkészítése”
- d. „az együtműködés és finanszírozás feltételeinek kidolgozása” feladat részletesebben meghatározandó.

A képviselő-testület felhatalmazza Tóth Mihály polgármestert a megállapodás feltételeinek egyeztetésére és a megállapodás szövegének előzetes meghatározására.

**Határidő:** elfogadásra: **azonnal**  
végrehajtásra: 2008. április 30.

**Felelős:** Tóth Mihály polgármester

**Végrehajtásért felelős:** Orosz Ferenc  
alpolgármester

*A határozati javaslat elfogadásához a képviselők egyszerű többségű támogató szavazata szükséges.*

**DÉL-BUDAPEST FEJLESZTÉSI TÉRSÉG  
FEJLESZTÉSÉHEZ ÉS RENDEZÉSÉHEZ  
KAPCSOLÓDÓ**

**EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁS**

**2008. február „.....”.**

## EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁS

a Budapest Főváros Önkormányzata, a Ferencvárosi Önkormányzat, Újbuda Önkormányzata,  
Budapest-Csepel Önkormányzata, a Pesterzsébet Önkormányzat között

együttműködési megállapodás, mely létrejött

egyrésztől **Budapest Főváros Önkormányzat** nevében eljáró **Városfejlesztési-,  
Gazdálkodási és Szociálpolitikai Főpolgármester-helyettesi Irodája** (1052 Budapest,  
Városház u. 9-11.)

képviseli: Ikvai-Szabó Imre, főpolgármester-helyettes

*továbbiakban: Főváros*

másrésztől **Ferencvárosi Önkormányzat** nevében eljáró

.....  
képviseli: ....., .....

*továbbiakban: Ferencváros*

harmadrésztől **Újbuda Önkormányzata** nevében eljáró .....

.....  
képviseli: ....., .....

*továbbiakban: Újbuda*

negyedrésztől **Budapest-Csepel Önkormányzata** nevében eljáró

.....  
képviseli: ....., .....

*továbbiakban: Csepel*

ötödésztől **Pesterzsébet Önkormányzat** nevében eljáró

.....  
képviseli: ....., .....

*továbbiakban: Pesterzsébet*

*továbbiakban együtt Felek*

között a mai napon az alábbi feltételekkel:

## **Preambulum**

A Dél-Budapesti fejlesztési térség a Fővárosi Közgyűlés 1451/2005.(06.29.) Főv.Kgy. határozatával elfogadott Budapest Főváros Középtávú Városfejlesztési Programja, az ún. Podmaniczky Program (továbbiakban: Podmaniczky Program) nevesített kiemelt fejlesztési térsége, vagyis térszerkezeti, társadalmi, környezeti és gazdasági szempontból együtt kezelendő térség, melynek egységes tervezéséhez és fejlesztéséhez fővárosi és kerületi érdekek fűződnek. A Felek szükségesnek tartják a térségen belüli fejlesztési programok területfejlesztési és területrendezési összehangolását, továbbá a térség infrastrukturális feltételeinek közös erőből történő megvalósítását.

## **Az együttműködési megállapodás általános célja**

Mivel a Budapest belvárosától délre elhelyezkedő terület az elmúlt évtizedben fokozatosan a térség kiemelt jelentőségű területfejlesztési célterületévé vált a Duna menti területek attraktivitásának következtében, továbbá felismerve, hogy a térség fejlesztési potenciálját a kerületeket összekötő, jelenleg még nem megvalósult infrastruktúrafejlesztési elemek adják, a Felek kívánatosnak tartják e térség fejlesztésében érdekelt és érintett szereplők igényeinek és érdekeinek összehangolását.

Felek kiemelt célként határozzák meg, hogy a térség fejlesztése eredményeképpen javuljon Budapest népességmegtartó képessége, és hogy a térség integrált városfejlesztési akcióban történjen, ezáltal a városi működést hatékonyabbá tegye.

Ehhez Felek megállapítják, hogy szükség van egy konszenzuson alapuló térségfejlesztési programra, ennek alapját biztosító közúti, kötöttpályás és egyéb közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztésére, ennek finanszírozási javaslatának és az együttműködés feltételeinek kidolgozására.

## **Az együttműködés keretében a Felek a következőket vállalják:**

Felek megállapodnak, hogy a területi lehatárolást az alábbiakban határozzák meg (a településszerkezeti terv alapján):

- » Budán a XI. kerületben a Lágymányosi híd – Dombóvári út – Szerémi út – tervezett Albertfalvai híd közötti terület (~210 ha);
- » Csepel-szigeten a XXI. kerületben a Duna – a Ráckevei /Soroksári/- Duna és lényegében a tervezett Körvasútsori körút vonala (pontosabban a Gubacsi híd – Védgát utca – Corvin út – Budafoki út vonaltól északra eső terület) (~436 ha);
- » Pesten a IX. kerületben a Duna – Könyves Kálmán körút – Külső Mester utca – Illatos út – Gubacsi út – Határ út – kerülethatár – Ráckevei /Soroksári/--Duna közötti terület; továbbá

- » a XX. kerületben a kerülethatár – Határ út – Török Flóris utca – Topánka utca – Csepeli átjáró – Ráckevei /Soroksári/-- Duna által közrezárt terület (~346 ha);

Felek a fejlesztési struktúra és program tekintetében vállalják a fejlesztési „kontingens” megállapítását a közlekedési hálózat teherbíró képességének figyelembevételével, továbbá a KSZT módosítások során a legjobb funkció összetétel elérésére törekszenek. Emellett az új városi park kialakítása mellett kiemelt figyelemmel tekintik a 2020-as olimpiai játékok lehetséges helyszíneinek és rendezvénytereinek kialakítását, kiemelten a vízisportok és kapcsolódó extrém sportok helyszíneinek biztosítását.

A fejlesztési kontingens tekintetében Felek elfogadják a Főváros által készített hatástanulmány eredményét az 1.sz. melléklet szerinti tartalommal.

Felek rögzítik, hogy az Észak-Csepel szigetcsúcs fejlesztését húzóprojektnek tekintik.

Felek rögzítik, hogy a jelen együttműködési/fejlesztéspolitikai megállapodást követően a településrendezés és infrastruktúrafejlesztés feltételeit településrendezési megállapodásban rögzítik.

Felek megállapodnak, hogy előkészítik a térség komplex fejlesztése érdekében az együttműködés feltételeit, továbbá kidolgozzák a megvalósítás finanszírozási feltételeinek rendszerét.

#### **Döntés-előkészítéssel kapcsolatban:**

A **Főváros** – mint a térség fejlesztési céljai és érdekei összehangolását hivatott szervezet – **vállalja Döntés-előkészítő Bizottság felállítását és működtetését** a fővárosi önkormányzat és az érintett kerületi önkormányzatok részvételével, biztosítva ezáltal a tervezéshez szükséges koordinációs, érdekegyeztetési és kommunikációs tevékenység szervezeti kereteit. Felek vállalják, hogy a **Döntés-előkészítő Bizottságba** egy-egy tagot delegálnak, és a Bizottság munkáját a döntéselőkészítésben elősegítik.

#### **Operatív feladatokkal kapcsolatban:**

A **Budapest Főváros Önkormányzata vállalja Operatív Munkacsoport felállítását és működtetését** a fővárosi és kerületi főépítészek és megbízott szakértők részvételével, ezáltal biztosítva a Felek közötti folyamatos szakmai egyeztetés feltételeit és a közös álláspont kialakítását.

Az Operatív Munkacsoport feladata a térségi településrendezési eszközök előkészítése, ezen belül különösen:

- » előzetes térségi program és projektjavaslatok megfogalmazása;
- » a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT) módosítási hatástanulmányának kidolgozása;
- » ajánlások a kerületi szabályozási tervek (KSZT) készítéséhez;
- » településrendezési szerződések előkészítése;
- » az együttműködés és a finanszírozás feltételeinek kidolgozása.

Felek vállalják, hogy folyamatosan együttműködnek és egyeztetnek egymással a térségre vonatkozó FSZKT módosítás, valamint az erre épülő KSZT-k kidolgozása és mihamarabbi közgyűlési és testületi elfogadása érdekében.



## **Az együttműködési megállapodás hatálya**

Az együttműködési megállapodás a Felek képviselőinek aláírásával lép hatályba és a Dél-Budapesti térség FSZKT módosításának és az erre épülő KSZT módosítások elfogadásával veszti hatályát.

Jelen együttműködési megállapodást a Felek képviselői, mint akaratukkal mindenben megegyezőt írják alá.

Budapest, 2008. február „...”.

**(aláírások helye)**

# 1. számú MELLÉKLET

Közlekedési hálózat							
Infrastruktúra elem	Létesíthető beépítés a közúthálózat fejlesztése függvényében		Létesíthető beépítés a közforgalmú közlek. hálózat fejlesztése függvényében		Bruttó szintter.	meglévő	még fejleszthető
	%	Bruttó szintter.	%	Bruttó szintter.			
<b>Albertfalvai körzet 775.000. m2 bruttó szintterület (370.000 m2)</b>					<b>775 000</b>	<b>370 000</b>	<b>405 000</b>
A meglévő, és a felszíni tömegközlekedés fejlesztése							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3-as villamos Csepel-Albertfalva hídi átvezetése</li> </ul>							
			80%	325 000			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rághordó autóbusz közlekedés megvalósítása (4-es metró Etele téri szárny vonalára)</li> </ul>							
4-es metró budafoki úti szárnyvonala							
			100%	405 000			
Meglévő hálózati tartalék + Andor utca kiépítése							
	30%	120 000					
Első Duna híd							
Galvani Duna hidak vagy Csepel-Albertfalva Duna hidak							
	45%	180 000					
Második Duna híd							
Galvani Duna hidak vagy Csepel-Albertfalva Duna hidak							
	25%	105 000					
<b>Szigetcsúcsi körzet 3.690.000. m2 bruttó szintterület (370.000 m2)</b>					<b>3 690 000</b>	<b>370 000</b>	<b>3 320 000</b>
A meglévő, és a felszíni tömegközlekedés fejlesztése							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rághordó utóbusz közlekedés megvalósítása (4-es metró Etele téri szárny vonalára és a 3-as metróra)</li> </ul>							
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Új HÉV megállók</li> </ul>							
Észak-déli regionális gyorsvasút csepeli ág (Astoriáig)							
			50%	1 160 000			
Első Duna híd							
	45%	1 490 000					
Galvani Duna hidak vagy Csepel-Albertfalva Duna hidak							
Második Duna híd							
	55%	1 830 000					
Galvani Duna hidak vagy Csepel-Albertfalva Duna hidak							

<b>Gubacsi úti körzet 1.405.000. m2 bruttó szintterület (440.000 m2)</b>			<b>1 405 000</b>	<b>440 000</b>	<b>965 000</b>
A meglévő, és a felszíni tömegközlekedés fejlesztése	80%	770 000			
Ráhordó utóbusz közlekedés megvalósítása (4-es metró Etele téri szárny vonalára)					
Észak-déli regionális gyorsvasút csepeli ág (Astoriáig)	20%	195 000			
Észak-déli regionális gyorsvasút soroksári ág (Astoriáig)	100%	965 000			
Galvani Duna-hidak	50%	480 000			
Csepel-Albertfalva Duna-hidak	20%	195 000			
Külső Mester utca kiépítése	15%	145 000			
Gubacsi út bővítése vagy Kén utca — Ecseri út kapcsolat kialakítása	15%	154 000			
<b>Soroksári úti körzet 985.000. m2 bruttó szintterület (330.000 m2)</b>			<b>985 000</b>	<b>330 000</b>	<b>655 000</b>
A meglévő, és a felszíni tömegközlekedés fejlesztése	8000%	525 000			
• 3-as villamos Csepel-Albertfalva hídi átvezetése					
• Ráhordó autóbusz közlekedés megvalósítása (4-es metró Etele téri szárny vonalára)					
Észak-déli regionális gyorsvasút soroksári ág (Astoriáig)	60-100	655 000			
Első Duna híd	45%	295 000			
Galvani Duna hidak vagy Csepel-Albertfalva Duna hidak					
Második Duna híd	40%	260 000			
Galvani Duna hidak vagy Csepel-Albertfalva Duna hidak					
Illatos út fejlesztése vagy Kén utca — Ecseri út kapcsolat kialakítása	15%	100 000			

<b>Pesterzsébeti körzet 535.000. m2 bruttó szintterület (510.000 m2)</b>			<b>535 000</b>	<b>510 000</b>	<b>25 000</b>
A meglévő, és a felszíni tömegközlekedés fejlesztése	100%	25 000			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ráthordó utóbusz közlekedés megvalósítása (4-es metró Etele téri szárny vonalára)</li> </ul>					
Észak-déli regionális gyorsvasút soroksári ág (Astoriáig)	100%	25 000			
Meglévő hálózat csomóponti fejlesztésekkel	100%	25 000			
Első Duna híd	100%	25 000			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Galvani Duna hidak</li> <li>• Csepel-Albertfalva Duna hidak</li> </ul>					
<b>Összesen</b>			<b>7 390 000</b>	<b>2 020 000</b>	<b>5 370 000</b>

## 2. számú MELLÉKLET

### Csepel–északi szigetcsúcs fejlesztési programja

A Csepel sziget északi részén található a 420 ha-os fejlesztési terület részeként Budapest legnagyobb, kb. 200 hektár nagyságú összefüggően beépítetlen területe. A térség a legkülönbözőbb fejlesztési szándékok fogadására alkalmas: olyan összvárosi érdekeket szolgáló fejlesztések komplex megvalósítására, amelyek Budapestet jelenleg hiányos funkciókkal – különösen a lakás, lakáshoz kapcsolódó munkahelyek, és a sport és a szabadidő eltöltés területeivel –, valamint speciális szerepkörökkel – különösen az új városi közparkkal, a természet és a település együttes jelenlétével, a Duna vízfelületeinek integrálásával, és egy jövőbeli olimpia fő helyszínével. A fejlesztés új típusú beépítési formákkal gazdagíthatja a fővárost, elősegítve a gazdaság és a város dinamikus fejlődését, különösen

- » Erősíti a Belváros déli kiterjesztését, a Podmaniczky Program Dél-Budapesti Kiemelt Fejlesztési Térségének markáns eleme lehet,
- » Méretei miatt Budapest egyik legnagyobb fejleszthető, beépítésre szánt területe, városközponti közelsége miatt jelentősége kiemelkedő a főváros fejlesztése szempontjából,
- » Komplex városfejlesztési akcióra ad lehetőséget, ahol a lakás, a munkahelyek, a kereskedelem, a szolgáltatások, a vendéglátás, a sport és a szabadidő eltöltés mellett az ellátás, többek között az oktatás és az egészségügy egyidejűleg jelen lehet,

mindezt

- » A természet és a település együttes jelenlétével, a Duna vízfelületeinek integrálásával,
- » Az 5-ös metró (észak-déli regionális gyorsvasút) tervezett nyomvonalára szervezeten,
- » A Belváros és a százezer lakosú Csepel között megvalósítva,
- » Kihhasználva a területen levő magánfejlesztői erőket és szándékokat, azokat integrálva a városfejlesztési célokba.

Különösen fontos, hogy az észak-csepeli területen, ahol a következő évtizedek legnagyobb városrész-fejlesztési projektje kezdődik, egy újszerű és jellegzetes budapesti városrész kerüljön megvalósulásra. Ritka alkalom egy város életében az ilyen nagy, új városrész kialakítási lehetősége, ezért különösen fontos, hogy egy kiváló városrendezési programot fogalmazzunk meg és ahhoz egy különleges városszerkezeti megoldást találjunk. Hasonló nagyvonalúsággal és gondossággal kell kezelni a területet, mint amilyen nagyvonalúsággal a Főváros a millennium idején a Belvárost és a Nagykörtut kialakította, vagy amilyen gondossággal a Wekerletelepet létrehozta. Az új városrész időtálló legyen, arra utódaink büszkék legyenek, mint ahogy mi is büszkék vagyunk elődeink városszerkezetet alakító akcióira.

## **Hatályos Testületi és Fővárosi Közgyűlési döntések**

- » Budapest Városfejlesztési Konceptiója
- » Podmaniczky Program
- » Budapest Településszerkezeti Terve TSZT
- » Csepeli Önkormányzat Középtávú Városfejlesztési Programja
- » Csepeli Önkormányzat Csepeli Fejlesztési Terület városrendezési programja

## **Célok**

- » Javuljon Budapest népességmegtartó képessége
- » Csepel - és ezáltal Budapest - új „zöld” városrészszel gazdagodjon
- » Létrejőjön a Csepel Szigetcsúcs városba integrálási folyamata elindításának feltétele

## **Feltételek**

- » Szükség van egy konszenzuson alapuló városrészfejlesztési programra
- » Szükség van a közúti kapcsolatok fejlesztésére
- » Szükség van a kötöttpályás és egyéb közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztésére

## **A korábbi munkák ajánlásai**

A területre többször készült fejlesztési programterv, szabályozási tanulmányterv, valamint egy hazai (2001) és egy nemzetközi ötletpályázat (EUROPAN 7, 2003) is lebonyolításra került. A korábbi munkák szempontjai az alábbiakban foglalható össze:

- » A terület egyedi és megismételhetetlen adottságú, új városrész kialakítása előtt áll, így összfvárosi szempontból jelentős a fejlesztések irányának, a területhasználat arányainak meghatározása. A vízpart és a városi közpark közelsége növeli a karakteres új városrész értékét, annak beépítést szervező ereje fontos.
- » A terület különböző jellegű területhasznosításai különleges kapcsolati igényekkel lépnek fel – a központi szennyvíztisztító-telep, az új városi park, az intézményi területek, a városi lakóterületek és az intézmény-lakó vegyes térségek kapcsolatrendszere fontos.
- » Városi közpark – az északi szigetcsúcson tervezett, legalább 40 hektáros összefüggő városi közpark (a csepeli döntések a 40 hektárt maximumnak tekintik) Budapest új

zöldfelületeként szolgálja ki a budapestieket és a csepeli fejlesztés jövőbeli lakóit. A terület északi része befogadja a városi rendezvények egy részét, a délkeleti vízparti ág a sport és rekreáció színtere. Jól elérhetőnek kell lennie. A parknak tükröznie kell a városi park jellegét, programok kiszolgálására alkalmas intenzív zöldfelület telepítése szükséges, amely olyan hiányokat elégít ki, mint pl. a sport- és egyéb szabadtéri rendezvények, amatőr versenyek, fesztiválok, koncertek, ünnepélyek, egyedi rendezvények. A Csepeli Önkormányzat kormányzati negyed elhelyezésére vonatkozó pályázat készítésekor új eredményként került elő, hogy a városi park helyszíne nem feltétlenül a szigetcsúcs (a környékbeli fejlesztések - különösen a ferencvárosi Duna City projekt - intenzív északi beépítéshez jobban illeszthető a hídon túli csepeli területen az úttal párhuzamos intézmény sáv). Kööttség és elsődleges szempont, hogy a zöldfelület összefüggő fő elemének illeszkednie kell az országos öko-háléhoz, azt nem sértheti, sőt nagyságával és jelentőségével azt erősítenie kell.

- » A vízpartok mentén húzódó zöldfelületi rendszer és a környezet beépítésének szöveve jól kapcsolódjanak egymáshoz.
- » Budapest kitüntetett pontja a szigetcsúcs, amely a Duna kanyarulatában elfoglalt helye és a Belváros vízparti látványának megfelelően kiváló adottságú. A pályázatok egy része ide nemcsak zöldfelületi elemet, hanem közfunkciót javasolt.
- » A fejlesztési terület többközpontúsága - a központok helyét a meglévő városi kapcsolatok rendszere, a tervezett közúthálózat és a tömegközlekedési hálózatok megállóhelyei befolyásolják. A gerincúthálózat és csomópontjai térségében magasabb intenzitású városközponti, intézményi, munkahelyi területek javasolhatók.
- » Központok közötti területek karaktere kettős:
  - Alacsonyabb intenzitású, vízivárosi jellegű beépítés kívánatos a soroksári Duna-ág természeti adottságait kihasználó Gerinc-úttól keletre eső területeken.
  - A sűrűbb programok intenzív, városias sűrűséggel beépülő lakóterületet javasolnak.
- » Jelentős helyet kap a sport- és szabadidős funkció a területen, azonban ez a pályázat ajánlásai szerint nem a városi közparkban, hanem ahhoz délről kapcsolódva.
- » A javaslatok egyike evezős pályát tartalmaz, amely a parkhoz kapcsolódó vizet kihasználó szabadidős tevékenységek területéhez kapcsolódik, melyhez kapcsolódhat a "pálya" és az

RSD közötti mesterséges sziget, mely alkalmas lehet akár extrém sportok, játékok elhelyezésére is.

- » Logisztikai, munkahelyi területek – a Nagy Duna-ág melletti logisztikai és kikötői területek jelentős fejlesztéseket igényelnek jelenlegi funkciók megtartása esetén. Hosszabb távon a funkcionális szerkezet megváltozása várható, így jelen javaslat ezen területek fejlesztési tartalékait és jövőbeli sűrűsödési igényeit és lehetőségeit is figyelembe veszi. A logisztikai funkciójú területek szegélyén a csepeli gerincúthoz közvetlenül kapcsolódó, vegyes intézményi funkciók kaphatnak helyet.
- » Különleges funkciók elhelyezése – megvizsgálandó, hogy egy esetleges közfunkció szigetcsúcsi elhelyezése várható-e. A sport- és szabadidős karakter igénye előrevetíti, hogy az Olimpiához kapcsolódó fő helyszínek egyike éppen e területen valósuljon meg.
- » Foglalkozni kell a vízügy RSD -t karbantartó bázisának helyszínével, éppúgy mint a túloldalon a vízügy zsilip műtárgyaival, lakótelepével, annak jövőbeli státuszával, hiszen ezek jelenleg a tervezett parkba esnek. A tervek mindegyike ennek kitelepítésével számolt.

### **Csepel-észak fejlesztési program alternatívák**

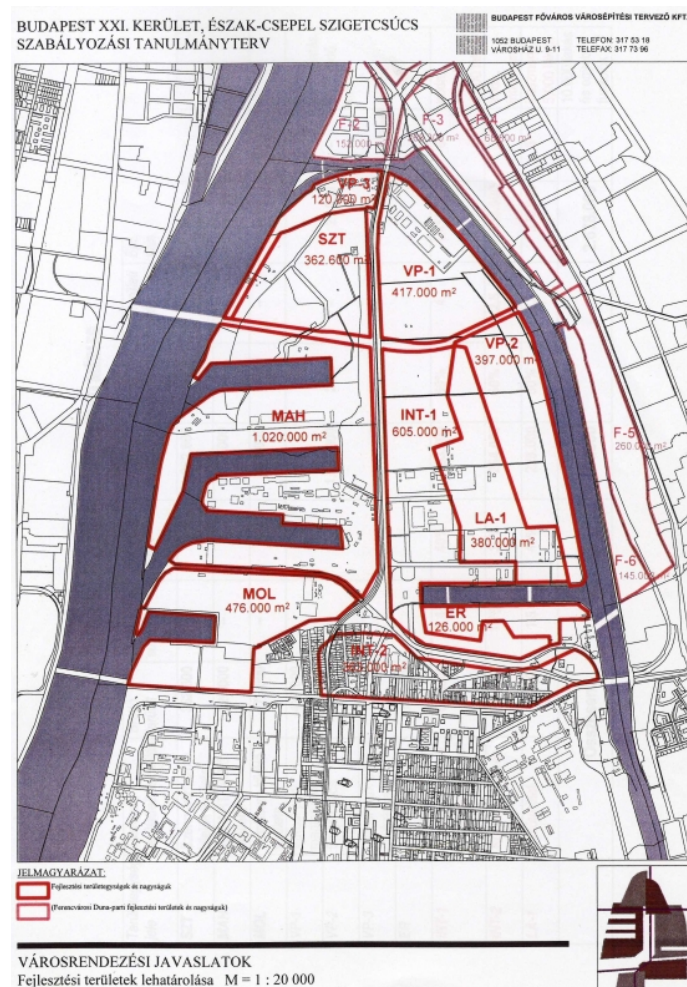
A teljes szigetcsúcs terület egészére kevés, azonban annak keleti részére több korábbi tanulmány, programjavaslat, szabályozási terv koncepció készült. A fejlesztési program meghatározásához ezeknek koncepcionális és számszaki ismertetése fontos, felhívva a figyelmet azonban arra, hogy nem az összehasonlíthatóság a cél - hiszen a területi lehatárolások eltérése miatt az nem lehetséges -, hanem a fejlesztési program és súlypontok meghatározása.

#### **2002. BFVT szabályozási tanulmányterv**

	<i>terület</i>	<i>szt.</i>	<i>építhető m2</i>	<i>lakásszám</i>	<i>sz.sűr.</i>	<i>funkciók</i>
Szennyvíztisztító	362 600					
MAHART kikötő	1 020 000					
Petróleum-kikötő (MOL)	476 000					
Városi park magterület	417 000	0,02	8 340			sport, vendégl., szabadidő, kultúra
Szigetcsúcs	397 000	0,02	7 940			
Városi park déli nyúlvány	120 000	0,02	2 400			
Francia-öböl déli erdő	126 000	0,02	2 520			



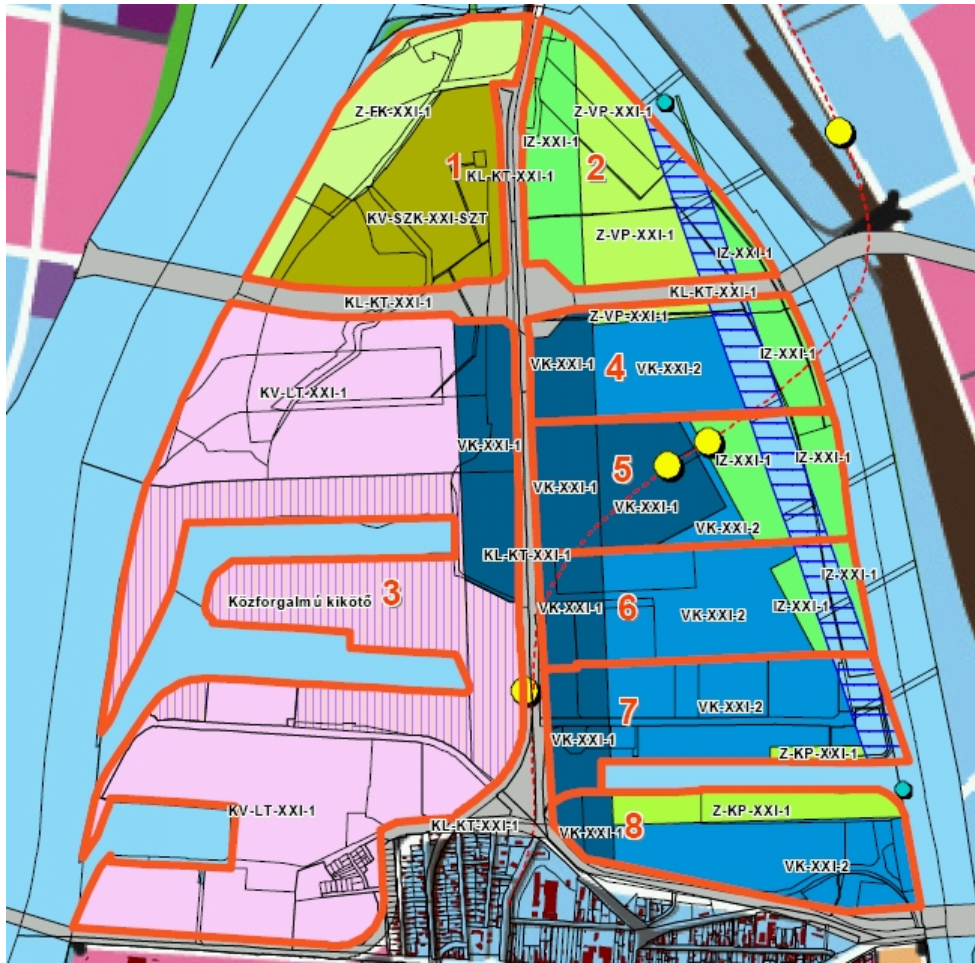
Központi, intenzív beép. Vegyes terület	363 000	4,00	1 452 000	5 000	iroda, kereskedelem, lakás
Központi vegyes terület	254 000	2,50	635 000		iroda, intézmény
Lakó	228 000	2,50	570 000	5 000	intézmény, lakás
Közterület (utolsó 3 kategóriához tartozó)	503 000				
<b>Összesen:</b>	<b>3 763 600</b>		<b>2 678 200</b>	<b>10 000</b>	<b>1,11</b>



**2005. Műhely Rt. program (Csepeli Önkormányzat által elfogadott program)**

id	terület	CSVSZ öv	Építhető m <sup>2</sup>										
			Z-FK	Z-KP	Z-VP	VK	IZ	KV-LT	KL-KT	KV-SZK	evezősp.	kikötő	
11	18,50	Z-FK-XXI-1	3 700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	27,40	KV-SZK-XXI-SZT	0	0	0	0	0	0	0	0	411 000	0	0
21	12,00	IZ-XXI-1	0	0	0	0	120 000	0	0	0	0	0	0
22	6,70	Z-VP-XXI-1	0	0	1 340	0	0	0	0	0	0	0	0
23	10,30	Z-VP-XXI-1	0	0	2 060	0	0	0	0	0	0	0	0

24	2,50	IZ-XXI-1	0	0	0	0	25 000	0	0	0	0	0
31	41,50	KV-LT-XXI-1	0	0	0	0	0	622 500	0	0	0	0
32	14,40	VK-XXI-1	0	0	0	504 000	0	0	0	0	0	0
33	47,00	közforg.kikötő	0	0	0	0	0	0	0	0	0	705 000
34	8,50	közforg.kikötő	0	0	0	0	0	0	0	0	0	127 500
35	58,30	KV-LT-XXI-1	0	0	0	0	0	874 500	0	0	0	0
41	5,90	VK-XXI-1	0	0	0	206 500	0	0	0	0	0	0
42	12,30	VK-XXI-2	0	0	0	430 500	0	0	0	0	0	0
43	1,80	Z-VP-XXI-1	0	0	360	0	0	0	0	0	0	0
44	5,00	IZ-XXI-1	0	0	0	0	50 000	0	0	0	0	0
51	7,90	VK-XXI-1	0	0	0	276 500	0	0	0	0	0	0
52	11,60	VK-XXI-1	0	0	0	406 000	0	0	0	0	0	0
53	2,80	VK-XXI-2	0	0	0	98 000	0	0	0	0	0	0
54	5,60	IZ-XXI-1	0	0	0	0	56 000	0	0	0	0	0
55	4,20	IZ-XXI-1	0	0	0	0	42 000	0	0	0	0	0
61	6,80	VK-XXI-1	0	0	0	238 000	0	0	0	0	0	0
62	19,90	VK-XXI-2	0	0	0	696 500	0	0	0	0	0	0
63	2,00	IZ-XXI-1	0	0	0	0	20 000	0	0	0	0	0
64	1,90	IZ-XXI-1	0	0	0	0	19 000	0	0	0	0	0
71	7,00	VK-XXI-1	0	0	0	245 000	0	0	0	0	0	0
72	21,50	VK-XXI-2	0	0	0	752 500	0	0	0	0	0	0
73	1,40	Z-KP-XXI-1	0	280	0	0	0	0	0	0	0	0
81	3,20	VK-XXI-1	0	0	0	112 000	0	0	0	0	0	0
82	20,10	VK-XXI-1	0	0	0	703 500	0	0	0	0	0	0
83	8,00	Z-KP-XXI-1	0	1 600	0	0	0	0	0	0	0	0
91	8,30	KL-KT-XXI-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
92	11,20	KL-KT-XXI-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
93	8,40	KL-KT-XXI-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
94	11,10	KL-KT-XXI-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
95	22,60	KL-KT-XXI-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100	21,20	vízfelület	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
összes	478,80		3 700	1 880	3 760	4 669 000	332 000	1 497 000	0	411 000	0	832 500
		<b>összesen</b>				<b>7 750 840</b>						

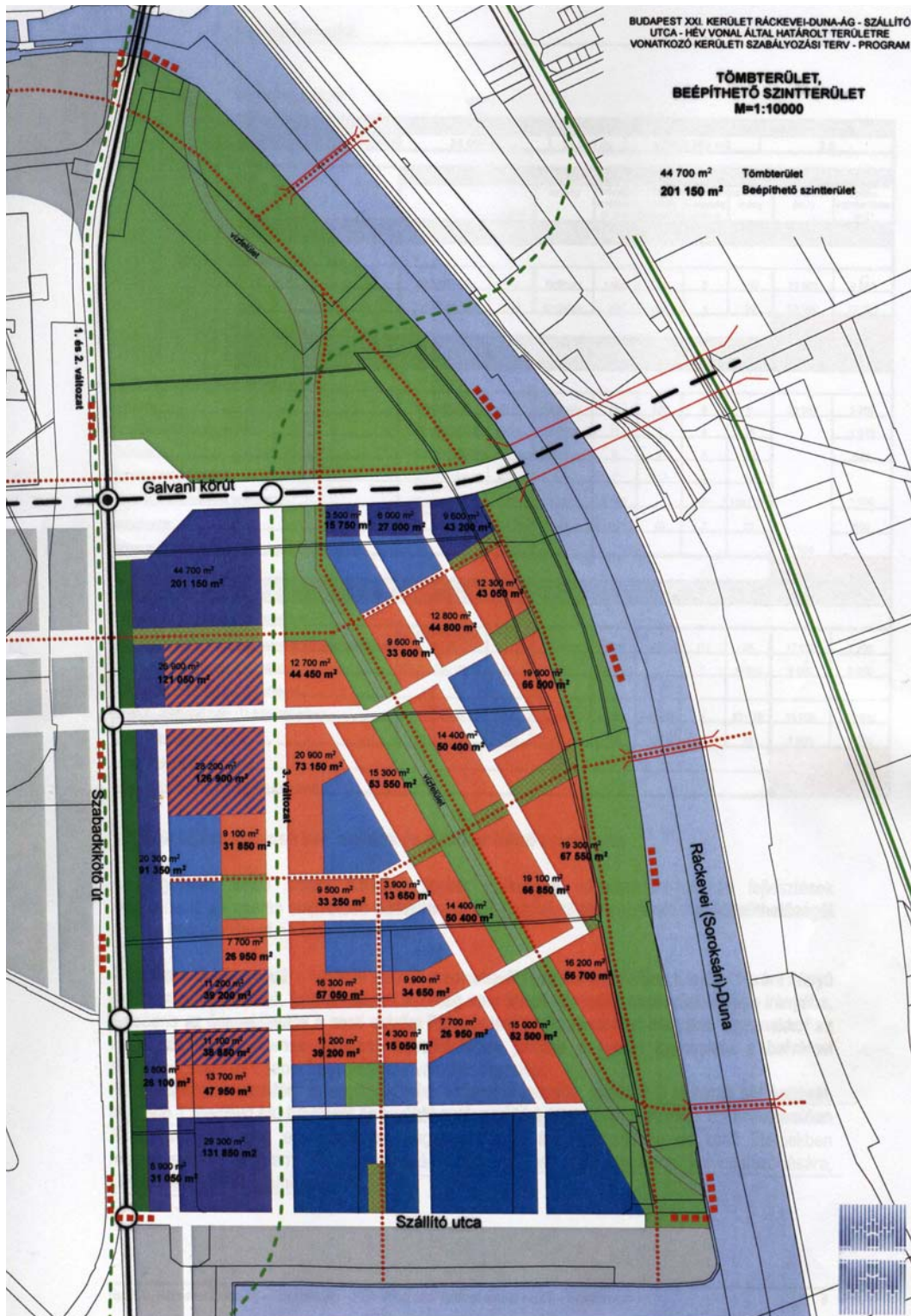


### 2006. Fadesa program

	terület	szt.	építhető m2	lakásszám	sz.sűr.	funkciók
Lakó	360 900	3,50	1 200 000	13 000		
Fszten keresk, szolg,vendéglátás			56 800			
Alapellátás önálló telken	98 500	0,40	35 800			
Alapellátás fszt-en			6 300			
Középszintű ellátás	92 200	0,30	27 200			
Kereskedelem, szolgáltatás	8 500	3,50	30 000			
Iroda, egyéb munkahely	176 500	4,50	794 200			
Zöldterület	127 300					
Közlekedés	183 300					
<b>Összesen:</b>	<b>1 047 200</b>		<b>2 150 300</b>		<b>2,10</b>	



2006. BFVT program



	terület	szts.	építhető m2	lakásszám	sz.sűr.	funkciók
Lakó	359 900	3,50	1 200 000	13 000		
Fszts-en keresk, szolg,vendéglátás				56 800		

Alapellátás fszt-en			6 300
Alapellátás önálló telken	98 500	0,40	35 800
Középszintű ellátás	46 100	0,60	27 200
Kereskedelem, szolgáltatás	8 500	3,50	30 000
Iroda, egyéb munkahely	93 200	3,00	279 600
Iroda, egyéb munkahely	141 000	4,50	638 000
Zöldterület	116 700		
Közlekedés	183 300		
<b>Összesen:</b>	<b>1 047 200</b>	<b>3,00</b>	<b>2 273 700</b>

### *2007. Fadesa program*

	<i>terület</i>	<i>szt.</i>	<i>építhető m2</i>	<i>lakásszám</i>	<i>sz.sűr.</i>	<i>funkciók</i>
Lakó	360 900	3,50	1 200 000	13 000		
Fszt-en keresk, szolg,vendéglátás			56 800			
Alapellátás önálló telken	98 500	0,40	35 800			
Alapellátás fszt-en			6 300			
Középszintű ellátás	46 100	0,60	27 200			
Kereskedelem, szolgáltatás	8 500	3,50	30 000			
Iroda, egyéb munkahely	93 200	3,00	279 600			
Iroda, egyéb munkahely	140 000	4,50	630 000			
Zöldterület	116 700					
Közlekedés	183 300					
<b>Összesen:</b>	<b>1 047 200</b>		<b>2 265 700</b>		<b>2,20</b>	

### *Hatályos rendezési tervek*

	<i>terület</i>	<i>szt.</i>	<i>építhető m2</i>	<i>lakásszám</i>	<i>sz.sűr.</i>	<i>funkciók</i>
zöld/park	732 968	0,00	61 121			

erdő	617 127	0,00	18 514	
mezőgazdasági	380 000	0,06	22 800	
munkahelyi	164 295	1,50	456 443	87
intézmény	186 212	3,00	468 244	
közlekedési	409 236	0,00	174 618	
lakó	168 332	0,70	117 832	
<b>Összesen:</b>	<b>2 658 170</b>		<b>1 319 572</b>	<b>87</b>

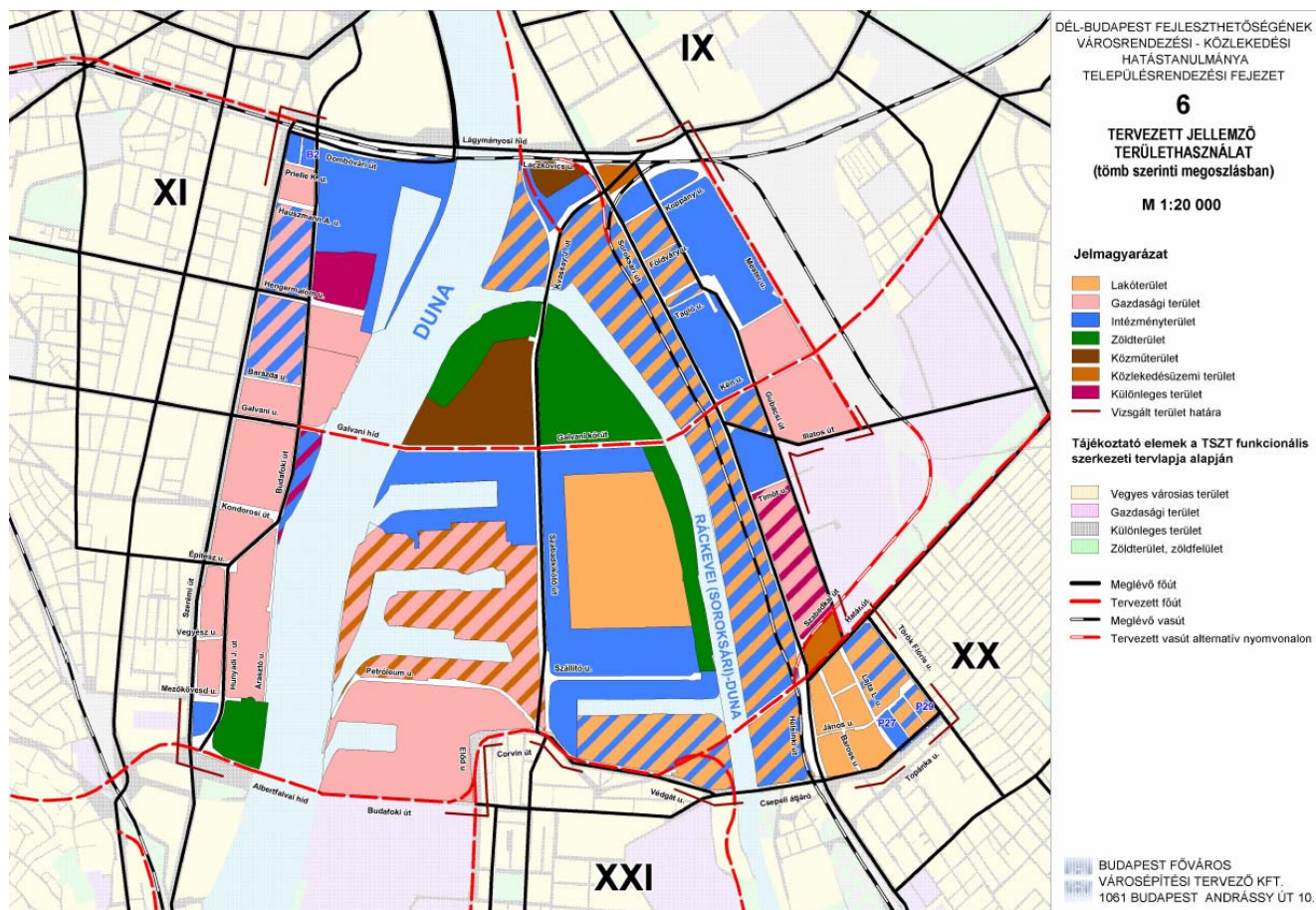


Egyeztetés alatt álló FSZKT

Hatályos CSKVSZ

*Fejlesztői szándék a 2006. BFVT Dél-Budapest fejlesztési lehetőségeit vizsgáló tanulmánya szerint*





	<i>terület</i>	<i>szt.</i>	<i>építhető m<sup>2</sup></i>	<i>lakásszám</i>	<i>sz.sűr.</i>	<i>funkciók</i>
Lakó			1 317 832	13100		
Intézményi-irodai			2 497 656			
Gazdasági-termelő			1 399 133			
Közmű			237 108			
Közlekedési			174 618			
Sport, rekreációs			0			
Közpark			82 063			
Egyéb			2 134			
Használaton kívüli			0			
<b>Összesen:</b>	<b>4 364 000</b>	<b>1,31</b>	<b>5 710 544</b>	<b>13100</b>		

## Összefoglaló értékelés

A Dél-Budapest fejlesztési lehetőségeit vizsgáló tanulmány (BFVT, 2006) átfogóan elemezte városrendezési, közlekedési, környezetvédelmi és ingatlanpiaci szempontból a térség potenciálját.

A Dél-Budapesti térségben a hatályos tervek és az ismert fejlesztői szándékok alapján elvégzett elemzések azt mutatják, hogy fővárosi településrendezési eszközök (FSZKT, BVKSZ) keretszabályozási határértékei alapján elméletileg létesíthető maximális szintterületek mértékét – az eredeti elképzelésekkel ellentétben – a kerületi településrendezési eszközök (KSZT, KVSZ) készítése során többnyire nem mérsékeltek a helyi adottságok (pld. infrastruktúra-fejlesztési lehetőségek) mérlegelése alapján. Továbbá az elméleti maximumot teljes egészében eddig ki nem használó KSZT-k módosítása során törekvés tapasztalható az építhető szintterületek további növelésére.

Mivel a fejlesztési programok fővárosi feladatokat jelentő infrastrukturális elemeket érintenek, feltétlenül szükséges a főváros aktív fellépése.

A térségre vonatkozó közlekedésfejlesztési vizsgálat felmérte, hogy a Fővárosi Önkormányzat Közlekedésfejlesztési Tervében szereplő összes főhálózati elem megvalósításával sem biztosítható az az intenzitás, amelyet a térségben megjelent fejlesztői szándékok jeleznek. A térség túlzott terhelésének elkerülésére vonatkozóan a Dél-Budapest térségi tanulmány javaslatot tett az egyenletes, a hasonló városszerkezeti pozícióban levő területek általános csökkentési javaslatára, amely eredményeképpen a Csepel Szigetcsúcs terület fejlesztési potenciálja a következő:

### **Biztosítható kontingens és a hatályos kerületi szabályozás összehasonlítása**

Vizsgált terület		Biztosítható kontingens		KSZT / KVSZ alapján építhető kontingens		
Térség	Kerület	Távlati szintterület	Távlati szintterületi sűrűség	Szintterület	Kapacitástartalék és -hiány	
					m <sup>2</sup>	%
Csepel	XXI.	3 690 000	0.85	3 631 261	58 739	2%

Fontos megjegyezni, hogy a vizsgálat és javaslat csak a Dél-Budapesti térséggel foglalkozik, de a „fejlesztési kontingens” rendszert a főváros egészére meg kell határozni a város működőképessége és kívánatos fejlődése érdekében.

Továbbá fontos azt is hangsúlyozni, hogy a vizsgálat és javaslat a fejlesztési elképzelések figyelembevételével, a dél-budapesti térség egészére területegységenként hasonló, átlagos funkcionális megoszlást feltételezett, nem foglalkozott a különböző használat különböző infrastruktúra-terhelési következményeivel. (Pl. 100.000 m<sup>2</sup> lakás és 100.000 m<sup>2</sup> hipermarket nem ugyanakkora forgalmat generál, az utóbbi többszörös terhelést jelent; továbbá 5000 m<sup>2</sup> lakóterület 50 m<sup>2</sup>/lakás esetén 100 gépkocsit, 7500 m<sup>2</sup> lakóterület 100 m<sup>2</sup>/lakás esetén csak 75 gépkocsit jelent). Van olyan funkcionális összetétel, mely magasabb szintterülettel is képes kisebb forgalmat generálni (illetve fordítva). A jelenlegi szabályozási rendszerben erre nincs lehetőség, ott az átlaggal tudunk csak számolni – ezt tettük a fejlesztési program meghatározásánál is. Azonban a kedvezőbb (kedvezőtlenebb) funkcionális összetétel kedvezményes (vagy terhelő) hatását a településrendezési szerződésekben kell rögzíteni felhasználható forgalmi kapacitás formájában.



# Ajánlások

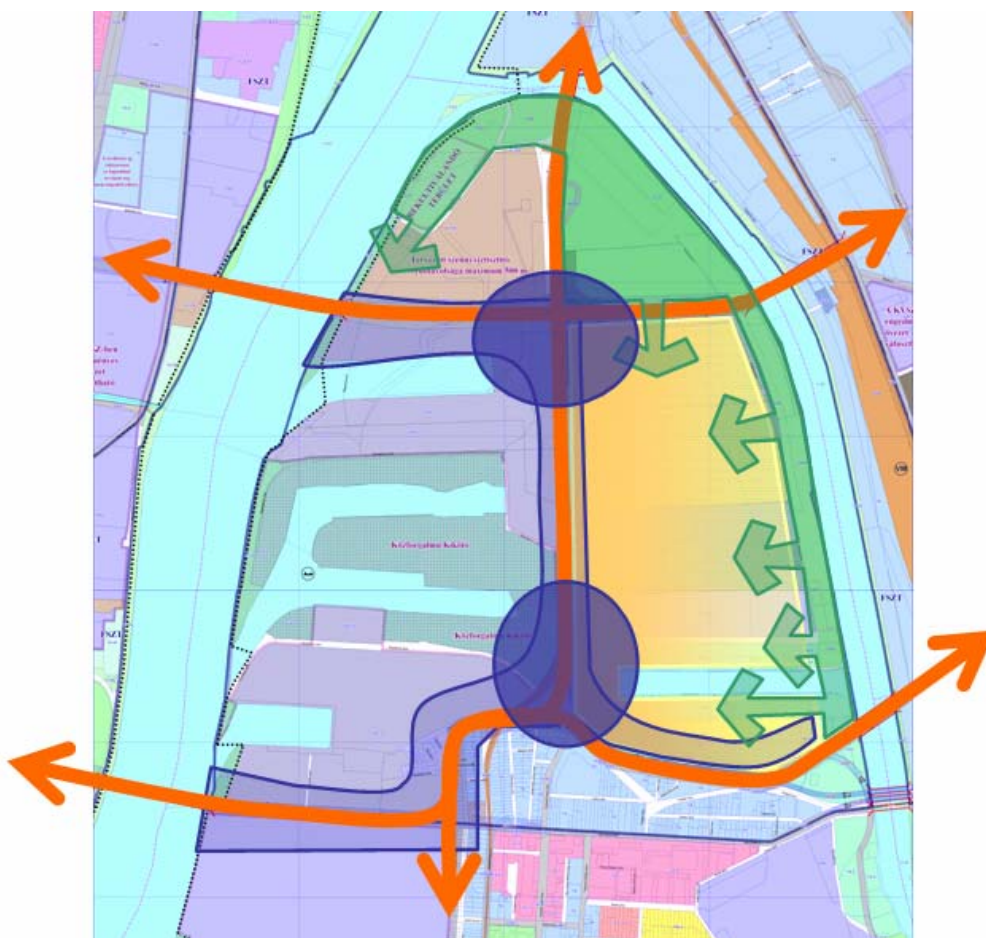
## Területi lehatárolás

A megállapodás fejlesztési programjának alapját a közvetlen tárgyi területet magába foglaló, Nagy Duna-ág – Soroksári Duna-ág – Körvasúti Körút (Csepel Szigetcsúcs Fejlesztési Terület) által határolt, mintegy 442 hektáros területre vonatkozó fejlesztési program alapozza meg, tekintve a megállapodás tárgyát nem képező további területeken már jelenleg is körvonalazódó és a későbbi időszakban jelentkező további fejlesztési igényekre, amelyek jövőbeli kielégíthetőségére már most gondolni szükséges.

## Fejlesztési struktúra és program

A kívánatos struktúra a főúthálózati elemek kereszteződéseinél városrészközpontok, sűrűsödési helyek kialakulása, valamint a főúthálózat mentén átalakuló intézményesedő, magasabb beépítési intenzitású területek.

A gerincúttól keletre eső, dominánsan lakóterület karaktere változó, míg a nyugati részen magasabb sűrűségű, városias lakóterület, keleti irányban a Soroksári Duna-ág természeti adottságait kihasználó alacsonyabb intenzitású, vízivárosi jellegű beépítés kívánatos. A vízpartok mentén húzódó zöldfelületi rendszer és a beépítés szövete szervesen kapcsolhatók egymáshoz.

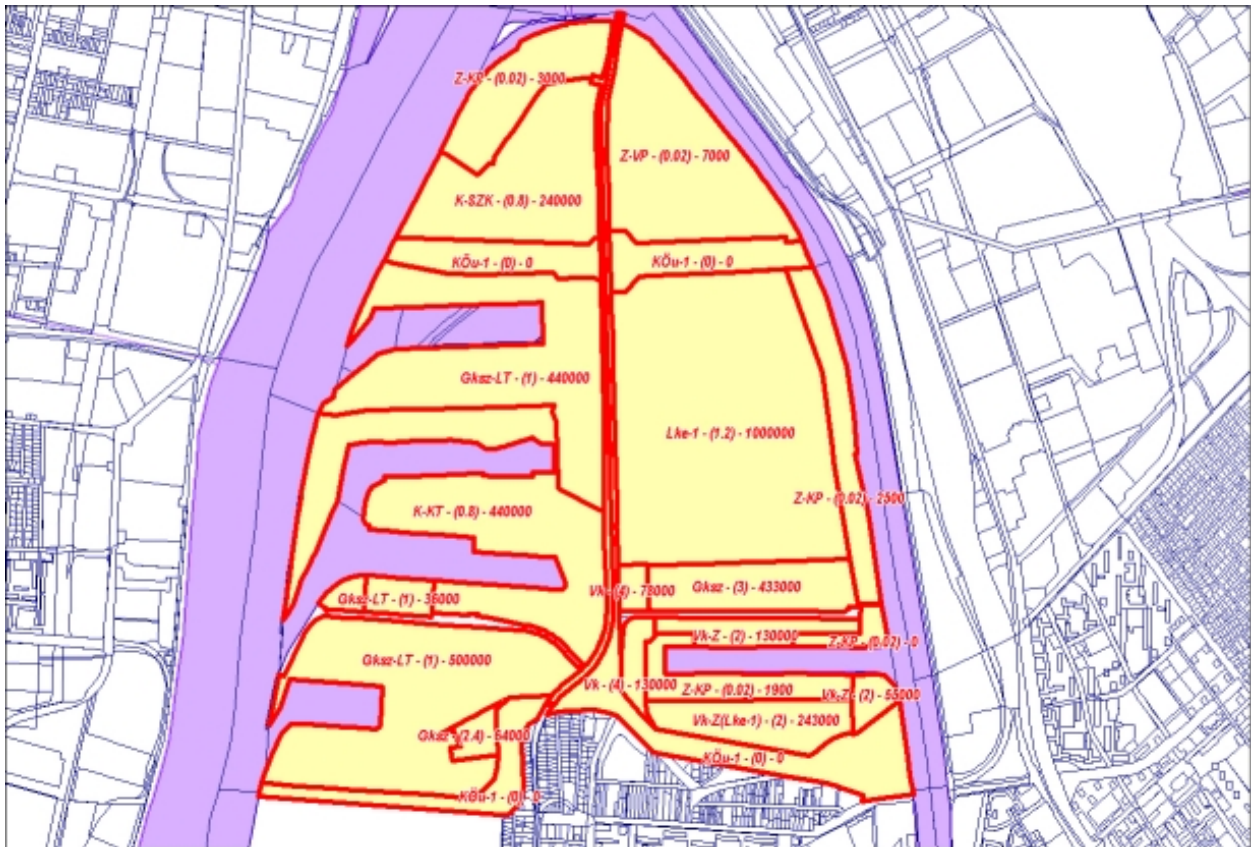


A fejlesztési területen tervezett, 45 hektáros összefüggő városi közpark Budapest új zöldfelületeként szolgálja ki a budapestieket és a csepeli fejlesztés jövőbeli lakóit - befogadva a városi rendezvények egy részét. A parkterület a vízpartok menti zöld sávokkal, a délkeleti vízparti ág a sport és rekreáció színtereivel egyedi környezetet jelent egy sűrű nagyváros belső zónájában.

A Nagy Duna-ág melletti logisztikai és kikötői területek prognosztizálható funkcióátalakulása miatt e területek fejlesztési tartalékait a fejlesztési programba beszámítottuk.

A fejlesztési programot lebontva, a fejlesztési kontingens Csepel szigetcsúcsi területre vonatkoztatott értékeinek övezeti lebontása, és ahhoz kapcsolódó szintterületi mutatók az alábbiak szerint adódnak (a tervezés során a határvonalak, övezeti besorolások változnak – az alábbi javaslat egy a megvalósítható alternatívák közül):

<i>terület (m2)</i>	<i>övezet</i>	<i>funkció</i>	<i>átlagos szintterületi mutató</i>	<i>építhető m2</i>
97 333	Köu-1	főút	0,00	0
154 084	Z-KP	városi park szigetcsúcs területe	0,02	3 000
297 961	K-SZK	szennyvíztisztító	0,80	240 000
435 580	Gksz-LT	átalakuló logisztikai terület, intézményesedő zóna	1,00	440 000
548 132	K-KT	kikötő	0,80	440 000
35 564	Gksz-LT	(átalakuló) logisztikai terület	1,00	36 000
495 204	Gksz-LT	(átalakuló) logisztikai terület	1,00	500 000
26 755	Gksz	munkahelyi terület	2,40	64 000
64 584	Vk-Z	iroda, kereskedelem	2,00	130 000
27 649	Z-KP	kapcsolódó zöldfelület	0,02	0
32 910	Vk	városrészközpont	4,00	130 000
121 546	Lke- 1/Vk-Z	lakó vagy nagy zöldfelületű intézményi terület, iroda	1,80	218 000
94 473	Z-KP	öbölmenti rekreációs terület, szabadidő, vendéglátás	0,02	1 900
27 697	Vk-Z	intézmény, iroda, kereskedelem	2,00	55 000
144 365	Gksz	iroda, kereskedelem	2,40	345 000
19 390	Vk	iroda, kereskedelem	4,00	78 000
865 118	Lke-1	lakás, alapellátás, középfokú ellátás	1,20	1 000 000
126 506	Z-KP	partmenti rekreációs terület, szabadidő, vendéglátás	0,02	2 500
348 032	Z-VP	városi park sport, vendéglátás, szabadidő, kulturális funkciókkal	0,02	7 000
100 919	Köu-1	Csepeli gerincút	0,00	0
248 702	Köu-1	Körvasúti körút	0,00	0
54 876	Kök	HÉV	0,00	0



A táblázat kiindulási alapnak tekintendő. Ennek rögzítésével a célunk a jelenleg hatályos, illetve az OTÉK övezeti rendszerének megfelelő szintterületi mutatók irányadó mértékének meghatározása volt. A területegységek nagyságával és az irányadó terhelést alapul véve a számítások arra következtetnek, hogy a szintterületi mutatók értékeit a területen a jogszabályokban megengedethez képest alacsonyan szükséges tartani.

Az FSZKT és a BVKSZ folyamatban lévő módosítása során a keretszabályozási és a kerületi szabályozási határértékeket a térségben a korábbi programok, hatástanulmányok elemzése alapján a fentiekben meghatározott értékek figyelembevételével célszerű rögzíteni, amelyet a kabinetdöntést követően a főváros és a kerület közös irányelvnek tekint. A kedvezőbb (kedvezőtlenebb) funkcionális összetétel kedvezményes (vagy terhelő) hatását a településrendezési szerződésekben kell rögzíteni felhasználható forgalmi kapacitás formájában.

### Fejlesztési hangsúlyok, húzóprojektek

- » Javasoljuk a terület nagyságára való tekintettel egy Olimpia központ helykijelölését, annak ütemezett fejlesztésére vonatkozó javaslat kidolgozását, esetleges területbiztosítási döntés elfogadását

- » Megvizsgálandó a korábbi javaslatok között szereplő evezőspálya elhelyezésének a lehetősége, igénye, a parkhoz kapcsolódó vizet kihasználó szabadidős tevékenységek területével, mely alkalmas lehet akár extrém sportok, játékok elhelyezésére is.
- » A városi park helye, lehatárolása és kapcsolatrendszere a további zöldfelületekkel, funkcionális tartalma, fenntarthatósága tovább vizsgálandó tiszteletben tartva az országos ökohálózat területi vonatkozásait

## Közlekedésfejlesztési ütemezések

A fejlesztési programhoz meghatározásra került

- » az úthálózati fejlesztések ütemezése, különös tekintettel a Duna-hidak megépíthetősége, és az azokhoz kapcsolódó gerincúthálózat kiépítése
- » a tömegközlekedési főhálózat ütemezése, különös tekintettel az Észak-déli regionális gyorsvasút

Az alábbi táblázat foglalja össze a közlekedésfejlesztési elemekhez tartozó fejlesztési lehetőségeket az összes arányában. A fejlesztési lehetőség az egyes közlekedési elemek által létrejövő, a településrendezési tervek által lehetővé tett beépítés számára biztosított beépítési „kontingens”, a közlekedési hálózat teherbíró képességének figyelembevételével.

### Szigetcsúcsi körzet 3.690.000 m<sup>2</sup> bruttó szintterület (Ebből 370.000 m<sup>2</sup> már jelenleg is meglévő beépítés)

#### Közlekedési hálózat

<b>Infrastruktúra elem</b>	<b>Létesíthető beépítés a közúthálózat fejlesztése függvényében</b>	<b>Létesíthető beépítés a közforgalmú közlekedési hálózat fejlesztése függvényében</b>
A meglévő, és a felszíni tömegközlekedés fejlesztése		50% 1.160.000 m <sup>2</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ráhordó utóbusz közlekedés megvalósítása (4-es metró Etele téri szárny vonalára és a 3-as metróra)</li> <li>- Új HÉV megállók</li> </ul>		
Észak-déli regionális gyorsvasút csepeli ág (Astoriáig)		50% 1.160.000 m <sup>2</sup>

Első Duna híd	45% 1.490.000 m2
Csepel-Albertfalva Duna hidak vagy Galvani Duna hidak	
Második Duna híd	55% 1.830.000 m2
Csepel-Albertfalva Duna hidak vagy Galvani Duna hidak	

## A Duna hídpárok összehasonlító elemzése

A területen áthaladó, a fejlesztési tervekben szereplő két hídpár összehasonlítása alapján a következők állapítható meg:

A Főváros és Csepel városfejlesztése szempontjából a Csepel Albertfalva közötti Duna-híd kiépítése lényegesen több előnyt jelent, mint a helyi feladatok ellátására hivatott Galvani úti Duna-híd és kapcsolódó úthálózata. Egyértelműen megállapítható, hogy a fejlesztési terület és a beruházó szempontjából viszont kedvezőbb a Galvani úti Duna-híd elhelyezkedése, mivel annak Kis-Dunaági hídja a beépítésre szánt terület tőszomszédságában halad keresztül. Ismert, hogy a Galvani úti Duna-híd Kis-Dunaági hídjának kiépítése feltétele annak, hogy a fejlesztési terület beépítése megindulhasson, mivel a Kvassay Jenő út irányába a közúti átbocsátóképesség ma igen korlátozott.

A Galvani úti Duna-híd budai úthálózati kapcsolatrendszere a Galvani út – Andor utca nyomvonalán halad. Az útvonal kiépítése több éve halasztódik, mivel környezeti szempontból érzékeny, sűrűn beépített lakóterületen halad keresztül. A Galvani Duna-híd esetében tehát nemcsak a Duna-híd és annak csepeli kapcsolatát kell megvalósítani, hanem gondolni kell arra, hogy az M1/M7 autópályák közös bevezető szakaszának elérése érdekében a Budai tehermentesítő út jelenleg még hiányzó részét is ki kell építeni. A Galvani úti Duna-hídhoz kapcsolódó Kis-Dunaági híd a pesti oldalon a Gubacsi útig a Kén utca nyomvonalán különösebb gond nélkül megvalósítható és ezzel a legfontosabb kapcsolat a Soroksári úttal megteremthető.

A Csepel Albertfalva közötti Nagy-Duna-híd kiépítésének mindenképpen meg kell előznie a Galvani úti Nagy-Dunahíd megvalósítását, mivel környezetvédelmi szempontból nem elfogadható az a közúthálózati kialakítás, mikor a Lágymányosi Duna-híd forgalma és a Galvani úti Duna-híd forgalma egyaránt az Andor utca nyomvonalán bonyolódik le. A Csepel Albertfalva közötti Nagy-Dunaági híd a Budafoki út (Szerémi út) és a Csepel Szabadkikötő út között megvalósítható, gondot jelent azonban az útvonal továbbvezetése az M1/M7 autópályák irányába, mivel ez a szakasz a tervek szerint alagútban történő vezetéssel valósulna meg.

A Csepel Albertfalva Duna-híd Kis-Dunaági hídjának csepeli úthálózati kapcsolatának kialakítása megoldható. Problémát jelent ugyanakkor a pesti oldalra történő átvezetés, mivel a legutóbbi tervek szerint itt is alagúttal kell számolni. Ennek következtében a Kis-Dunaági híd az adottságok miatt csak úgy tekinthető működőképesnek, ha a híddal egyidejűleg a pesti oldali kapcsolat rendszer a Nagykőrösi úti, vagy a Wekerle telepi környezeti problémák miatt egészen az Üllői útig épülne ki.

A várható beruházás költségek szempontjából a Galvani úti Duna-hídpár megvalósítása várhatóan kisebb költségeket jelent, amennyiben csak a hídfő csomópontokig vizsgáljuk a

beruházásokat. A területfejlesztők szempontjából a Galvani úti hídpár kiépítése nyilvánvalóan előnyösebbnek mutatkozik, mivel a fejlesztési terület közvetlen közelében halad keresztül. Az előzőek alapján középtávon a két hídpár kombinációjából kialakítható közlekedési rendszer megépítésére tehető javaslat, a következők szerint:

***Nagy-Dunaági híd szempontjából a Csepel Albertfalva közötti hídhoz a Szabadkikötő út felbővített nyomvonala kapcsolódik, mely a Galvani úti Kis-Dunaági híddal teremt kapcsolatot a pesti oldallal. Az összehasonlításból kitűnik, hogy az építési sorrendben a Kis-Dunaági híd építésének célszerűen meg kell előznie a Csepel Albertfalva közötti Nagy-Dunaági híd megvalósítását, mivel ezzel biztosítható, hogy a fejlesztési terület minél előbb bekapcsolódjon a hálózatba.***

## **Településrendezési szerződés**

A főváros kétszintű önkormányzati rendszere miatt mindkét önkormányzat (fővárosi és XXI. kerületi) érdekelt megfelelő településrendezési szerződés megkötésében saját feladatkörére vonatkozóan.

A területen jelenleg a FADESA Zrt. a többségi tulajdonos, de jelentős területtel rendelkeznek más tulajdonosok is. Fontos szempont kell legyen, hogy csak az a terület válhasson érdemben fejleszhető területté, amelyre a megfelelő megállapodások megszülettek. Ellenkező esetben óriási terhek hárulnak a két érintett önkormányzatra illetve romolhatnak a környezeti adottságok a csepeli lakosok számára. A térségben készülő, ill. módosuló KVSZ-ek és KSZT-k elfogadása során a közlekedési és közműfejlesztési feltételeket a településrendezési szerződésekben érvényesíteni kell. A módosuló KSZT-k esetében a többlet érvényesíthető a megkötés. A további terhelés „befagyasztása” körültekintően, bizonyos feltételek között lehetséges, esetenként célszerű, azonban inkább az ütemezett fejlesztésre szükséges javaslatot adni.

A fentiek alapján javasolt a beruházni szándékozókcal szerződést az alábbi tárgykörökben kötni:

### ***Kerületi önkormányzat és beruházni szándékozó(k) közötti megállapodás tárgya***

- » településrendezési terv kidolgozásának finanszírozása
- » telekviszonyok rendezésére vagy megváltoztatására irányuló tervek
- » a beruházást kiszolgáló, megvalósításához szükséges belső közúthálózat közterületen történő kiépítése, valamint az önkormányzat részére történő átadása
- » a beruházást kiszolgáló, megvalósításához szükséges közműhálózat kiépítése és átadása
- » a beruházáshoz tartozó közcélú zöldterületek kialakítása és az önkormányzat részére történő átadása, a fenntartásra vonatkozó megállapodás megkötése
- » alap- és középszintű intézményi hálózat létrehozása saját területen, átadás az önkormányzat részére



## **Fővárosi Önkormányzat és beruházni szándékozó(k) közötti megállapodás tárgya**

- » a beruházást kiszolgáló, a megvalósításához szükséges KL-KT keretövezetbe sorolt közúthálózat közterületen történő kiépítése, valamint az önkormányzat részére történő átadása
- » a beépítés feltételét képező közműhálózat kiépítése és átadása
- » a beépítés feltételét képező közlekedésfejlesztési elemek megvalósítása ill. ezekhez való hozzájárulása
  - Első Duna híd, preferáltan az Albertfalvai Nagy-Duna-híd a csatlakozó úthálózattal (előzetes egyeztetés szükséges, mert a Galvani úti híd ugyan elsősorban a FADESA és másodsorban a város érdeke, míg az Albertfalvai híd elsősorban a város érdeke. Azonban ha nincs egyezés és a FADESA leállítja és hosszabb távra „jegeli” a projektet, akkor egyik híd sem épül meg, ami nem lenne érdeke a városnak)
  - Kis-Duna-híd (RSD) a csatlakozó úthálózattal (hasonlóan megvizsgálandó a két híd prioritása, a városi érdekek és a magánfejlesztői hozzájárulási lehetőségek optimalizálása szükséges)
  - Szabadkikötő út fejlesztése
  - Csepeli HÉV vonalon új megálló létesítése
  - autóbushálózat kialakítása
- » a beépítés tömegközlekedési minőségét javító villamosvonal kialakítása
- » Észak-déli regionális gyorsvasút (5-ös metró) területen levő megállóinak kialakítása

A településrendezési szerződés ütemezetten is köthető. Ebben az esetben az FSZKT módosítását és a vonatkozó KSZT-t ütemezetten kell jóváhagyni vagy hatályba léptetni.

### **Városrendezési workshoppal megalapozott szabályozási terv készítése**

Különösen fontos, hogy az észak-csepeli területen, ahol a következő évtizedek legnagyobb városrész-fejlesztési projektje kezdődik, egy újszerű és jellegzetes budapesti városrész kerüljön megvalósulásra. Mint korábban is említettük, ritka alkalom egy város életében az ilyen nagy, új városrész kialakítási lehetősége, ezért különösen fontos, hogy a megfogalmazott városrendezési program alapján egy különleges városszerkezeti megoldást találjunk.

A műhelymunkát követően készül el a KSZT és az FSZKT módosítás egyidejűleg.

## **Ütemezett fejlesztés**

A fenti fejlesztési program és építhetőség területi vonatkozásait városvezetői és kerületvezetői szinten szükséges eldönteni. Ennek megfelelően szükséges a településrendezési szerződés(eke)t megkötni, illetve az FSZKT módosítását és a vonatkozó KSZT-t ütemezetten jóváhagyni vagy hatályba léptetni.

(Jelen ismeretünk szerint, a fejlesztőkkel való tárgyalások során a FADESA szándéka, hogy partner legyen egy a fentiekben vázolt kiemelkedő jelentőségű területfejlesztésben, ennek műhelymunka jellegű szakmai megalapozását elfogadja, azonban igénye, hogy a workshop eredményeképpen egy ütemezett fejlesztési javaslat kerüljön meghatározásra, amely a beruházást elindítását azonnal lehetővé teszi.)

## **Tervezési feladatok**

A hiányzó infrastruktúra fejlesztési elemek terveztetését a Fővárosnak haladéktalanul el kell végezni, mert ezek nélkül nem lehet meghatározni, hogy mely elemek megvalósításához és milyen mértékben kell/lehet bevonni a fejlesztőket.

### ***Felhasznált szakértői anyagok***

- Budapest Városfejlesztési Konceptiója, 2002.
- A Csepeli Önkormányzat Középtávú Városfejlesztési Programja, 2003. február
- Budapest, XXI. kerület Észak-Csepel területére vonatkozó városrendezési szabályzat (CSVSZ) módosításának előkészítése, fejlesztési program kidolgozása, Műhely Rt., 2005. április
- Budapest Településszerkezeti Terve, 2005. május
- Budapest XXI. kerület Ráckevei-Duna-ág – Szállító utca – HÉV vonal által határolt területre vonatkozó kerületi szabályozási terv (KSZT) programterve, BFVT Kft., 2006. július
- Dél-Budapest fejleszthetőségének városrendezési-közlekedési-környezeti hatástanulmánya, BFVT Kft., 2006. november
- Podmaniczky Program, 2005. június, 2006. június
- Budapest-Csepel Önkormányzat Kormányzati Negyed területének kiválasztását célzó pályázat, 2006. október
- Dél-budapest fejleszthetősége - Ingatlanpiaci elemzés a "Dél-Budapest fejleszthetőségének városrendezési-közlekedési hatástanulmánya" című munkához, Hungavent Kft., 2007. február

*(A 2007. május 8.-án készített Főpolgármesteri Kabinet koncepció módosított változata, 2007. október 25., Beleznay Éva)*

***[Ez az anyag egyeztetve volt dr. Polinszky Tibor Csepel főépítészével.]***