

Budapest Főváros Településszerkezeti Terve



2005. április hó

**A 1125/2005 (V.25.) sz.
Fővárosi Közgyűlési Határozattal elfogadva**

BUDAPEST FŐVÁROS VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT.
1052 BUDAPEST, VÁROSHÁZ U. 9-11.
LEVÉLCÍM: 1364 BUDAPEST, PF. 338.
TEL.: 3175-318, FAX: 3173-296

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

Tsz.: I-181-1/01.

**A 1125/2005 (V.25.) sz.
Fővárosi Közgyűlési Határozattal elfogadva**

BUDAPEST, 2005. ÁPRILIS HÓ

**Budapest Főváros Önkormányzata
megbízásából a
Főpolgármesteri Hivatal
Főépítési Irodájának irányításával és közreműködésével
készítette:**

a

Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

TERVEZŐK:

Felelős tervező:	Albrecht Ute	TT1 01-0517/01
Felelős szakágai tervezők:	Pető Zoltán Fleck Györgyné Kovács András Dr. Nagy Katalin	K1-d-1 01-2321 V3a-1/01-2316 V3a-1/01-3117 K1-01-50-51/00
Tervezők:	Pintér Ferenc András István Kovács Krisztina Garay Andorné Ongjerth Richárd Krikovszky Péter Pogány Aurél Pető László Pizág Csaba	TT1 01-1719/01 TT1 01-0525/1 TT1 01-2918/01 TT1 01-0972/01 TT1 01-3132/01 TT1 01-0092/1 K1 01-5060/00 HSZ-2; HK-2; BSZFG 01-9743 V3a-2; F-T-i; SZGD 13-2630
Munkatársak:	Faragó Péterné, Szabóné Homa Anna, Cseh Ildikó, Dudásné Elek Teréz, Kissné Somos Judit, Ujváriné Barabás Ágnes	

A Településszerkezeti Terv szakmai irányításában és készítésében
Budapest Főváros Önkormányzata Polgármesteri Hivatal
Főépítész iroda részéről részt vettek:

Dr. Schneller István
Mozsár Ágnes
Gaskóné Mahunka Magdolna

Közreműködtek:
Gyarmathy Katalin
Hegedűs Viktória

TARTALOM

I.	BEVEZETŐ	6
1.	BUDAPEST HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK TARTALMI ÉS SZERKEZETI ELEMZÉSE	7
1.1.	A jelenlegi TSZT tartalmi alapjai	7
1.2.	Budapest jelenlegi településszerkezeti terve az Étv. és az OTÉK tükrében	9
1.3.	A jelenlegi TSZT és az OTÉK által alkalmazott területfelhasználási egységek összehasonlítása, megfeleltetése	11
2.	A 2003-BAN ELFOGADOTT VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ FŐBB CÉLJAI	13
II.	JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ - A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV LEÍRÁSA	16
1.	A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV METODIKÁJA	16
1.1.	A Településszerkezeti Terv felépítése	16
1.2.	A Településszerkezeti Terv módszertani sajátosságai	17
2.	A TELEPÜLÉSSZERKEZETET MEGHATÁROZÓ LEGFONTOSABB ELEMEEK	18
3.	A VÁROSSZERKEZET ALAKÍTÁSA	20
4.	A TELEPÜLÉSSZERKEZET FEJLESZTÉSÉNEK KIEMELT STRATÉGIAI ELEMELI	21
4.1.	A város zónarendszere	21
4.2.	A város zónarendszeréhez igazodó speciális feladatok	22
5.	A FUNKCIONÁLIS SZERKEZET	23
6.	TERÜLETFELHASZNÁLÁS	26
6.1.	Tervezett területfelhasználás egységei	26
6.1.1.	Beépítésre szánt területek	26
6.1.2.	Beépítésre nem szánt területek	31
6.2.	A tervezett területfelhasználás főbb területi elemei	35
6.2.1.	Lakóterületek	35
6.2.1.1.	Lakóterületek fejlesztése a belső zónában	35
6.2.1.2.	Lakóterületek fejlesztése a hegyvidéki zónában	35
6.2.1.3.	Lakóterületek fejlesztése az átmeneti zónában	36
6.2.1.4.	Lakóterületek fejlesztése az elővárosi zónában	36
6.2.2.	Vegyes területek	37
6.2.2.1.	Vegyes területek fejlesztése a belső zónában	37
6.2.2.2.	Vegyes területek fejlesztése a hegyvidéki zónában	37
6.2.2.3.	Vegyes területek fejlesztése az átmeneti zónában	38
6.2.2.4.	Vegyes területek fejlesztése az elővárosi zónában	38
6.2.3.	Gazdasági területek	38
6.2.3.1.	Gazdasági területek a belső és a hegyvidéki zónában	38
6.2.3.2.	Gazdasági területek az átmeneti zónában	39
6.2.3.3.	Gazdasági területek az elővárosi zónában	39
6.2.4.	Zöldterületek	40
6.2.5.	Erdőterületek	40
6.2.6.	Mezőgazdasági területek	40
6.3.	Területi mérleg	41
6.4.	A Településszerkezeti Terv és az FSZKT összhangja	55
7.	KÖZLEKEDÉS	59
7.1.	Közúti közlekedési hálózat	59
7.2.	Kötőpályás közforgalmú közlekedési- és kerékpárút hálózat	60
8.	A TERÜLETHASZNÁLATOT VESZÉLYEZTETŐ, ILLETŐLEG BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK	62
8.1.	Az épített környezet értékeinek védelme	62
8.2.	Talajvédelmi beavatkozás térségei és korlátozó földtani viszonyok	64
8.3.	Emissziókorlátozás térségei	65
8.4.	Zöldfelület- és vízvédelem, természetvédelem	66
8.5.	Egyéb korlátozások	68

III.	ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK	69
1.	A TERV JÖVŐKÉPE - TÁRSADALMI, GAZDASÁGI ÉS TÉRSÉGI ÖSSZEFÜGGÉSEK	69
1.1.	Makroszerkezeti és agglomerációs összefüggések	69
1.2.	A fenntartható jövő: társadalmi, gazdasági összefüggések	72
2.	AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME	82
2.1.	Védett elemek	82
2.2.	Javasolt védelmi kategóriák	82
3.	A TERMÉSZETI KÖRNYEZET VÉDELME	85
3.1.	Tájérendezés, természetvédelem	85
3.2.	Zöldfelületek	87
3.3.	Környezetvédelem	90
4.	KÖZLEKEDÉS	95
4.1.	Helyzetértékelés	95
4.2.	A közlekedésfejlesztés feladata, stratégiája, szempontjai	96
4.3.	Közúti közlekedés	97
4.4.	Városi közforgalmú közlekedés	99
4.5.	Elővárosi, távolsági és nemzetközi közlekedés	102
4.6.	Gyalogos- és kerékpáros közlekedés	104
4.7.	Parkolás, forgalomcsillapítás	104
5.	KÖZMŰ RENDSZEREK	108
5.1.	Vízellátás	108
5.2.	Csatornázás - szennyvíztisztítás	111
5.3.	Felszíni vízrendezés	115
5.4.	Árvízvédelem	116
5.5.	Fürdőellátás	119
5.6.	Energiaellátás	121
5.7.	Táv- és hírközlés	130
6.	ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY	132
6.1.	Az építészeti és természeti örökség védett elemei	132
6.2.	Az építészeti és természeti örökség védelemre javasolt elemei	133
6.3.	A településszerkezet és a területfelhasználási rendszer továbbfejlesztésének várható hatásai a védett és védelemre tervezett örökségi értékekre	135
6.4.	Összefoglaló	137
	Forrásmunkák	138

I. BEVEZETŐ

Budapest jelenlegi Településszerkezeti Terve hosszú tervezési eljárás és egyeztetési folyamat eredményeként alakult ki. A Fővárosi Közgyűlés 1994-ben határozattal megállapította Budapest Főváros Általános Rendezési Tervének (ÁRT) programját. A program elfogadását sokirányú előmunkálatok, egyeztetések és viták előzték meg. Az elfogadott program alapján megtörtént az ÁRT részletes kidolgozása.

Megállapított városfejlesztési koncepció nem lévén, a tervnek a műszaki tartalom mellett fel kellett vállalnia a stratégiai célok megfogalmazását is, amely az egyeztetési folyamatot le is lassította. A tervekészítési folyamat végén az új építési törvény (Étv.) tervezete már ismert volt, de hatályba még nem lépett.

Az ÁRT településszerkezeti és területfelhasználási munkarészeinek jóváhagyására 1997. január 16-án került sor, majd a törvény szerint elkészítendő szabályozási keretterv (a régi szóhasználattal: övezeti terv) jóváhagyása 1998. augusztusában történt meg. Ekkor véglegesítette (a Településszerkezeti Terv és az FSZKT jóváhagyása között eltelt időszak módosulásainak figyelembevételével) a Településszerkezeti Tervet a Fővárosi Közgyűlés. Az 1998-ban jóváhagyott településszerkezeti tervet - a változtatási igények értékelésével - a Fővárosi Közgyűlés egy alkalommal, 2001-ben módosította.

A Településszerkezeti Terven alapul a szabályozási keretterv (FSZKT), valamint az építési keretszabályzat (BVKSZ). Az újlag szükségessé vált módosításokat 2003 óta azonban csak egy megújult, OTÉK-nak is megfelelő Településszerkezeti Tervvel lehet kezelni.

Az eredeti terv készítése során az 1998. január 1.-én hatályba lépett Étv.-től eltérően az OTÉK rendelkezéseit még nem lehetett teljes mértékben figyelembe venni, hiszen e rendelet tervezete is csak később jelent meg. Ezért a jelenlegi terv az OTÉK-tól részben eltérő metodika alapján készült.

Az Épített környezet átalakításáról, védelméről szóló 1997. évi LXXVIII., majd azt módosító 1999. évi CXV. törvény meghatározása szerint a településrendezés alapvető célja, hogy a települési környezet rendezettebbé, azaz komfortosabbá, működőképesebbé, egészségesebbé, biztonságosabbá és esztétikusabbá váljon. A településrendezés fontos eszközei a településfejlesztési koncepció, a településszerkezeti terv, a helyi építési szabályzat és a szabályozási terv.

A felsoroltak közül időközben kidolgozásra (1998-2003-ig) és elfogadásra (2003. március) került "Budapest Városfejlesztési Koncepciója".

A városfejlesztési koncepció célrendszere igen nagy mértékben illeszkedik a Településszerkezeti Terv programjában már elfogadott városrendezési elvekhez, azonban a koncepció térszerkezeti javaslatát figyelembe véve a Településszerkezeti Terv megújítása - az eseti módosítási igényeken túlmenően - szükségessé vált. Az újonnan készítendő Településszerkezeti Terv célja a városfejlesztési koncepcióban megjelölt fejlesztési irányok és feladatok alapján Budapest településszerkezetének, területfelhasználásának és örökség védelmének meghatározása.

A Településszerkezeti Terv módosítása tárgyában a fővárosi kerületek részéről a Kerületi Szabályozási Tervek valamint Helyi Építési Szabályzatok készítése során felmerült módosítási igények alapján is érkeztek javaslatok, de a Fővárosi Önkormányzat feladatainak ellátása is szükségessé tett egy-egy jelentősebb módosítást. Azok az igények és javaslatok épültek be a tervbe, amelyek összeegyeztethetők voltak a városfejlesztési koncepcióval.

Nem elfogadhatóak azok a kezdeményezések, amelyek újabb fejlesztési területeket kívántak kijelölni a ma még beépítetlen területek rovására, mivel a város belterületén számos, fejlesztésbe vonható terület található.

A korábbi tervben "távlati fejlesztési tartalékterület"-ek is szerepelnek, a "jelenlegi területfelhasználás" jelzésével. Ezeknek a területeknek a sorsa, kívánatos besorolása a korábbi terv készítése idején annyira bizonytalan volt, hogy a fejlesztés iránya sem került meghatározásra. Időszerű volt ezen területek felülvizsgálata.

Fentiek tükrében a Településszerkezeti Terv aktualizálását, azaz megújítását kellett elvégezni, amelynek legfőbb kiváltó okai a következők voltak:

- a városfejlesztési koncepciónak való megfelelés;
- az eltelt időszak módosítási igényeinek értékelése;
- metodikai megfeleltetés az OTÉK-nak.

A terv megcélzott aktualizálása egyrészt jogi eredetű kötelezettség. A törvényi követelmények teljesítésén kívül szükséges volt továbbá a terv jóváhagyása óta eltelt időszakban bekövetkezett változásokat is figyelembe venni.

Ezen támpontok felmérése az aktualizálást előkészítőket arra készítette, hogy a Településszerkezeti Terv szilárdságát megőrizve, ugyanakkor a részletek tekintetében összefogottabb és egyúttal rugalmasabb tervet dolgozzanak ki.

Az új Településszerkezeti Terv összhangban van az Országos Településrendezési Törvénnyel (OtrT), Budapest Városfejlesztési Koncepciójával és figyelembe veszi Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervét, a megvalósult infrastrukturális elemeket és egyes területek megváltozott keretövezeti besorolását is.

1. BUDAPEST HATÁLYOS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK TARTALMI ÉS SZERKEZETI ELEMZÉSE

1.1. A jelenlegi TSZT tartalmi alapjai

Budapest jelenlegi Településszerkezeti Tervének elkészítését a rendszerváltással bekövetkező gyökeres átalakulás tette szükségessé: kicserélődtek a városfejlesztés szerepelői, megváltoztak a tulajdonviszonyok és a teljes önkormányzati struktúra.

Teljesen új összvárosi **kihívásokkal** kellett szembenézni. Ezek elsősorban az alábbiak voltak:

- átalakuló társadalmi és gazdasági helyzet,
- a főváros lehetőségei új szerepkör betöltésére az európai városok hálózatában,
- a népesség csökkenése és elöregedése,
- a foglalkoztatottság szerkezetének átalakulása,
- az ipar szerkezetének megváltozása,
- a belvárosi leromlott lakásállomány,
- a zöldmezős beruházások iránt tömegesen fellépő igények,
- a felhagyott ipari területek iránt hiányzó érdeklődés a vállalkozói tőke felől,
- a környezeti szempontból túlterhelt térségek,
- a gépjármű-ellátottság ugrásszerű növekedése
- a város meglévő és potenciális zöldterületeire irányuló beépítési szándékok,
- a Dunába közvetlenül történő szennyvízbevezetések.

1994-ben a Fővárosi Közgyűlés jóváhagyta a Településszerkezeti Terv programját (régi elnevezése Általános Rendezési Terv programja volt). Már ebben a programban meghatározták azokat az alappilléreket, amelyek alapján később a Településszerkezeti Terv kidolgozásra került.

Ezen **alappillérek** az alábbiak:

VÁROSPOLITIKA

- A város működési feltételeinek javítása és a környezeti terhelések csökkentése során kedvező városi élettér megteremtése, az életkörülmények javítása a város polgárai számára.
- Az összvárosi és a helyi érdekeket figyelembe vevő kooperáció és munkamegosztás az önkormányzatok között.
- Budapest adottságainak jobb kihasználásával a főváros szerepének megerősítése az európai nagyvárosok hálózatában.

KÖRNYEZETVÉDELEM - ÉRTÉKVÉDELEM

- A környezetvédelem terhelhetőségének értékelése alapján az adottságokra épülő területhasznosítás, a környezeti állapot javítása a működési feltételek biztosítása mellett.
- A környezetvédelmi előírások szigorítása mellett a városrendezési és infrastrukturális fejlesztések eredményeként
 - a levegőtisztaság védelme a közúti közlekedési és az ipari emisszió csökkentésével,
 - a vizek védelme a szennyvízkezelés megoldásával,
 - a komplex hulladékgazdálkodás és-kezelés megteremtése,
 - a meglévő természeti értékekre tekintettel lévő komplex tájvédelem érvényesítése.
- A meglévő karakterből kiinduló, kiegyensúlyozott területhasználat kialakítása, a védelem illetve megőrzés különböző fokozatainak megteremtésével, a beavatkozások és a fejlesztések jellegének meghatározásával.

FEJLESZTÉSI TERÜLETEK

- A korábbi ÁRT fejlesztési területeinek felülvizsgálata és újraértelmezése, az új fejlesztési igények mérlegelése.
- A ma még beépítetlen területeken a zöldfelületi minimum meghatározása az ökológiai egyensúly fenntartása érdekében.
- A város működéséhez szükséges intézményi hálózat elemei és az infrastruktúra létesítményei számára szükséges területek, tartalékterületek biztosítása.
- A belső térségek tehermentesítése, a belvárost övező heterogén terület-felhasználású térség konfliktusainak feloldása.

VÁROSÍAS ARCULAT, LAKHATÓ VÁROS

- A Dunát szegélyező északi és déli térségek alulhasznosított területeinek funkcióváltása, zöldfelületek és városias területek kialakítása.
- A város területén a városias arculat megteremtése azzal a céllal, hogy a belső városrészekben a zsúfoltság csökkenjen, a heterogén területhasználatú, konfliktussokkal terhelt térségekben a városias jelleg megerősödjön, és a környezetszennyezés visszaszoruljon.
- A hegyvidéki és elővárosi területeken a kertvárosi jelleg megőrzése és fejlesztése a cél.
- A központrendszer decentralizálása.
- A közterületeken belül a közterek rendszerének fejlesztése.

LAKÓTERÜLET, LAKÁSÁLLOMÁNY

- A nagyterületű lakótelepek „alvóváros” jellegének enyhítése.
- A polgárok igényeinek megfelelő, lakásépítésre alkalmas fejlesztési területek kijelölése.

INTÉZMÉNYELLÁTÁS

- A lakóterületek intézményhiányos térségeiben az ellátás lehetőségének biztosítása.
- Az intézmények minőségi fejlesztése szabályozástechnikai eszközök segítségével.

IPARTERÜLETEK

- A városszerkezetben kedvezőtlen elhelyezkedésű, valamint a leromlott állapotú iparterületek területhasználati és/vagy technológiai funkcióváltása.
- A gazdaságpolitikai szempontból feltétlenül indokolt ipari tevékenység részére megfelelő kínálat megteremtése a szükséges környezetvédelmi előírások betartása mellett.

IDEGENFORGALOM - SZABADIDŐELTÖLTÉS

- A turizmus minőségi színvonalának emelése, az idegenforgalmi háttérintézmények mennyiségi növelésével párhuzamosan, további területek bevonása a turizmus akcióterületeibe.
- A rekreációs lehetőségek bővítése - kiránduló-útvonalak, kerékpárutak, sport, rekreációs intézmény- és parkterületek összehangolt fejlesztésével.

ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

- A meglévő zöldfelületi rendszer védelme, a természetvédelem kiterjesztése, a városi élet szempontjából létfonosságú nagy közparkok kiemelt jelentőségüként való kezelése.
- A zöldterületek mennyiségi és minőségi szempontok szerinti továbbfejlesztése, a sugaras-gyűrűs zöldfelületi rendszer bővítése, az agglomerációt és a várost összekötő zöldfelületi elemek kijelölése.
- A mennyiségi hiányok mérséklése új városi parkok kialakításával, a parklétesítés és az erdőtelepítés fokozott ütemével.
- A városi közterületek, közlekedési felületek zöldfelületi elemeinek gazdagítása, fasorok rekonstrukciója.
- A terepmorfológiai, átszellőzési és vízrajzi szempontból meghatározó sávok zöldfelületi rendszerbe illesztése.
- A szabályzó rendeletekben a beépítéseknél a kötelező zöldfelületi minimum, új közterületek szabályozásánál a fasorok kötelező létesítésének előírása.

KÖZLEKEDÉS

- Területileg differenciált munkamegosztás megteremtése az egyéni és a tömegközlekedés között, a tömegközlekedés versenyképességének megtartása, növelése.
- A közlekedés elmaradt és szükséges hálózati elemeinek pótlása. Az országos közlekedési kapcsolatok javítása a forgalmi igények megfelelő szétválasztásával, ezáltal az átmenő forgalom csökkentése összvárosi és kistérségi tekintetben is.
- A közúti közlekedés hierarchiájának átértékelése a belső térségekben. Az utazási sebesség szerint differenciált közúti közúthálózat megteremtése.
- A nemzetközi légi-, vasúti-, és vízi közlekedés színvonalának emelése érdekében a megfelelő területi kialakítás és hálózati kapcsolatok megteremtése.
- A parkolás problémáinak területileg differenciált megoldása, és a gyalogosforgalom számára a közterületek biztosítása a gyalogospreferencia érvényesítésével.
- A teherforgalom szabályozása járműkategória, időszak és területi differenciálás, illetve ajánlott útvonal kijelölése alapján.
- Önálló, biztonságos, elválasztott rendszerű, összefüggő kerékpárút-hálózat kialakítása.

KÖZMŰELLÁTÁS

- A természetes vízfolyások mentesítése a szennyvízterheléstől, a szennyvíztisztítás kiemelt programként való kezelése.
- A város működéséhez szükséges területigényes, infrastrukturális létesítmények helyének távlatban is megnyugtató biztosítása.
- A már beépített területek teljes körű csatornázása.
- A közműrendszer elöregedett, elhasználódott elemeinek rekonstrukciója.
- Az új fejlesztési területek közműellátási feltételeinek részletes műszaki és gazdasági vizsgálata.
- Új fejlesztési területen a teljes közműhálózati ellátás megléte kötelező, elengedhetetlen feltétel legyen.

Fentiek alapján a Településszerkezeti Terv szöveges munkarésében kerültek meghatározásra az alábbi **vezérelvek** a főváros térbeli fejlesztésére vonatkozóan:

1. A beépített területek növelése helyett szerkezetfejlesztés

A fővárosban a már beépített területek megújítása a cél, az extenzív fejlesztés csak néhány indokolt kivétel esetében legyen lehetséges. Hangsúlyt kell fektetni az átmeneti zóna terület-felhasználásának intenzifikálására, az ökológiai szempontból igen fontos beépítetlen területek maradjanak meg a város tüdejeként.

2. A városszerkezetet megőrző, megújító fejlesztés

A túlterhelt főközpont tehermentesítése érdekében a főbb városi funkciókat decentralizálni kell oly módon, hogy az új terv adjon lehetőséget a főközpont kiterjesztésére a Duna menti zónában, valamint biztosítani kell komplex kialakítású mellék- és kerületi központok létrehozását. A gyűrűs - sugaras közlekedési hálózat hiányzó elemeit ki kell építeni.

3. Városi területek megújítása

A város egész területén átfogó rehabilitációs szemléletű fejlesztés szükséges, amely az egyes térségekben differenciáltan kezelendő: funkcióőrző, funkció- és szerkezetváltó valamint funkciógazdagító rehabilitációt kell megkülönböztetni.

4. Kínálatremetés a fejlesztések számára

A tudatos városgazdálkodás érdekében előkészített kínálatot kell megteremteni a fejlesztők számára oly módon, hogy a magán- és közérdek összeegyeztethető legyen.

5. Helybiztosítás a környezetbarát ellátórendszerek számára

Az infrastrukturális ellátó rendszereknek (közműterületek, pályaudvarok, temetők stb.) a környezetvédelmi követelmények betartásával szervesen be kell illeszkedniük a városi szövetbe.

6. Közterületek állapotának javítása

Szükséges szabályozni az ember és a gépkocsi viszonyát a közterületeken; parkok, közterek, fasorok és egyéb zöldterületekkel a közterületeket gazdagítani kell.

7. Területi értékvédelem - a város mint kulturális örökség

A műemléki értékek védelme mellett a városrészek és városépítészeti együttesek sajátosságait meg kell őrizni, mivel ezek adják Budapest egyedi karakterét.

A Településszerkezeti Terv 1998-ban kidolgozott vezérelvei – mint a későbbiekben látható – összhangban vannak a Városfejlesztési Konceptió célrendszerével, ugyanakkor a terv jövőképe, szerkezetfejlesztési programja az eltelt időszak és a hosszú és nagyávra kidolgozott, városfejlesztési célok függvényében újragondolandó.

1.2. Budapest jelenlegi településszerkezeti terve az Étv. és az OTÉK tükrében

Ahhoz, hogy a TSZT aktualizálása során bevezetett változások értékelhetőek legyenek, röviden elemezni kell a jelenlegi terv felépítését.

Budapest településszerkezeti terve az **Étv.** szellemében készült, teljes mértékben megfelel az Étv. 10. § (1) bekezdésében megfogalmazottaknak.

A 11. §-ban szereplő előírásrendszernek is megfelel. Megfelel az (1) és (2) bekezdéseknek, mivel rajzi valamint szöveges munkarészekből áll és a település nagyságának megfelelő méretarányú térképen készült (M=1: 20.000).

Itt meg kell jegyezni, hogy a meghatározandó elemek több eltérő léptékű tervlapon szerepelnek, ami megnehezíti az egyes elemek értelmezését.

A (3) bekezdésben előírtak közül a bel- és külterület oly módon került meghatározásra, hogy a Térszerkezet című tervlapon „jelenlegi külterületek” jelzéssel a külterületek kerültek meghatározásra, így a kül- és belterületi határvonal is szerepel.

A beépítésre szánt illetőleg a beépítésre nem szánt területek nem teljesen úgy kerültek elkülönítésre, ahogy az előírás azt megkívánja. Ez elsősorban a területfelhasználási egységek főkategóriáira vonatkozik, ahol pl. a zöld- és zöldfelület jellegű területek között beépítésre szánt terület (pl. sportterület, strand) és beépítésre nem szánt terület (közpark, fásított köztér) egyaránt szerepelt. A terv rögzítette a település szerkezetét meghatározó közterületeket, valamint tartalmazza a védett, a védelemre tervezett és a védőterületeket is.

Az alátámasztó munkarészekben a funkciójukban megváltoztatásra tervezett területrészek a főbb területfelhasználási kategóriákra vonatkozóan szerepelnek.

A meglévő és tervezett infrastruktúra-hálózatokat (közlekedés, közmű) a terv teljes mértékben ábrázolja.

A (4) bekezdés szerint a terület felhasználását veszélyeztető, illetőleg arra kiható tényezőket kell feltüntetni. Így pl. az alábányászottságot, a szennyezettséget, az árvíz-, erózió- és csúszásveszélyt, a természetes üregeket. Ez a korábbi terv készítése során csak részben (nem minden elemre kiterjedően) történt meg.

Az **OTÉK 3. §-a** felsorolja a településszerkezeti terv kötelező alátámasztó munkarészeit. Ezek közül hírközlési (távközlés, műsorszórás) javaslat nem készült.

A 6. § előírásai közül a jelenlegi terv elsősorban az alkalmazott területfelhasználási egységek területén tér el.

A szintterület-sűrűség és a közüzemi közművesítettség mértéke az egyes területfelhasználási egységekre vonatkozóan nem kerültek megállapításra. A szintterület-sűrűség helyett azonban a lakóterületek esetén a szintterületi mutató értéke szerepelt.

Fent elemzett formai és tartalmi eltéréseket a terv jelen felülvizsgálata, aktualizálása során kellett kiküszöbölni.

Budapest hatályos településszerkezeti tervében (TSZT) az alábbi területfelhasználási egységek kerültek alkalmazásra:
(szm. = szintterületi mutató)

LAKÓTERÜLETEK

- Kertvárosi családiházak lakóterület
- Intenzívebb kertvárosi, zárt sorú kisvárosi vagy sorházak lakóterület (szintterületi mutató (szm.) max. 1,2)
- Telkes, szabadonálló többlakásos lakóterület (szm. max 1,2)
- Telepszerű lakóterület (szm. max 2,5)
- Városias zárt sorú lakóterület (szm.>2,5)
- Városias zárt sorú lakóterület városközponti funkciókkal (szm. >2,5)

INTÉZMÉNYTERÜLETEK

- Intézményterület
- Jelentős zöldfelületű intézményterület

MUNKAHELYTERÜLETEK

- Vegyes munkahelyi/intézmény, környezetbarát iparterület
- Jelentős zöldfelületű vegyes munkahelyi terület
- Iparterület

ZÖLD- ÉS ZÖLDFELÜLET JELLEGŰ TERÜLETEK

- Hagyományos, kistelkes üdülőterület
- Intézményjellegű üdülőterület
- Sportterület, strand
- Közpark, fásított köztér
- Erdő, természeti terület
- Kiskertés rekreációs terület
- Mezőgazdasági üzemi terület
- Mezőgazdasági terület

KÖZSZOLGÁLTATÁSI TERÜLETEK

- Temetőterület
- Közlekedési terület
- Jelentős zöldfelülettel rendelkező közlekedésüzemi terület
- Települési hulladék, szennyvízkezelési és vízgazdálkodási terület
- Energia-átalakító közműterület

KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

- Fegyveres testületek vegyes használatú területe
- Tematikus intézménypark
- Különleges kereskedelmi és szolgáltató terület
- Egészségügyi létesítmények területe
- Logisztikai terület
- Intézményterület-közlekedési terület
-

Fentiekén kívül az alábbi útkategóriák szerepelnek:

- Meglévő, épülő/tervezett autópálya
- Tervezett autópálya alagút
- Meglévő, épülő/tervezett I. rendű főút
- Tervezett I. rendű/ II. rendű főút alagút
- Meglévő, épülő/tervezett II. rendű főút
-

Egyéb jelölések:

- Infrastruktúra-feltételhez kötött fejlesztési terület
- Távlati fejlesztési tartalékterület, a jelenlegi területfelhasználás jelzésével
- Városüzemi tartalékterület

1.3. A jelenlegi TSZT és az OTÉK által alkalmazott területfelhasználási egységek összehasonlítása, megfeleltetése

Annak érdekében, hogy a későbbiekben mód legyen a régi és az új terv egyes elemeinek összehasonlítására, célszerű a régi, jelenleg hatályos tervben szereplő területfelhasználási egységeket az OTÉK előírásrendszerével összevetni.

A jelenlegi TSZT-ben szereplő területfelhasználási egységek az OTÉK rendszerének az alábbiak szerint feleltethetők meg:

OTÉK**Jelenlegi TSZT****BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK**

(szt. = szintterület-sűrűség
szm. = szintterületi mutató)

LAKÓTERÜLET

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - NAGYVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület /szintterületi mutató (szt. max. 3,0) | <ul style="list-style-type: none"> - Városias zárt sorú lakóterület (szm. > 2,5) - Telepszerű lakóterület (szm. max 2,5) (egy része) |
| <ul style="list-style-type: none"> - KISVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (szt. max. 1,5) | <ul style="list-style-type: none"> - Telkes szabadonálló többlakásos lakóterület (szm. max. 1,2) - Intenzívebb kertvárosi, zárt sorú kisvárosias vagy sorházas lakóterület (szm. max 1,2) (egy része) - Telepszerű lakóterület (szm. max 2,5) (egy része) |
| <ul style="list-style-type: none"> - KERTVÁROSIAS (laza beépítésű és 7,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (szt. max. 0,6) | <ul style="list-style-type: none"> - Intenzívebb kertvárosi, zárt sorú kisvárosias vagy sorházas lakóterület (szm. max 1,2) (egy része) - Kertvárosi családiházak lakóterület |
| <ul style="list-style-type: none"> - FALUSIAS lakóterület (szt. max. 0,5) | <p style="text-align: center;">-</p> |

VEGYES TERÜLET

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - TELEPÜLÉSKÖZPONT VEGYES TERÜLET (szt. max. 2,4) | <ul style="list-style-type: none"> - Városias zárt sorú lakóterület városközponti funkciókkal (szm. > 2,5) - Intézményterület (egy része) - Jelentős zöldfelületi intézmény (egy része) - Intézményterület - közlekedési terület (egy része) |
|---|---|

OTÉK	Jelenlegi TSZT
– KÖZPONTI VEGYES TERÜLET (szt. max. 3,5)	– Intézményterület (egy része) – Intézményterület-közlekedési terület (egy része) – Jelentős zöldfelületi intézmény (egy része) – Sportterület, strand (egy része)
GAZDASÁGI TERÜLET	
– KERESKEDELMI SZOLGÁLTATÓ TERÜLET (szt. max. 2,0)	– Intézményterület (egy része) – Vegyes munkahelyi terület (egy része) – Jelentős zöldfelületű vegyes munkahelyi terület – Logisztikai terület
– IPARI TERÜLET (szt. max. 1,5)	– Iparterület
– Jelentős mértékű zavaró hatású ipari terület	– Vegyes munkahelyi terület (egy része)
– Egyéb ipari terület	– Energia-átalakító közműterület
ÜDÜLŐTERÜLET	
– ÜDÜLŐHÁZAS (sűrű beépítés, 6,0 m épületmagasságot meghaladó) terület (szt. max. 1,0)	– Intézményjellegű üdülőterület
– HÉTVÉGI HÁZAS (laza beépítésű 6,0 m épületmagasságot meg nem haladó) terület (szt. max. 0,2)	– Hagyományos, kistelkes üdülőterület
KÜLÖNLEGES TERÜLET (szt. max. 2,0)	
– NAGY BEVÁSÁRLÓKÖZPONTOK ÉS NAGY-KITERJEDÉSŰ KERESKEDELMI CÉLÚ TERÜLETEK	– Különleges kereskedelmi és szolgáltató terület
– VÁSÁROK, KIÁLLÍTÁSOK ÉS KONGRESSZUSOK TERÜLETEI	– Intézményterület (egy része) – Tematikus intézménypark (egy része)
– OKTATÁSI KÖZPONTOK TERÜLETEI	– Intézményterület (egy része) – Jelentős zöldfelületű intézményterület (egy része) – Egészségügyi létesítmények területe
– EGÉSZSÉGÜGYI TERÜLETEK (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő)	– Sportterületek, strand (egy része)
– NAGYKITERJEDÉSŰ SPORTOLÁSI CÉLÚ TERÜLETEK	– —
– KUTATÁS-FEJLESZTÉS, A MEGÚJÍTHATÓ ENERGIAFORRÁSOK ÉPÍTMÉNYEI TERÜLETEI (pl. szél- és napenergia)	– Tematikus intézménypark (egy része) – Temetőterület
– ÁLLAT- ÉS NÖVÉNYKERTEK, TEMETŐ TERÜLETEI	– Fegyveres testületek vegyes használatú területe
– HONVÉDELMI TERÜLETEK	– Települési hulladék, szennyvízkezelési és vízgazdálkodási terület (egy része)
– HULLADÉKKEZELŐK-, LERAKÓK TERÜLETEI (települési szilárd és folyékony, egyéb veszélyes, radioaktív, stb.)	– Közlekedési terület (egy része)
– KÜLÖNLEGES KÖZLEKEDÉSI TERÜLET	– —
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK	
KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET	
	– Közlekedési terület (egy része) – közterületek (fehér színnel ábrázolt) – Jelentős zöldfelülettel rendelkező közlekedés-üzemi terület – Intézményterület - közlekedési terület (egy része) – Települési hulladék, szennyvízkezelési és vízgazdálkodási terület (egy része)

OTÉK	Jelenlegi TSZT
ZÖLDTERÜLET (közkert, közpark)	– Közpark, fásított köztér
ERDŐTERÜLET	
– VÉDELMI ERDŐ (védelmi és védő)	– Erdő, természeti terület (egy része)
– GAZDASÁGI ERDŐ	– Erdő, természeti terület (egy része)
– EGÉSZSÉGÜGYI-SZOCIÁLIS, TURISZTIKAI ERDŐ	– Erdő, természeti terület (egy része)
MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET	
– KERTES	– Kiskertes, rekreációs terület
– ÁLTALÁNOS	– Mezőgazdasági üzemi terület
	– Mezőgazdasági terület
VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLET	– Települési hulladék, szennyvízkezelési és vízgazdálkodási terület (egy része)

2. A 2003-BAN ELFOGADOTT VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ FŐBB CÉLJAI

A következőkben összefoglaló jelleggel ismertetésre kerülnek a Városfejlesztési Konceptió azon legfontosabb elemei, amelyek a Településszerkezeti Tervet közvetlenül érintik.

A Városfejlesztési Konceptió vezérfonala a nagy távlatú jövőkép, amely 30-40 évre előretekintve fogalmazza meg - a városfejlesztés keretfeltételeiből és a város adottságaiból kiindulva - azt, hogy milyen legyen a főváros, mik legyenek a városfejlesztés általános alapelvei. Ezen alapszik a város hosszú távú stratégiája, amely 15 évre szóló stratégiai célokat tartalmaz, és a jogi, finanszírozási körülmények előrevetítésével lebontja az ezeket átfogó, illetve az egy adott területre koncentrált célokat, és meghatározza a Főváros azokban történő szerepvállalását is.

A következő évtizedekre előretekintve tudatosítani kell, hogy a város állandó lakosainak száma csökken: az egykor kétfélmillió Budapest 15 év alatt akár 1,6 millióra is fogyatkozhat. Ez az egyik legjelentősebb kihívás a város számára, hiszen egyrészt mérsékelni kell a népességfogyás ütemét, másrészt a csökkenő állandó lakosságnak - de a várhatóan szinten maradó nappali népességnek is - hatékonyabban és egyre jobb minőségben kell városi szolgáltatásokat nyújtani.

Értékrendszer választás

Budapest városfejlesztésében három alapvető feladatcsoport között kell egyensúlyt teremteni:

- *hatékonyág - működőképesség*: a város biztosítsa megfelelő helyet és vonzó vállalkozási környezetet a gazdaság szereplőinek, a korszerű iparnak, a szolgáltató szektornak és igyekezzék minél racionálisabban, minél magasabb szinten biztosítani a városlakók, a gazdasági szereplők mindennapi tevékenységének feltételeit,
- *élhetőség - lakhatóság*: a város szellemi gazdagságának, egyediségének, környezeti minőségének, épített környezetének megőrzése és fejlesztése, a lakhatóság a mindennapi működőképességgel párosulva adja a város vonzerejét és otthonosságát,
- *szolidaritás - méltányosság*: a leszakadó társadalmi csoportok vagy egyes városi területek támogatása, fokozatos felzárkóztatása, a szélsőségekből adódó feszültségek mérséklése annak érdekében, hogy a város fejlődését minél többen sikerként élhessék meg.

Ezen értékek egyike sem érvényesülhet a másik rovására. A városfejlesztés egyik legfontosabb feladata, hogy e három értéket szolgáló intézkedéseinek egyensúlyát a jövőben mindenkor biztosítsa. A cél tehát az, hogy a város gazdasági erejének növekedése mellett is élhető, a lakói által kedvelt hely maradjon, ahol biztosítékok vannak a társadalmi különbségek további éleződésének megelőzésére is.

A fentiek túlmenően általános értéknek kell tekinteni az *együttműködést*, mivel a városfejlesztés sokszereplős folyamat. Ki kell alakítani az együttműködés legmegfelelőbb formáit a fejlesztésben közreműködő magán és közösségi partnerekkel, a főváros és a kerületek között, a város és a városkörnyék közszerelőivel, az állami és nemzetközi szereplőkkel.

Nemzetközi és regionális együttműködés

A város együtt él környezetével: az európai városhálózat részeként, az ország fővárosaként, a budapesti agglomeráció részeként.

- *Budapest nemzetközi szerepe:* Budapest számára a legnagyobb kihívás az, hogy az európai városhálózat erős tagja legyen - várhatóan hosszú ideig az EU egyik kapuvárosaként;
- *Budapest az ország fővárosa:* a városnak a nemzetközi kapcsolatok pozitív eredményeit az ország egésze felé kell hatékonyan közvetítenie;
- *Budapest a szűkebb régió és az agglomeráció központja:* az agglomerációval folytatott mindennapi együttműködés keretein belül meg kell találni a településfejlesztés kölcsönös előnyökét biztosító formáit.

Fenntartható környezeti és társadalmi fejlődés

A városfejlesztés egyik alapkövetelménye, hogy mind a környezet, mind a társadalom számára biztosítsa a folyamatos megújulás lehetőségeit, ne élje fel tartalékait.

- *a város terület-felhasználása:* cél a városfejlődés európai útjának megfelelő kompakt, vegyes funkciójú részekből álló város kialakítása és megőrzése. Nem szerencsés a város szétterülése, a városkörnyék egyre terjedő beépítése, s e közben a belső városrészek, a korábbi ipari területek pusztulása. A Konceptió szerint az elkövetkező évek terület-felhasználását úgy kell alakítani, hogy főként a város már beépített területeinek újrahasonosítására adódjék lehetőség és igény.
- *a nagyvárosi társadalmi problémák:* a város társadalmának szétzilálódása, az új szegénység megjelenése, az eltérő helyzetű társadalmi csoportok fokozódó elkülönülése (szegregációja) szélsőséges helyzetek kialakulásának lehetőségét vetíti előre. A Városfejlesztési Konceptió e kérdések tudatos kezelését, a nagyvárosi ellátási feszültségek csillapítását és a várhatóan keletkező új egyenlőtlen ségek kivédését tekinti egyik fontos céljának.

A térszerkezet, a városszerkezet átalakulása

A városfejlődésben az elkövetkező években az alábbi legfontosabb folyamatoknak kell érvényre jutniuk:

- *az átmeneti zónában:* az északi és déli Duna-hidak megépítésével fokozatosan ki kell építeni a Körvasúti körutat, amely feltárja az ún. átmeneti zóna rozsdávezetét. E zóna megújulása érdekében a környezetbarát ipari, lakó, szolgáltatási, kereskedelmi, közlekedési és zöldterületi funkciók egymással szerves kapcsolatban lévő hálózatait kell sokféle - magán és közhatalmi - eszközzel kialakítani, magas presztízsű "parkvárossá" fejlesztve az elhanyagolt ipari övezetet,
- *a belső városrészekben:* folytatni kell, és egyúttal fel kell gyorsítani a belső városrészek komplex rehabilitációját, nagyjából a közösségi és magánszektor összehangolt akciói, kisebb részt a szociális indítékú közösségi beavatkozások nyomán, minden esetben a gazdasági megvalósíthatóság, a környezetalakítás szempontjainak tudatos érvényesítésével,
- *a Duna mentén:* az északi és déli térségek partszakaszainak fejlesztésével, a Dunához kapcsolódó funkciók helyének és megoldásainak javításával, továbbá az észak-déli közlekedési tengely tudatos többfunkciós kialakításával a továbbiakban is biztosítani kell a Duna part, a Duna térségének felértékelődését,
- *a külső kerületekben:* a hagyományos városrészközpontok, az intermodális csomópontok és a bevásárlóközpontok egyensúlyos kapcsolatának megteremtésével meg kell erősíteni a város többközpontú térbeli rendszerét.

A Budapest nagytávlatú jövőképeben kijelölt alapértékek érvényesítésére a Városfejlesztési Konceptió hét fő stratégiai célt jelöl ki. Ezek a következők:

1. *A geopolitikai helyzet kihasználása, a városi gazdaság hatékonyságának elősegítése:* az Európán belüli kedvező pozíció előnyeinek legteljesebb kiaknázása, a főváros központi szerepeinek vállalásához szükséges feltételek biztosítása, elsősorban azoké, amelyek a főváros gazdasági, idegenforgalmi, logisztikai feladatainak betöltéséhez feltétlenül szükségesek.
2. *A közlekedési rendszer fejlesztése:* a tömegközlekedés prioritásának biztosítása mellett az egyéni közlekedés és a parkolási rendszer differenciált fejlesztése, az "intelligens" mobilitásra, a mobilitás csillapítására való törekvés, amely összhangban van a térszerkezet alakításának legfontosabb célkitűzéseivel.
3. *Az épített környezet minőségének javítása:* a belső városrészek megújításának felgyorsítása, a közterületek fejlesztése, a lakáshelyzet javítása, az átmeneti zóna megújítása annak érdekében, hogy csökkenjen a városból való elvándorlás, javuljon a város népességmegtartó képessége.
4. *A természeti környezet minőségének javítása, a környezetvédelmet szolgáló infrastruktúra és a zöldterületi rendszer fejlesztése:* a lakosság életkörülményeit alapvetően meghatározó környezet javítása, fenntartása a növekvő életminőségi elvárások kielégítése érdekében.

5. *A kultúra és a szabadidő-eltöltés feltételeinek biztosítása:* a kulturális és szabadidős szolgáltatások bővítése annak érdekében, hogy a város ki tudja teljesíteni regionális központi szerepkörét, hogy lakossága számára is érdekes és vonzó helyszínt jelentsen.
6. *A közösségi gondoskodás megteremtése, a "fenntartható társadalom" kívánalmainak érvényesítése:* az oktatási és egészségügyi feltételek javítása mellett a legveszélyeztetettebb városrészek leszakadásának fékezésével a cél a területi szegregáció és a szlömösödés megakadályozása.
7. *A város és környéke térségi integrációjának fejlesztése:* a jobb kooperáció lehetőségeinek keresése a városkörnyék egyéb szereplőivel, a térséggel közösen indítható programok megfogalmazása.

Ha összehasonlítjuk az 1998-ban jóváhagyott Településszerkezeti Terv vezérelveit és a 2003-ban jóváhagyott Városfejlesztési Konceptió stratégiai céljait, látható, hogy a városszerkezet fejlesztése szempontjából a célok fő vonalaikban azonosak. A városfejlesztési koncepcióban azonban szinte még nagyobb hangsúlyt kaptak az élhető város környezetvédelemmel és fejlesztéssel kapcsolatos célok, a környezeti és társadalmi szempontból fenntartható fejlődés.

II. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ - A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV LEÍRÁSA

1. A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV METODIKÁJA

1.1. A Településszerkezeti Terv felépítése

A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV jóváhagyandó és alátámasztó, szöveges és rajzi munkarészekből áll.

A szöveges jóváhagyandó munkarészt jelen II. fejezet ("A településszerkezeti terv leírása") képezi.

A jóváhagyandó rajzi munkarészek (M=1: 50.000 léptékben) az alábbiak:

- I. Funkcionális szerkezet
- II. Területfelhasználás
- III. Közlekedés
 1. Közúti közlekedési hálózat
 2. Kötőtpályás közforgalmú közlekedési és kerékpárút hálózat
- IV. A terület felhasználását veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők:
 1. Épített környezet értékeinek védelme
 2. Talajvédelmi beavatkozás térségei és korlátozó földtani viszonyok
 3. Emisszió-korlátozás térségei
 4. Zöldfelület-, víz- és természetvédelem
 5. Egyéb korlátozások

A jobb áttekinthetőség érdekében a IV. számú tervlap mondanivalója fentiek szerint, több tervlapon került ábrázolásra.

Az alátámasztó rajzi munkarészek az alábbiak:

1. Táj- és környezetrendezés
 - Zöldfelületek
 - Tájrendezés, természetvédelem
 - Környezetvédelem
2. Közlekedés
 - Mintakeresztszelvények
3. Közművek
 - Vízellátás
Meglévő és tervezett ivó- és ipari víz nyomócsövek és alaplétesítmények (medencék, gépházak, víztornyok)
 - Csatornázás
Meglévő és tervezett egyesített elválasztott rendszerű gyűjtőhálózatok (fogyújtók, jelentősebb csatornák) és létesítményei (szennyvíztisztítók, átemelők, szivattyútelepek)
 - Felszíni víz rendezés
Nyílt vízfolyások (patakok, jelentősebb árkok), meglévő és tervezett zárt befogadó rendszerek (egyesített- és csapadékcsatornák) és létesítmények (záportározók, átemelők)
 - Árvízvédelem
Meglévő és tervezett fővédvonalak, patak visszatöltésezések, árvízi öblözetek, bevédett jogilag rendezetlen, árvédelmi fejlesztést igénylő hullámtéri területek
 - Villamosenergia-hálózatok összefüggése
Meglévő és tervezett távvezetékek és kábelek és létesítményei (alállomások, erőművek)
 - Gázhálózatok összefüggése
Meglévő és tervezett nagy- és nagyközépnomású gázhálózatok és létesítményei (gázátadó állomások, erőművek, fűtőművek) és egyéb nagynomású szénhidrogén vezetékek
 - Távhő- és gőzellátás összefüggése
Meglévő és tervezett távhővezetékek és létesítményei (erőművek, fűtőművek)

A szöveges alátámasztó munkarészt jelen dokumentáció III. fejezete („Alátámasztó munkarészek”) képezi.

1.2. A Településszerkezeti Terv módszertani sajátosságai

Az Étv. előírásainak megfelelően a TSZT - az országos és a térségi érdek, a szomszédos, vagy a más módon érdekelt többi település alapvető jogainak és rendezési terveinek figyelembevételével, a környezet állapotának javítása, vagy legalább szinten tartása mellett - meghatározza:

- a település alakításának, védelmének lehetőségeit és fejlesztési irányait,
- az egyes területrészek felhasználási módját,
- a település működéséhez szükséges műszaki infrastruktúra elemeinek a település szerkezetét meghatározó térbeli kialakítását és elrendezését.

Az ország többi településétől eltérően a fővárosban a településrendezési eszközök része a szabályozási keretterv és a keretszabályzat. Mivel a TSZT, az FSZKT és a BVKSZ jóváhagyása egyaránt a Fővárosi Közgyűlés hatáskörébe tartozik, a tervek léptékének és céljának megfelelően kell a mondanivalójukat meghatározni.

Az új Településszerkezeti Terv egyik legfontosabb módszertani sajátossága a "Funkcionális szerkezet" c. fejezet és tervlapjának jóváhagyandó munkarészként való szerepeltetése. E terv biztosíthatja a Településszerkezeti Terv rugalmas, és mégis következetes kezelését az előttünk álló időszakban. A hagyományos beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területi kategóriák mellett bevezeti a "karakterében védendő" azaz településszerkezeti értelemben is megőrzendő területi egységek, valamint a dinamikus átalakulás elé néző területi egységek fogalmát. Ezek mellett szerepelnek azon települési területek, amelyek esetében a változás kiegyensúlyozott (nem dinamikus) és ugyanakkor a terület karakter szempontjából nem különösen védendő. E hármas területi kategória iránymutatást ad a keretszabályozási terv elkészítésére és módosítására is. Ahol a területi adottságok és a városfejlesztési koncepció stratégiai céljai lehetővé teszik, nagy szabadságot ad a terv a beépítésre szánt területek közötti funkcióváltáshoz.

Tekintettel a főváros nagyságrendjére a Településszerkezeti Terv meghatározó szerepének megőrzése mellett az átfogó területfelhasználási egységeken belül egyes területrészek az FSZKT-ban kerülhetnek meghatározásra.

Jelen terv célja, hogy a jelenleg hatályos tervnél kevésbé részletezetten a fővárosi összérdek szempontjából lényeges területi elemeket tartalmazza csak, természetesen az OTÉK által támasztott tartalmi követelmények teljesítése mellett. Ennek megfelelően a TSZT jóváhagyandó tervlapjain (M=1: 50.000-es léptéknek megfelelő részletességgel) a területek településszerkezeti egységekre való tagolása nagyobb, összefüggő területrészekre történt, és a beépítésre nem szánt területek közül csak a főváros területszerkezeti rendszerét meghatározó beépítésre nem szánt területek kerültek meghatározásra.

Az összefogottabb és a léptéknek megfelelő ábrázolási mód miatt a TSZT alapján egy-egy területfelhasználási egységen belül a későbbiekben az FSZKT-ben olyan keretövezet is lehet alkalmazni, ami az OTÉK rendszere szerint már egy másik területfelhasználási egységbe tartozna (pl. a kertvárosias lakóterületen belül indokolt esetben kijelölhető intézményi keretövezet). Ennek feltétele azonban, hogy a területfelhasználási egységre vonatkozó szintterület-sűrűség betartásra kerüljön.

A TSZT jóváhagyandó szövegének 7.4. fejezetében rögzítésre kerülnek azok a szabályok, amelyek szerint egy adott területfelhasználási egységen belül bizonyos feltételek teljesülése esetén olyan területrész is kijelölhető, amely az OTÉK más területfelhasználási kategória fogalma alá tartozik.

A fentieknek megfelelően szintén metodikai alapvetés, hogy a TSZT jóváhagyandó tervlapjain beépítésre szánt területfelhasználási egységeken belül – külön eljárás szerint – a megfelelő szintű szabályozási tervekben további beépítésre nem szánt területek kijelölhetők.

Ennek az elvnek egyidejűleg meg kell jelenjen a Főváros területére készülő Településrendezési Tervek összhangját biztosító rendeletben is.

Szintén a főváros sajátosságaiból, nagyvárosi sűrűségéből következik, hogy a szintterületi-sűrűség vonatkozásában néhány területfelhasználási elem tekintetében részben az OTÉK-tól eltérő értéket szükséges megállapítani. (Hasonló módon a BVKSZ határértékei meghatározásánál a szintterületi mutató egyes keretövezeteknél is az OTÉK értékeinél magasabb.)

A területfelhasználást veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők bemutatását szolgáló jóváhagyandó tervlapokon kerültek bemutatására a jóváhagyandó elemek mellett a vonatkozó szakági munkarészek azon tájékoztató elemei is, amelyek más magasabb szintű jogszabályok alapján figyelembe veendő a további tervezésnél. Mindezek a szakági elemek az 1:50000 léptéknek megfelelő részletettségűvel kerültek ábrázolásra. Pontosításuk az FSZKT tervlapjain történik.

A TSZT léptékének megfelelő ábrázolási mód miatt részben az OTÉK jelkulcsától eltérő ábrázolás vált szükségessé.

A településrendezési tervek összhangját biztosító rendeletben fontos meghatározni, hogy a Településszerkezeti Tervet a későbbiekben – az Étv. által előírt felülvizsgálaton kívül – milyen esetekben szükséges módosítani, ill. mi a "pontossíthatóság" mértéke, ami a szerkezetet nem változtatja meg. A jelenlegi gyakorlattól eltérően jelen terv szerint kizárólag a főváros térszerkezetét megváltoztató módosítások igényelik a TSZT módosítását az egyéb településrendezési tervek jóváhagyását megelőzően.

Tehát:

- Az FSZKT eseti módosításához csak akkor kell a TSZT-t előzetesen módosítani, ha az abban beépítésre nem szánt erdő- vagy zöldterületek, ill. mezőgazdasági területek beépítésre szánt területté válnak.
- Nem kell a TSZT-t módosítani, ha a fővárosi jelentőségű közlekedési területek által határolt területegységeken belül beépítésre szánt területfelhasználási egységek között a határ módosul.
- Nem kell a TSZT-t módosítani, ha belterületen a "I. Funkcionális szerkezet" c. tervlapon jelölt városszerkezeti jelentőségű, átalakuló területeket tartalmazó területi egységen belül pozitív irányú változás (pl. gazdasági terület helyett lakó- vagy vegyes területfelhasználási egységbe tartozó terület) jön létre.

2. A TELEPÜLÉSSZERKEZETET MEGHATÁROZÓ LEGFONTOSABB ELEMEL

• Természeti adottságok

A főváros legjellegzetesebb táji-morfológiai adottsága a Budai-hegység, a Duna-völgy és a Pesti síkság együttese, amely meghatározza Budapest méltán világhírű panorámáját. A város sajátossága, hogy a védendő táji- természeti elemek lényegében egybeesnek a városképi szempontból is kiemelkedő fontosságú területekkel, értékekkel. A két városrész más-más táji- és természeti értékek hordozója. Ezek az adottságok védendő jellegük mellett sokszor befolyásolják a területfelhasználást is. A budai oldalon a felszínmozgás-veszélyes és nyílt karsztos területek és a város alatt húzódó - hévizekben gazdag - karsztjáratok, a pesti oldalon pedig a mély fekvésű területek korlátozzák az építési lehetőségeket.

A városszerkezetet is jelentősen determinálják a morfológiai adottságok. A város nyugati kiterjedését a hegyvidék, észak-déli tengelyét pedig a Duna vonala határozza meg. A város medence jellegű elhelyezkedése miatt a környezetvédelmi problémák felerősödve jelentkeznek.

Budapesten a biológiai aktív felületek aránya 55% körüli, amely városökológiai szempontból határértéknek tekinthető. Ökológiai szempontból legértékesebb területek a Budai-hegység erdei, a városi nagy parkok, a mezőgazdasági területek és a patakok mentén lévő zöld sávok.

Budapest kiemelkedő természeti értékeinek számítanak a hévizes és hidegvízű források, az ivóvízbázisok területei a Duna mentén, a honos karszt-bokorerdő foltok a budai oldalon, a mocsaras-turjános és homokbuckás területek a pesti oldalon és a Duna menti ártéri ligeterdők maradványai.

• A közlekedés hálózati elemei

A morfológiai adottságok mellett a terület-felhasználás egységei között kapcsolatot biztosító közlekedési rendszer a településszerkezet meghatározó eleme.

A közúthálózat sugaras-gyűrűs rendszerű és hierarchikus felépítésű, mely a felszíni tömegközlekedéssel együtt döntő mértékben biztosítja a város működését. A sugár irányú hálózati elemek közül az országos (nemzetközi) kapcsolatot is biztosító, míg a gyűrű irányú hálózati elemek közül a Duna-hidakkal rendelkező körutak szerepe meghatározó. A gyűrű irányú elemek kiépültsége jóval hiányosabb a sugaras elemekénél, s éppen ennek hiánya teszi a településszerkezetet döntően egyközpontúvá.

A településszerkezettől lényegében független metróvonalak is jelentős szerepet töltenek be a főváros közlekedési rendszerében.

A vasúthálózat az agglomerációs és országos közlekedési kapcsolatok biztosításán túlmenően jelentős befolyásoló tényezője a településszerkezetnek, nagymérvű elválasztó hatása révén.

Az egyes hálózatokból összetevődő komplex közlekedési rendszer által determinált „kapcsolati sávok” és a terület-felhasználásból levezethető „központrendszer” határozza meg a településszerkezeti terv elvrendszerét.

- **Közműrendszerek**

A településszerkezet meghatározó elemei a közműhálózatok is. A szennyvízelvezetés rendszereit határozzák meg a főváros geodéziai adottságaiból kialakult vízgyűjtő területek. A városfejlődés korábbi szakaszában erre alapozottan épültek ki a csatornahálózat elemei, és a rendszer fejlesztésénél a területi elemeit, az átemelőket és szennyvíztisztító telepeket is ezekhez kell csatlakoztatni. E rendszerek még nem teljeseek, a szennyvizek 80%-a ma is tisztítatlanul jut a Dunába. A közműrendszerek kiemelt területi és főhálózati elemeihez a terület biztosítása szükséges. A vízi közművek területe a Duna mellett helyezkednek el, az energiatermelő területek általában a munkahelyi térségekben kerültek kijelölésre.

A területi fejlesztéseknél meghatározó a csatornahálózat léte, mivel a befogadói, valamint a főgyűjtők elemei befolyásolják a fejleszthetőséget. Új területek beépítését csak a csatornázottság feltételével szabad megengedni.

A vízhálózati rendszerek fejlesztése a többi rendszerrel összehangoltan kell történjen.

Az energiaellátás a legjobban tudja követni a fejlesztés igényeit, mert alaphálózatai nagyobb kapacitásra épültek ki.

- **Központrendszer**

A város területén található intézményi sűrűsödések (központi területek) a közlekedéshálózat révén a területszerkezet jelentős meghatározói.

A tradicionálisan egyközpontú fővárosban a rendszerváltásig elsősorban a tömeges lakásépítés területein alakultak ki új központi területek, amelyek azonban nem teljes értékűek. A rendszerváltás után kereskedelem-centrikus új központsodások alakultak ki, szintén nem teljes értékű központként. Ezek fejlesztésével valamint az 1950-ben Budapesthez csatolt települések hagyományos központjainak újraélesztésével és részben új központi területek kialakításával decentralizálhatók a főközponti funkciók.

Az új központrendszer kiemelt célja tehát a főközpont tehermentesítése, ami területi széthúzásával a Duna mentén valamint minőségi fejlesztésekkel a már meglévő központok területén érhető el.

- **Területi elemek**

A város területi adottságai valamint az a vezérelv, hogy a város beépítésre szánt területét csak kivételesen lehet megnövelni, arra vezetnek, hogy a területi fejlesztések esetén elsősorban a mai belterületen belül kínálkozó lehetőségeket kell előtérbe helyezni.

A főváros településszerkezeti fejlesztésének területi hangsúlyai a következők:

- a belső városrészek történeti és szerkezeti adottságainak figyelembevételével rehabilitációs megújítás;
- az átmeneti zóna területének dél-keleti térségében jelentős magisztrális hálózati elemek fejlesztésével a térség átstrukturálása, a barnamezős fejlesztések előnyben részesítése
- az elővárosi zóna mértéktartó fejlesztései mellett a zöld gyűrű lehetséges szerkezeti elemei és a zöld ékek kialakítása;
- a hegyvidéki zóna területeinek - különös tekintettel az erdőterületekre - védelme, és a rekreáció lehetőségeinek megőrzése, fejlesztése;
- a Duna menti zónában a városközpont észak-déli tengely irányú fejlesztése, a város és a Duna-part kapcsolatának biztosítása.

3. A VÁROSSZERKEZET ALAKÍTÁSA

A Városerősszerkezeti Konceptió nyolcadik és egyúttal szintetizáló célja az arányos térszerkezeti fejlesztés.

A város térszerkezeti-alakítása alapelvének a már korábban is felemlített értékek megtartásának és kiterjesztésének kell lennie:

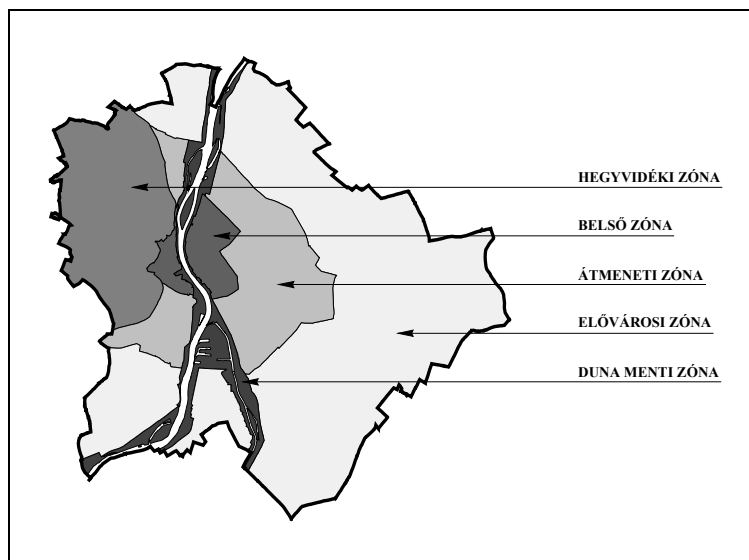
- *kompaktság*: a kompaktság elve egyszerre jelenti azt, hogy a beépített várostest viszonylag éles határokkal válik el a beépítetlen, szabad területek zöld környezetétől és azt is, hogy a megfelelő sűrűségű beépítés mellett nem jön létre a város túlzott szétterülése a tájban. A budapesti várostest jelenlegi állapotában még viszonylag kompaktnak és tagoltnak tekinthető, kedvezőtlen adottsága azonban a város szélső területeinek és agglomerációjának kiegyensúlyozatlan beépítési, munkahely- és laksűrűségi eloszlása. Ez utóbbi legfontosabb következménye az, hogy a nagy infrastrukturális rendszerek működési hatékonysága viszonylag alacsony és csak nehezen növelhető. A Konceptió a 15 éves időtávlatban csak kevés olyan kiemelkedő nagyságrendű és helyileg koncentrált fejlesztéssel számol, aminek eredményeként a sűrűség-eloszlás radikálisan ártrendeződne. Emiatt a nagy infrastrukturális rendszerek - elsősorban a kötőpályás közcélú közlekedés és a kiegészítő hálózatok - olyan fejlesztésére kell törekedni, amely hatékonyan szolgálja a város belső területeit, ugyanakkor kiegyensúlyozottan szolgálja a lazán beépített külső városrészeket is. Budapest esetében a kompaktság elősegítésének leglényegesebb eszköze az átmeneti zóna kiemelt fejlesztése ill. a zónában elhelyezkedő területek városias átalakulásának elősegítése, egyúttal a városzéleken idáig megmaradt zöldterületek ill. biológiai aktív felületek megóvása.
- *több központú város*: Budapest történeti városközpontja a várostörténet folyamán túlsúlyossá vált. Bár évtizedek óta megfogalmazott cél a városi alközpontok létrehozása, amelyek szolgáltatásaikkal, városi funkcióikkal egy-egy városnegyed szervező elemévé válhatnak, ezek kialakulása vagy kialakítása nem mindenhol ment végbe. A spontán kialakuló alközpontokat sok helyen a forgalmi funkciók zilálják szét, a külsőbb kerületek tradicionális központjai pedig sok helyen a teljes átépítés áldozatává váltak. A legutóbbi években ugyanakkor újabb központképző elemek, a bevásárlóközpontok együttesei jelentek meg, amelyek a hagyományos városközponti funkcióknak csak egy részét képesek magukba foglalni. Emiatt a Városerősszerkezeti Konceptió egyik legfontosabb, de igen bonyolult elemét éppen a központrendszer fejlesztésére irányuló program képezi. A feladat a funkcionális és térbeli viszonylatok "rendezésének" elősegítése, ezzel a különböző hagyományos kerületi alközpontok erejének növelése, hogy a helyi központok az ott lakók városi szolgáltatásokkal szembeni igényeit teljes körűen kielégíthessék.
- *vegyes területhasználat*: Budapest területi fejlődése során - a kertvárosi építkezések révén, később a lakótelep-építkezések miatt - nagy kiterjedésű, egyfunkciós városrészek jöttek létre, lemondva ezzel a történeti város vegyes területhasználatának előnyeiről: a kisebb utazási igényekről, a szolgáltatások, a szabadidő eltöltés helyeinek jobb megközelíthetőségéről, a városi élet nagyobb információgazdagságáról az "alvótelepülés" jellegű vagy a kizárólag munkahelyeket tartalmazó városrészekkel szemben. A térszerkezet alakítását azonban csak hosszabb távon lehet elérni. Ennek ellenére már rövidebb távon törekedni kell arra, hogy az ilyen jellegű funkcionális elkülönülés a jövőben ne fokozódjon, hogy a most átalakuló területeken - pl. a korábbi ipari zónákban - vegyes területhasználat jöjjön létre. Kívánatos, hogy érvényesüljenek a fejlesztés során a hagyományos városi struktúrák előnyei: a funkciók finom kevertsége, intézmények, bevásárló utcák, terek, parkok szerves beépülése a lakóterületek szövetébe. A nagyobb összefüggő fejlesztési területeken (pl. Mocsáros-dűlő, Észak-Csepel) olyan fejlesztési kereteket kell kialakítani, amelyek eldöntik a terület általános karakterét, meghatározzák a területhasználat kevertségét, s lehetővé teszik az egymást kiegészítő funkciók értelmes egymás mellett élését.
- *közterületek rendszerének fejlesztése*: a belakható közterek, szabad területek - a "jó helyek" - megléte, folytonos hálózataik főként az életminőség javítás és a központi szerep erősítése stratégiai céljainak megvalósítását segíthetik elő. Az alapelv főként a város belső területein és a külső területek hagyományos központjaiban érvényesítendő, de - a kompaktság és tagoltság tárgyalt elveivel összhangban - a be nem épített és zöldterületek, nagy zöldfelületi intézmények folytonos rendszereinek megvalósítására is ugyanígy törekedni kell. A köztéri hálózatok fejlesztése, feljavítása a város számos területén jelent feladatot. A kompaktnak tekinthető várostestben a "jó helyek" összefüggő hálózatának létrehozására célszerű törekedni. A Belvárosban és a Belvároshoz csatlakozó területeken a gyalogosterületek, kisebb zöldterületek minőségének és fenntartási színvonalának növelésére kell sort keríteni, aminek kiemelt programja lehet a Kiskörút általános megújítása. Külön figyelmet kell fordítani a többfunkciós terek ártrendezésére (pl. Moszkva tér, Móricz Zs. körtér), ahol a forgalmi és a köztéri "agora" funkciók közötti egyensúly megteremtése a feladat.

4. A TELEPÜLÉSSZERKEZET FEJLESZTÉSÉNEK KIEMELT STRATÉGIAI ELEMEI

4.1. A város zónarendszere

A városfejlesztési koncepció átvette az előző Településszerkezeti Tervben megfogalmazott zónarendszert, jelen terv is erre épül.

A VÁROS ZÓNARENDSZERE



A **belső zóna** a kiterjesztett történelmi belváros térségét foglalja magába. Legfontosabb feladat e zónában a funkcionális komplexitás biztosítása mellett a lakófunkció megtartása, valamint a történelmi karakter megőrzése mellett a szerkezet fellazítása, a park- és térrendszer fejlesztése, valamint az átmenő és a célforgalom korlátozása.

Az **átmeneti zóna** azon konfliktusokkal terhelt heterogén térség, amely a történelmi városrészeket körülveszi. A térségben elsősorban vegyes funkciójú ipari, raktározási, közlekedési és közmű területek keverednek.

A térség legnagyobb előnye a meglévő, nagy ipari fogyasztók számára kiépült infrastruktúra felszabaduló kapacitása, valamint a központ közelsége.

A beékelődött iparterületek funkcióváltása révén a környezetállapot javulása érhető el, meglévő lakóterületek környezetében új, a környezetet terhelő ipari fejlesztések nem lehetségesek.

Az **elővárosi zóna** tartalmazza az 1950-ben Budapesthez csatolt településeket, ahol elsősorban kertvárosias és lakótelepi városrészek helyezkednek el. A zóna közvetlenül az agglomerációhoz kapcsolódik.

Fontos cél e zónában a beépítetlen területeken a zöldterületek megőrzése és intenzifikálása, a hiányzó közművek és úthálózati elemek kiépítése a kertvárosi karakter megőrzése mellett.

A **hegyvidéki zóna** a belső zónához szorosan kötődő budai hegyvidék sajátos kertvárosi lakónegyedeit foglalja magába. Elsődleges feladat a térség zöldterületeinek valamint a városkép védelme.

A **Duna menti zóna** a fővárost átszelő folyószakasz melletti, összefüggő térséget jelenti.

Elsődleges feladat a partszakaszok megnyitása a mögöttes lakóterületek irányából, a rekreációs funkciók lehetőségének biztosítása.

A Duna menti zónát szigeteivel együtt, karakteres városszerkezeti elemmé szükséges és lehetséges fejleszteni, ahol elsősorban a rekreáció valamint az idegenforgalom új térségei alakíthatók ki zöldterületi jelleggel a jelenlegi ipari és alulhasznosított területek helyén.

4.2. A város zónarendszeréhez igazodó speciális feladatok

- **A Duna tengely szerkezeti szerepe**

Megkülönböztetett figyelmet igényelnek a térség természeti területei, a Duna szigetei, a part menti erdősávok, a belső zónára eső szakaszán városépítészeti öröksége a kiépített rakpartokkal és Duna-parti házsorokkal.

Elsősorban a belvárost lefedő városközpont finom mikroszerkezetének megtartása mellett, a meghosszabbított belváros „ráfördítése” szükséges a Dunára. Ennek magja mindig is létezett a mai belváros területén. A Duna-partjain lévő szabad területek, vagy funkciót váltó területek fejlesztésénél és rendezésénél fő szempont kell legyen a kapcsolat megteremtése, fasorokkal, zóldsávokkal azaz a természeti környezet „bevezetése” a sűrű városi szövetbe elérendő cél.

A rakparti utak átértékelése is fontos szerepet játszik ebben. A rakparti utak esetében a várost a víztől elválasztó jelleg olyan történeti adottság az Árpád híd és a Lágymányosi híd között, amelynek fennmaradásával tartósan számolni kell. Ugyanakkor a rakpartok fejlesztésénél figyelembe kell venni, hogy a közlekedési elem a mainál nagyobb mértékben nem választhatja el a várost a Dunától, sőt a víz és város kapcsolatának erősítésére kell törekedni a legkülönbözőbb korszerű környezeti megoldásokkal

A Nagykörúton belüli területeken az észak-déli közlekedés tömegközlekedési arányának növekedésével kell számolni. A belvárosi Duna-szakaszokon a vízi közlekedés erősödését lehet prognosztizálni. Meg kell adni a vízi közlekedés fejlesztéséhez elengedhetetlen infrastrukturális elemek elhelyezésének lehetőségét is.

A belváros déli és északi irányú kiterjesztésének elvével összhangban a part menti területeken olyan területeket kell biztosítani, melyek lehetőséget teremtenek városközponti országos és nemzetközi intézmények, közintézmények elhelyezésére. Ily módon a térség ma is egyedülálló természeti adottságai hangsúlyozottabban érvényesülhetnek.

Területi fejlesztés szempontjából a pesti oldalon a Lágymányosi hídig tarthat a kiterjesztett belváros, mely a Kvassay hídtól nyugatra eső part menti területeken keresztül kapcsolódik a Csepel északi részén tervezett új, nagy városi közpark területéhez.

A budai oldalon a hídtól délre eső területek is felfűzhetők a városközponti térségre, összekötve a Kopaszi-gát természeti területeivel.

A városközponttól északra eső területek part menti fejlesztései a pesti oldalon a zöldterület megtartásával, a FOKA öböl menti területek funkcióváltásával, lakó és rekreációs területek kialakításával válhatnak az észak-dél irányú tengely hangsúlyos elemeivé. A budai oldalon az Óbudai sziget, és a volt gázgyár területének fejlesztései értékelik fel a part menti területeket.

- **Az átmeneti zóna**

Az iparterületek átértékelése, a városias szövet létrehozása érdekében igény van a körvasútsori körút megépítésére. A városszéli „zöldmezős” fejlesztések helyett ebben a térségben kell és lehet megfelelő fejlesztési kínálatot teremteni, kihasználva a térség kedvező közmű-infrastrukturális adottságait.

A terület átértékelődését segíthetik olyan rehabilitációs programok, melyek részben az ide nem való funkciók visszaszorítását, a környezeti ártalmak csökkentését, a történeti értéket képviselő ipartörténeti emlékek megtartását eredményezhetik.

- **A belső városrészek**

A belső városrészeket átfogó rehabilitációs tevékenységgel kell újból magasabb presztízű területekké változtatni. Mindent el kell követni annak érdekében, hogy a lakónépesség kiáramlása megszűnjön. A közösségi és magánszektor piaci elveken nyugvó összehangolt akcióit azokon a területeken kell megvalósítani, ahol a terület önereje, gazdasági, társadalmi potenciája ezt lehetővé teszi. Ilyen terület pl. a Nagykörúton belüli városrész, valamint főútvonalak mentén húzódó negyedek. A körúton kívüli krízisterületeken integrált, gazdaság-, és társadalomépítő elemekkel megerősített városmegújító programokat kell indítani. A térbeli megosztottság fokozódása, a belső zóna kettéhasadásának elkerülése érdekében, a zóna krízisterületeinek megújítása elsőbbséget kell kapjon mind a "city", mind az átmeneti zóna területeinek megújításával szemben, s ezen elvnek a támogatáspolitikában is érvényesülnie kell. A rehabilitációs programokat minden esetben a gazdasági megvalósíthatóság, a környezetalakítás és a hosszú távú fenntarthatóság szempontjainak tudatos érvényesítésével kell végrehajtani. A belső városrészek "használhatóságának" kulcskérdése a forgalomcsillapítás. Ennek rendszerelvű megvalósítása a közeljövő sürgető feladata. A forgalomcsillapítás konzekvens megvalósításával visszatérhetnek a városi áruházak, erősödhet a főutak mentén is a gyalogos élet. Igen fontos a városi közterület összefüggő megújított hálózatának kialakítása.

A térség komfortszintjének emelése a lakásszerkezet átalakításával, a parkolási gondok megoldásával, a radikális forgalomcsillapítással, a gyalogos forgalom preferenciájával valamint a közterületek kiemelt kezelésével érhető el.

- **A Budai-hegyvidék**

A hegyvidék védett területeinek megfelelő karbantartása mellett ki kell használni azt a potenciális lehetőséget, mely elsősorban a városlakók, de az idegenforgalom számára is adott e térségben. Több rekreációs területet kell kialakítani illetve megújítani, természetesen oly mértékű módon, hogy a természeti elemeket ne érhesse túlterhelésből adódó károsodás. Fontos szempont a várossziluet védelme.

A hegyvidéki terület forgalmának csökkentése érdekében a területen belül ki kell alakítani a központrendszer hiányzó elemeit, mindemellett a tömegközlekedési kapcsolatot is erősíteni kell a belső zóna irányában, hiszen a túlzott mértékű gépkocsiforgalom a természeti területek állagára is kihat.

- **Városszélek, zöld gyűrű - zöld ékek**

A városszélek legjelentősebb településszerkezeti szerepét az agglomerációhoz való kapcsolat jelenti. Jelen terv célja e tekintetben az, hogy a városszélek ne csak az infrastruktúra-hálózatok csatlakozási, hanem a fővárosi zöldfelületi rendszer és az agglomeráció zöldfelületeinek kapcsolati térsége legyen.

A városszélek másik fontos településszerkezeti szerepe, hogy megakadályozzák a még kompaktan megtartható várostest összenövését az agglomerációs településekkel.

A város szélein lévő mezőgazdasági-, erdő- és alacsony intenzitású lakóterületek a főváros zöldfelületi rendszerének területileg legkiterjedtebb elemei, városökológiai szerepük összvárosi szinten is jelentős. Zöldfelületük megőrzése kiemelt feladat, ezért került lehatárolásra az ún. zöld gyűrű fővárosi térsége, amely egyben utal az agglomerációs kapcsolat jelentőségére is.

A képzetes „zöld gyűrű” szerkezeti egység területén tervezett lakóterületek alacsony intenzitásúak és - a város más részein lévő hasonló lakóterületekhez képest - nagyobb zöldfelületi arányúak.

A „zöld gyűrű” térségében tervezett munkahelyi területek csak magas zöldfelületi aránnyal alakíthatók ki.

A város szélein - és részben a „zöld gyűrű” területén - az erdők megtartása és újabb erdők kialakítása a cél. Tervezett erdőterületekhez kapcsolódnak a javasolt rekreációs célú zöldfelületek is. A városszélek és a zöld gyűrű fontos területei a mezőgazdasági területek is biológiailag aktív felületük, kondicionáló hatásuk - elsősorban a vegetációs időszakban - jelentős, megőrzésük a főváros szempontjából a jövőben is fontos.

A városszélei területeken található a nagy közműobjektumok jelentős része is, így ez a terület a város működésének fontos térsége, környezetvédelmi szempontok szerinti fejlesztése elengedhetetlen.

A pesti oldal kisvízfolyásainak eltérő szélességű sávjai (Mogyoródi-, Szilas- és Rákos-patakok, illetve a Gyáli-patakágak) képezik a város zöld ékeit. A zöld ékek a nagytérségi rekreáció tervezett területei. Fontos szerepük, hogy ökológiai kapcsolatot biztosítsanak az agglomerációval és a Rákos-patak térségében a Hungária-gyűrűig a belsőbb városrészekkel is.

5. A FUNKCIONÁLIS SZERKEZET

A főváros térszerkezetének tervezett fejlesztését a Településszerkezeti Terv "I. Funkcionális szerkezet" című, M=1: 50.000 méretarányú tervlapja tartalmazza. Ez a tervlap mintegy átmenetet képez a Városfejlesztési Konceptió és a Településszerkezeti Terv "II. Területfelhasználás" című tervlap között. Ez a tervlap ábrázolja egyúttal a Főváros Településszerkezetét a legösszefogottabb módon, a leglényegesebb szerkezet meghatározó elemekre koncentrálva.

A funkcionális szerkezet a településszerkezetet leginkább meghatározó területi és hálózati elemek differenciált bemutatását és az elemekre vonatkozó fejlesztési elképzeléseket, lehetőségeket tartalmazza. Egyúttal jelzi, hogy az FSZKT-ben mely elemre vonatkozhatnak speciális szabályok. E speciális szabályok mutathatnak a rugalmasság irányába (pl. az átalakuló térségek esetében) ill. mutathatnak a korlátozások irányba (pl. a kiemelten védendő karakterű területek esetében).

A dinamikus elemek mellett ábrázolásra kerülnek a főváros szerkezetét meghatározó, védendő statikus elemek is.

A tervlapon megjelennek a

KÖZPONTOK

- Városközpont határa
- Városközpontokhoz kapcsolódó városrészközpont
- Intermodális szerepkörrel fejlesztendő városrészközpont
- Egyéb városrészközpont

FEJLESZTÉSI ÉS ÁTALAKULÓ TERÜLETEK

- Városszerkezeti jelentőségű, átalakuló területeket tartalmazó területi egység
- Nagy jelentőségű, elsősorban lakóterületi fejlesztések
- Infrastruktúra-feltételhez kötött, jelenleg külterületi, fejlesztési, funkcióváltó terület
- Belterületi funkcióváltó terület

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

- Prioritást igénylő, területfejlesztő hatású körirányú közúti elem
- Prioritást igénylő, egyéb körirányú közúti elem
- A belső területek tehermentesítése szempontjából prioritással rendelkező közúti elem
- Környezeti beavatkozást igénylő meglévő főhálózati elem
- Meglévő/tervezett sugárirányú kötöttpályás közforgalmú elem
- Meglévő/tervezett főhálózati elem
- Az M0 autópálya-gyűrű fontosabb csomópontjai (meglévő/tervezett)

ZÖLDTERÜLETI FEJLESZTÉS

- Zöldfelületi fejlesztési terület
- Ökológiai szempontból szerkezeti jelentőségű fejlesztendő zöldfelületi elem
- Természetközeli állapotú, városszerkezetet meghatározó zöldfelület
- Összvárosi jelentőségű közpark

ÉRTÉKVÉDELEM

- Városképi, városszerkezeti szempontból kiemelten védendő karakterű terület
- Városképi, városszerkezeti szempontból védendő karakterű terület

TÁJÉKOZTATÓ ÉS ALAPTÉRKÉPI ELEMELK

- Vegyes városias területek
- Gazdasági területek
- Jelentős zöldfelülettel rendelkező különleges területek
- Különleges terület
- Zöldterület, zöldfelület
- Vasút
- Belterületi határvonal

A **központok** esetében a terv differenciálja a városközponti és városrészközponti szerepkörű területeket aszerint, hogy hagyományos vagy a közlekedési rendszer fejlesztésével párhuzamosan kialakítandó ún. intermodális központokról van szó.

A központokra vonatkozóan az egyes zónákban az alábbi feladatok és lehetőségek adódnak:

A **belső zóna** területén legfontosabb feladat a városközpontban a funkcionális komplexitás biztosításán túl a lakófunkció megtartása, valamint a történeti karakter megőrzése mellett a szerkezet fellazítása, a park- és térrendszer fejlesztése, valamint az átmenő és a célforgalom korlátozása. Területi kiterjesztése elsősorban a Duna tengelye mentén történhet.

Meg kell erősíteni a városközpontban közvetlenül kapcsolódó városrészközpontok szerepét (Nyugati tér, Keleti pályaudvar és térsége, Millenniumi Városközpont, Móricz Zsigmond körtér, Buda-hegyvidék - MOM Park, Moszkva tér)

Az **átmeneti zóna** területén ki kell alakítani az ún. intermodális szerepkörű városrészközpontokat, amelyek az egyéni és a tömegközlekedési eszközváltás koncentrált helyein megvalósíthatóak.

A már kialakított egyéb központokban, a városközpont bizonyos elemeinek kihelyezése a belső zóna tehermentesítését segítheti elő. E központok fejlesztésénél figyelembe kell venni azokat a közlekedésfejlesztési lehetőségeket, melyek a városrészközpontok további terhelhetőségét meghatározzák.

A zónába eső kerületi központokat is ki kell egészíteni azokkal a funkciókkal, melyek hiánya a városközpontokra ró felesleges terheléseket. Itt elsősorban a kerületi ellátás középfokú létesítményeinek körét kell bővíteni.

Az **elővárosi zóna** térségében lévő központok fejlesztését az intézmények körének bővítésével kell megvalósítani, ami szintén a belső területek tehermentesítését szolgálja.

E területek helyi karaktere ill. a városszerkezetben elfoglalt helyük azonban korlátozza a lehetséges fejlesztések nagyságrendjét, a szinterület-sűrűség itt alacsonyabb kell legyen, mint a többi zónában.

Az agglomerációval szomszédos zónában az M0 és az országos főúthálózat csomóponti térségeiben az intézmények köréből azok elhelyezése kívánatos, melyek területi igénye, nagyságrendje vagy forgalomvonzó hatása nem teszi lehetővé a meglévő városi szövetbe való illesztést.

A **hegyvidéki zóna** morfológiai és védettséget igénylő helyzete miatt csak az alap- és középfokú ellátás intézményeinek fejlesztése a cél.

A hegyvidéki központoknak jelentős szerepük lehet a belső zóna felé irányuló forgalom csökkentésében.

A **Duna menti zóna** belső szakasza a városközpont területére esik. Ennek fejlesztésében elsősorban a minőség és a környezeti érték emelése kívánatos. Itt valósulhat meg a városközpont északi és déli irányú kiterjesztése. Az átmeneti zónára eső szakaszán a zónát érintő, vagy ahhoz legközelebb eső városrészközpontok fejlesztése kihat a parti területek környezeti alakítására, a városi területek minőségi szintjét emelheti a dunai kapcsolat lehetősége. Elsősorban a városközponti funkciók megtelepedése kívánatos, azokon belül is az idegenforgalom szerepe meghatározó kell, hogy legyen.

A **fejlesztési és átalakuló területekre** vonatkozóan a terv az alábbi területeket különbözteti meg:

A városszerkezeti jelentőségű, átalakuló területeket tartalmazó területi egységek területein van leginkább mozgásban a város. Fontos a kerületek és a főváros együttműködése a tervezéstől a megvalósításig. Ezekben a területeken biztosítani kell az FSZKT-ben - bizonyos keretek betartásával - a keretövezetek szabadabb módosítását a TSZT előzetes módosítása nélkül. Mivel a TSZT az FSZKT-vel együtt a főváros településrendezési eszköze, ezeken a területeken kiemelt fővárosi szabályozás szükséges. Az átalakulás, a funkcióváltás rugalmas kezelése ugyanakkor csak a kedvező irányú átalakulás esetében lehetséges. Kedvező irányúnak tekinthető a városon belüli területek funkcióváltása akkor, ha vegyesebb területhasználat jön létre úgy, hogy az egyes funkciók környezetvédelmi szempontból nem vagy csak az elviselhető határértéken belül zavarják egymást. A vegyes területhasználat legkedvezőbb változata, ha olyan területfelhasználási egység alakul ki, amelyben a lakás mint a legdominánsabb települési funkció is megjelenhet.

Megkülönböztetetten jelöli a terv a nagy jelentőségű, elsősorban lakóterületi fejlesztéseket, amelyek általában a helyi érdeket szolgálják, a kerületek és a főváros együttműködése azonban a területek nagyságrendje, a szükséges infrastrukturális fejlesztések miatt kívánatos. A jelölt területek nagy része kertvárosias lakóterületként az elővárosi zónában található. A kompakt város kialakítása érdekében a területek intenzívebben – kisvárosias lakóterületként – is beépíthetőek, ha a tömegközlekedés gazdaságos megszervezése és az egyéb infrastruktúra (közút, közmű) ésszerű kialakítása ezt indokolja. Ebben az esetben a közcélú zöldterületek arányát is megfelelően kell növelni.

A terv jelöli továbbá a jelentősebb belterületi funkcióváltó területeket, valamint azon jelenlegi külterületeket, amelyeket kizárólag a szükséges infrastruktúra-fejlesztéseket követően lehet fejlesztési területként belterületbe vonni. Ezekben a területeken az OTÉK-ban meghatározott szintterület-sűrűségtől nem lehet eltérni.

Közlekedésfejlesztés szempontjából a tervjavaslat kiemeli azon elemeket, amelyek esetében a fővárosnak prioritást kell biztosítani a közlekedési helyzet javítása mellett a városszerkezet tudatos fejlesztése érdekében.

A tervlap azokat a **zöldterületi fejlesztési** térségeket mutatja be, amelyek ökológiai-szerkezeti szempontból fejlesztendőek. Ezekben a térségekben új beépítésre szánt területeket kijelölni nem lehet.

Az **értékvédelem** elemei a tervlap ún. statikus elemei, ahol a fejlesztés alatt elsősorban értékőrző rehabilitációs tevékenységet kell érteni (Isd. még 9.1. pont).

A funkcionális szerkezetet bemutató tervlap tartalmazza azon legfontosabb - karakter szempontjából védendő - területeket, amelyek a főváros egészét vagy nagyobb területegységét illetően meghatározóak, és ezért egyfajta területi védelmet igényelnek.

Ezek közül kiemelten fontosak a pesti és budai nagykörúton belül elhelyezkedő városrészek. E területen belül igen jelentősen határozni szükséges a további épület bontásakor telekösszevonásakor. Meg kell akadályozni, hogy a túlépítés és a túl nagy volumenű átépítés révén a város identitását jelentő településrészek elveszítsék arculatukat. Feltétlenül megakadályozandó a terület egészére nézve a túlzott a jelenlegi átlagot meghaladó sűrűség kialakulása.

6. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

6.1. Tervezett területfelhasználás egységei

A területfelhasználási egységek a Településszerkezeti Terv "II. Területfelhasználás" című, M=1: 50.000 méretarányú tervlapon kerültek meghatározásra. Ez a tervlap nagyobb részletezettséggel és minden területfelhasználási egységre a szükséges mértékig tovább részletezi a "I. Funkcionális szerkezet" tervlapon rögzített településrendezési szándékokat. A területfelhasználás kategóriái az előző Településszerkezeti Tervtől eltérőek, mivel időközben az erre vonatkozó jogszabályi háttér megváltozott.

A tervlap az alábbi fő kategóriákat tartalmazza:

Beépítésre szánt területek:

- Lakóterületek
- Vegyes területek
- Gazdasági területek
- Üdülőterületek
- Különleges területek

Beépítésre nem szánt területek:

- Közlekedési és közmű területek
- Zöldterületek
- Erdőterületek
- Mezőgazdasági területek
- Vízgazdálkodási területek

(A beépítésre szánt terület része a területfelhasználási egységet kiszolgáló közterület is.)

Fentiekben belül a következő területfelhasználási egységek kerültek meghatározásra:

6.1.1. Beépítésre szánt területek

LAKÓTERÜLETEK

A lakóterület (az OTÉK 10. §-a szerint) elsősorban lakóépületek elhelyezésére szolgál.

A lakóterületek a szintterület-sűrűség és a beépítési karakter jellegzetes elemei alapján kerülnek differenciálásra. Ez alapján a lakóterületek

- nagyvárosias lakóterületek,
- kisvárosias lakóterületek vagy
- kertvárosias lakóterületek.

A "falusias lakóterület" kategória alkalmazása Budapesten nem indokolt.

Nagyvárosias lakóterületek

A nagyvárosias lakóterület sűrű beépítésű, több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, 12,5 m-es épületmagasságot meghaladó lakóépületek elhelyezésére szolgál.

A lakóépületeken kívül a helyi lakosság ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület; egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület és sportlétesítmény is elhelyezhető. Kivételes esetben szálláshely szolgáltató épület, igazgatási épület, a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró gazdasági építmény és többszintes parkolóház és annak részeként kialakított üzemanyagtöltő is létesíthető.

A nagyvárosias lakóterületek esetében elsősorban az átmeneti zónában a BVKSZ vonatkozó rendelkezései szerint megjelenhetnek az 55 m-t (épület legmagasabb pontja) nem meghaladó lakóépületek is

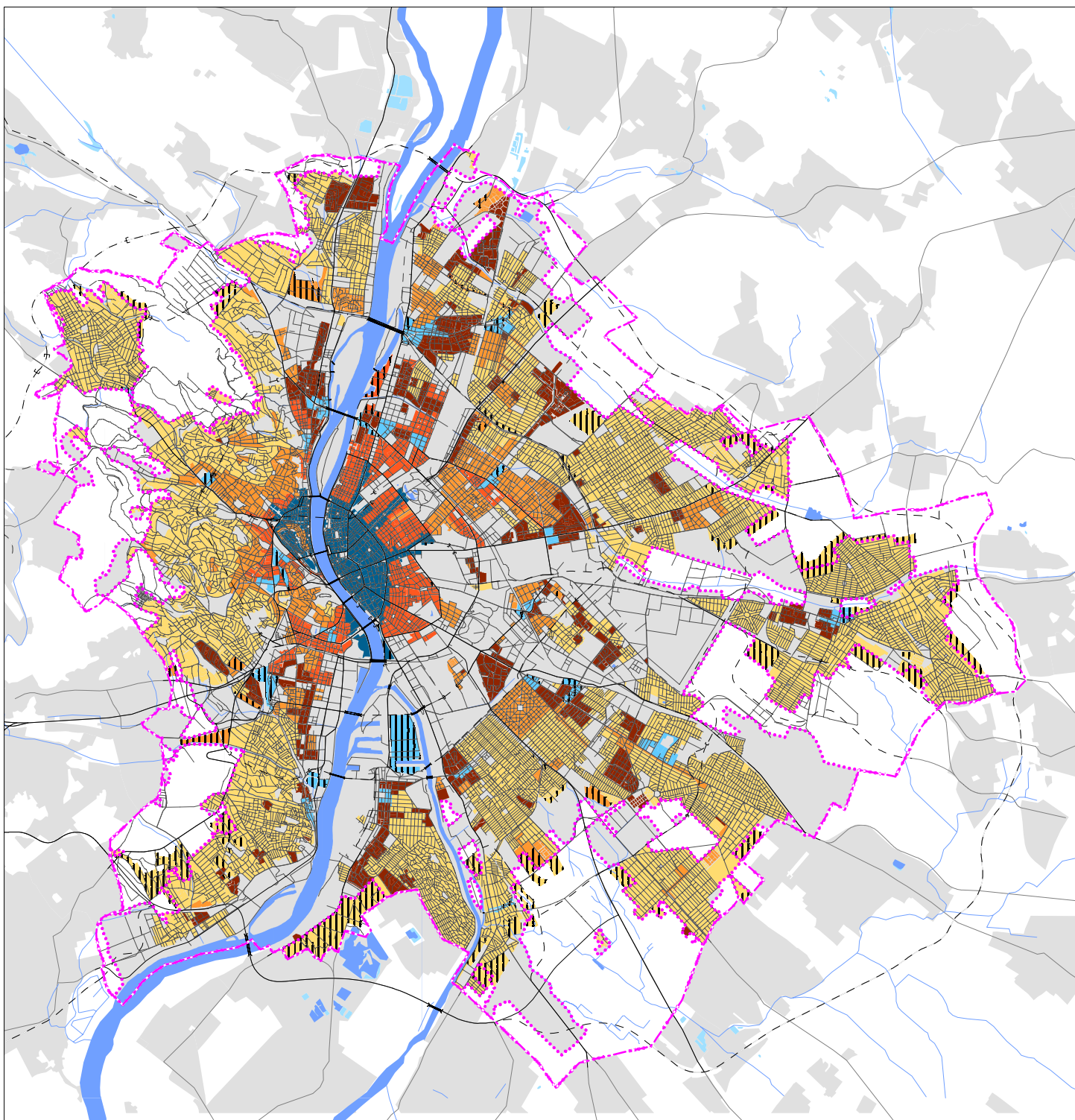
Az OTÉK-ban meghatározott szintterület-sűrűség (max. 3,0) Budapest belső területein nem teszi lehetővé a hagyományos, zárt sorú területek megfelelő kezelését, a telepszerű lakóterületek esetén azonban a megadott érték megfelel. Emiatt a nagyvárosias lakóterületen a szintterület-sűrűség mellett szükséges a beépítési mód szerinti megkülönböztetés. Külön területfelhasználási egységként szerepel ezért a

- nagyvárosias, zárt sorú lakóterület és a
- nagyvárosias, telepszerű lakóterület.

Nagyvárosias, zárt sorú lakóterület területfelhasználási egységbe a belső és részben az átmeneti zóna lakóterületei tartoznak. A történetileg kialakult, igen intenzív beépítésű területen a zárt sorú beépítési mód a jellemző, az épületek átlagos szintszáma meghaladja a 4-5 szintet. A szintterületi mutató 4,75 körül alakult ki, ennek további növelése nem cél. Jelen terv fentiek értelmében a szintterület-sűrűséget 3,5 értékben határozza meg. Ez alól kivételt képeznek az infrastruktúra-feltételhez kötött és belterületi funkciótöltő területek, ahol a szintterület-sűrűség nem haladhatja meg a 3,0 értéket.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

LAKÓTERÜLETEK



JELMAGYARÁZAT:

- Nagyvárosias teleszerű lakóterület
- Nagyvárosias zárt sorú lakóterület
- Kisvárosias lakóterület
- Kertvárosias lakóterület

- Városközpont vegyes terület
- Városrészközpont vegyes terület

- Fejlesztési terület

- Jelenlegi belterület

Nagyvárosias, teleszerű lakóterület területfelhasználási egységbe szükséges sorolni a korábbi évtizedek tömeges lakásigényének kielégítését szolgáló magas intenzitású lakótelepeket. Az épületek számszáma általában 5 és 11 között mozog, kivételes esetben ennél magasabb épületek is vannak. Jelen terv fentiek értelmében a szintterület-sűrűséget 3,0 értékben határozza meg.

Kisvárosias lakóterületek

A kisvárosias lakóterület sűrű beépítésű, több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, 12,5 m-es épületmagasságot meg nem haladó lakóépületek elhelyezésére szolgál.

A lakóépületeken kívül a helyi lakosság ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épületet, egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épületet, sportépítményt valamint a terület rendeltetészerű használatát nem zavaró hatású kézműipari épületet is el lehet helyezni.

Kivételesen létesíthető szálláshely szolgáltató épület, igazgatási épület, termelő kertészeti építmény, üzemanyagtöltő, a terület rendeltetészerű használatát nem zavaró hatású és egyéb gazdasági építmény is.

A kisvárosias lakóterületek lehetnek zárt sorú beépítésűek, mint pl. az elővárosi zóna történetileg kialakult, egykor önálló települések központjaihoz kapcsolódó lakóterületei; szabadonálló beépítésűek, mint pl. a budai hegyvidék belső városrészhez közeli villaterületei vagy a pesti oldalon a Zuglóban található lakóterületi beépítések, de a kispesti Wekerletelep sajátos épületegyüttese is ide tartozik.

Ebbe a kategóriába soroljuk az alacsony intenzitású, legfeljebb 3-4 szintes lakótelepeket is.

A szintterületi mutató ezeken a területeken jelenleg 0,7 és 1,5 között mozog. Jelen terv a szintterület-sűrűséget 1,5 értékben határozza meg.

Kertvárosias lakóterület

A kertvárosias lakóterület laza beépítésű, összefüggő nagy kertes, több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, 7,5 m-es épületmagasságot meg nem haladó lakóépületek elhelyezésére szolgál.

A lakóterületen a legfeljebb négylakásos lakóépületek mellett a helyi lakosság ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó épület, egyházi, oktatási egészségügyi, szociális épület, a terület rendeltetészerű használatát nem zavaró hatású kézműipari épület is helyezhető el.

Kivételes esetben legfeljebb hatlakásos lakóépületet, a helyi lakosság közbiztonságát szolgáló építményt, sportépítményt, üzemanyagtöltőt, valamint a terület rendeltetészerű használatát nem zavaró hatású egyéb gazdasági építményt is lehet létesíteni.

Ebbe a területfelhasználási egységbe Pest és Buda szabadonálló beépítésű, elsősorban családiházias lakóterületei tartoznak. A szintterületi mutató itt 0,4 - 0,7 között mozog, az épületek legfeljebb földszint, emelet és tetőtér kialakításúak. Jelen terv a szintterület-sűrűséget fentiek értelmében 0,6 értékben határozza meg.

VEGYES TERÜLETEK

A vegyes terület a kereskedelmi, szolgáltató gazdasági épületek vegyesen történő elhelyezésére szolgál. A vegyes terület lehet

- településközpont vegyes terület vagy
- központi vegyes terület.

Településközpont vegyes terület

A településközpont vegyes terület több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, lakó és olyan helyi települési szintű igazgatási, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató, egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épületek, valamint sportépítmények elhelyezésére szolgál, amelyek alapvetően nincsenek zavaró hatással a lakófunkcióra.

A területen lakóépület, igazgatási épület, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató épület, egyéb közösségi szórakoztató épület (a terület azon részén, amelyen a gazdasági célú használat az elsődleges), egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület, sportépítmény, parkolóház, üzemanyagtöltő helyezhető el.

Kivételes esetben nem zavaró hatású egyéb gazdasági építmény is létesíthető.

A főváros területén szükséges a főközpont térségét a kerületi mellék- és alközpontoktól megkülönböztetni:
A terv a településközpont vegyes területet az alábbiak szerint differenciálja:

- városközpont vegyes terület,
- városrészközpont vegyes terület.

Városközpont vegyes terület területfelhasználási egységbe a főközpont térsége tartozik. Ez a történelmi belvárost jelenti, ahol a lakóterületek a fővárosi és országos jelentőségű központi funkciókkal vegyesen helyezkednek el.

A nagyvárosias, hagyományosan zárt sorú lakóterületekhez hasonlóan a szintterület-sűrűség itt is meghaladja az OTÉK-ban meghatározott értéket. A szintterületi mutató jelenleg is 4,5 – 5,5 között mozog, ennek növelése nem cél. Jelen terv a szintterület-sűrűséget fentiek értelmében – az OTÉK-tól eltérően – 4,5 értékben határozza meg. Ez alól kivételt képeznek az infrastruktúra-feltételhez kötött és belterületi funkcióváltó területek, ahol a szintterület-sűrűség nem haladhatja meg a 3,5 értéket.

Városrészközpont vegyes terület területfelhasználási egységbe az egyes kerületek illetve településrészek központjai tartoznak. Ilyen térségek pl. a Moszkva tér, a Móricz Zsigmond körtér, az Árpád híd pesti hídfő, Soroksár vagy Budafok központja. A városközpont vegyes területhez képest a szintterület-sűrűség itt alacsonyabb. Ennek oka egyrészt az, hogy ezek a központok alacsony intenzitású, kis- és kertvárosias lakóterületek központjai, másrészt az átalakuló városrészközpontok esetében nem cél a „city” sűrűségének elérése, hanem lehetőség szerint több zöldfelület biztosítása is. A terv a szintterület-sűrűséget fentiek értelmében az elővárosi zóna területén 2,5 értékben, a főváros többi zónájában – az OTÉK-tól eltérően – 3,5 értékben határozza meg. Ez alól kivételt képeznek az infrastruktúra-feltételhez kötött és belterületi funkcióváltó területek, ahol a szintterület-sűrűség – az elővárosi zónában meghatározott értékkel azonosan – max. 2,5 lehet.

Központi vegyes terület

A központi vegyes terület több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, elsősorban központi igazgatási, kereskedelmi, szolgáltató gazdasági épületek elhelyezésére szolgál.

A területen igazgatási épület, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató épület, egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület, egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület, sportépítmény, többszintes parkolóházhoz kapcsolódó üzemenyagtöltő, nem zavaró hatású egyéb gazdasági építmény valamint a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakások helyezhetők el.

Más lakások a helyi építési szabályzat, szabályozási terv előírása szerint létesíthetők.

Kivételes esetben lehet fentiekben nem említett üzemenyagtöltőt vagy lakóépületet is elhelyezni.

Ebbe a területfelhasználási egységbe tartoznak azok a területek, ahol a lakosság ellátásához szükséges funkciók (kereskedelem, szolgáltatás, oktatás, egészségügy stb.) biztosítása történik.

Ezek a területek zárt sorúan és szabadonállóan beépítettek egyaránt lehetnek. A lakófunkció vagy hiányzik, vagy alárendelt szereppel bír.

A beépítés karaktere, a területhasználat intenzitása és a funkciók alapján a főváros területén az eddigi gyakorlattól eltérően további területfelhasználási egységeket ezen kategórián belül nem határoztunk meg, a további differenciálás a Fővárosi Szabályozási Keret terv feladata. Továbbra is biztosítani kell a szükséges zöldterületi arány (igény) és a városon belüli elhelyezkedés szerinti differenciálást. A területre vonatkozóan a terv a szintterület-sűrűséget fentiek értelmében egyenesen 3,5 értékben határozza meg.

GAZDASÁGI TERÜLET

A gazdasági terület elsősorban gazdasági célú építmények elhelyezésére szolgál. A gazdasági terület lehet

- kereskedelmi, szolgáltató terület vagy
- ipari terület.

Kereskedelmi, szolgáltató terület

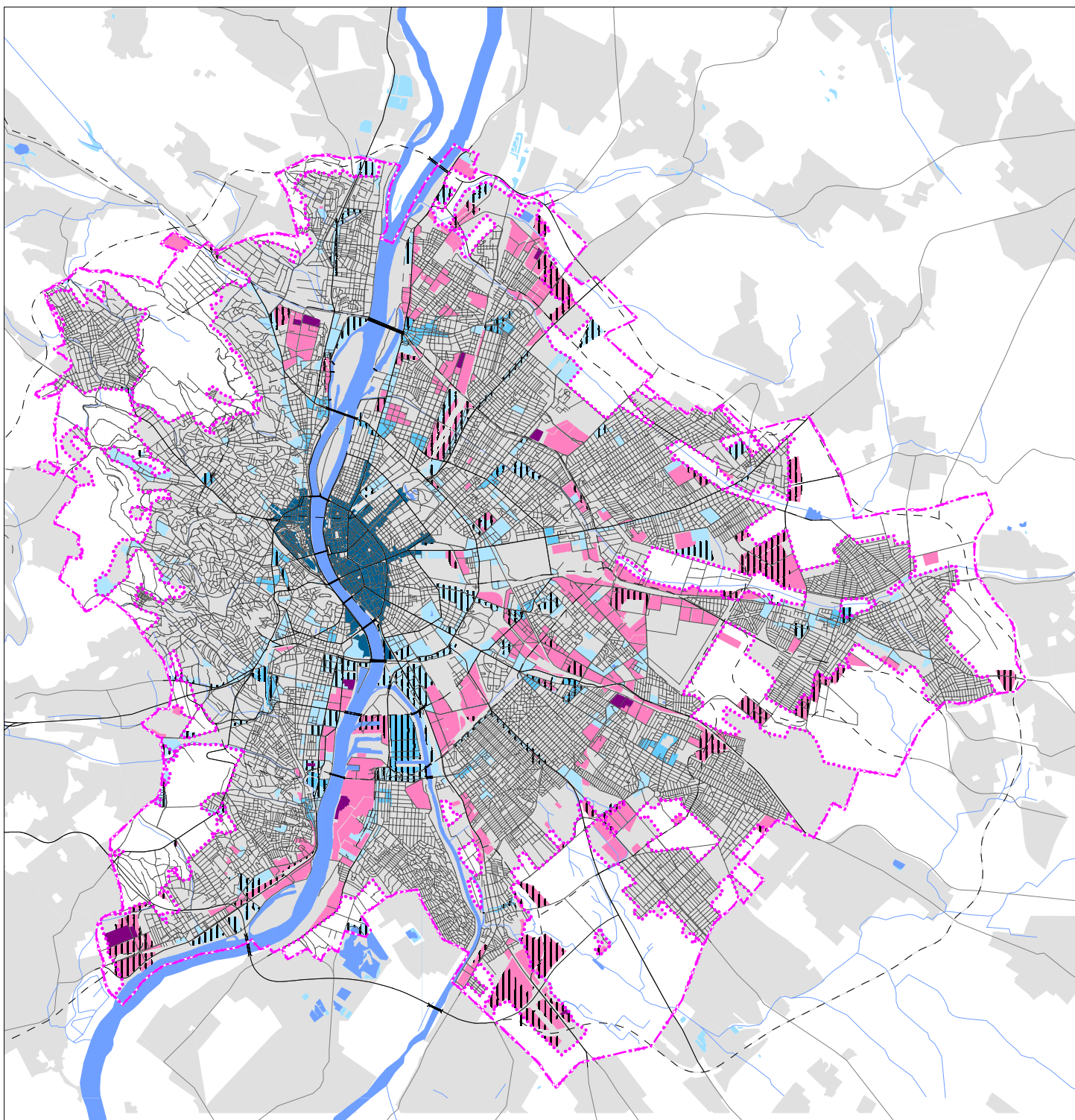
A kereskedelmi, szolgáltató terület elsősorban nem jelentős zavaró hatású gazdasági tevékenységi célú épületek elhelyezésére szolgál.

A területen mindenfajta, nem jelentős zavaró hatású gazdasági tevékenységi célú épület, a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakások, igazgatási, egyéb irodaépület, parkolóház, üzemenyagtöltő valamint sportépítmény helyezhető el.








Kivételesen egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális vagy egyéb közösségi szórakoztató épületet is lehet létesíteni.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

MUNKAHELYTERÜLETEK



JELMAGYARÁZAT:

- | | | |
|--|---|--|
|  Városközpont vegyes terület |  Kereskedelmi, szolgáltató terület |  Fejlesztési terület |
|  Városrészközpont vegyes terület |  Ipari terület | |
|  Központi vegyes terület | |  Jelenlegi belterület |

Ebbe a területfelhasználási egységbe azok a gazdasági célú területek tartoznak, amelyek a várossal együtt alakultak ki, a környezet beépítési karakterét is követik és az utolsó évek gazdasági átalakulása során a környezetet terhelő tevékenységeket új technológiákra vagy új funkciókra cserélték fel, valamint a peremterületeken kialakuló új munkahelyi területek, ahol lehetőség van nagyobb arányú zöldfelület kialakítására vagy megtartására.

Fentiekén kívül ide tartoznak a logisztikai területek is, amelyek a koncentrált árufuvarozás közlekedési, raktározási és átrakodási területei, jelentős közlekedésüzemi (elsősorban vasúti) kapcsolattal.

A terv a szintterület-sűrűséget 2,0 értékben határozza meg.

Ipari terület

Az ipari terület olyan gazdasági célú ipari építmények elhelyezésére szolgál, amelyek más beépítésre szánt területeken nem helyezhetők el.

A jelentős mértékű zavaró hatású ipari terület kivételével kivételesen elhelyezhetők a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakások, valamint a szociális épületek.

A meglévő iparterületek hosszabb távú megtartása csak a főváros déli területein cél, az átmeneti zóna területén, valamint a lakóterületek szomszédságában a továbbiakban zavaró ipari tevékenység nem folytatható.

Új iparterületek nem kerültek kijelölésre. Az iparterület részét képezik a város nagy jelentőségű energiatermelő létesítményei is (erőmű, fűtőmű).

A terv a szintterület-sűrűséget 1,5 értékben határozza meg.

ÜDÜLŐTERÜLET

Az üdülőterület elsősorban üdülőépületek elhelyezésére szolgál.

Az üdülőterület lehet

- üdülőházas (sűrű beépítésű, 6,0 m épületmagasságot meghaladó) terület vagy
- hétvégi házas (laza beépítésű, 6,0 épületmagasságot meg nem haladó) terület.

Mindkét kategóriára vonatkozik, hogy az üdülőterületen állattartó épület - ha az állattartásról szóló helyi önkormányzati rendelet másként nem rendelkezik, a lovas turizmust szolgáló lóistálló kivételével - és különálló árnyékszék, továbbá állatkifutó, trágyatároló, komposztáló, siló és ömlesztett agyag-, folyadék és gáztároló melléképítmény - a terepszint alatti, fedett kialakítású kivételével - nem helyezhető el.

Üdülőházas terület

Az üdülőházas területen olyan üdülőépületek, üdültáborok és kempingek helyezhetők el, amelyek elhelyezésük, méretük, kialakításuk és felszereltségük, valamint infrastrukturális ellátottságuk alapján az üdülési célú tartózkodásra alkalmasak, és amelyek túlnyomóan változó üdülői kör hosszabb tartózkodására szolgálnak.

Kiegészítő funkcióként megjelenhet a sport és az egyéb rekreációs tevékenység is. A területen a szintterület-sűrűség megengedett mértéke 1,0.

A főváros területén ide kell sorolni a nagyobb telkeket igénylő, elsősorban a Duna mentén elhelyezkedő rekreációs területeket.

Hétvégi házas terület

A hétvégi házas területen legfeljebb két üdülőegységes üdülőépületek helyezhetők el.

A hétvégi házas területen a helyi építési szabályzatban, szabályozási tervben elő lehet írni, hogy az üdülőegységeket csak csoportos formában, vagy csak kivételesen csoportos formában lehet elhelyezni.

A helyi építési szabályzatban, szabályozási tervben megengedhető általános vagy kivételes jelleggel olyan építmények elhelyezése, amelyek a terület rendeltetésével összhangban vannak és azt szolgálják, valamint sportépítmények elhelyezése.

A hétvégi házas területen egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület nem helyezhető el. A területen a szintterület-sűrűség megengedett mértéke 0,2.

Ide tartoznak a már hagyományosan kialakult üdülők a hegyvidéki és a Duna menti zónában. Átalakulásuk lakóterületté területszerkezeti elhelyezkedésük miatt nem kívánatos. Ugyanakkor a fővárosban további ilyen területek kijelölése nem volt célszerű.

KÜLÖNLEGES TERÜLET

A különleges területbe azok a területek tartoznak, amelyek a rajtuk elhelyezendő építmények különlegessége miatt (adott területhez kötöttek, jelentős hatást gyakorolnak a környezetükre vagy a környezetük megengedett külső hatásaitól is védelmet igényelnek) az előzőekben leírt területektől eltérő területek.

A különleges területek célját és használatuk fajtáját, a beépítés előírásait minden esetben a helyi építési szabályzatban, szabályozási tervben kell meghatározni.

Az OTÉK rendszere szerint a különleges területek lehetnek

- nagy bevásárlóközpontok és nagykiterjedésű kereskedelmi célú területek,
- vásárok, kiállítások és kongresszusok területei,
- oktatási központok területei,
- egészségügyi területek (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő stb.)
- nagykiterjedésű sportolási célú területek,
- a kutatás-fejlesztés, a megújítható energiaforrások építményeinek területei (pl. szél- és napenergia),
- állat- és növénykertek, temetők területei,
- nyersanyaglelőhelyek (bányák) telkeinek, építményeinek területei,
- honvédelmi területek,
- hulladékkezelők, -lerakók területei (települési szilárd és folyékony, egyéb veszélyes, radioaktív stb.),
- épületnek minősülő közlekedési építmények területei, ha azok nem a közlekedési területen belül kerülnek elhelyezésre.

Budapesten az OTÉK-ban felsorolt különleges területek közül nem kerül alkalmazásra a kutatás-fejlesztés, az oktatási központok területei, a megújítható energiaforrások építményei területei, valamint a nyersanyaglelőhelyek telkeinek, építményeinek területei kategóriája.

Az állat- és növénykert mellett a temetők területeit külön kategóriában célszerű szerepeltetni. A nagykiterjedésű sportolási célú területekkel együtt a strandok, rekreációs és szabadidő eltöltését szolgáló területek is szerepelnek.

A közlekedési építmények területei esetén a terv szerepelteti a közlekedésüzemi és kikötői területeket.

Különleges területként a fővárosban tehát az alábbi területfelhasználási egységeket alkalmazzuk:

(szt.=szintterület-sűrűség)

- nagy bevásárlóközpontok és nagykiterjedésű kereskedelmi célú területek (szt. max. 1,0),
- vásárok, kiállítások és kongresszusok területei (tematikus park) (szt. max. 2,0),
- egészségügyi területek (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő) (szt. max. 2,0),
- nagykiterjedésű sportolási célú területek, strand, szabadidő eltöltés, rekreáció (szt. max. 1,0),
- állat- és növénykertek területei (szt. max. 1,0),
- temetők területei (szt. max. 0,5),
- honvédelmi területek (szt. max. 2,0),
- hulladékkezelők, -lerakók területei (települési szilárd és folyékony, egyéb veszélyes, radioaktív stb.) (szt. max. 1,0),
- közlekedésüzemi terület (szt. max. 2,0),
- kikötői terület (szt. max. 2,0).

A **nagy bevásárlóközpontok és nagy kiterjedésű kereskedelmi területek** kategóriájába a nagy területigényű és elsősorban gépkocsival megközelíthető bevásárlóközpontok ill. a mellé telepíthető egyéb intézmények tartoznak. A fővárosban kizárólag az M3 és az M5 autópályák bevezető szakasza mellett került kijelölésre ilyen célú terület.

A **vásárok, kiállítások és kongresszusok területei**be a nagy területigényű, többfunkciós, jelentős- de időszakos - tömegforgalmat vonzó létesítmények tartoznak (pl. Hungexpo).

Az **egészségügyi területek** kategóriába soroltuk azon szakellátáshoz tartozó nagy területigényű egészségügyi létesítményeket, melyek az általános, alapfokú intézményi funkción túlmutatnak. Bár zöldbe ágyazottságuk kívánatos, a meglévő kórházaknál ez nem mindenhol elérhető.

A **nagykiterjedésű sportolási célú területek, strand, szabadidő eltöltés, rekreáció** kategóriába a nagy zöldfelülettel rendelkező, a lakosság és az idegenforgalom számára jelentős, az aktív pihenést szolgáló területek tartoznak. A sport- és strandlétesítmények mellett az ezeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú létesítményeket (szállás - szolgáltatás, vendéglátás stb.) is el lehet helyezni.

A Duna-parti zónában ezeken a területeken a vízi közlekedést kiszolgáló létesítmények elhelyezése is megengedett.

Az **állat- és növénykertek területei** kategóriájába azok a tematikus gyűjteményes intézménykertek tartoznak, amelyek a városi ismeretterjesztés fő központjai is egyben. A Fővárosi Állat- és Növénykert és az ELTE Fűvészkertje került ebbe a területfelhasználási egységbe.

A **temető területei** a város működő temetői, illetve azok fejlesztési területei, valamint a felhagyott, de fel nem számolt temetőik tartoznak ide (pl. Új köztemető, Farkasréti temető). A hantos és urnás temetők, temetőrészek a város zöldfelületi rendszerének is részét képezik.

A **honvédelmi területek** kategóriába a laktanyák, gyakorlóterek és lőterek tartoznak.

A **hulladékkezelők- és lerakók területei** kategóriájába tartoznak a hulladékégetők, a szennyvíztisztítók, (az észak-pesti és a dél-pesti szennyvíztisztítók és azok fejlesztési területei, a tervezett nagy területigényű észak-csepeli és nagytérenyi szennyvíztisztítók területei) a nagyobb szennyvízáttemelő telepek (II. ker. Zsigmond tér, III. ker. Pók utca, XI. ker. Kelenföld) és a szennyvíziszap-kezelők területei.

A Rákospalotai működő Hulladékhasznosító Mű mellett az Ócsai út térségében a tervezett hulladékégető számára fenntartott terület is ebbe a kategóriába került.

(Működő települési szilárd hulladéklerakó nincs és nem is tervezett Budapesten.)

A **közlekedésüzemi terület** biztosítja a közforgalmú közlekedési hálózatok járműparkjának tárolását, üzemi felkészítését, karbantartását. A közlekedési területeken kerülnek kialakításra a metró és HÉV járműtelepek, a villamos remízek, autóbuszgarázsok.

A **kikötői terület** a vízi közlekedés lebonyolítását, és a kapcsolódó üzemi, ellátó, kiszolgáló funkciók elhelyezését biztosítja. A csepeli kikötő jelentős területi igénye elsősorban a gazdaságosan szállítható jelentős árutömegek raktározási, logisztikai igényéből adódik.

6.1.2. Beépítésre nem szánt területek

KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLETEK

Az OTÉK szerint a közlekedési és közműelhelyezésre szolgáló terület az országos és a helyi közutak, a kerékpárutak, a gépjármű várakozóhelyek (parkolók) - a közterületnek nem minősülő telkeken megvalósuló kivételével -, a járdák és a gyalogutak, mindezek csomópontjai, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi létesítményei, a közforgalmú vasutak, vízi és légi közlekedés, továbbá a közművek és a hírközlés építményeinek elhelyezésére szolgál.

A közlekedési területen elhelyezhető a közlekedést kiszolgáló közlekedési építmény, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató épület, igazgatási épület, valamint a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakás.

Ebben a főkategóriában javasolt az alábbi területfelhasználási egységek használata:

- Általános közlekedési terület,
- Vasútterület,
- Repülőtér területe.

Az **általános közlekedési terület** a város egészét átszövi, jelentős mértékben determinálva a településszerkezetet. Az általános közlekedési terület a közúthálózat meghatározó elemeinek, a gyorsforgalmi hálózatba tartozó autópályák és autoutak, valamint a teljes főúthálózat elhelyezkedését biztosítja.

Az általános közlekedési területek által határolt területfelhasználási egységek belső tagolását és közvetlen feltárását a mellékúthálózatba tartozó gyűjtő és kiszolgáló utak biztosítják mind a beépítésre szánt, mind a beépítésre nem szánt területek esetében. A mellékúthálózat a "II. Területfelhasználás" című tervlapon mint tájékoztató elem, területfelhasználási egységet kiszolgáló közterületként jelenik meg.

A **vasútterület** a város szinte teljes területét behálózza. Itt helyezkednek el az országos és nemzetközi vasúti közlekedést biztosító vasútvonalak, a személyforgalmat meghatározó nagy "fej" pályaudvarok (Keleti pu., Nyugati pu., Déli pu.) és a teherszállítást biztosító rendező pályaudvarok (Ferencváros, Rákospalota, Kelenföld), állomások és megállóhelyek.

A **repülőtér területe** biztosítja a légi közlekedés lebonyolítását és a kapcsolódó üzemi, ellátó, kiszolgáló, biztonsági funkciók elhelyezését. A főváros keleti határán lévő ferihegyi légikikötő termináljai a nemzetközi személy és teherforgalmat bonyolítják. A főváros nyugati határán lévő budaörsi repülőtér jelentősége kicsi, szerepe a belföldi repülésekre korlátozódik.

ZÖLDTERÜLET

Az OTÉK szerint a zöldterület az állandóan növényezettel fedett közterület (közkert, közpark).

A zöldterületen elhelyezhető a pihenést és testedzést szolgáló építmény (sétaút, pihenőhely, tornapálya, gyermekjátszóter stb.), vendéglátó épület és a terület fenntartásához szükséges épület.

A zöldterületen épületek legfeljebb 2%-os beépítettséggel helyezhetők el. A főváros nagyvárosias jellege miatt a városi közparkok esetében célszerű lenne a 2-5%-ig terjedő beépíthetőségi arány alkalmazása, ha ezt a későbbiekben az országos szabályozás lehetővé teszi.

A főkategórián belül további egységek létrehozása nem indokolt.

Ide tartoznak a városi és lakóterületi közparkok, közkertek, fásított közterek és az egyéb zöldfelületek.

Ezek a területeken – az egyéb zöldfelületek kivételével – a közhasználati funkció a meghatározó. Ezek a szabadterületi rekreáció legfontosabb területei a városban: pl. Margitsziget, Városliget, Óbudai-Hajógyári-sziget. A kisebb közparkok, közkertek a városi szövet fellazításában, a mindennapi használati igények kielégítésében játszanak szerepet (pl. Klauzál tér, Hild tér), de egyes városrészközpontokban központképző jelentőségük is van (pl. XXIII. kerület, Hősök tere).

Az egyéb zöldfelületek közlekedési területek - pl. a csomóponti lehatárolt - közé ékelődő vagy alábányászott – pl. budafoki – területeken, az üregrendszer fölött lévő zöldfelületek. Ezek a területek korlátozott közhasználatúak, elsősorban vizuális és kondicionáló szerepük van.

Speciális helyzetük miatt Budapesten az alábányászott térségek feletti, vagy a korábban bányászattal érintett területeken lévő egyéb zöldfelületek egy része nem közterület.

A Településszerkezeti Tervben a zöldterületek ábrázolása a következő elvek szerint történt:

- A belső zónában minden zöldterület annak kiterjedésétől függetlenül ábrázolásra került. Ennek célja, hogy a sűrűn beépített városi szövetben az összes zöldterület védelmére felhívja a figyelmet és egyben a városszövetet tagoló szerepük is érvényre jusson.
- A hegyvidéki, az átmeneti és az elővárosi zónában a 3 ha-nál kisebb zöldterületek általában a környező, jellemző területfelhasználási egység részeként jelennek meg, hiszen általában funkcionálisan is ezekhez kapcsolódnak szervesen.
- A belső zónán kívül eső térségekben csak abban az esetben kerültek jelölésre a 3 ha-nál kisebb zöldterületek, ha azok a zöldfelületi rendszer jelentős részei, szerkezeti elemei, illetve a városrészközpont kiemelten védendő részei.
- A Településszerkezeti Tervben nem ábrázolt, meglévő zöldterületek azonban az ábrázolástechnikából kifolyólag nem válnak beépítésre szánt területté. A Településszerkezeti Tervre épülően, az FSZKT felülvizsgálatánál ezek a területek zöldterületi övezetként kerülnek továbbra is lehatárolásra. Módosításuk más övezetbe csak kivételesen, a zöldterületek pótlásával egyidejűleg lehetséges.

ERDŐTERÜLET

Az OTÉK szerint az erdőterület erdő céljára szolgáló terület.

Az erdőterület az erdő rendeltetése szerint védelmi (védett és védő), gazdasági, egészségügyi-szociális, turisztikai vagy oktatási-kutatási rendeltetésű lehet.

Az eddigi gyakorlatnak megfelelően az TSZT-ben a főkategórián belül további egységek létrehozása nem indokolt.

Budapesten a turisztikai, a védő- és a védett erdők, valamint a természeti területek tartoznak ebbe a területfelhasználási egységbe. A Budai-hegység országos jelentőségű védett erdőterületei (Budai Tájvédelmi Körzet), természeti területek (pl. Tétényi-fennsík), a zöld gyűrű térségébe tartozó elsősorban turisztikai szerepű erdők (pl. Kamaraerdő, XVIII. kerületi Halmi erdő), és az olyan védőerdők (leginkább véderdősávok) tartoznak ide, amelyek egymást zavaró funkciójú területfelhasználási egységeket választanak el, illetve környezetvédelmi jelentőségűek (pl. M0 menti véderdő).

A védett- és a turisztikai erdőknek rekreációs szerepük mellett városökológiai jelentőségük is meghatározó.

MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET

Az OTÉK szerint a mezőgazdasági területen a növénytermesztés, az állattenyésztés és a halászat, továbbá az ezekkel kapcsolatos termékfeldolgozás és -tárolás (a továbbiakban: mezőgazdasági hasznosítás) építményei helyezhetők el.

Ide tartoznak a szántó és rét-legelő területek, valamint a kiskertes területek.

Jelentősen eltérő használatuk, funkciójuk, tájképi megjelenésük miatt a főkategórián belül az alábbi területfelhasználási egységek alkalmazása indokolt:

- Általános mezőgazdasági terület,
- Kertes mezőgazdasági terület.

Az **általános mezőgazdasági terület**be tartoznak az összefüggő szántó és rét-legelő területek. Ezek elsősorban a pesti oldalon (pl. Soroksáron) helyezkednek el, és a Pesti-síkság egykori kiterjedt természetfelfületei maradványaként jelentős táji értékük és biológiaiag aktív felületük miatt városökológiai szerepük is jelentős.

A **kertes mezőgazdasági terület**be tartoznak azok a kiskertes területek, amelyek a budai oldalon, erdőterületekhez kapcsolódva helyezkednek el (pl. a Kamaraerdő mellett, Csúcshegy) és egyéni rekreációs területként szerepük ma is jelentős. A területek azon részei, amelyek lakóterülettel határosak, hosszú távon a lakóterületi fejlesztés célterületei lehetnek.

VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLET

Az OTÉK szerint a vízgazdálkodással összefüggő területek: a folyóvizek medre és parti sávja, az állóvizek medre és parti sávja, a folyóvizekben keletkezett, nyilvántartásba még nem vett szigetek, a közcélú nyílt csatornák medre és parti sávja, vízbeszerzési területek (védett vízbázis) és védőterületeik (hidrogeológiai védőidom), a hullámterek, a vízjárta, valamint a fakadó vizek által veszélyeztetett területek.

A területen építményt elhelyezni csak a külön jogszabályokban foglaltak szerint lehet.

Az alábbi területfelhasználási egységek alkalmazására került sor:

- Folyóvizek medre és partja
- Állóvizek medre és partja
- Vízbeszerzési területek.

Folyóvizek medre és partja

Ez a területfelhasználási egység magában foglalja az ár- és hullámterek, partvédő művek és árvízvédelmi létesítmények területét is. Élővíz kategóriába tartoznak a vízkönyvi nyilvántartásba vett vízfolyások. A térképi ábrázoláson megkülönböztettük a teljes hosszában nyílt vízfelületeket (Duna, Rákospatak, Hosszúréti-patak, stb.) és a befedett szakaszokat (pl. Ördögárok, Szépvölgyi árok).

A területegységre vonatkozó, általános érvényű előírásokon túl (árterek, hullámterek, védművek előírásai) a Duna esetében a használatot a hajózásra, illetve a nemzetközi hajózóútra érvényes előírások is szabályozzák.

Állóvizek medre és partja

A Főváros területén lévő állóvizek nagyobb részt emberi beavatkozás következményeként (bányatavak) keletkeztek, vagy közvetlen céllal létrehozott vízfelületek (pl. a Városligeti tó). Az állóvizek medre és partja, mint területfelhasználási egység elsősorban rekreációs célú felhasználhatóságuk miatt jelentős értéket képvisel.

Vízbeszerzési területek

A Főváros ivóvízellátását biztosító létesítmények, azok védőterületei és védőidomai tartoznak ebbe a területfelhasználási egységbe. Ezen belül a víznyerő helyek lehatárolt belső védőterülete minden esetben zárt (kutak, víztermelő gépházak, vízkezelőművek, stb.). A külső védőterületeken, illetve a hidrogeológiai védőidom területén elhelyezhető létesítmények, illetve e területeken végezhető tevékenységek körét külön jogszabályok korlátozzák.

Ebbe a területfelhasználási egységbe tartoznak a Főváros közigazgatási határán belül levő jelentősebb vízbázisok; északon a IV. ker. Káposztásmegyér területén levő, délen a Csepel szigeten levő kutak és vízkezelő telepek. Ezeken kívül a Duna mellett és a Margitszigeten található kisebb vízbázis-területek, amelyek a Településszerkezeti terv léptékében nem ábrázolhatók.

(A Szentendrei szigeten és a Csepel sziget déli területén levő vízbázisok a közigazgatási területen kívül vannak.)

A "II. Területfelhasználás" című tervlapon tehát az alábbi területfelhasználási egységek kerültek alkalmazásra:

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

(szt. = szintterület-sűrűség)

	Megnevezés	Jele
LAKÓTERÜLET		
–	NAGYVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti megengedett legnagyobb építménymagasságú) telepszerű lakóterület (szt. max. 3,0)	Ln-T
–	NAGYVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti megengedett legnagyobb építménymagasságú) zárt sorú lakóterület (szt. max. 3,5*)	Ln-Z
–	KISVÁROSIAS (sűrű beépítésű és 12,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (szt. max. 1,5)	Lk
–	KERTVÁROSIAS (laza beépítésű és 7,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (szt. max. 0,6)	Lke
VEGYES TERÜLET		
–	TELEPÜLÉSKÖZPONT VEGYES TERÜLET	
•	Városközpont vegyes terület (szt. max. 4,5*)	Vt-VK
•	Városrészközpont vegyes terület elővárosi zóna kivételével (szt. max. 3,5*)	Vt-VR
•	Városrészközpont vegyes terület az elővárosi zóna területén (szt. max. 2,5)	Vt-VR/E
–	KÖZPONTI VEGYES TERÜLET (szt. max. 3,5)	Vk
GAZDASÁGI TERÜLET		
–	KERESKEDELMI, SZOLGÁLTATÓ TERÜLET (szt. max. 2,0)	Gksz
–	IPARI TERÜLET (szt. max. 1,5)	Gip
ÜDÜLŐTERÜLET		
–	ÜDÜLŐHÁZAS (sűrű beépítésű, 6,0 m épületmagasságot meghaladó) terület (szt. max. 1,0)	Üü
–	HÉTVÉGI HÁZAS (laza beépítésű, 6,0 m épületmagasságot meg nem haladó) terület (szt. max. 0,2)	Üh
KÜLÖNLEGES TERÜLET		
–	Nagy bevásárlóközpontok és nagyterjedésű kereskedelmi célú területek (szt. max. 1,0)	K-BK
–	Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei (tematikus park) (szt. max. 2,0)	K-TP
–	Egészségügyi területek (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő) (szt. max. 2,0)	K-EÜ
–	Nagyterjedésű sportolási célú területek, strand, szabadidő eltöltés, rekreáció (szt. max. 1,0)	K-SP
–	Állat- és növénykertek területei (szt. max. 1,0)	K-ÁN
–	Temetők területei (szt. max. 0,5)	K-T
–	Honvédelmi területek (szt. max. 2,0)	K-HT
–	Hulladékkezelők, -lerakók területei (települési szilárd és folyékony, egyéb veszélyes, radioaktív stb.) (szt. max. 1,0)	K-H
–	Közlekedésüzemi terület (szt. max. 2,0)	K-KÜ
–	Kikötői terület (szt. max. 2,0)	K-KT

Megjegyzés. a *-gal jelölt értékek az OTÉK-tól eltérőek, és az infrastruktúra-feltételhez kötött és belterületi funkcióváltó területeken nem alkalmazható

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK**KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET**

– Általános közlekedési terület	KÖu
– Vasútterület	KÖv
– Repülőtér	KÖr

ZÖLDTERÜLET

Z

ERDŐTERÜLET

E

MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET

– Általános mezőgazdasági terület	Má
– Kertes mezőgazdasági terület	Mk

VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK

– Folyóvizek medre és partja	V-FV
– Állóvizek medre és partja	V-ÁV
– Vízbeszerezési területek	V-VT

6.2. A tervezett területfelhasználás főbb területi elemei**6.2.1. Lakóterületek**

A Városfejlesztési Konceptió szerint a lakásszektor fejlesztése elsősorban a piaci szereplők feladata. A közszféra közvetett beavatkozására mégis szükség van, hiszen a város lakosságának alakulását, térszerkezetének fejlődését erősen befolyásolja a lakásépítés. A minimális arányúra csökkent bérlakás-szektorok az állami támogatásokra alapozó fejlesztése nemcsak a szociális célok érdekében használható eszköz, hanem a város lakáspiacának működésében is jelentős javulást hozhat. Mindezek fontos lépéseket jelentenek a város népességmegtartó képességének javításához.

Az új lakások építése az egyik legerősebb térszerkezet-alakító eszköz, ezért célszerű ezt a városfejlesztés célkitűzéseinek irányába terelni. A Fővárosnak közvetett beavatkozásokkal arra kell törekednie, hogy a nagyobb új lakásépítési akciók a meglévő, illetve tervezett tömegközlekedési kapcsolatokkal rendelkező területeken valósuljanak meg, legyen megfelelő érdekltség a városrehabilitációs területeken való új lakás építésre, az új lakások egy hányada az átmeneti zónában és más kiemelt térszerkezet-javító akciókhoz kapcsolódva épüljön meg - javítva ezzel a kompakt városszerkezet megőrzésének esélyét. Ilyen terület pl. az angyalföldi Duna-part, a Mocsáros-dűlő, Észak-Csepel.

Cél továbbá a városias lakásformák elterjesztéséhez szükséges feltételek megvalósulásának elősegítése: meg kell találni a tömörebb, fajlagosan olcsóbb, de környezetileg is kedvező feltételeket biztosító beépítési formákat.

6.2.1.1. Lakóterületek fejlesztése a belső zónában

A belső zóna lakóterületei igen tömör beépítésűek, sok esetben egészségtelen lakáskörülményekkel. A lakások elidegenítése megnehezíti, sok esetben ellehetetleníti a rehabilitációs megújítást. Ezekre a területekre külön rehabilitációs programokat kell készíteni. A korábbi nagyszabású bontási elképzelések helyett egy visszafogottabb, a meglévő városszerkezetet, épületállományt és történeti értékeket megtartó rehabilitációs beavatkozás lehet csak reális.

Rehabilitációra szorul elsősorban a VI., VII., VIII., IX. kerület, a déli belvárosi terület. A belső kerületek rehabilitációjánál törekedni kell a városrész karakterének megőrzésére, a túlzott sűrűség növelés elkerülésére.

Ügyelni kell arra, hogy a rehabilitációs tervek elsősorban ne intézményorientáltak legyenek, hanem a városiaság megtartásával alakítsanak ki kiegyensúlyozott, vegyes, de elsősorban lakófunkciójú területeket. E területeken természetesen az infrastrukturális ellátottság adott, - bár helyenként rekonstrukcióra szorul - elsősorban a közlekedésből eredő környezeti terhelés csökkentését célzó intézkedések és a parkolás gazdálkodás azok, melyek összvárosi szinten oldandók meg. Meg kell teremteni a terület magasabb presztízsét, újra kell értelmezni a városi lét értékrendszerét.

6.2.1.2. Lakóterületek fejlesztése a hegyvidéki zónában

A hegyvidéki zóna lakóterületeinek problémája különbözik a belső zónától. Elsősorban a meglévő beépített területek teljes infrastrukturális ellátását kell biztosítani környezetvédelmi szempontból. Tarthatatlan, hogy magas presztízsű lakóterületek csatornázatlanok, hogy az utak egy része alkalmatlan a közlekedésre.

A hegyvidéki területeken a lakóterületek további bővítése és besűrűsödése a zöldterületek rovására nem engedhető meg. Külön ki kell emelni ugyanakkor a zömében magántulajdonú volt zártkertek kérdését, melyek nagy része már lakóterületként működik, indokolt esetben a terv az átalakulást lehetővé teszi.

Ezek bevonása a lakóterületi rendszerbe az infrastruktúrák kiépülése után lehetséges, szabályozásuknál a kertvárosias jelleg nem csak a telekrendezésben és a beépítéseknél kell, hogy érvényesüljön, hanem a közterületek szabályozásánál és kialakításánál is. Lakóterületi fejlesztésre a III. kerület Harsánylejtő térségében, valamint a XI. kerületi Madárhegy - Rupphegy térségében nyílik lehetőség.

6.2.1.3. Lakóterületek fejlesztése az átmeneti zónában

Az átmeneti zóna **budai részén** viszonylag elkülönülnek az egymást zavaró funkciók, a korábbi évtizedek nagy fejlesztései elsősorban a lakóterületeket érintették. Óbuda térségében a meglévő lakótelepek humanizálása a fő feladat.

A **pesti oldalon** a XIII. kerület fejlesztései jelentős beavatkozást és változást jelentettek a kerület lakóterületeiben.

Lakóterületi kialakításra a Szilas-patak és a Duna mellett van mód a területek funkcióváltása révén.

A zuglói terület sajátosságai eltérnek az átmeneti zóna általános jellegétől. Elsősorban lakóterületek jellemzik, speciális átmenetet képezve a belvárosi és a családirházas beépítésű lakóterületek között. Jelentősebb beavatkozásra csak a forgalom által keltett környezeti terhelés megszüntetése érdekében van szükség, de ez is elsősorban szabályozási kérdés.

Zuglótól dél felé haladva az átmeneti zóna lakóterületei jelenlegi helyzetüket tekintve izoláltak, iparterületekkel körbezártak. Kapcsolatuk a belső és elővárosi zónával, lakóterületi presztízszük a korábbi évtizedek beavatkozásai ellenére sem megfelelő a városszerkezetben való elhelyezkedésük miatt. A térségben a jelentős átstrukturálódási folyamat hatására ez az izoláltság feloldható, az iparterületek funkcióváltásának, illetve az ipari szerkezetváltás eredményeként a környezeti állapot javulása várható. Megfontolandó egyes iparterületek rehabilitációjánál, illetve funkcióváltásánál munkahelyi és lakóterületi vegyesség kialakítása, az izoláltság csökkentése, valamint a belső és az elővárosi zóna közötti városias szövet kiterjesztése érdekében.

E lakóterületek presztízsemeléséhez hozzá kell, hogy tartozzon az iparterületek átalakulása során új nagy zöldterületek kialakítása is.

Az átmeneti zóna déli részére eső lakóterületekre is az előbbiekben elmondottak vonatkoznak a területi jellemzők azonossága miatt. A budai oldalon hasonló elkülönülés tapasztalható ma is, mint az észak-budai térségben. A lakóterületek a Duna menti zónától távolabb esnek, azt a jelenlegi iparterület határolja el. Ennek átértékelésével a jelenlegi iparterületnek a meglévő lakóterülethez kapcsolódó területein a funkcióváltások során lehetőség van városias kialakítású intenzívebb lakóterület létesítésére. Fontos, hogy a térség lakóterületei az iparterület átstrukturálódása során kapcsolatot nyerjenek a Duna felé.

Csepel - Észak területén az új városrészközpontban jelentős városias lakásépítés valósítható meg.

A meglévő lakótelepek humanizálása szükséges. Az épületek teljes körű felújítása mellett a közterületek fejlesztése is elengedhetetlen.

6.2.1.4. Lakóterületek fejlesztése az elővárosi zónában

Az elővárosi zóna lakóterületi szempontból nagyjából homogénnek mondható. A kertvárosi jelleg kisvárosi vegyes elemekkel jellemzi e lakóterületek zömét, ugyanakkor az elmúlt 40 év lakáspolitikájának ezek a területek kínáltak lehetőséget tömeges lakásépítésre. Ezek a lakótelepek alvóvárosként, a környezetüket figyelmen kívül hagyva létesültek, ugyanakkor infrastrukturális ellátásban pozitív kihatásuk volt a környező területekre. Itt is található jelenleg olyan zártkertek, melyek elsősorban a kertvárosi lakóterületi kialakítás potenciális térségei. Ezek szabályozásánál is fő szempont, hogy teljes közműkiépítettséggel rendelkezzenek, szabályozásuk révén ténylegesen kialakulhasson az a korszerű kertvárosi vagy kisvárosi lakókörnyezet, mely e területek sorsát véglegesen rendezi.

Elővárosi zóna - északi szektor

A **budai oldalon** a lakótelepek izoláltan épültek meg. Az infrastrukturális fejlesztések mindig számoltak a Mocsáros-dűlő lakóterületi fejlesztésével, valamint az Aranyhegy, Péterhegy, Ürömhegy zártkertjeinek hosszú távú funkcióváltásával, kertvárosias kialakításával. Ezek az elhatározások továbbra is tarthatók, hiszen mindkét terület olyan infrastrukturális hálózati fejlesztések mellett található, melyek révén bevonásuk, kapcsolódásuk a városszerkezetbe nem jelent eddig nem várt terheket a város számára.

A **pesti oldalon** Újpest kisvárosi szövetébe beékelődve valósult meg az a tömeges lakásépítés, mely szintén nagy infrastrukturális fejlesztéseket eredményezett a térségben. A megmaradt kisvárosias lakóterületek között beékelődő iparterületek az ipari szerkezetváltással illetve funkcióváltással kedvezőbb környezeti állapotúvá válhatnak.

Káposztásmegyér további ütemei átértékelődtek, és a korábbi évtizedek lakáspolitikájából fakadó alvóváros helyett a már megvalósult lakótelep bevonásával vegyes városias térség jöhet létre.

A zóna keleti részén jellemzően a kertvárosias jelleg uralkodik, eltekintve a palotai lakóteleptől, illetve kisebb egységekben megvalósult lakótelepi fejlesztésektől. A XV. kerület területén az M3-as térségében valamint a Szentmihályi út és a Határ út mentén van lehetőség vegyes beépítésű lakóterület kialakítására. A XVI. kerület fejlesztési lehetőségei lakóterületi szempontból a meglévő lakóterületek peremén, azokhoz csatlakozóan valósíthatók meg. A XVII. kerület területén is jelentkeznek lakótelepi rehabilitációs - humanizációs problémák (elmaradt zöldfelületi fejlesztés, hiányzó, illetve elépített parkolók pótlása, stb.). A repülőtéri zajzónák korlátozzák a lakóterületek további fejlesztését. Itt viszont lehetőség nyílik olyan munkahelyi területekkel vegyes kertvárosi lakóterület kialakítására, melyekben gazdasági tevékenység is megengedhető, természetesen a környezetvédelem elveinek és előírásainak betartása mellett.

A XVIII., XIX. kerület lakóterületeire az általánosan elmondottak érvényesülnek, jelentősebb beavatkozást a lakótelepi humanizálás jelenthet. Pestszentimre délkeleti térségében a meglévő lakóterületekhez csatlakozóan van lehetőség lakóterületi fejlesztésekre.

Az elővárosi zóna dél-pesti részén a korábbi elhatározások szerint ma is folyik lakóterületi fejlesztés, ehhez csatlakozva hasonló nagyságú terület kialakítására van mód a pl. a Szentlőrinci lakótelep nyugati irányú bővítésére, valamint családiházak terület kialakítására a Szentlőrinci úttól délre eső területen, a Fiumei út mentén, a Gubacsi úti lakótelep bővítéseként, az Orbán-hegyen, a tervezett Soroksári körút mentén.

Csepel térségében a lakótelepi humanizálás mellett a családiházak lakóterületek csatornázása jelent fontos feladatot. Új lakóterületi fejlesztés a meglévő déli zártkerti területek funkcióváltásával lehetséges, melyekkel a korábbi fejlesztési tervek is számoltak. A korábbi lakótelepi elképzelés helyett természetesen a kertvárosi és kisvárosi beépítés jöhet csak számításba, megfelelő munkahelyi és intézményi háttér kialakítása mellett.

A **dél-budai oldalrész** lakóterületeinél elsősorban a meglévő kisvárosias beépítés megőrzése mellett annak rehabilitációja szükséges a tulajdonosok közreműködésével, ennek feltétele a terület jellegzetességeit figyelembe vevő szabályozás megteremtése. Új lakóterületek kialakítása a meglévő zártkertek funkcióváltása során válik lehetővé.

6.2.2. Vegyes területek

A vegyes területek rendszerébe a városközpont, a városrészközpontok valamint a lakosság ellátását biztosító területek és azon munkahelyi területek tartoznak, amelyek nem a gazdasági területek részei (irodák, szolgáltató funkciók).

6.2.2.1. Vegyes területek fejlesztése a belső zónában

A belső zónában a közintézmény-hálózat alap- és középfokú ellátási elemein kívül a felsőfokú intézmények létfeltételeit is biztosítani kell. A környezetminőség javítása mellett, a túlterheltség csökkentése a város más területein történő közintézmény-hálózati fejlesztéssel párhuzamosan valósítható meg. A belső zónában a minőségi igényeket kielégítő intézmények körét kell bővíteni.

A nagy forgalmú utak mentén új beépítés esetén az irodafunkciót kell preferálni, a meglévő lakások funkcióváltása (az első, második emeleten) célszerű. A lakóutcák mentén ugyanakkor célszerű az irodaépítés korlátozása, a nagyobb forgalomvonzó intézmények elhelyezésének kerülése.

Az idegenforgalom intézményi hálózatának fejlesztése, az idegenforgalom háttérintézményeinek minőségi szintű kialakításával és rekonstrukciójával történhet meg. Az intézménydomináns területeken az egyes térségek már kialakult profiljának megfelelő intézmények fejlesztését célszerű preferálni, így az igazgatási, kulturális, üzleti, kereskedelmi, diák intézmények csoportosulásával az általánoshoz képest egyedi arculat, önálló élet adható.

A belső zónában elsőrendű feladat a környezeti ártalmak csökkentése. Ezért ebben a zónában új raktározási területek kialakítása nem engedhető meg, a meglévők felszámolandók. A belső zóna vegyes területei esetében célul kell kitűzni a forgalom radikális csillapítását az élhető város városfejlesztési cél elérése érdekében. A közterület felé nyíló földszinti raktárhelyiségek megszüntetését, illetve funkcióváltását elő kell írni a részletesebb tervezések során. A hagyományos ipari tevékenységet folyamatosan ki kell szorítani a környezeti (levegő-, zaj-, talajvédelemi) előírások szigorításával. Ez vonatkozik a feldolgozóipar, a középüzemek és ipari kisvállalkozások körére is, kivéve a lakosságot ellátó szolgáltatóipar egyes formáit. Megtarthatók a kutatási-fejlesztési jellegű tevékenységek, amennyiben nem járnak nagy szállítási forgalommal, illetve környezetkárosító, terhelő hatással.

6.2.2.2. Vegyes területek fejlesztése a hegyvidéki zónában

A hegyvidéki zónában nagy forgalmú intézmények nem helyezhetők el, csak ha maga az intézményi funkció nem igényli a hegyvidéki adottságokat (jó levegő, nagy zöldfelület biztosítása stb.). Ilyenek az egészségügyi és szociális, az idegenforgalom részéről főként a gyógy-idegenforgalom, a sport és a szabadidős tevékenységek intézményei. Az egyéb alap- és középfokú ellátási közintézmények közül lakóterületen, illetve lakóterületbe ékelődve elhelyezhetők az oktatás, művelődés intézményei. A kereskedelmi ellátás a beépítés karakteréből következően a helyi kisközpontok bővítése révén, illetve hegyvidéki központba szervezeten fejleszhető. Nem alakítható ki nagyterületű bevásárlóközpont,

irodaházkomplexum, mely a környezetre nagy terhelést róna. Bizonyos, nem közforgalmi irodai munkahelyek bővítése megengedhető, hiszen így csökkenhet a hegyvidéki lakosság hivatásforgalmának iránya a pesti belváros felé. A hegyvidéki zónában minden ipari és nagy területigényű raktározás kitiltandó. Csak szolgáltató jellegű ipari és raktározási funkciók maradhatnak fenn, illetve helyezhetők el, beleértve a kutatási-fejlesztési, de nem környezetterhelő tevékenységeket is.

6.2.2.3. Vegyes területek fejlesztése az átmeneti zónában

Az átmeneti zóna mai állapotában nem használja ki a kedvező térszerkezeti helyzetből fakadó előnyöket. Az átstrukturálódás csak a zóna legjobban megközelíthető helyein indult meg spontán módon. A változások megindításához szükséges az átmeneti zóna felhagyott ipari és közlekedési területein a jelenlegi használati viszonyok, folyamatok értékelése alapján a beavatkozási térségek meghatározása.

A vegyes területek vonatkozásában ebben a zónában lehetőség van

- intermodális szerepkörrel rendelkező városrészközpontok kialakítására, bővítésére (pl. Örs vezér tere, Kelenföld - Etele tér, Flórián tér),
- városrészközpontok fejlesztésére (pl. Árpád híd pesti hídfő, Bosnyák tér, Kőbánya),
- vegyes területek fejlesztésére (ellátó, szolgáltató, irodai területek) a városszerkezeti jelentőségű átalakuló területeken (Váci út és Duna-part közötti területen, Rákosrendező térsége, Józsefvárosi pu. térsége, Ferencvárosi rendező-pályaudvar, dél-pesti Duna-part és az RSD menti térség, volt Lágymányosi iparterületek).

Fentiek megvalósítását a hiányzó infrastrukturális elemek (Duna hidak, körirányú közlekedési hálózat) kiépítésével kell támogatni.

Mindenképpen szükséges egy olyan stratégia kidolgozása, mely kedvezményekkel (pl. adó) is megtámogatott akcióterületeket jelöl ki a térségben, ezáltal a fejlesztő tőkét a városszerkezet fejlesztése szempontjából legkedvezőbb területre tereli.

Észak-Budán új vegyes területek kialakítására a Szentendrei út és a Bécsi út mellett van lehetőség. Észak-pesten a volt anyalföldi iparterületek egy részén - a kiváló infrastrukturális adottságok miatt - a vegyes területek kereskedelmi, irodai és szolgáltató funkciói telepítése javasolt.

Kőbánya térségében strukturális beavatkozások következtében lehetőség lesz új vegyes területek kialakítására, feloldhatók lesznek a jelenlegi környezeti konfliktusok.

A zóna dél-pesti részén elsősorban az alulhasznosított, a térség átjárhatóságát erősen korlátozó vasúti területek kínálnak fejlesztési lehetőséget.

A Csepel-sziget átmeneti zónára eső szakasza új városrészközpont kialakítására ad lehetőséget, de nagy zöldterületi fejlesztések is kell, hogy kísérjék a folyamatot.

A dél-budai volt ipar területeken elsősorban a tercier foglalkoztatási szektor alakított ki munkahelyi területeket, lehetővé téve a vegyes városias szövet kialakulását. A Lágymányos - Dombóvári út térsége további lehetőségekkel rendelkezik a vegyes területek kialakítása terén.

6.2.2.4. Vegyes területek fejlesztése az elővárosi zónában

Az elővárosi zóna közintézményi ellátása hiányos, elsősorban a megépült lakótelepek rendelkeznek kisebb központokat képező alapellátási hálózattal.

Emiatt a zónában található városrészközpontok funkcióköre bővítendő, fejlesztendő, az egykor önálló települések hagyományos központjainak újjá fejlesztése fontos feladat (pl. Rákospalota, Rákoskeresztúr, Pestszentlőrinc, Soroksár).

6.2.3. Gazdasági területek

A rendszerváltás után Budapest iparának zöme tönkrement, nagy összefüggő területeken meg is szűnt. Sok helyen ún. átmeneti hasznosítás révén a területek új gazdára találtak, ami fejlesztéshez azonban még nem vezetett.

A kialakult helyzet folytán lehetőség nyílt a területek átstrukturálására, és a környezetterhelhetőséget szem előtt tartva az egyes területek ártértékelésére. A volt ipari területek egy része tovább nem gazdasági terület, hanem vegyes vagy lakóterület. Számolni kell ugyanakkor azzal, hogy Budapesten belül - ellentétben több nyugat-európai várossal - az ipari termelés tartósan fennmarad. Ez a város vegyes funkcióit erősíti kedvezően, ha a környezeti követelmények kielégítésre kerülnek. Ezért ezeken a gazdasági területeken „környezetbarát” munkahelyi területek kialakítása a cél.

6.2.3.1. Gazdasági területek a belső és a hegyvidéki zónában

A belső és a hegyvidéki zónában a terv gazdasági területet nem jelöl ki.

6.2.3.2. Gazdasági területek az átmeneti zónában

Ebben a zónában továbbra is együtt élnek a gazdasági és a vegyes városias területek.

Az átmeneti zóna észak-budai részén az óbudai iparterület viszonylag új, nem terheli környezetét. További fejlesztése lehetséges. A szórványosan elhelyezkedő volt iparterületek változása folyamatban van, kezelésük lokális kérdés. Itt elsősorban a Duna menti zónába eső iparterületek funkcióváltása került előtérbe a Szentendrei út mentén, ahol azonban a lakóterületek közelsége miatt a volt ipari terület átalakulása központi vegyes területként kívánatos.

A pesti oldalon a hagyományos angyalföldi iparterületek korszerűsödése, illetve átalakulása már megindult, a korábbi infrastrukturális fejlesztések eredményeként a vállalkozói tőke itt érezheti hatását a legintenzívebben. A kedvező városszerkezeti elhelyezkedés miatt is a volt iparterületeknek egy részét (a Váci út mentén) célszerű vegyes terület fejlesztésére kijelölni, a gazdasági területek minőségi fejlesztéssel elsősorban a városrészközponttól északra, távolabb a kedvező tömegközlekedési eszközöktől helyezkednek el.

Zugló területén az elszórta megjelenő iparterületek lokális szabályozással alkalmassá tehetők a továbbélésre részben gazdasági területként, részben – ahol ez városszerkezeti szempontból is indokolt – vegyes területként.

A kőbányai térségben a szükséges strukturális beavatkozások következtében a közművekben többletkapacitással rendelkező területek egy része alkalmassá tehető a vegyes városias funkciók befogadására is, mely által feloldhatók azok a konfliktusok, melyek ezt a térséget jelenleg jellemzik. Az iparterületek közötti zárványszerű lakóterületek számára az iparterületek funkcióváltása lehetőséget adhat arra, hogy szervezettebben kapcsolódjanak a belső zónához, tehermentesüljenek a környezeti ártalmaktól, ugyanakkor a munkahelyi lehetőség a térségben a szerkezet- és funkcióváltások ellenére is megmarad.

A dél-pesti oldal vasúti hálózatok miatt átjárhatatlan területei közlekedéshálózati fejlesztések, további kapcsolatteremtések révén emelkedhetnek hasonlóan magasabb presztízsű vegyes és gazdasági területté.

A dél-budai terület nagy lendületet kapott a térségben megindult hálózatfejlesztések eredményeként. A közlekedéshálózati fejlesztések tovább erősítik ezt a folyamatot, mely révén a korábban szerkezetileg izolálódott iparterületek környezetbarát gazdasági területekké alakulnak át, de a kedvező városszerkezeti helyzet miatt (közeli városközpont, kapcsolódó lakóterületek) a volt ipari területek egy részét a lakóterület városias lakásokat kínáló részeként, ill. központi vegyes területként célszerű hasznosítani. Itt megemlítendő a Kitérő út környéke és Lágymányos – Dombóvári út térsége, mint új intézményfejlesztési terület.

6.2.3.3. Gazdasági területek az elővárosi zónában

Az elővárosi zóna munkahelyekben hiányos térségében északon csak a nagy újpesti és palotai, délen a csepeli és nagytétényi területeken található szerkezetváltás alatt álló iparterületek.

E térségben munkahelyfejlesztés szempontjából az átmeneti zónába szerkezetileg nem illeszthető gazdasági területek kialakításával kell számolni.

A zóna észak-budai részén gazdasági terület kialakítására – a sűrűn beépült lakóterületi szövet miatt – nincs lehetőség.

A pesti oldalon a hagyományos újpesti iparterületek egy részén funkcióváltással lehet számolni. Káposztásmegyer térségében a tervezett gazdasági fejlesztések az alvóváros jelleget szüntetnek majd meg helybeni munkahelykínálattal.

Az újpalotai fejlesztések az agglomeráció versenyterületei. Az M3-as nyomvonal mellett kialakítható munkahelyi területek csak jelentős zöldfelülettel valósíthatók meg, kapcsolódva az ott tervezett lakóterületi fejlesztésekhez. További új munkahelyi terület kialakítása a Csömöri pataktól É-ra, a vasút és a Károlyi Sándor út közötti területen, a Régi Főti út - Szántóközi út menti területen várható.

A XVI., XVII. és a XVIII. kerületben elsősorban a jelentős zöldfelülettel együtt megvalósuló telepítések támogatandók, ha az infrastrukturális fejlesztés a térségben biztosított. Az itt lévő iparterületek kezelése, esetleges rehabilitációja lokális kérdés. Új gazdasági terület a XVI. kerületben a Bökönyföldi út mentén, a Nagytarcsai úttól északra, valamint a Nagytarcsai út-Simongát utcától délre és a Nagytarcsai út – M0 autópályától délre eső területen alakítható ki. A XVII. kerületben a Cinkotai út, a Bökönyföldi út mentén, Pesti út – Strázsa utca között, a Strázsahegyi-dűlő és a vasút között, az M0 és a Péceli út csomópont térségében és a városhatáron a Pesti út mentén jelölhető ki új terület.

Az elővárosi zóna területén a kiépült M0 és bevezető szakaszai, valamint a várható új Duna-híd fejlesztések elsősorban az átmeneti zónába kell, hogy tereljék a munkahelyteremtő befektetőket, ugyanakkor a térség meglévő iparterületei át kell, hogy strukturálódjanak, illetve részben funkciót kell váltsanak (pl. a pesti oldal nagyterjedésű iparterületei, a volt Csepel Művek területe, a budai oldal Duna melletti iparterületei).

6.2.4. Zöldterületek

Budapest zöldfelületi rendszerének közcélú használatú elemei a közparkok, közkertek és fásított közterek. Ezek szigetszerűen helyezkednek el a város szövetében.

Budapesten a zöldterületek területi kiterjedésére összességében a kettősség jellemző. Néhány nagy közpark mellett általában csak kisebb alapterületű kertek szigetes elhelyezkedésűek a városi szövetben. Hiányoznak a 3-4 ha-os lakóterületi (több területfelhasználási egység kiszolgálására hivatott) közparkok. A zöldterületi rendszert a néhány nagyterületű, közel 100 ha-os (Óbudai-sziget, Margitsziget, Városliget, Népliget) és 4-5 db 10 ha körüli park (pl. Városmajor, Vérmező) mellett inkább a kis alapterületű, esetenként az egy hektárnál kisebb közkertek túlsúlya jellemzi. E kisebb zöldterületek közkertek, fásított közterek formájában a városközpontban, kerületközpontokban és a lakóterületekhez kapcsolódva találhatók.

A városi parkok specialitása Budapesten, hogy bennük jelentős intézmények helyezkednek el, ami elsősorban létrejöttük történetével magyarázható. Egyes intézmények a városi közpark funkcióhoz illeszkednek, használatukban inkább egymást segítik, kiegészítik, a terület funkcióját gazdagítják. Ezekben az esetekben azonban a beépítési százalék nagyobb, mint az országos 2%. Célszerű ezért arra törekedni, hogy a városi parkok esetében a beépítés – indokolt esetben – elérhesse az 5%-ot.

Általános elv, hogy új lakóterületek létesítése esetén a – "II. Területfelhasználás" című tervlapon egységesen lakóterületként jelölt - területen belül kialakítandó közcélú zöldterület méretét - összhangban a rögzített városökológiai szempontokkal - a majdani beépítés nagyságától függően kell meghatározni. Új kertvárosias területeknél a közcélú zöldfelület a fejlesztési terület legalább 5%-án, a kisvárosias terület esetén ennek 10%-án alakítható ki.

A hegyvidéki zónában a cél a zöldterületek maximális védelme, mert alig van lehetőség területi növelésükre. Erdőfejlesztési terület a Tétényi-fennsík mentén húzódó volt hulladéklerakó területe és Pesthidegkúton a Rozmaring TSZ jelenleg erdőterülettel határos területe.

A belső zóna része a budai oldalon a hegyvidékhez kapcsolódó parkrendszer (Városmajor, Vérmező, Horváth-kert, Gellérthegy Részterületeken lehetővé vált a parkterületek kiegészítése (pl. Városmajor), de egészében véve számottevő területi növekedéssel számolni nem lehet. Zöldterületi bővítésre, parkfejlesztésre a Rózsadomb keleti lejtőin nyílik lehetőség teraszos függőkertek kialakításával.

A belső zóna Duna menti zónájára eső részén, a pesti parton a sétány rendszer északi és déli kiterjesztése szükséges és lehetséges. A Dagály strandfürdőtől a Gubacsi-hídig változó szélességű fásított parti sétány létesíthető.

Az átmeneti zónában a legnagyobb közcélú zöldfelület-fejlesztési akció Észak-Csepelen a tervezett új városrész zöldfelületi igényeit is részben kielégítő 40 ha-on tervezett városi szintű közpark. A zóna budai térségében a volt óbudai bányaterületek ideiglenesen rekultivált helyén közparkok létesülnek.

Az elővárosi zónában a Szilas-patak és a Csömöri-patak mentén a lakáscélú és munkahelyteremtési területi fejlesztések mellett új erdőterületek, véderdősávok létesülnek. A Rákos-patak mentén tervezett erdőfejlesztések városökológiai jelentőségűek. A XX. és XXIII. kerület mai külterületeivel a főváros legfontosabb erdőfejlesztési térségei közé tartozik.

A zóna budai részén, a XXII. kerületben a Duna-parton jelöl a terv park- és erdőterület-fejlesztési területet. Új erdőterület létesül ezen kívül a korábbi hulladék és törmeléklerakó helyén, a Balatoni út mellett.

6.2.5. Erdőterületek

A Településszerkezeti Terv a meglévő erdőterületek helyén más célú területhasználatot nem jelölt ki, elsődleges szempont a meglévő, nagyrészt természetvédelmi oltalom alatt is álló erdőterületek védelme. Ugyanakkor a pesti oldalon lévő, jelenleg nem védett erdőterületek megőrzése is elsődleges feladat.

Új erdőterületet elsősorban a mezőgazdasági területek rovására határoz meg a terv. A tervezett erdőterületek nagyobbik része elsősorban védelmi funkciójú. Közlekedési utak, M0 autópálya mentén, egymást zavaró funkcionális helyet biztosító területek között kerültek kijelölésre a szabályozási tervben majd véderdőként javasolt új erdősávok. Az Országos Területrendezési Tervben ökológiai hálózat övezeteként kijelölt térségben funkcionális, új erdőterületeket is kijelöl a terv.

6.2.6. Mezőgazdasági területek

A mezőgazdasági területfejlesztéssel a terv nem számol. Új mezőgazdasági terület nem kerül kijelölésre. A meglévő mezőgazdasági területek csökkennek, mivel általában ezek területét érinti mind az új beépítésre szánt területek, mind a tervezett erdőterületek kijelölése.

A mezőgazdasági területeknek azonban még mindig van létjogosultsága a városban. Nagy részük a város peremén, erdőterületekhez kapcsolódva helyezkedik el, így városökológiai szempontból (ökológiai folyosó) jelentőségük van, és a

fővárosi zöld gyűrű részeként az agglomerációs zöldfelületi kapcsolat lehetőségét is biztosítják. Az Országos Területrendezési Tervben a főváros területét érintő ökológiai hálózat egy része is éppen ezeket a megtartandó mezőgazdasági területeket érinti. A Településszerkezeti Tervben – azok sajátosan eltérő jellege, használata és funkciója miatt – általános és kertes mezőgazdasági terület lehatárolására került sor. Új kertes mezőgazdasági területet a terv nem jelöl ki.

6.3. Területi mérleg

A tervezett területfelhasználásra vonatkozó számszerű adatokat az alábbiakban mutatjuk be.

A táblázatban szereplő "fejlesztési terület"-re vonatkozó adatok térképi ábrázolását a "I. Funkcionális szerkezet" című tervlap tartalmazza.

TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÉRLEG					
	Változatlan területhasználat	Fejlesztési terület			Összesen
		Belterületi funkcióváltó terület	Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület	Egyéb fejlesztési terület	
	ha	ha			ha
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET					
LAKÓTERÜLET:					
Nagyvárosias teletszerű lakóterület	2301				2301
Nagyvárosias zártorú lakóterület	1173	43			1216
Kisvárosias lakóterület	2179	187	8		2374
Kertvárosias lakóterület	12537	412	889		13838
Lakóterület összesen	18190	642	897		19729
VEGYES TERÜLET:					
Városcsözpont vegyes terület	705	15			720
Városcsözpont vegyes terület	347	302	9		658
Központi vegyes terület	1798	835	116		2749
Vegyes terület összesen	2850	1152	125		4127
GAZDASÁGI TERÜLET:					
Kereskedelmi szolgáltató terület	3129	900	421		4450
Ipari terület	147				147
Gazdasági terület összesen	3276	900	421		4597
ÜDÜLŐTRERÜLET:					
Üdülőházas terület	203	3	32		238
Hétvégiházas terület	11				11
Üdülőterület összesen	214	3	32		249
KÜLÖNLEGES TERÜLET:					
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.	101	81			182
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei	55	53			108
Egészségügyi területek	220				220
Nagykiterjedésű sportolási célú területek	546	68	38		652
Állat- és növénykertek területei	18				18
Temetők területei	674	32	49		755
Honvédelmi területek	154				154
Hulladékkezelők,- lerakók területei	97	57	26		180
Közlekedésüzemi terület	153	30	19		202
Kikötő terület	57				57
Különleges terület összesen	2075	321	132		2528
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	26605	3018	1607		31230

TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÉRLEG					
	Változatlan területhasználat	Fejlesztési terület			Összesen
		Belterületi funkcióváltó terület	Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület	Egyéb fejlesztési terület	
	ha	ha			ha
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLET					
KÖZLEKEDÉSI TERÜLET:					
Általános közlekedési terület	2060			498	2558
Vasúterület	785	164			949
Repülőtér	1051				1051
Közlekedési terület összesen	3896	164		498	4558
ZÖLDTERÜLET	1032			384	1416
ERDŐTERÜLET	7942			3193	11135
MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET					
Általános mezőgazdasági terület	1906				1906
Kertes mezőgazdasági terület	496				496
Mezőgazdasági terület összesen	2402				2402
VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLET:					
Folyóvizek medre és partja	1616				1616
Állóvizek medre és partja	24				24
Vízbeszerzési területek	131				131
Vízgazdálkodási terület összesen	1771				1771
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	17043	164		4075	21282
MINDÖSSZESEN	43648	3182	1607	4075	52512

Az alábbiakban bemutatjuk a belterületi funkcióváltó és az infrastruktúra feltételhez kötött (külsőterületi) fejlesztési területek nagyságrendjét kerületi bontásban is, kizárólag a beépítésre szánt területekre vonatkozóan:

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK MEGOSZLÁSA KERÜLETENKÉNT

	I. kerület		II. kerület			III. kerület			
	Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület	
		Bf	If		Bf	If		Bf	If
ha									
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET									
LAKÓTERÜLET:									
Nagyvárosias telepszerű lakóterület			2			282			
Nagyvárosias zártos lakóterület	30		39			32			
Kisvárosias lakóterület	74		331			178	54		
Kertvárosias lakóterület			1206		29	1104	34	9	
Lakóterület összesen	104		1578		29	1596	88	9	
VEGYES TERÜLET:									
Városközpont vegyes terület	75		56	1					
Városrészközpont vegyes terület	31	17	16	14		31			
Központi vegyes terület	1		94		6	262	75	22	
Vegyes terület összesen	107	17	166	15	6	293	75	22	
GAZDASÁGI TERÜLET:									
Kereskedelmi szolgáltató terület						189	38	4	
Ipari terület						19			
Gazdasági terület összesen						208	38	4	
ÜDÜLŐTERÜLET:									
Üdülőházas terület			16		14	101	3		
Hétfélgáz terület									
Üdülőterület összesen			16		14	101	3		
KÜLÖNLEGES TERÜLET:									
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.									
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei									
Egészségügyi területek			44						
Nagykiterjedésű sportolási célú területek	4		7			75			
Állat- és növénykertek területei									
Temetők területei			11		10	32			
Honvédelmi területek			7						
Hulladékkezelők,- lerakók területei			1			6			
Közlekedésüzemi terület			6			16	3	2	
Kikötő terület									
Különleges terület összesen	4		76		10	129	3	2	
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	215	17	1836	15	59	2327	207	37	

Fejlesztési terület: Bf = Belterületi funkcióváltó terület
If = Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK MEGOSZLÁSA KERÜLETENKÉNT

	IV. kerület		V. kerület			VI. kerület			
	Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület	
		Bf	If		Bf	If		Bf	If
ha									
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET									
LAKÓTERÜLET:									
Nagyvárosias telepszerű lakóterület	313								
Nagyvárosias zártosú lakóterület							67		
Kisvárosias lakóterület	181	15					5		
Kertvárosias lakóterület	178								
Lakóterület összesen	672	15					72		
VEGYES TERÜLET:									
Városközpont vegyes terület				166			107		
Városrészközpont vegyes terület	47	9							
Központi vegyes terület	80	54					11	6	
Vegyes terület összesen	127	63		166			118	6	
GAZDASÁGI TERÜLET:									
Kereskedelmi szolgáltató terület	310	14							
Ipari terület	8								
Gazdasági terület összesen	318	14							
ÜDÜLŐTERÜLET:									
Üdülőházas terület	10								
Hétfélgáz terület									
Üdülőterület összesen	10								
KÜLÖNLEGES TERÜLET:									
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.									
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei									
Egészségügyi területek									
Nagykiterjedésű sportolási célú területek	56	5							
Állat- és növénykertek területei									
Temetők területei	31								
Honvédelmi területek	17								
Hulladékkezelők,- lerakók területei	31								
Közlekedésüzemi terület	38	27							
Kikötő terület									
Különleges terület összesen	173	32							
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	1300	124		166			190	6	

Fejlesztési terület: Bf = Belterületi funkcióváltó terület
If = Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK MEGOSZLÁSA KERÜLETENKÉNT

	VII. kerület			VIII. kerület			IX. kerület		
	Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület	
		Bf	If		Bf	If		Bf	If
ha									
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET									
LAKÓTERÜLET:									
Nagyvárosias teletszerű lakóterület				10			82		
Nagyvárosias zártosú lakóterület	103			154	2		96		
Kisvárosias lakóterület	5			35			19		
Kertvárosias lakóterület				2					
Lakóterület összesen	108			201	2		197		
VEGYES TERÜLET:									
Városközpont vegyes terület	90			84	2		64	12	
Városrészközpont vegyes terület									
Központi vegyes terület				147	57		271	145	
Vegyes terület összesen	90			231	59		335	157	
GAZDASÁGI TERÜLET:									
Kereskedelmi szolgáltató terület				33	11		226	3	
Ipari terület									
Gazdasági terület összesen				33	11		226	3	
ÜDÜLŐTERÜLET:									
Üdülőházas terület									
Hétfelházas terület									
Üdülőterület összesen									
KÜLÖNLEGES TERÜLET:									
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.									
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei									
Egészségügyi területek				8			41		
Nagykiterjedésű sportolási célú területek				8					
Állat- és növénykertek területei				3					
Temetők területei				78					
Honvédelmi területek							14		
Hulladékkezelők,- lerakók területei							4		
Közlekedésüzemi terület				4			6		
Kikötő terület									
Különleges terület összesen				101			65		
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	198			566	72		823	160	

Fejlesztési terület: Bf = Belterületi funkcióváltó terület
If = Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK MEGOSZLÁSA KERÜLETENKÉNT

	X. kerület			XI. kerület			XII. kerület		
	Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület	
		Bf	If		Bf	If		Bf	If
ha									
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET									
LAKÓTERÜLET:									
Nagyvárosias telepszerű lakóterület	149			197					
Nagyvárosias zártos lakóterület				168			69	1	
Kisvárosias lakóterület	77	3		267	60	8	129		
Kertvárosias lakóterület	290			652	1		810		
Lakóterület összesen	516	3		1284	61	8	1008	1	
VEGYES TERÜLET:									
Városközpont vegyes terület				40					
Városrészközpont vegyes terület	22	5		77	57		17		
Központi vegyes terület	243	47		427	121	32	85		
Vegyes terület összesen	265	52		544	178	32	102		
GAZDASÁGI TERÜLET:									
Kereskedelmi szolgáltató terület	787	79	11	96					
Ipari terület				14					
Gazdasági terület összesen	787	79	11	110					
ÜDÜLŐTRERÜLET:									
Üdülőházas terület							17		
Hétvégiházas terület									
Üdülőterület összesen							17		
KÜLÖNLEGES TERÜLET:									
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.									
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei	100	53							
Egészségügyi területek				7			76		
Nagykiterjedésű sportolási célú területek	138			13	8		53		
Állat- és növénykertek területei									
Temetők területei	336	23		1			46		
Honvédelmi területek	39			15			41		
Hulladékkezelők,- lerakók területei				3					
Közlekedésüzemi terület	45			27			2		
Kikötő terület									
Különleges terület összesen	658	76		66	8		218		
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	2226	210	11	2004	247	40	1345	1	

Fejlesztési terület: Bf = Belterületi funkcióváltó terület
If = Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK MEGOSZLÁSA KERÜLETENKÉNT

	XIII. kerület			XIV. kerület			XV. kerület		
	Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület	
		Bf	If		Bf	If		Bf	If
ha									
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET									
LAKÓTERÜLET:									
Nagyvárosias teletszerű lakóterület	147			169			168		
Nagyvárosias zártorú lakóterület	364	40		94					
Kisvárosias lakóterület				491	6		115	4	
Kertvárosias lakóterület	39			218	5		576	90	
Lakóterület összesen	550	40		972	11		859	94	
VEGYES TERÜLET:									
Városközpont vegyes terület	31			7					
Városrészközpont vegyes terület	58	13		28	8		31	18	
Központi vegyes terület	85			228	88		99	12	28
Vegyes terület összesen	174	13		263	96		130	30	28
GAZDASÁGI TERÜLET:									
Kereskedelmi szolgáltató terület	74	20		127	83		381	57	56
Ipari terület							16		
Gazdasági terület összesen	74	20		127	83		397	57	56
ÜDÜLŐTRERÜLET:									
Üdülőházas terület	15								
Hétfélgázas terület									
Üdülőterület összesen	15								
KÜLÖNLEGES TERÜLET:									
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.							62	39	
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei				8					
Egészségügyi területek	27								
Nagykiterjedésű sportolási célú területek	76	11		63			35		26
Állat- és növénykertek területei				15					
Temetők területei							30		
Honvédelmi területek							11		
Hulladékkezelők,- lerakók területei	6								
Közlekedésüzemi terület				2			19		17
Kikötő terület									
Különleges terület összesen	109	11		88			157	39	43
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	922	84		1450	190		1543	220	127

Fejlesztési terület: Bf = Belterületi funkcióváltó terület
If = Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK MEGOSZLÁSA KERÜLETENKÉNT

	XVI. kerület			XVII. kerület			XVIII. kerület		
	Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület	
		Bf	If		Bf	If		Bf	If
ha									
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET									
LAKÓTERÜLET:									
Nagyvárosias telepszerű lakóterület	59			85			150		
Nagyvárosias zártorú lakóterület									
Kisvárosias lakóterület	80						84		
Kertvárosias lakóterület	1592	28	69	1882	110	207	1657	17	34
Lakóterület összesen	1731	28	69	1967	110	207	1891	17	34
VEGYES TERÜLET:									
Városközpont vegyes terület									
Városrészközpont vegyes terület				31	6	9	49		
Központi vegyes terület	165	74		111	14	4	43		
Vegyes terület összesen	165	74		142	20	13	92		
GAZDASÁGI TERÜLET:									
Kereskedelmi szolgáltató terület	289	125	46	326	44	130	269	48	19
Ipari terület							24		
Gazdasági terület összesen	289	125	46	326	44	130	293	48	19
ÜDÜLŐTRERÜLET:									
Üdülőházas terület									
Hétfélgáz terület									
Üdülőterület összesen									
KÜLÖNLEGES TERÜLET:									
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.									
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei									
Egészségügyi területek									
Nagykiterjedésű sportolási célú területek	12								
Állat- és növénykertek területei									
Temetők területei	55	9	30	4			41		9
Honvédelmi területek				10					
Hulladékkezelők,- lerakók területei							23		
Közlekedésüzemi terület	16			2					
Kikötő terület									
Különleges terület összesen	83	9	30	16			64		9
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	2268	236	145	2451	174	350	2340	65	62

Fejlesztési terület: Bf = Belterületi funkcióváltó terület
If = Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK MEGOSZLÁSA KERÜLETENKÉNT

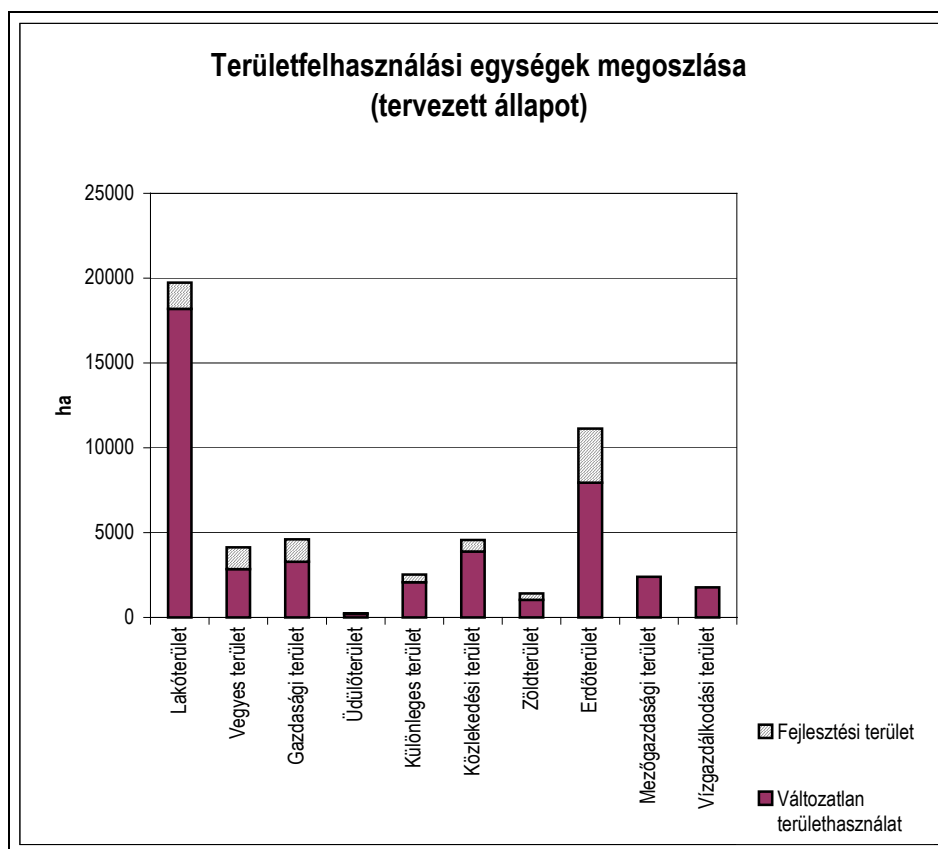
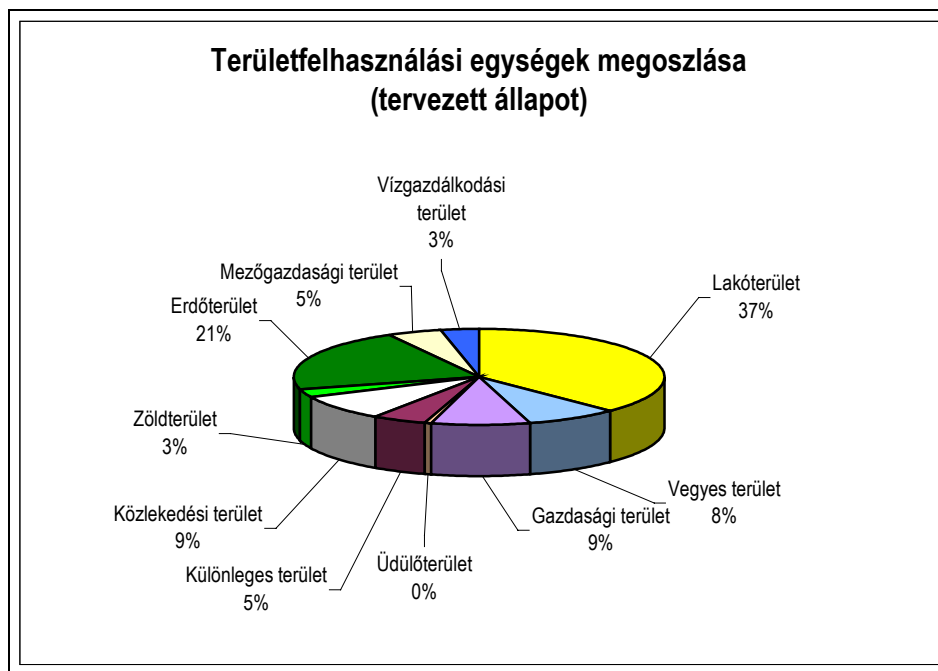
	XIX. kerület			XX. kerület			XXI. kerület		
	Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület	
		Bf	If		Bf	If		Bf	If
ha									
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET									
LAKÓTERÜLET:									
Nagyvárosias telepszerű lakóterület	99			105			208		
Nagyvárosias zártosú lakóterület									
Kisvárosias lakóterület	216	26		24					
Kertvárosias lakóterület	335	1		596	13		865		232
Lakóterület összesen	650	27		725	13		1073		232
VEGYES TERÜLET:									
Városközpont vegyes terület									
Városrészközpont vegyes terület	38	23		8			154	128	
Központi vegyes terület	68	10		69	20		114	36	19
Vegyes terület összesen	106	33		77	20		268	164	19
GAZDASÁGI TERÜLET:									
Kereskedelmi szolgáltató terület	48	8		58	1	14	428	32	
Ipari terület							17		
Gazdasági terület összesen	48	8		58	1	14	445	32	
ÜDÜLŐTRERÜLET:									
Üdülőházas terület				4			34		
Hétvégiházas terület									
Üdülőterület összesen				4			34		
KÜLÖNLEGES TERÜLET:									
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.				82	42				
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei									
Egészségügyi területek				17					
Nagykiterjedésű sportolási célú területek	9			16			61	44	
Állat- és növénykertek területei									
Temetők területei	22			28			22		
Honvédelmi területek									
Hulladékkezelők,- lerakók területei							34	30	
Közlekedésüzemi terület	13						4		
Kikötő terület							57		
Különleges terület összesen	44			143	42		178	74	
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	848	68		1007	76	14	1998	270	251

Fejlesztési terület: Bf = Belterületi funkcióváltó terület
 If = Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK MEGOSZLÁSA KERÜLETENKÉNT

	XXII. kerület			XXIII. kerület		
	Terület össze- sen	Fejlesztési terület		Terület össze- sen	Fejlesztési terület	
		Bf	If		Bf	If
ha						
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET						
LAKÓTERÜLET:						
Nagyvárosias telepszerű lakóterület	76					
Nagyvárosias zárt sorú lakóterület						
Kisvárosias lakóterület	10			53	19	
Kertvárosias lakóterület	1315	34	168	521	79	141
Lakóterület összesen	1401	34	168	574	98	141
VEGYES TERÜLET:						
Városközpont vegyes terület						
Városrészközpont vegyes terület	12			8	4	
Központi vegyes terület	146	76	5			
Vegyes terület összesen	158	76	5	8	4	
GAZDASÁGI TERÜLET:						
Kereskedelmi szolgáltató terület	317	156	9	492	181	132
Ipari terület	46			3		
Gazdasági terület összesen	363	156	9	495	181	132
ÜDÜLŐTERÜLET:						
Üdülőházas terület				41		18
Hétfélgézházas terület	11					
Üdülőterület összesen	11			41		18
KÜLÖNLEGES TERÜLET:						
Nagy bevásárlóközpontok és ker. célú ter.				38		
Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei						
Egészségügyi területek						
Nagyterjedésű sportolási célú területek	26		12			
Állat- és növénykertek területei						
Temetők területei	10			8		
Honvédelmi területek						
Hulladékkezelők,- lerakók területei	30	1	26	42	26	
Közlekedésüzemi terület	2					
Kikötő terület						
Különleges terület összesen	68	1	38	88	26	
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET ÖSSZESEN	2001	267	220	1206	309	291

Fejlesztési terület: Bf = Belterületi funkcióváltó terület
If = Infrastruktúra feltételhez kötött fejlesztési terület



A főváros közigazgatási területe 52510 ha. Az OTÉK kategóriái szerint ebből a beépítésre szánt terület 31233 ha, a beépítésre nem szánt terület 21279 ha, ami a teljes terület 59%, ill. 41%-át jelenti.

Ha azonban megvizsgáljuk a beépítésre nem szánt területek összetételét, meg kell állapítani, hogy a területek egy nagy része műszakilag igénybe vett terület. Ha a beépítésre szánt területeket és a műszakilag igénybe vett, beépítésre nem szánt területeket együtt szembe állítjuk a biológiailag aktív, beépítésre nem szánt területekkel, fenti arány 70% - 30% arányban alakul.

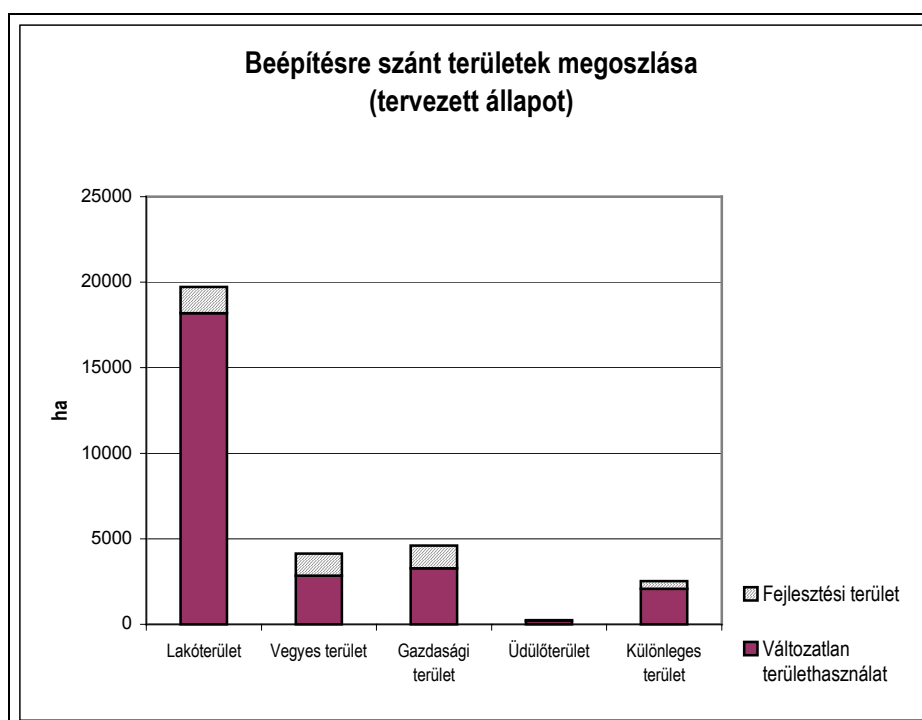
A korábbi tervben szereplő, kb. 2500 ha-os külterületi fejlesztési terület helyett jelen terv kb. 900 ha-ral, (1600 ha) kevesebb fejlesztési területet tartalmaz. (A korábbi tervben szereplő külterületi fejlesztési területek közül a terv jóváhagyása óta az FSZKT módosítása révén 455 ha került belterületbe. Ebből 318 ha épült be, a többi ma is potenciális fejlesztési területként vár hasznosításra.)

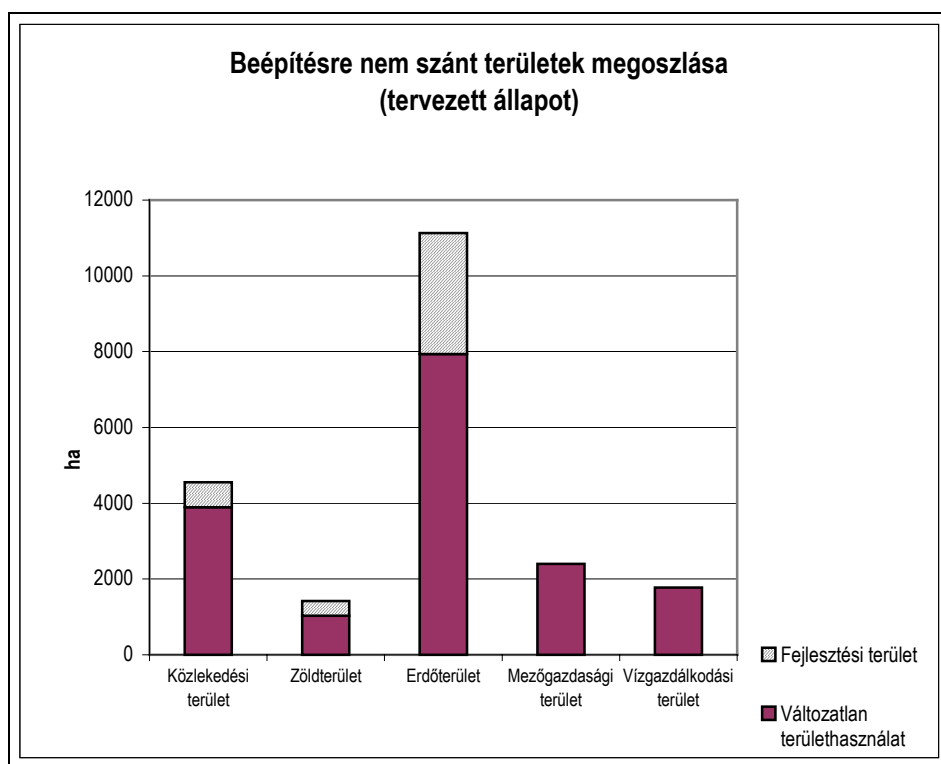
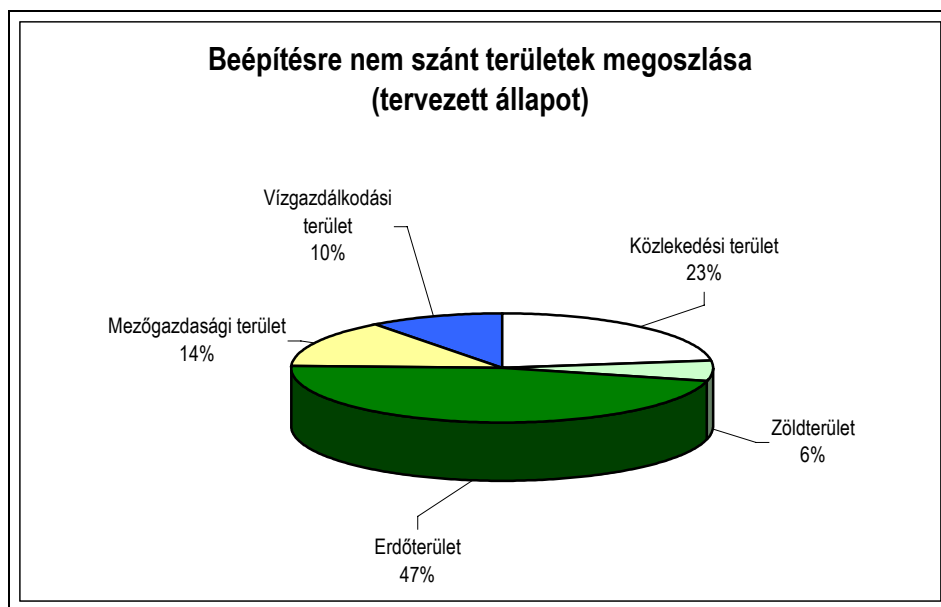
Tehát a főváros tervezett beépítésre szánt területe jelen terv szerint összességében kevesebb, mint amennyit a régi terv tartalmazott. A csökkentés elsősorban az Országos Területrendezési Tervben szereplő ökológiai hálózat megvalósítása érdekében tett termódosítások (XVIII., XXIII. kerület területén), de a kerületek által tett javaslatok alapján történt változtatások eredményének is köszönhető.

A terv távlatán lényegesen túlmutató fejlesztési szándékok nem kerültek figyelembevételre.

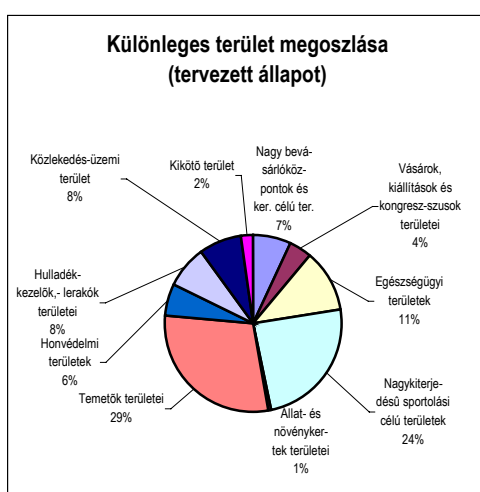
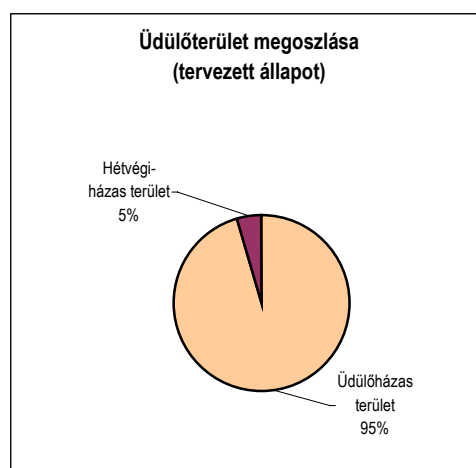
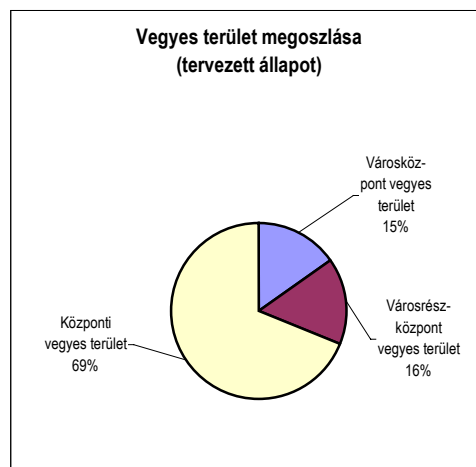
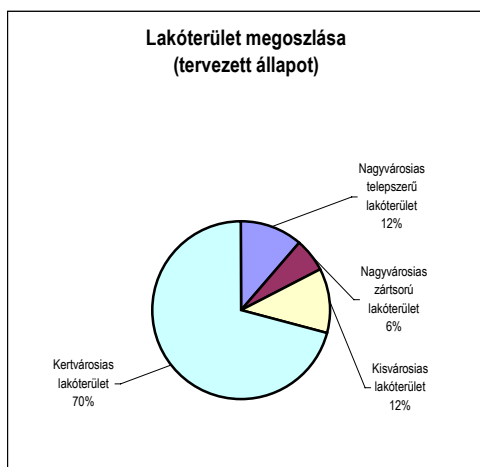
Az előző tervhez képest új, számottevő fejlesztési területek nem kerültek kijelölésre, indokolt esetben a területek lehatárolásának pontosítása történt meg.

Az alábbiakban bemutatjuk a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek területi megoszlását %-os arányban, valamint bemutatjuk az egyes területfelhasználási egységeken belül a tervezett fejlesztések nagyságrendjét is.





Az alábbiakban az egyes beépítésre szánt területfelhasználási főkategóriákban szereplő területfelhasználási egységek arányát szemléltetjük.



6.4. A Településszerkezeti Terv és az FSZKT összhangja

A Főváros területén készülő településrendezési tervek összhangját biztosító rendeletet a TSZT metodikai rendszerének megfelelően át kell alakítani úgy, hogy egyértelműen szabályozza a TSZT-ben lehatárolt területfelhasználási egységen belül - TSZT módosítás nélkül - alkalmazható keretövezetek körét.

Az FSZKT a város belterületén a keretövezeteket a területfelhasználási egységeken belül részletezetten határozza meg. Emiatt fontos rögzíteni, mely településszerkezeti egységen belül milyen keretövezeteket lehet létrehozni. A terv célja, hogy a városias élet sokszínűségét biztosítsa a tervben ábrázolt településszerkezeti elhatározások megtartása mellett. A méretük miatt a TSZT tervlapjain nem ábrázolható belterületi zöldterületeket természetesen meg kell őrizni, lehetőség szerint újabb közterületi zöldterületeket is kívánatos kijelölni.

A TSZT-ben jelölt településszerkezeti egységen belül a későbbiekben az FSZKT-ben az egyéb településszerkezeti egység(ek)be tartozó keretövezetek az alábbiak szerint alkalmazhatóak:

Beépítésre szánt területek:

- 1.) Vannak olyan keretövezetek, amelyek a területfelhasználási egységen belül azért alkalmazhatóak, mert teljes mértékben megfelelnek az OTÉK rendszerének. Ezen keretövezeteket a következőkben közölt táblázat "a megfelelő keretövezettel" megnevezés alatt tartalmazza.
- 2.) A beépítésre szánt területen belül az FSZKT-ben az alábbi - beépítésre nem szánt - keretövezetek alkalmazhatóak:
 - Z jelű keretövezet (Z-FK, Z-KK, Z-KP, Z-EZ)
 - E jelű keretövezet (E-TG, E-VE, E-TT)
 - KL jelű keretövezeten belül a KL-KT, KL-KÉ célzott területfelhasználási módú területek, valamint a jelenleg keretövezetbe nem sorolt közterületek.

Fenti esetekben a TSZT előzetes módosítása nem szükséges!

- 3.) Vannak olyan keretövezetek, amelyeket az OTÉK rendszere szerint más, eltérő területfelhasználási egységbe tartoznának, de a főváros nagyságrendjéből kifolyólag - a túlrészletezettség elkerülése miatt - alkalmazhatóak egy-egy adott területfelhasználási egységen belül. Itt kizárólag olyan keretövezetekről van szó, amelyek funkcionális és környezetterhelési szempontból azzal a területfelhasználási egységgel összeegyeztethetőek, amelyen belül alkalmazásra kerülhetnek az FSZKT-ben. Az alkalmazható keretövezeteket a következő táblázat tartalmazza:

TSZT-ben szereplő területfelhasználási egység (a megfelelő keretövezettel)	FSZKT-ben egyéb alkalmazható keretövezet	Az FSZKT-ben alkalmazott keretövezet településszerkezeti egysége
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK (szt. = szintterület-sűrűség)		
LAKÓTERÜLET – NAGYVÁROSÍAS (sűrű beépítésű és 12,5 m feletti megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (L1, L2, L7) ▪ Nagyvárosias, zárt sorú lakóterület (szt. max. 3,5) ▪ Nagyvárosias, telepszerű lakóterület (szt. max. 3,0)	L2/A, L3 VK I, IZ K-EÜ	Kisvárosias lakóterület Vegyes terület: – Városközpont vegyes terület – Központi vegyes terület Különleges, egészségügyi terület
– KISVÁROSÍAS (sűrű beépítésű és 12,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (szt. max. 1,5) (L2/A, L3, L4, L7, KV-EN)	L2 VK I, IZ K-EÜ	Nagyvárosias lakóterület Vegyes terület: – Városrészközpont vegyes terület – Központi vegyes terület Különleges, egészségügyi terület
– KERTVÁROSÍAS (laza beépítésű és 7,5 m-t meg nem haladó megengedett legnagyobb építménymagasságú) lakóterület (szt. max. 0,6) (L4, L5, L6, L6/A, L7)	L3 I, IZ K-EÜ	Kisvárosias lakóterület Központi vegyes terület Különleges, egészségügyi terület
VEGYES TERÜLET – TELEPÜLÉSKÖZPONT VEGYES TERÜLET ▪ Városközpont vegyes terület (szt. max. 4,5) (VK, I, IZ, K-EÜ, KV-IK, KV-EN) ▪ Városrészközpont vegyes terület az elővárosi zóna kivételével (szt. max. 3,5) (VK, I, IZ, K-EÜ, KV-IK, KV-EN) ▪ Városrészközpont vegyes terület az elővárosi zóna területén (szt. max. 2,5) (VK, I, IZ, K-EÜ, KV-IK, KV-EN)	–	–
– KÖZPONTI VEGYES TERÜLET (szt. max. 3,5) (I, IZ, K-EÜ, KV-IK, KV-EN, KV-TB)	L1, L2, L2/A, L3, L4, L5, L6, L6/A, L7 (a környező beépítés függvényében)	Lakóterület
GAZDASÁGI TERÜLET – KERESKEDELMI, SZOLGÁLTATÓ TERÜLET (szt. max. 2,0) (M, MZ, I, IZ, KV-EN, KV-LT, VT-VB)	KL-VA	Vasúterület
– IPARI TERÜLET (szt. max. 1,5) (IP, IP-ET, M, MZ, KV-EN)	–	–

TSZT-ben szereplő területfelhasználási egység (a megfelelő keretövezettel)	FSZKT-ben egyéb alkalmazható keretövezet	Az FSZKT-ben alkalmazott keretövezet településszerkezeti egysége
ÜDÜLŐTERÜLET		
– ÜDÜLŐHÁZAS (sűrű beépítésű, 6,0 m épületmagasságot meghaladó) terület (szt. max. 1,0) (Ü, IZ*)	—	—
– HÉTVÉGI HÁZAS (laza beépítésű, 6,0 m épületmagasságot meg nem haladó terület (szt. max. 0,2) (Ü)	—	—
KÜLÖNLEGES TERÜLET		
– Nagy bevásárlóközpontok és nagyterjedésű kereskedelmi célú területek (szt. max. 1,0) (K-BK1, K-BK2)	I, IZ M, MZ	Központi vegyes terület Gazdasági terület
– Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei (tematikus park) (szt. max. 2,0) (K-TP)	—	—
– Egészségügyi területek (kórház, szanatórium, gyógyszálló, gyógyüdülő) (szt. max. 2,0) (K-EÜ)	—	—
– Nagyterjedésű sportolási célú területek, strand, szabadidő eltöltés, rekreáció (szt. max. 1,0) (K-SP, IZ*)	—	—
– Állat- és növénykertek területei (szt. max. 1,0) (K-TP, IZ*)	—	—
– Temetők területei (szt. max. 0,5) (KV-TE)	—	—
– Honvédelmi területek (szt. max. 2,0) (K-HT)	—	—
– Hulladékkezelők,- lerakók területei (települési szilárd és folyékony, egyéb veszélyes radioaktív stb.) (szt. max. 1,0) (KV-HU, KV-SZK)	—	—
– Közlekedésüzemi terület (szt. max. 1,0) (KV-TB, KL-KÉ, KV-IK)	—	—
– Kikötői terület (szt. max. 2,0) (KL-VI)	—	—

* csak lakófunkció kizárása esetén

Fenti estekben a TSZT előzetes módosítása nem szükséges.

Beépítésre nem szánt területen:

- 1.) Vannak itt elsősorban azok a keretövezetek, amelyek a területfelhasználási egységen belül azért alkalmazhatóak, mert teljes mértékben megfelelnek az OTÉK rendszerének.
Ezen keretövezeteket a következőkben közölt táblázat "a megfelelő keretövezettel" megnevezés alatt tartalmazza.
- 2.) A beépítésre nem szánt területen belül az FSZKT-ben az alábbi táblázat szerint lehet - a terv túlrészletezettség elkerülése miatt - az OTÉK rendszere szerint más, eltérő területfelhasználási egységbe tartozó keretövezeteket is alkalmazni:

TSZT-ben szereplő területfelhasználási egység (a megfelelő keretövezettel)	FSZKT-ben egyéb alkalmazható keretövezet	Az FSZKT-ben alkalmazott keretövezet településszerkezeti egysége
<u>BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK</u>		
KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZMŰTERÜLET		
– Általános közlekedési terület (KL-KT, keretövezetbe nem sorolt közterület, KL-KÉ)	Z-KP, Z-KK, Z-FK, Z-EZ	Zöldterület
– Vasúterület (KL-VA)	M KV-IK	Kereskedelmi, szolgáltató terület Különleges terület
– Repülőtér (KL-RE)	—	—
ZÖLDTERÜLET	E-TG, E-VE VT-VB	Erdő Vízgazdálkodási területek
ERDŐTERÜLET (E-TG, E-VE, E-TT, E-ZE)	MG-MT** VT-VB Z-KP, Z-VP***	Mezőgazdasági terület Vízgazdálkodási területek Zöldterület
MEZŐGAZDASÁGI TERÜLET (MG-RT, MG-RF, MG-MT, MG-MF)	E-TG, E-VE	Erdő
VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK		
– Folyóvizek medre és partja (VT-ÁV)	—	—
– Állóvizek medre és partja	—	—
– Vízbeszerzési területek (VT-VB)	—	—

** csak átmeneti jelleggel, a tényleges erdőcélú igénybevétel időpontjáig határozható meg

*** kizárólag belterületen

Fentiek mellett a KL-KT célzott területfelhasználási módú terület, valamint a jelenleg keretövezetbe nem sorolt közterület minden beépítésre nem szánt területen belül indokolt mértékben alkalmazható.

Amennyiben a BVKSZ-ben fentiekől eltérő keretövezetek is meghatározásra kerülnek, a településrendezési tervek összhangjáról szóló fővárosi rendeletben fentiekre vonatkozóan is rendelkezni kell.

7. KÖZLEKEDÉS

A közlekedésnek a települések életében, fejlődésében betöltött jelentősége, a közlekedési hálózatok helybiztosításának a nagyvárosban fellépő nehézségei - mely különösen a főváros esetében válik markánsan meghatározóvá - szükségessé és indokoltá teszi, hogy Budapest Településszerkezeti Terve esetében a Közlekedési munkarész kötelező alátámasztó helyett jóváhagyandó munkarész legyen. (Annak ellenére szükséges, hogy a településrendezésre vonatkozó országos érvényű jogszabályok a Közlekedési munkarészt a tervek kötelező alátámasztó munkarészeként nevesítik.)

A jóváhagyandó munkarész – hasonlóan a terület felhasználást és a területhasználat korlátozásokat bemutató munkarészekhez – szöveges és rajzi munkarészekből áll. A szöveges és rajzi munkarészek együttesen értelmezendők, a szöveges munkarész magyarázatul szolgál olyan esetekben (is) amikor a térképi megjelenítés a léptéke miatt nem teljes körű, valamint a továbbtervezésre vonatkozóan.

Az állami feladatkörbe tartozó gyorsforgalmi és vasúthálózat, valamint a Fővárosi Önkormányzat feladatkörébe tartozó főút és városi közforgalmú hálózat elemeit, illetve a megfelelő működésükhöz kapcsolódó egyéb létesítményeket (P+R parkolók, járműtelepek) a "IV. 1. Közúti közlekedési hálózat", valamint a "IV. 2. Kötőpályás közforgalmú közlekedési és kerékpárút hálózat" tervlapjai jelenítik meg.

7.1. Közúti közlekedési hálózat

Budapest fő közúti elemeit a TSZT, a közúthálózatban betöltött, betöltendő szerepük alapján kategorizálta. Hálózati szerep szerint megkülönböztetésre kerültek a gyorsforgalmi, a fővárosi jelentőségű, a kerületközi, kerületi jelentőségű, és a forgalomcsillapított főutak csoportjai.

A fő közlekedési hálózat meglévő részeinél a sugárirányú elemek, míg a tervezetknél a körirányú elemek dominálnak, hogy együttesen alkossák meg a főváros közlekedéséhez szükséges sugaras - gyűrűs hálózatot.

Az úthálózat egyes elemeinek Műszaki előírások szerinti tervezési osztályba sorolását - országos jelentőségű főutak I. rendű; fővárosi jelentőségű, kerületközi, kerületi jelentőségű, forgalomcsillapított főutak II. rendű - Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve határozza meg.

A IV. 1. számú - Közúti közlekedési hálózat - tervlapon szereplő jelölések jóváhagyandó elemek és tájékoztató elemek kategóriába tagolódnak a Településszerkezeti terv feladatának megfelelően, a jóváhagyandó elemek a tervi hierarchiának megfelelő bontásban kerülnek ismertetésre az alábbiakban.

Jóváhagyandó elemek:

a.) *Magasabb szintű tervfajták által meghatározott elemek*

• **Gyorsforgalmi út**

Az autópályák és autóutak által alkotott gyorsforgalmi úthálózat az Országos Területrendezési Terve alapján, valamint a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve figyelembevételével került meghatározásra.

A hálózat egyes elemeinek nyomvonala a vonatkozó törvényi rendelkezéseknek megfelelő módon a TSZT módosítása nélkül pontosítható, a tervlapon feltüntetett tengelytől számított 250-250 m széles sávon belül.

• **Logisztikai központ**

A meghatározó logisztikai központok fővároson belüli elhelyezkedése tükrözi Budapestnek az országos térszerkezeten belüli helyzetét. Ennek megfelelően a főváros déli területén, félhold alakban kerültek telepítésre. Jelentősége miatt a soroksári logisztikai központ (BILK) az OTRT-ben is szerepel. A Településszerkezeti Tervben logisztikai központként a más jogszabály alapján az Országos Logisztikai Központ minősítéssel rendelkezők szerepelnek.

b.) *Szerkezeti tervben kijelölt fővárosi szintű elemek*

• **Országos jelentőségű főút, fővárosi jelentőségű főút, közúti Duna híd**

Az országos jelentőségű és a fővárosi jelentőségű főutak, valamint Duna hídjaik meghatározóak a főváros településszerkezetében és az agglomerációs kapcsolatok biztosításában, ennek megfelelően nyomvonalaik megváltoztatása a TSZT előzetes módosítását teszi szükségessé. A felszíni szakaszok helyett - a környezetre gyakorolt kedvezőbb hatása miatt - azonban felszín alatt vezetett szakasz a TSZT módosítása nélkül is bárhol kialakítható.

• **Kerületközi, kerületi jelentőségű, főutak**

A kerületközi, kerületi jelentőségű főutak határozzák meg az egyes városrészek belső szerkezetét. A közlekedési elemek és a terület felhasználási egységek összhangja, egyensúlya jelentősen befolyásolja az egyes városrészek minőségét. Ennek megfelelően a közlekedési elemek nyomvonala pontosítható a TSZT előzetes változtatása nélkül, az FSZKT módosításával. A pontosított nyomvonal azonban legalább azonos jelentőségű hálózati kapcsolatok biztosítása mellett nem eredményezhet kedvezőtlenebb vonalvezetési paramétereket. A felszíni szakaszok helyett - a környezetre gyakorolt kedvezőbb hatása miatt - felszín alatt vezetett szakasz bárhol kialakítható.

- **Fontosabb külön szintű közúti csomópontok; közúti, vasúti felüljárók**

A térbeli elválasztást létrehozó, ennek megfelelően nagyobb teljesítőképesség mellett növekvő forgalombiztonságot eredményező külön szintű csomópontok, keresztezések időben ütemezetten is kialakíthatók.

A Településszerkezeti Tervben jelölt helyszíneken kívül másutt is kialakíthatóak külön szintű csomópontok, keresztezések a TSZT módosítása nélkül. Amennyiben Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve igazolja hogy a TSZT-ben jelölt helyszínen nem szükséges a külön szintű kialakítás, úgy szintbeni keresztezés is kialakítható.

- **Belső zóna forgalomcsillapításra kijelölendő területe**

A Belső zóna forgalomcsillapításra kijelölendő területén mind a főúthálózat mind a mellékúthálózat átépítése, fejlesztése során törekedni kell a felszíni tömegközlekedés előnyben részesítésén a közúti közlekedéssel szemben. A gyalogos közlekedés fejlesztését kiemelten kell kezelni. Ez a terület a parkolás szabályozás és parkolás gazdálkodás fő területe.

A terület növelhető a TSZT előzetes változtatása nélkül, az FSZKT módosításával.

Tájékoztató elemek:

- **Gyűjtőút, lakóút**

A települési mellékúthálózatba tartozó gyűjtő és lakó utak rendszere a kerületi szabályozási tervekben kerül kialakításra. A város léptékéből adódóan a településszerkezet alakulására közvetlen hatást nem felt ki.

- **Gépjármű forgalomtól védett és kiemelten védett terület**

Egyes területek épített vagy természeti jelentőségéből adódóan a gépjármű behajtást korlátozni kell. A területek kijelölését és működését a Fővárosi Önkormányzat önálló rendelettel szabályozza.

- **Közforgalmú vasútvonal**

A vasúthálózat és Duna hídjaik jelentősen befolyásolják a főváros belső szerkezetét közvetlenül is, valamint a közúthálózatra gyakorolt hatásán - külön szintű keresztezések kialakításának igénye - keresztül közvetve is.

- **Közigazgatási határ; Budapest közigazgatási határán kívüli települési terület**

A közigazgatási határ, és az agglomerációba tartozó települések beépített, vagy beépítésre szánt területe elősegíti a térkép megfelelő értékelését, használatát.

- **Országos főút, országos mellékút**

A főváros az agglomerációs települések gyűrűjében helyezkedik el, ennek, valamint a közutak hálózati jellegének érzékeltetésére kerültek feltüntetésre a környezet országos közútjai.

7.2. Kötőpályás közforgalmú közlekedési- és kerékpárút hálózat

A városi közforgalmú közlekedési hálózat kötőpályás - metró, HÉV és az annak továbbfejlesztésével kialakuló regionális gyorsvasút – felszíni elemei, valamint a nagyvasúti hálózat felszíni elemei elválasztó hatásuknál fogva igen jelentősen, hátrányosan befolyásolják a településszerkezetet. Ugyanakkor a közlekedésben betöltött, betöltendő vezető szerepük folytán a város működésének elengedhetetlen eszközei. A várost kiszolgáló közforgalmú közlekedési hálózatokon belül a kötőpályás közlekedési elemek jelentik az élhető város kialakításának egyik kulcsát.

A kerékpárút hálózat a településszerkezet kialakítását érdemben nem befolyásolja, megjelenítése azonban indokolt mivel a gépjármű használaton alapuló közlekedésnek az egyetlen teljesen környezetbarát alternatívája (a rövid távú utazások esetében).

A IV. 2. számú - Kötőpályás közforgalmú közlekedési- és kerékpárút hálózat - tervlapon szereplő jelölések jóváhagyandó elemek és tájékoztató elemek kategóriába tagolódnak a Településszerkezeti terv feladatának megfelelően, a jóváhagyandó elemek a tervi hierarchiának megfelelő bontásban kerülnek ismertetésre.

Jóváhagyandó elemek:

a.) Magasabb szintű tervfajták által meghatározott elemek

- **Közforgalmú vasútvonal**

A vasúthálózat jelentősen befolyásolja a főváros belső szerkezetét, nyomvonalának megváltoztatása a TSZT előzetes módosítását teszi szükségessé. A vasúti közlekedés – különösen az elővárosi közlekedés – fejlesztése során a műszaki infrastruktúra átalakítása a vasúti területek növelését, csökkentését teszi szükségessé, mely – az I. Funkcionális szerkezetben meghatározottak figyelembevételével – csupán FSZKT módosítást igényel.

A felszíni szakaszok helyett – településszerkezetre gyakorolt előnyösebb hatásuk miatt – felszín alatti kialakítás TSZT módosítása nélkül bárhol kialakítható.

- **Vasúti személypályaudvar, nemzetközi repülőtér**

A pályaudvarok a nemzetközi, országos és térségi kapcsolatokat biztosító vasúti hálózat, és a városi közforgalmú hálózatok közötti átszállási kapcsolatokat biztosítják. A pályaudvarok és a nemzetközi forgalmat bonyolító légi kikötő esetében megszüntetésük, vagy újak létrehozása előzetes TSZT módosítást igényel közlekedési és településszerkezeti jelentőségüknél fogva.

- **Országos közforgalmú kikötő**

A Településszerkezeti Tervben a más jogszabály alapján az országos közforgalmú kikötő minősítéssel rendelkező létesítmények szerepelnek.

b.) Szerkezeti tervben kijelölt fővárosi szintű elemek

- **Metró vonal megállóval, HÉV vonal megállóval, regionális gyorsvasút**

A metró, HÉV, regionális gyorsvasút vonalai alkotják a városi közforgalmú közlekedési rendszer gerincét. A vonalak a főváros belső területein csak közvetett módon befolyásolják a településszerkezetet.

Egyes elemeinek nyomvonala, megállói, a vonatkozó törvényi rendelkezésekben megváltoztathatók a TSZT módosítása nélkül.

A felszíni szakaszok helyett – településszerkezetre gyakorolt előnyösebb hatásuk miatt – felszín alatti kialakítás TSZT módosítása nélkül bárhol kialakítható.

- **Közúti gyorsvasút, közúti vasút (villamos), fogaskerekű**

Ezen kötőpályás elemek jelentős részben meghatározzák az egyes városrészek belső közforgalmú közlekedését a fogaskerekű kivételével. Egyes elemeinek nyomvonala pontosítható a TSZT előzetes változtatása nélkül, az FSZKT módosításával. A pontosított nyomvonálnak legalább azonos jelentőségű átszálló kapcsolatokat kell biztosítaniuk.

- **Vasút állomás és megálló; metró járműtelep, regionális gyorsvasút és HÉV járműtelep, közúti gyorsvasút, közúti vasút (villamos), egyéb járműtelep (trolibusz, autóbusz)**

A vasúthálózat és a városi közforgalmú hálózatok közötti átszállást biztosító állomások és megállóhelyek, valamint a városi közforgalmú közlekedési hálózatok működését biztosító járműtelepek áthelyezhetők, megszüntethetők, vagy újak alakíthatók ki a TSZT változtatása nélkül, az FSZKT módosításával. Azonban a jelenlegivel legalább egyenértékű átszállási kapcsolatokat, műszaki kiszolgálást kell biztosítani.

- **Autóbusz pályaudvar, nemzetközi hajóállomás**

Az autóbusz pályaudvarok városon belüli elhelyezkedését a főúthálózat és a városi közforgalmú hálózatok gyorsvasúti elemeinek metszéspontjai jelölték ki. A nemzetközi hajóállomások a természeti adottságok és a város szerkezeti lehetőségek függvényeként kerültek elhelyezésre.

- **P+R parkoló**

A P+R parkolók rendszerszerű, a kötőpályás közforgalmú hálózathoz kapcsolódó kialakítása szükséges. A Településszerkezeti Tervben jelölt helyszíneken kívül másutt is kialakíthatóak a TSZT változtatása nélkül, az FSZKT módosításával. A TSZT-ben nevesített P+R parkolókat az adott közlekedési csomópont, meghatározó kötőpályás közforgalmú közlekedési eszköz megállójának 500 m-es sugarú körzetében kell elhelyezni. A P+R hálózat egyes elemeinek kapacitását Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve határozza meg, annak hiányában a területre készülő KSZT.

Tájékoztató elemek:

- **Gyűjtőút, lakóút**

A települési mellékúthálózatba tartozó gyűjtő és lakó utak hálózata a kerületi szabályozási tervekben kerül kialakításra.

- **Kerékpár főhálózat**

A Településszerkezeti Tervben jelölt főhálózaton kívül bárhol másutt is kialakíthatók kerületi jelentőségű kerékpáros közlekedési elemek, összefüggő hálózatok.

A főváros kerékpáros főhálózatát Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve határozza meg.

- **Belső zóna forgalomcsillapításra kijelölendő területe**

A Belső zóna forgalomcsillapításra kijelölendő területén mind a főúthálózat mind a mellékúthálózat átépítése, fejlesztése során törekedni kell a felszíni tömegközlekedés előnyben részesítésén a közúti közlekedéssel szemben. A gyalogos közlekedés fejlesztését kiemelten kell kezelni. Ez a terület a parkolás szabályozás és parkolás gazdálkodás fő területe.

- **Gépjármű forgalomtól védett és kiemelten védett terület**

Egyes területek épített vagy természeti jelentőségéből adódóan a gépjármű behajtást korlátozni kell. A területek kijelölését és működését a Fővárosi Önkormányzat önálló rendelettel szabályozza.

- **Közigazgatási határ, Budapest közigazgatási határán kívüli települési terület**

A közigazgatási határ, és az agglomerációba tartozó települések beépített, vagy beépítésre szánt területe elősegíti a térkép megfelelő értékelését, használatát.

- **Országos főút, országos mellékút**

A főváros az agglomerációs települések gyűrűjében helyezkedik el, ennek, valamint a közutak hálózati jellegének érzékeltetésére kerültek feltüntetésre a környezet országos közútjai.

8. A TERÜLETHASZNÁLATOT VESZÉLYEZTETŐ, ILLETŐLEG BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

E fejezet a területhasználatot, a település szerkezetét befolyásoló természeti, művi és jogi elemeket sorolja fel a vonatkozó jogszabály által elrendelt tematikával és szerkezetben.

A Településszerkezeti Terv jóváhagyandó tervlapjainak témafelosztását követő szöveges munkarészben felsorolásra kerülnek az épített környezet védendő és védett értékei, a talajvédelmi beavatkozás térségei, valamint a területhasználatot korlátozó földtani viszonyok, az emissziókorlátozás javasolt térségei, a védett és védelemre javasolt zöldfelületek és természeti értékek, vízvédelmi területek, valamint más jogszabályokban szereplő, e tervtől független - de abban figyelembe veendő - meglévő korlátozások.

Mindegyik fejezetrész jóváhagyandó és tájékoztató elemekre bontva tartalmazza a szakmailag javasolható teendőket.

8.1. Az épített környezet értékeinek védelme

Jelen szöveges munkarész tartalmazza a tervlapon alkalmazott jelölések értelmezését.

A kategóriák jóváhagyandó és tájékoztató elemekre tagolódnak.

A jóváhagyandó elemek alapvetően két fő tematika szerint rendeződnek:

- a védendő karakterelemekkel rendelkező területek szerepelnek összvárosi, illetve helyi jelentőségük szerint vannak megkülönböztetve,
- a városképileg kiemelten kezelendő nyomvonalak és területek, elhelyezkedésük, illetve jellegük alapján lettek differenciálva,

továbbá megjelennek a tervlapon a magasépítmények elhelyezése szempontjából eltérően szabályozott övezetek.

A tájékoztató elemeknél csak a területi védettségek kerültek ábrázolásra, országos, illetve helyi (fővárosi) védettség szerinti bontásban, valamint e tervlapon lettek feltüntetve a védett, illetve a nyilvántartott régészeti lelőhelyek. A helyi védettség vonatkozásában megoldandó az értékvédelmi jogok és feladatok megosztása a főváros és a kerületek között. Ennek a szándéknak megfelelően a rajzi munkarészben megkülönböztetésre kerültek az összvárosi jelentőségű és a lokális jelentőségű védett ill. védelemre tervezett elemek.

Jóváhagyandó elemek:

- **Városszerkezeti, városképi szempontból kiemelten védendő karakterű összvárosi jelentőségű terület**

E kategóriába tartozik a Nagykörút és a "Budai-körút" által határolt terület, kiegészülve a Világörökség e térségen kívül eső részeivel (a Duna part és a Frankel Leó út közötti területsáv, a Margit-sziget, továbbá az Andrássy út és a Hősök tere környezete), valamint a Városliget és az Újlipótváros déli része. A területet határoló utak két oldala természetesen együtt kezelendő, a túloldali lehatárolás – a léptékből adódóan - a további tervezés (FSZKT) során pontosítandó.

E területeken belül a történetileg kialakult településszerkezet, településkép és az építészettörténeti, illetve helytörténeti, kultúrtörténeti értelemben értékes meglévő épületállomány védelme igen fontos a belváros nagyvárosi karakterének megőrzése érdekében. Ezen városrészek az értékvédelem szempontjából kiemelt szabályozást igénylő összvárosi érdekű területek, amelyeken belül a tömbszerkezet, a kialakult telekrendszer megváltoztatása, továbbá a városképileg, utcaképileg meghatározó épületek bontása csak részletes örökségvédelmi vizsgálatok és hatáselemzések alapján bírálható el.

E városrészek rehabilitációs akcióterületté nyilvánítása kívánatos.

- **Városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű, összvárosi jelentőségű terület**
 E kategóriába tartoznak - többnyire a kiemelten védendő területekkel szomszédos, - azon belső városrészek, mint pl. Terézváros, Erzsébetváros, Józsefváros, Ferencváros középső részei vagy a Margit körút, Alkotás utca, Villányi út, Karinthy Frigyes út "külső" oldalához kapcsolódó hagyományos beépítésű tömbök, amelyek rendelkeznek olyan összvárosi jelentőségű építészeti-, városképi karakterelemekkel, amelyek a területek rehabilitációjuk megőrzendők.
 E városrészek a Kerületi Szabályozási Tervek készítése során rehabilitációs, illetve speciális szabályozást igénylő területeként kezelendők az értékvédelmi szempontok fővárosi szintű kiemelten kezelésével.
- **Városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű helyi jelentőségű terület**
 E kategóriába tartoznak a belső városmaghoz szorosan nem kapcsolódó, sajátos, önálló, értékes helyi karaktert hordozó területek. Ezek egy része területileg kötődik az egykor önálló települések központjaihoz (pl. Soroksár, Pesterzsébet, Újpest, Nagytétény, stb. régi központ), más részük többnyire valamilyen szervezeten létrehozott, következetesen betartott egyedi szabályozás szerint megvalósított beépítés (pl. XIX. ker. Wekerle-telep, XVII. ker. Akadémia telep, VIII. ker. Tisztviselő telep, XIII. ker. József Attila kertváros, VIII. ker. Százados úti Művésztelép, stb.).
 Szerepelnek e csoportban a második világháború után épült egységes terv szerint megvalósult és városépítészetileg értékes karakterelemeket hordozó ún. lakótelepek (mint pl. a XIV. Kerepesi úti vagy a X. ker. Üllői úti lakótelep, stb.), de e kategóriában megtalálhatók ipartörténetileg védendő együttesek is (mint pl. az egykori Weiss Manfréd gyár Csepelen).
- **A városképi illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti területek**
 A Duna menti zónának lényegében az átmeneti zóna sávjába eső része, északon a Margit hídtól az Újpesti vasúti hídig, délen a Petőfi hídtól nagyjából a Gubacsi hídig (tervezett Albertfalvai hídig) terjedően.
 E szakaszokon a Dunáról feltárolt látványt elsősorban a beépített városképi karakter feltárolása, a város épített környezetéhez való illeszkedés szempontjai határozzák meg. A folyópart ezen "köztes" szakaszai, a belső zónára jellemző védendő dunai panoráma és a táji környezet közötti átmenetet képezik.
- **A táji környezethez való illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti területek**
 A Duna-menti zóna Újpesti vasúti hídtól északra és a Gubacsi híd térségétől (leendő Albertfalvai híd vonalától) délre fekvő Duna-parti szakaszai, ahol a parti területeken nem az épített környezet dominál, a látványt a természeti környezet uralja, így bármilyen beavatkozás elsődlegesen a táji környezethez való illeszkedés és a táj felé irányuló rálátás szempontjából vizsgálendő.
- **Városképileg kiemelten látványérzékeny nyomvonal**
 E kategóriába a város szerkezetét meghatározó, többnyire kialakult arculatú sugárirányú, illetve körirányú főútvonalak tartoznak, amelyek városképileg frekvenciált elhelyezkedésüknél fogva fokozottan látványérzékenyek, s amelyek kereszteződései a városépítészeti téralakítás potenciális területei.
- **A város látványának feltárolása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal**
 Azon jelentősebb - meglévő és tervezett - út (ill. vasúti) nyomvonalak kerültek-e kategóriába, amelyek mentén a város arculata feltárol. E nyomvonalak értelemszerűen a városba bevezető főutak, a főbb haránt irányú közlekedési nyomvonalak (körutak, Körvasút sor stb.) illetve, a városra való rálátás szempontjából jellegzetes kilátópontokat érintő útvonalak (Budakeszi út, Jánoshegyi út, Szépvölgyi út, Istenhegyi út, Bécsi út stb.).
- **Magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából kiemelten védett övezet**
 A város történeti magjában és a táji környezet markáns elemeként kialakult budai hegyvidéken a történeti adottságként kialakult változatosság megőrzendő, magasépület nem létesíthető, kivéve a kizárólag közcélú szolgáltatást nyújtó magas műtárgyakat vagy magas sajátos építményeket (épületnek nem minősülő mérnöki létesítményeket).
- **Magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából védett övezet**
 A pesti oldalon a kiemelten védett övezetet határoló védett övezetben magasépület ugyancsak nem létesíthető, kivéve a kizárólag közcélú szolgáltatást nyújtó magas műtárgyakat vagy magas sajátos építményeket, azonban az épületek legmagasabb pontja egyedi elbírálás keretében rögzíthető.
- **Magasház elhelyezése nem megengedett**
 A területen magasház nem helyezhető el.

Tájékoztató elemek:

- Világörökség területei: Budapest Duna-parti látképe és a Budai Várnegyed, az Andrássy út és történelmi környezete
- Műemléki jelentőségű területek (műemléki környezetükkel együtt)
- Egyedi határozattal kijelölt műemléki környezet
- Fővárosi értékvédelmi területek (az 54/1993. (1994. II. 1.) Főv. Kgy. számú rendelet és módosításai alapján fővárosi védettségű épületegyüttesek)
- Védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek és nyilvántartott régészeti lelőhelyek.

8.2. Talajvédelmi beavatkozás térségei és korlátozó földtani viszonyok**Jóváhagyandó elemek:****• Csatornázandó területek**

A fennálló víziközmű-olló „bezárását” célzó beavatkozások területei, a csatornahálózatba még be nem kapcsolt területek, melyeken fejlesztés szükséges. A közcsatorna létesítés a tervezett új fejlesztések esetén alapfeltétel, a meglévő beépítéseknél mihamarabb elérendő cél. (Nem felejtve: a csatorna csak az első lépés a szennyvízkezelés terén, a lényeg a tisztítómű.)

Tájékoztató elemek:**• Karsztos területek**

A Magyar Geológiai Szolgálat és a Magyar Állami Földtani Intézet adatszolgáltatása alapján ábrázoltuk az érintett területeket. Fokozott érzékenység jellemzi a karsztos területeket. A szennyezés-feldolgozási képesség e területeken alacsony fokú, mivel a biológiai bontásban résztvevő talajréteg vékony, s alatta „nyers” szikla, kötőmélék van. A szennyezés terjedése gyors, éppen az említett szerkezeti helyzet miatt. Fokozott figyelmet kell fordítani a vízháztartás megváltoztatására, szennyvízkezelés tervezése, kivitelezése terén (I., II., III., X., XII., XXII. ker.)

Karsztos területen a terület vízháztartását befolyásoló tevékenység – beépítés, burkolatlétesítés, közművesítés – csak az illetékes szakhatóság – az adott területre vonatkozó – konkrét megengedő szakvéleménye nyomán ill. csak az abban foglaltak szerint végezhető. Karsztos területen közművesítés nélküli területen, telken építeni tilos. Bármely eredetű szennyezett vizet e területeken elszikkasztani tilos.

• Csúszásveszélyes területek

A Magyar Állami Földtani Intézet adatszolgáltatása alapján ábrázoltuk az érintett területeket. (I., II., III., XII. ker.) Fokozott figyelmet kell fordítani a területi-vízháztartás megváltoztatásának kockázatára. Egyedi elbírálással – szakhatósági közreműködéssel - a közművezetékek védőcsővezése válhat szükségessé ezeken a területeken. Bármely építési tevékenység előtt - mintavétel alapján - talajmechanikai szakvélemény készítenendő.

• Alábányászott területek

A Magyar Geológiai Szolgálatól kapott adatok felhasználásával ábrázoltuk az érintett területeket (X. és XXII. ker.), kiegészítve az ismert nagytétnyi bentonitbánya járatok felszíni területének (XXII. ker.) térképével.

Alábányászott területen bármely tervezett területhasználót, ill. építési tevékenységet megelőzően – lehetőleg a tervezési fázis elején – az adott területrészt üregfeltárás ill. feltérképezés céljából meg kell kutatni. A megkutatásnak ki kell terjednie az üregek vízzel való töltöttségére, ill. az esetleges víz-szennyezettségre is. Ezek jelentősen befolyásolhatják az üreg- ill. a területhasználást.

A beépítést csak az üregkutatás megengedő szakvéleménye nyomán szabad megvalósítani. A feltárt üreget, a felszíni ill. felszínközeli réteg számára statikai biztonságot nyújtó módon, tömedékelni kell, vagy megfelelő statikai viszonyok kialakításával lehetséges a kétszintes területhasználát is. A közművesítést különös gondossággal kell tervezni és megvalósítani.

A gombatermesztésre használt pincék fölött (XXII. ker.) – az üzemelés ideje alatt, ill. a szennyezésmentesítés elvégzéséig – lakó- és intézményi ill. rekreációs funkció nem helyezhető el a jelentős szaghatás miatt.

• Potenciális talajszennyezettséggel érintett térségek

Ilyenek a felhagyott, nagyobb iparterületek, ismert talajszennyezettségű térségek; feltételezett szennyezettségű, feltárássra javasolható területek. Célszerű vizsgálati ill. beavatkozási helyszínek: (III. ker.) Óbuda Gázgyár gyártelep, (XXII. ker.) Budatétény gázmassza lerakatok, Metallochemia gyártelep ólomtartalmú meddőhányó és kb. 1,5 km-es környezete, Nagytétény volt Chinoin (ma Agrochemie) gyártelep, Duna tepi hulladéklerakó a lakóterület mellett, a Duna-partján, (XXI. ker.) Csepel Művek területe, Petróleumkikötő – savgyanta gödrök térsége, észak-kelet csepeli szennyvíziszap-lerakó, (XVIII. ker.) Cséry telep és depóniája, vasúti – főként - rendező-pályaudvarok (I., IX., X., XI. és XIV. ker.), valamint (XXIII. ker.) az Ócsai úti iparterületek.

(A hatályos környezetvédelmi törvény alapján a terület feltárását és a szennyezés-mentesítését a terület tulajdonosának kell elvégeznie. A kármentesítés költségeit a tulajdonos jogi úton terhelheti át a tényleges használóra, ill. a szennyezőre, ha bizonyítható annak jogsértő magatartása, a szennyező tevékenység végzése.)

Az e területekre majdan készülő KSZT-ek keretében, a szakhatóság által előzetesen előírt mélységű talajvizsgálat végzése szükséges.

- **Barlangveszélyes terület felszíni védőzónája**

Az Országos Barlangtani Intézettől kapott adatok adatainak felhasználásával ábrázoltuk a barlang-előfordulásos területeket (I., II., III. és XII. ker.). A barlangok a hatályos 1996. évi LIII. törvény értelmében védettek. A kisebb barlangok pontszerűen jelöltek, a nagyobbak az aktuálisan ismert kiterjedésük felszíni vetületével, foltszerűen kerültek ábrázolásra. (Nem ábrázoltuk még a Molnár János Barlang (II. ker. Rózsadomb) napjainkban feltárt egyedülálló, hévizes járatrendszerét, mivel az még felmérés alatt áll.)

- **Nagytétényi – fémfeldolgozó térsége - egyedi nehézfém-határértékek területe**

Szakminiszteri rendelet szabályozza a térségben feltüntetett térségben (XXII. ker.) a különböző funkciók területeire az ólomkoncentráció határértékeit, melyek drasztikusan magasabbak a ma hatályos normál szabályozáshoz képest. Hosszútávon e térségben az ólom és egyéb mérgező nehézfémek koncentrációját szennyezés-mentesítési beavatkozásokkal csökkenteni kell. A területen tapasztalható kiporzást – szennyezésterjedést - és csapadék általi kimosódást meg kell szüntetni.

- **Fokozottan védett barlangok**

A legnagyobb kiterjedésű, legnagyobb felszíni vetületű így a felszínhasználatból fakadóan leginkább sérülékeny barlangok, barlangrendszerek kerültek ábrázolásra. Ezek a mai ismeretek szerint egyben a legértékesebb fővárosi barlangok.

- **Talajerőgazdálkodási telep**

A Cséry-telep (XVIII. ker.) megtartása szükséges, mivel itt létesül a központi szennyvíztisztító iszapkomposztáló telepe. E bővítést együtt kell kezelni a telep környezetének rendezésével. Elengedhetetlen feladat az izolálás a szomszédos pestszentimrei lakóterület felé levegővédelmi szempontból. Ezen túlmenően talajvédelmi beavatkozások is szükségesek, mivel a telep régóta működik és kiépítettsége alapvetően hiányos.

8.3. Emissziókortlátozás térségei

Jóváhagyandó elemek:

- **Csökkentendő terhelésű belvárosi környezet**

Elsősorban közlekedési eredetű levegő-, hő-, zaj- és rezgés - túl - terhelések csökkentése a cél e területen. Lehetséges eszközei a forgalomszervezés – térségi forgalomkorlátozás, közlekedési infrastruktúra (utak, tömegközlekedés) fejlesztése, a konfliktuszónákban az egyes funkciók izolációja biológiai aktív felületekkel, szükség szerint az „összeférhetetlen” funkciók kitépítése. Szükséges még a térségben a zöldfelület növelése, a lokális klíma javítása.

- **Csökkentendő forgalmi zajemisszió**

Főbb útvonalak menti – kb. 100 m széles - területsávok terhelés-mentesítése szükséges, melyeken elsősorban közlekedési eredetű szennyezés dominál. A városszerkezetből eredően (szűk utcák, zárt sorú beépítés) a jármű – motor és futómű – zaj csökkenése elsősorban forgalomszervezési eszközökkel érhető el. Ennek egyik alapja a városi szintű közlekedési infrastruktúra fejlesztése. Megkülönböztet a terv meglévő – konfliktusos – útvonalakat és tervezett nyomvonalakat, ahol a konfliktus-megelőzés fontos feladat.

- **Átszellőzési sáv**

Az átszellőzési sávok jellegzetes morfológiai elemekben, völgyekben ill. azok fölött húzódnak. Ide tartoznak a Duna és a patakok menti sávok, a térségi légmozgások „bevezető útjai”, melyek biztosítják a belső városrészek levegőjének frissítését. Konfliktusforrás, hogy ezekben többnyire közutak-vasutak helyezkednek el, melyek környezetében kialakuló lokális klímaviszonyok a hőreflexió és hőemisszió folytán alapvetően változtatják meg (felszálló, száraz áramlatokkal és párologtató felületek hiányával) a térségi levegőkörnyezetet. Az itt kibocsátásra kerülő szennyezőanyagok pedig bekerülnek a belső városi, amúgy is terhelt légtérbe. További intenzív beépítés és közlekedési pálya elhelyezés nem javasolható e sávokban.

- **Rekultiválandó bánya, lerakó**

Az egykori bányák, anyagnyerő gödrök ill. a helyükön létesített, szakszerűen ki nem épített, részlegesen ill. egyáltalán nem rekultivált kommunális- és inert hulladék lerakók területeit ábrázolja a terv. Ezeken a területeken talaj- levegővédelmi szempontból is fontos a rekultiváció végrehajtása. A rekultiváció a területek további – elsősorban zöldfelületi - hasznosításának. A lerakókkal szomszédos funkciók (lakóterületek) menti konfliktusok megszüntetése az elérendő cél.

Tájékoztató elemek:

Repülőtéri zajgátló védőövezetek

A repülőtéri zajvédelmi védőövezetek kijelölésének kötelezettségét tartalmazó – többször módosított - kormányrendelet értelmében a Ferihegyi Repülőtér zajzónáinak meghatározása folyamatban van. A PLH tájékoztatása szerint az új védőövezet még nem került kijelölésre. A hatályos kormányrendelet a régi védőövezetek ideiglenes használatát írja elő, így e területeket ennek megfelelően ábrázoltuk.

8.4. Zöldfelület- és vízvédelem, természetvédelem

Jóváhagyandó elemek:

- **Védelemre javasolt erdőterületek**

Ez ideig természetvédelmi oltalom alá nem vont, egyébként növénytani-ökológiai értékeik és városszerkezeti elhelyezkedésük alapján erre érdemes erdőterületek tartoznak ide (IV. Farkas erdő, XV. Páskomliget, XVII. Rákoshegy-Ferihegy erdei, XVIII. Péterhalmi erdő, XXIII. Belső majortól délkeletre lévő erdőterület, XI. Kamaraerdő). E területeken funkcióváltás nem engedélyezhető. Városi jelentőségű út, közmű azonban elhelyezhető.

- **Védelemre javasolt jelentős zöldfelületű intézménykertek**

Egészségügyi, nevelési, oktatási és rekreációs létesítmények ezek, melyek jelentős zöldfelülettel rendelkeznek. E karakter és környezeti helyzet megőrzésének lehetőségét biztosíthatja a védelem, mely a túlzott beépítést, helyi klíma megváltozását előidéző – aktív felület arány - változtatásokat korlátozza.

- **Védett és védelemre javasolt közparkok, terek, kertek**

Ezek rekreációs ill. ökológiai – esztétikai értékkel rendelkező zöldterületek, melyek nem szüntethetők meg, területük nem csökkenthető, ill. ezeken változtatás csak az alapfunkció megtartása mellett lehetséges.

- **Védett és védelemre javasolt temetők**

Ezek kegyeleti – közegészségügyi célú, városszerkezeti szempontból jelentős zöldfelületű területek melyek nem szüntethetők meg, ill. melyeken változtatás csak a kegyeleti funkció megtartása mellett lehetséges.
(A meglévő temetők bővítési területei és - kialakításuk után - az új létesítésű temetőterületek is, külön jogi eljárás nélkül védetté válnak.)

- **Városszerkezeti jelentőségű, ökológiailag érzékeny területek**

A természetvédelmi hatóság által kijelölt ökológiai hálózat területei, védett és nem védett természeti területek, erdők, mezőgazdasági területek és vízfolyások völgyeletei tartoznak ide, melyek a városhatáron szervesen kapcsolódnak az agglomerációs településeken kijelölt hasonló területekhez. Ezáltal egy egészséges területtagozódás jön létre, a város legfontosabb ökológiai értékeinek hosszú távú védelmét is erősítve, a településklimatológiai viszonyok javítását szolgálva. A terület lehatárolása az Országos Területrendezési Terv országos ökológiai hálózat övezete és az egyeztetés alatt álló Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve országos és térségi ökológiai háló övezete figyelembe vételével történt.

Ezek a területeken elsősorban a meglévő természetes állapot megőrzése, vagy hosszú távon a jelenleg roncstól területek természeti revitalizációja a cél. Ezért ebben a térségben fejlesztési terület csak kivételes esetben jelölhető ki, és a fejlesztésnek – alárendelve az ökológiai szempontoknak - elsősorban a rekreációt, ismeretterjesztést kell szolgálnia. Zöldterületek, erdő- és természeti területek, valamint vízgazdálkodási területek kialakítása lehetséges.

Az ökológiailag érzékeny területek közé néhány esetben (pl. a kisvízfolyások mentén) beépített területek is tartoznak. Ezeken a területeken nagyobb zöldfelület, kevesebb burkolt felület létesítése, valamint a vízháztartási viszonyok megőrzése a cél.

A területen belül a városökológiai igények figyelembe vételével korlátozottan építmények (utak, kis területigényű közműlétesítmények) elhelyezhetők.

Tájékoztató elemek:**Országos jelentőségű védett természeti területek**

Ide tartoznak a Budai Tájvédelmi Körzet, a Budai Sashegy, a Gellérthegy, a Háros-sziget, a Jókai kert és a Fűvészkert, valamint a barlangok nagyobb kiterjedésű felszíni területei. Jogi védelmüket miniszteri rendelet biztosítja.

- **Helyi – fővárosi - jelentőségű védett természeti területek, értékek**

A Fővárosi Közgyűlés által rendeletben kijelölt védendő területek és objektumok tartoznak e védelmi kategóriába.

- **Helyi – fővárosi - jelentőségű védett természeti területek, értékek védőzónái**

Előbbi pontban jelzett területek mellett ill. körül kijelölt, használati és változtatási korlátozással terhelt területek.

- **Hidrogeológiai védőterületek**

A hidrogeológiai védőterületek felülvizsgálata országos szinten folyamatban van a vonatkozó jogszabály értelmében. A KDV - Vízügyi Igazgatóság által adott adatok alapján azok a hidrogeológiai védőterületek kerültek ábrázolásra, amelyekre a felülvizsgálat már megtörtént. (A földtani viszonyok alapján a szennyezések várható terjedése szerinti – elérési idő – szempontú kategóriák kerültek meghatározásra. Ezekben belül helyezkednek el az ivóvíznyerő területek, vízbázisok védelmét szolgáló, területhasználatot korlátozó további védelmi területek, melyeken a vonatkozó rendeletek szerinti tevékenységek végezhetők. Ábrázolásra a „B” zónák, 50 éves elérési távolságok kerültek.) A vizsgálatok teljes körű befejezése után Budapest teljes területén lehatárolhatók majd a védőterületek. Így a tervben szereplő ábrázolás a későbbiekben kiegészítésre szorul.

- **Vízfolyások külterületi védőzónája**

A természetvédelmi törvényben megfogalmazott védősáv. A patakok külterületi természetközeli szakaszai mentén 50 m széles, tavak mentén 100 m széles sávok, melyeken belül a természetvédelmi hatóság egyedi engedélyével lehet csak változtatást eszközölni, építményt elhelyezni.

- **Szükséges vízvédelmi beavatkozás**

A bevezetett tisztított és (illegális) tisztítatlan szennyvizek által terhelt kisvízfolyások (Csömöri-patak, Szilas-patak, Rákospatak, Gyáli-patak ágai, Hosszúrét-patak, Ördög-árok, Paprikás-patak, Aranyhegyi-patak, Barát-patak), valamint a Ráckevei/Soroksári/Duna-ág és a nagy Duna déli szakasza. Szükséges feladat a város területén a szennyvíztisztítás fejlesztése (tisztítók bővítése, korszerűsítése, a csatornázás fejlesztése), ennek nyomán a szennyvízbekötések – szennyvízáttemelők megszüntetése.

1. Bal part I. Vízműtelep (IV. kerület)

A védőterületek meghatározásának diagnosztikai munkálatai folyamatban vannak. Az I. ütem lezárult. A hidrogeológiai modellezésen alapuló előzetes védőterületeket meghatározták. A kijelölést megelőző diagnosztikai munkálatok befejezésének határideje: 2005.

2. Budaújlaki Vízműtelep (III. kerület)

A védőterületek meghatározásának diagnosztikai munkálatai folyamatban vannak. Az I. ütem lezárult. A hidrogeológiai modellezésen alapuló előzetes védőterületeket meghatározták. A kijelölést megelőző diagnosztikai munkálatok befejezésének határideje: 2004.

3. Margitszigeti Vízmű (XIII. kerület)

A diagnosztika lezárult. A védőterület hatósági kijelölése folyamatban van.

4. Csepel – Halászteleki Vízmű (XXI. kerület)

A diagnosztika lezárult. A védőterület hatósági kijelölése folyamatban van.

5. Kossuth téri és Radnóti u-i Vízműtelepek (V. és XIII. kerület)

A diagnosztikai munkálatokra később kerül sor. Előzetesen becsült hidrogeológiai védőterület.

6. Mátyásfüldi Vízműtelep (XVI. kerület)

Megszüntették.

7. Rákospalotai Vízműtelep (XVII. kerület)

A telepet nem üzemeltetik. Előzetesen becsült hidrogeológiai védőterület.

8.5. Egyéb korlátozások

Tájékoztató elemek:

- **220 és 120 kV-os távvezetékek biztonsági védőtávolsága**

A 220 kV-os és 120 kV-os távvezeték biztonsági övezetében építési tevékenység folytatható, azonban jelentős magassági korlátozással.

- **Szénhidrogén vezetékek (gáz-, termék- és kőolajvezetékek) biztonsági övezete**

A vonatkozó rendeletek alapján, a főváros területén a terület használatát befolyásoló nagy- és nagyközépnymású, termékvezetékek és kőolajvezetékek biztonsági övezete. Ezekben a sávokban építési tilalom van.

- **Mikrohullámú összekötés magassági korlátozása**

A hír- és távközlést szolgáló jelentősebb sávok, melyek épület - építmény magassági korlátozást jelentenek.

- **Árvédelmi fejlesztést igénylő területek**

A vonatkozó Kormányrendelet figyelembevételével hullámtérnek és ártérnek minősülő területek, a Duna mentén. A fejlesztési igényt azokon a területeken jelöltük be, ahol az FSZKT építési lehetőséget adott. Megkülönböztettük azokat a területeket, amelyek ma már beépültek, illetve jelenleg még beépítetlenek. A fejlesztés az árvédelem műszaki kiépítését és a védvonal jogi rendezését jelenti elsősorban.

Az árvédelmi fejlesztéseket ütemezett módon, az érintett terület fejlesztésével összehangolva kell elvégezni.

Hullámtéri terület: A vonatkozó Kormányrendeletben meghatározott, korlátozott területhasználat folytán, és az elsőrendű védvonal teljes kiépítettségének hiánya miatt veendő figyelembe e kategória. Más irányú területfelhasználás alapfeltétele az elsőrendű árvédelmi vonal létesítése – a terület rész árvédelme - és annak jogi elismertetése. Gyakorlatilag a Duna mentén található e területek, tényszerűen vegyes területhasználattal, helyenként jelentős mennyiségű lakó-, üdülő- és ipari épülettel.

Ártéri terület: A vonatkozó Kormányrendeletben meghatározott olyan területek, melyek védelmére nem épült árvédelmi töltés, és azokat a mederből kilépő víz szabadon elöntheti. Más irányú területfelhasználás alapfeltétele az elsőrendű árvédelmi vonal létesítése – a terület rész árvédelme - és annak jogi elismertetése. (Óbudai sziget)

- **Meglévő szennyvíztisztítók és kísérleti reaktorok védőterülete**

Egyedi elbírálás alapján hatóság által kijelölt védőterületek olyan létesítmények környezetében, amelyek szomszédsága bizonyos funkciók esetében konfliktusforrássá válhat, ill. környezetvédelmi szempontból megengedhetetlen (az Észak-pesti /Palotai-szigeti/, a Dél-pesti szennyvíztisztítók, valamint a KFKI és a BME kísérleti reaktora).

- **Tervezett szennyvíztisztítók védőterülete**

Egyedi elbírálás alapján hatóság által kijelölt védőterületek olyan létesítmények környezetében, amelyek szomszédsága bizonyos funkciók esetében konfliktusforrássá válhat, ill. környezetvédelmi szempontból megengedhetetlen (a Központi /Csepel szigeti/ és a Dél-Budai szennyvíztisztító, valamint a Dél-Pesti szennyvíztisztító bővítési területe)

- **Közutak (gyorsforgalmi utak és főútvonalak) védőtávolsága**

A vonatkozó jogszabályok előírásai szerint, autópálya, autóút és főútvonal külterületi szakaszán az úttengelyétől számított 100-100 m védőtávolságon belül építmény elhelyezéséhez közútkezelői hozzájárulás szükséges.

- **Országos közforgalmú vasútvonalak védőtávolsága**

A vonatkozó jogszabályok előírásai szerint az országos közforgalmú vasútvonal szélső vágányának tengelyétől számított 50-50 m, környezeti hatásvizsgálathoz kötött vasúti létesítmények szélső vágányának tengelyétől számított 100-100 m védőtávolságon belül engedélyköteles építmény csak üzemeltetői vélemény és közlekedéshatóság szakhatósági hozzájárulása alapján helyezhető el.

III. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK

1. A TERV JÖVŐKÉPE - TÁRSADALMI, GAZDASÁGI ÉS TÉRSÉGI ÖSSZEFÜGGÉSEK

Budapest Településszerkezeti Tervének jövőképe – Budapest Városfejlesztési Konceptiójára támaszkodva, annak célrendszerét a térbeli viszonyrendszerbe helyezve és továbbértelmezve, valamint felhasználva a Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiójában megfogalmazottakat is – a következők szerint foglalható össze.

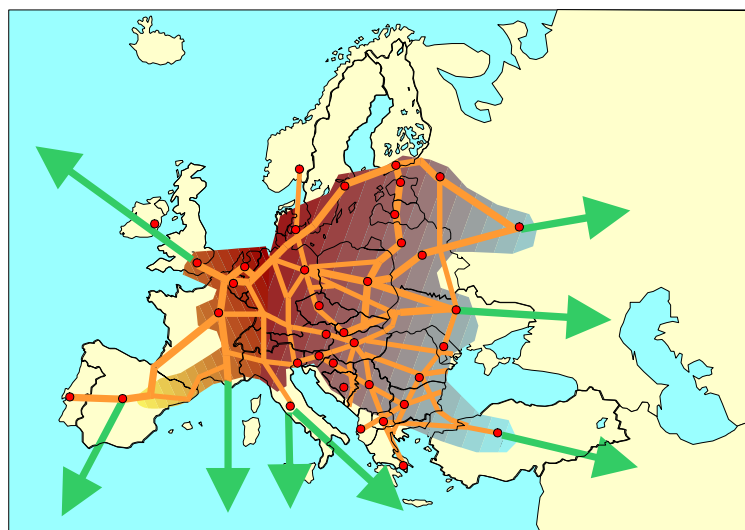
1.1. Makroszerkezeti és agglomerációs összefüggések

Budapest Európában: a kapuváros

Az újjáalakuló európai térben Budapestnek kiváló esélye van az EU határán fekvő ú. n. "kapuváros" (gateway city) funkció betöltésére - elsősorban Kelet- és Délkelet-Európa irányában -, amely lényegében az EU-n kívüli, és az EU-hoz tartozó térségek közötti közvetítő szerepet jelenti, a gazdasági kapcsolatok erősítése és az Unióhoz való csatlakozás előkészítése érdekében. Fontos feltétele ennek a nemzetközi elérhetőség, megközelíthetőség: a repülőtér, a telekommunikációs hálózatok és a többcélú európai közlekedési folyosók segítségével. Ennek megfelelően az Európai Unió területfejlesztési dokumentumai stratégiai szerepet tulajdonítanak a kapuvárosok és térségük kiegyensúlyozott fejlesztésének. Fontos szerepet kapnak a telekommunikációs létesítmények is.

Mindez a főváros jövője szempontjából olyan kelet-közép-európai gazdasági, kulturális, és információs központi szerepet jelent. Ebben a szerepkörben igen fontos a transznacionális és regionális közlekedési infrastruktúra kiemelt fejlesztése, s ezzel párhuzamosan a térségi és városon belül közlekedéshálózati rendszer erősítése.

Budapest az újjáalakuló európai térben



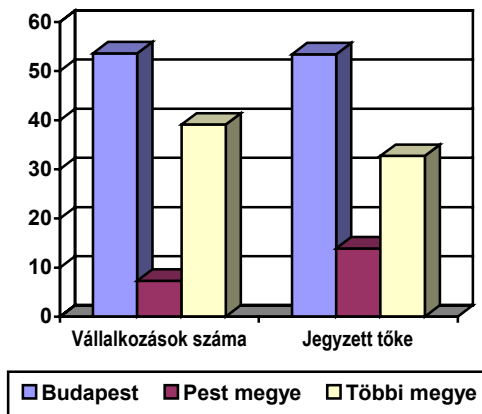
- Főváros, nagyváros
- Európai korridor
- ◀ Kapcsolati irány
- A fejlett európai terület (kék banán)
- Dinamikusan fejlődő mediterrán terület
- Fejlődés előtt álló területek

Az ország dinamizáló központja

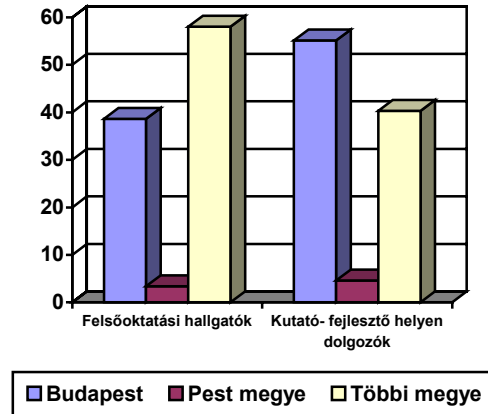
Budapest politikai, társadalmi, gazdasági és kulturális szempontból egyaránt kiemelkedő szerepet tölt be az ország életében, hiszen amellet, hogy a város és térsége az országos hatáskörű döntéshozó és irányító szervek túlnyomó többségének székhelye; itt működik az ország szellemi kapacitásának jelentős hányada. A városban található a felsőfokú kulturális, oktatási létesítmények, tudományos és kutatóhelyek meghatározó része. A főváros természeti építészeti adottságai, történelmi, városképi öröksége miatt első számú központja a nemzetközi turizmusnak is. A város és térsége a nemzetközi üzleti érdeklődés legfontosabb célpontja.

Az ország egészének fejlődése szempontjából Budapestnek fontos küldetése az, hogy minél nagyobb mértékben segítsen továbbítani - az országos területpolitikával összhangban - a "kapuvárosi" szerepkörből származó előnyöket, impulzusokat az ország más nagyvárosai, térségei felé, "híd" szerepet betöltve a fejlettebb gazdaságú térségek és Magyarország kevésbé fejlett régiói között.

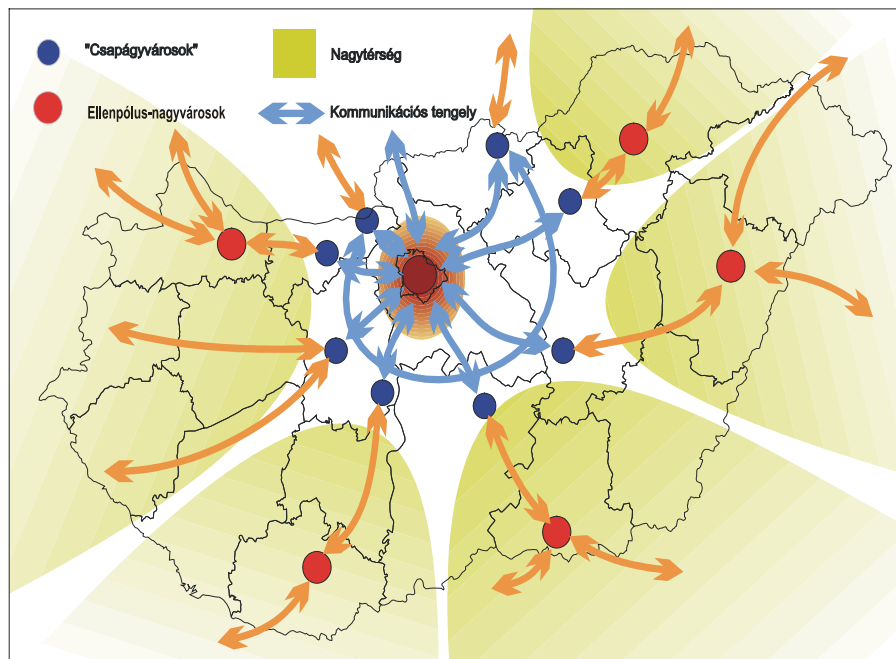
A külföldi érdekeltségű vállalkozások területi megoszlása, 2001. (Forrás: KSH).



A felsőoktatás, kutatás, fejlesztés területi megoszlása, 2001. (Forrás: KSH).



Budapest - híd a térség fejlődéséhez



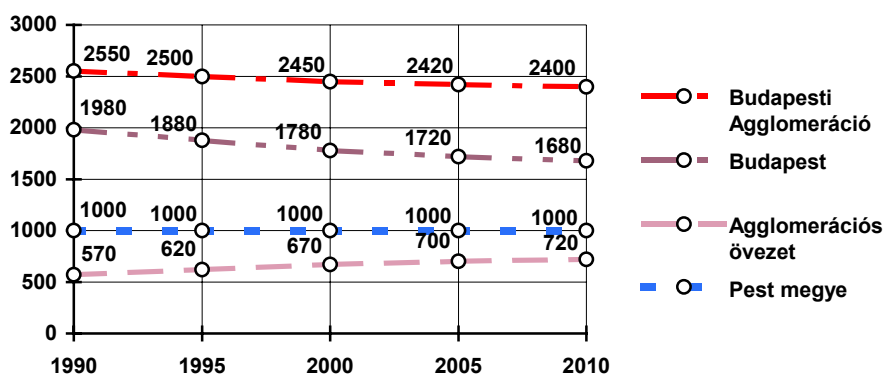
Ez a kapuváros szerep testesíti meg azt a húzóerőt, "lokomotív" funkciót, amely előnyös a városon és térségén kívül az ország más városai, régiói számára is. E szempontból is kiemelkedő jelentősége van Budapest nemzetközi kapcsolatrendszerének, tőkevonzó képességének, az itt összpontosuló felsőoktatási és kutatás-fejlesztési tevékenységek összekapcsolásának, speciális, a stratégiai iparágakra, a kereskedelemre, üzleti szolgáltatásokra épülő gazdasági szerkezetének, továbbá magas szinten fenntartható, az életminőség szempontjából meghatározó környezetének is.

Együtt a térséggel

A nagyvárosok élete világszerte szorosan, (számos szálon) összefügg a környékük mindennapi életével, és a szuburbanizáció nemzetközi szinten is egyre markánsabban jelentkező folyamatai az összefüggésrendszert egyre sokrétűbbé és mélyebbé teszik. Így van ez Budapest esetében is, ahol a városlakók tízezreinek kiköltözése a környékre akkor is szorosabbá fűzte a kapcsolatokat a metropolisz és térsége között, ha ez számos vonatkozásban mind a főváros, mind a környező települések számára kedvezőtlen hatásokkal is járt.

A főváros és az agglomerációs övezet - együttesen a Budapesti Agglomeráció -, illetve az azt magában foglaló Pest megye tekintetében az elmúlt időszakban a korábbi igen jelentős fejlettségi különbségek helyett a kiegyenlítődés tendenciái figyelhetők meg.

Népességváltozási trendek Budapesten és a Budapesti Agglomerációban 1990-2010 (ezer fő)



Az elmúlt évtizedben a városkörnyék településeinek gazdasági önállósodása, megerősödése, ugyanakkor a budapesti nagyipar munkáltatói szerepének visszaszorulása az alacsonyabb képzettségű bejárók számának csökkenését, és ezzel párhuzamosan a fiatal családok nagyszámú kiköltözése viszont az ingázás növekedését. Együttesen a fővárosba irányuló hagyományos munkahelyi ingázás szinten maradását eredményezte. A be- és kiingázás kissé kiegyensúlyozottabbá vált: a Budapesten élő foglalkoztatottaknak 1990-ben 2,9%-a (26.812 fő), 2001-ben 8,7%-a (64.976 fő) járt el naponta dolgozni a városból, míg a Pest megyei napi ingázók aránya és száma az elmúlt húsz évben lényegében nem változott (kb. 56%, 235-240.000 fő), bár a Budapestre naponta ingázók 37%-a személyautót használ, ami egyrészt a fővárost és környékének közötti kapcsolatrendszerét terheli túl, másrészt pedig a főváros parkolási helyzetét nehezíti meg.

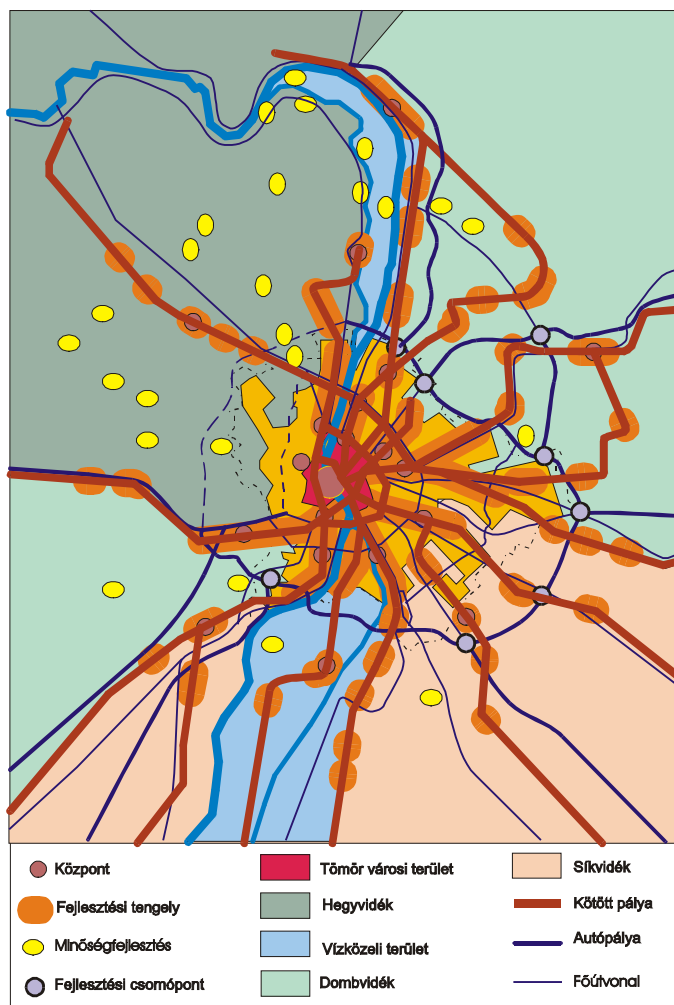
A több területen jelentkező kiegyenlítődéssel párhuzamosan megjelenő kedvezőtlen folyamatok új fejlesztési stratégiát követelnek meg a térség tervezésében is, amelynek alapja nem az adminisztratív intézkedések, hanem elsődlegesen a térség önkormányzatainak a kormányzat által támogatott és a fejlesztés más szereplőivel is koordinált, a felismert közös érdekeken nyugvó együttműködés lehet.

Az együttműködés legfontosabb területei az alábbiak:

- a térség Budapesten belüli részének haránt- és sugárirányú főútjai mentén kijelölt *fejlesztési tengelyeknek* elő kell segítenie beruházásoknak a jól megközelíthető helyszínekre való *koncentrációját*.
- a főváros külső városrészeiben és az agglomerációs övezetben *lakóterületi fejlesztésekre*, a lakosság számának növekedésére - ami a napi, a centrum irányába történő közlekedési igények növekedésével jár - ott nyílik lehetőség, ahol annak jó közlekedési feltételei adottak, tehát elsődlegesen a *kötőpályás nyilvános közlekedési hálózatokhoz* csatlakozó területeken,
- a főváros és környéke közötti zavartalan kapcsolatot, az agglomeráció egyes térségei közötti összeköttetést biztosító közlekedési rendszer megtervezése és kialakítása, különös tekintettel a közcélú, ezen belül a kötőpályás közlekedési eszközök használatának előtérbe helyezésére;
- a már urbanizált területek megújításának, regenerációjának támogatása a zöldmezős fejlesztésekkel szemben, a fejlesztési tőkének a települési területre fókuszálása érdekében a Budapestet körülvevő zöldövezet még meglévő elemeinek erősítése, a szerkezetileg meghatározó zöldterületi rendszer kialakítása és működtetése.
- a települések központjának rehabilitációja – a fútca program –, amely segíti a helyi karakter, jellegzetesség és identitás megőrzését, illetve továbbfejlesztését, egyúttal biztosítja a település számára fontos közintézmények mellett a közterületek megújítása mellett a társadalmi élet új színtereit, találkozóhelyeit is.
- a szociális, egészségügyi, oktatási és kulturális intézményhálózat koordinált fejlesztése, azok elérhetőségének javítása, kiegyensúlyozott színvonalának biztosítása.

A fenti célkitűzéseket csírájukban tartalmazza a Budapesti Agglomeráció 1999-ben készült Területfejlesztési koncepciója, amelynek Területi koncepcióját az alábbi ábra mutatja.

A Budapesti Agglomeráció térszerkezete



Forrás: A Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Koncepciója, BAFT 1999

1.2. A fenntartható jövő: társadalmi, gazdasági összefüggések

A versenyképes nagyváros

A főváros fejlődésének egyik alapvető kérdése a versenyképesség növelése, amelyet a nemzetközi gazdasági folyamatokban történő erősödő szerepvállalás segíthet elő, biztosítva egyúttal a város gazdaságának, hazai kis- és középvállalkozásainak prosperitását, az itt élők életkörülményeinek javulását is.

Budapest változó gazdasági szerepköre

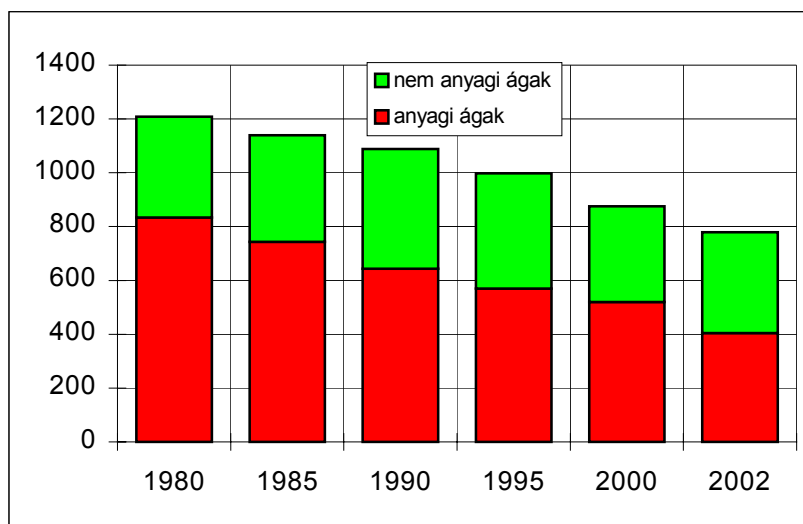
Budapest hagyományosan az ország kiemelkedően legnagyobb gazdasági központja. Gazdasági szerkezete azonban az elmúlt évtizedben jelentősen megváltozott, és ez a trend várhatóan hosszabb időn keresztül fennmarad.

Más európai metropoliszokhoz hasonlóan - az itt termelt GDP növekedése mellett - a gazdasági szerkezeten belül Budapesten is csökkent a szekunder ágazatok - az anyagi termelési ágak - szerepe, ugyanakkor növekedett a nem anyagi ágak - a pénzügyi, és egyéb szellemi szolgáltatások, a kutatás-fejlesztés részesedése. Míg 1980-ban Budapesten a munkavállalók csaknem 70%-át az anyagi ágak foglalkoztatták, ez az arány 2001-ben - a gazdasági szerkezet gyökeres átalakulása, a kis- és középvállalkozások előtérbe kerülése mellett - a foglalkoztatotti létszám mintegy kétharmadára, 1.208 ezerrel 746 ezerre csökkenése mellett - mintegy 21,4% volt.

A fővárosban működik az anyagi gazdasági ágak társas vállalkozásainak 41%-a, a működő társas vállalkozások 42%-a, ugyanakkor az ország egyéni vállalkozásainak csak 22%-a, ami a budapesti gazdaság koncentráltabb jellegét mutatja. 2001-ban az ország területének 0,6%-án elterülő Budapesten élt az ország lakosságának 17,4%-a, és itt dolgozott a fizikai foglalkozásúak 14%-a, a szellemi foglalkozásúak 29%-a. Budapesten tanult az ország felsőoktatási intézményi hallgatóinak 36%-a, a fővárosban működött a kutató-fejlesztő helyek 44%-a, itt dolgozott a tudományos kutatók, fejlesztők 57%-a, és az összes kutatás-fejlesztési ráfordítás 65%-a (41 milliárd forint, a GDP 1,7%-a, szemben az országos 0,9%-kal) is itt realizálódott.

Budapest az elmúlt évtizedben kimagasló szerepet töltött be az ország nemzetközi tőkevonása terén is. Ennek eredményeként itt működik az ország vegyes vállalatainak 51%-a, és itt fektették be az összes jegyzett külföldi tőkerésztesedés 56%-át.

A foglalkoztatottak számának változása Budapesten (1000 fő) (Forrás: KSH)



Budapesten valósult meg a kilencvenes évek második felében az ország beruházásainak 27%-a, a vállalkozások beruházásainak 24%-a, a költségvetési és társadalombiztosítási szervezetek beruházásainak 35%-a, ebből a helyi költségvetési szervezetek beruházásainak 23%-a. Ennek megoszlását jelzi, hogy a gazdasági szervezetek egy lakosra jutó beruházásai Budapesten az országos átlag 1,7-szeresét tették ki, ezen belül az egy főre jutó ipari beruházások az országos átlag 90%-ára, míg például a szállítás, posta és távközlés egy főre jutó beruházásai az országos érték 2,2-szeresére rúgtak.

Mindezek eredményeként az országos átlagnál magasabb képzettségű budapesti foglalkoztatottak jövedelme az országos érték 1,3-szorosa (1990-ben 1,2-szerese), míg az egy lakosra jutó nemzeti termék (GDP) az országosnak 1,85-szöröse volt.

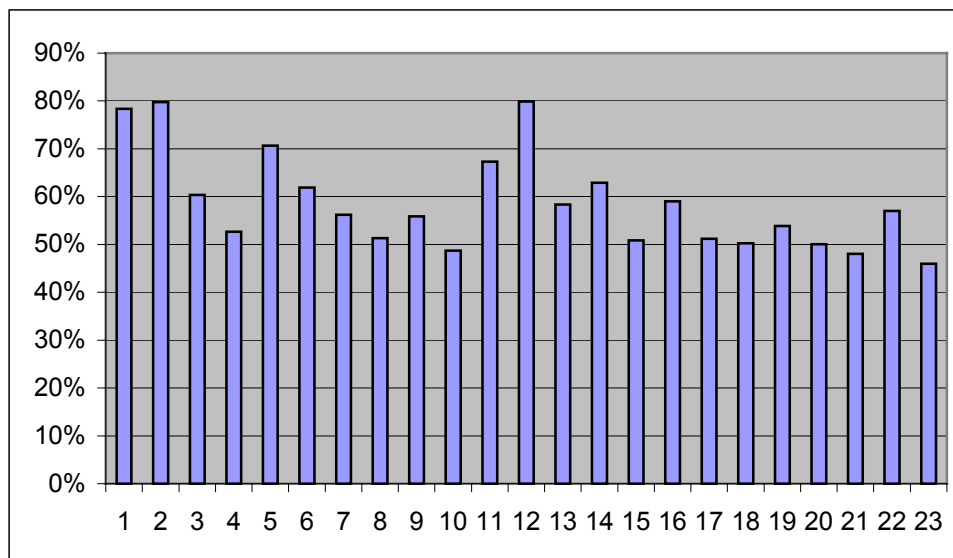
Mindebből a jövőre vonatkozóan levonható az a következtetés, hogy - a korábban ismertetteknek megfelelően - a főváros fontos küldetést tölt be az ország egészének gazdasági felemelkedésében, így dinamikus és kiegyensúlyozott fejlesztése az egész ország stratégiai érdeke, ugyanakkor a túlzott országos koncentráció miatt a "híd" szerep tudatos felvállalásával közvetítő feladatot kell betöltenie az ország kevésbé fejlett térségei irányában, elősegítve azok fejlődését is.

A társadalom szerkezetének átalakulása

A rendszerváltozást követően a különféle társadalmi kutatások az ország társadalmi szerkezetének lényeges átalakulását regisztrálták. A kutatási eredmények szerint országos léptékben 1990-2000 között a társadalom felső egyharmadának helyzete javult, a középső harmadé javult, míg a legalsó harmadának pozíciói romlottak. Ezen belül az alsó harmad helyzete a létminimum környékére, vagy az alá csúszott le, ami drasztikusan megnövelte a kifejezetten szegények számát. Mindezek miatt a városfejlesztési koncepciónak, de a Településszerkezeti Tervnek is fokozottan kell figyelnie a társadalmi szolidaritást erősítő szempontokra, a területi szegregáció fékezésére és a közösségi intézmények és feladatok végrehajtásához szükséges területek biztosítására, s nem utolsósorban a hajléktalanság és a szegénység elleni küzdelemre.

A városon belül jelentős jövedelemkülönbségek mutathatók ki az egyes városrészek között, amit jól szemléltet a felsőfokú végzettségűek megoszlása a város egyes területeirészein. A magasabb arányok leginkább a hagyományosan „értelmiségi” jellegű I. és V. kerületben, valamint a budai hegyvidéki kerületekben jelentkeznek, míg a sűrű beépítésű belső pesti városrészek és egyes külső kerületek jóval alacsony arányai a hátrányosabb helyzetűek koncentrációját jelzik.

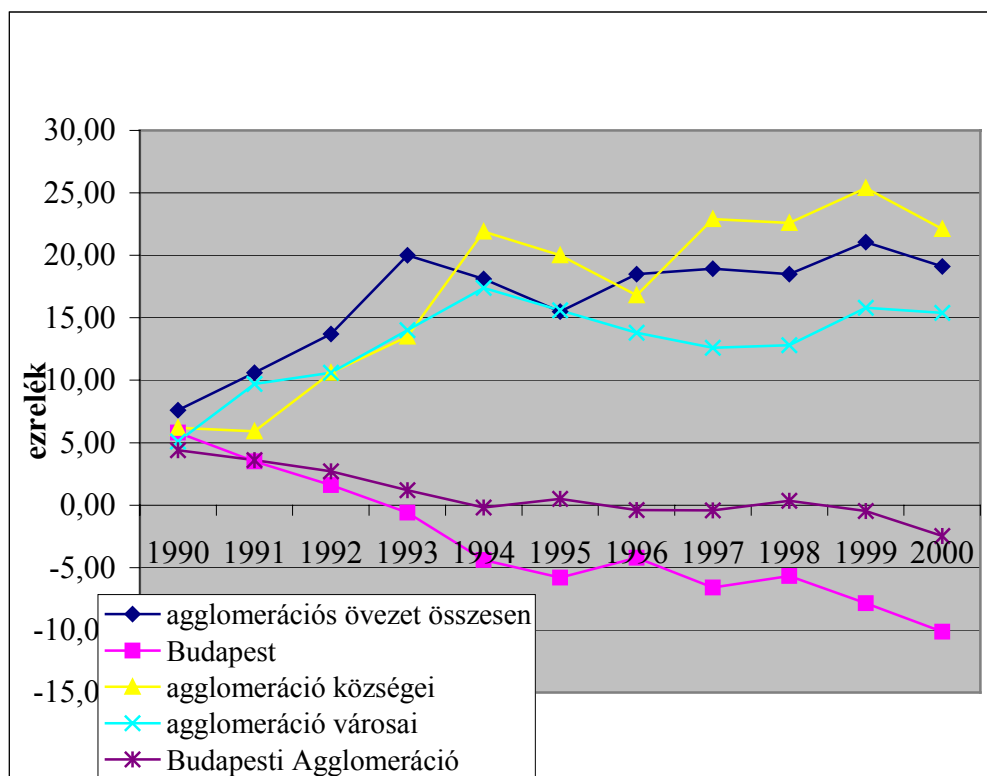
A szellemi foglalkozásúak aránya a foglalkoztatottakon belül, kerületenként 2001 (Forrás: KSH)



A főváros humán potenciáljának fejlettségét mutatja ugyanakkor, hogy a megfelelő korú népességben belül a középfokú végzettségűek aránya 53%-kal, a felsőfokú végzettségűek aránya pedig 89%-kal haladja meg az országos átlagot, ugyanakkor a munkanélküliség aránya alig kétharmada az országos átlagnak.

Kedvezőtlen viszont Budapest lakosságának folyamatos csökkenése, ami egyrésztől évtizedek óta a természetes szaporodás negatív értékeiben, másrészt viszont az 1993-tól szintén negatívvá váló vándorlási különbözetben nyilvánul meg. A negatív összegű vándorlás oka egyértelműen az agglomerációs övezetbe való kiköltözés, amely nagyobb részben a viszonylag jobb módú, fiatalabb társadalmi csoportok tagjaira jellemző.

Vándorlási különbözet 1000 lakosra a Budapesti Agglomerációban 1990-2000 (Forrás: KSH)



Az általában öregedő és fogyó népességű országban belül a fővárosban az idősorúak aránya az országos átlagot meghaladóan növekvő tendenciát mutat, a 60 évnél idősebbek aránya a lakónépességben belül 1990-2001 között a fővárosban 21,6-ről 23,0%-ra, míg országosan 18,9-ről- 20,4%-ra nőtt.

A jövőre vonatkozóan Budapesten a társadalmi csoportoknak a jelenleginél magasabb szinten való kiegyenlítődése tűzhető ki célul, ami egyrészt a korábbiakban vázolt gazdasági fejlődés függvénye, másrészt pedig attól függ, hogy a főváros mennyire tud vonzó lakóhelyet, a jövőbeli igények számára is megfelelő életkörülményeket biztosítani az itt élők, a jövő generációi számára. E tekintetben - a megfelelő munka- és vállalkozási lehetőségek mellett kitüntetett szerep jut a lakásviszonyok és a szabadidő-eltöltési lehetőségek fejlesztésének, a város lakóhelyi miliője erősítésének.

Mindebben meghatározó szerep jut

- a belső területek lakásállománya és közterületei megújításának, környezeti terhelése csökkentésének,
- az átmeneti övezetek alulhasznosított területei megújításának, újrahatszósításának, a megújuló gazdasági funkciók mellett ide értve új lakásépítési, irodai, valamint rekreációs és zöldterületek kijelölését és megvalósítását,
- a külső kerületek urbanizációs szintje - a csatornázottság, a burkolt utak, stb. - emelésének, továbbá a megfelelő zöldövezeti lakóterületi kínálat növelésének, ami a kiköltözés egyik fékező eleme lehet,
- a szegregálódó, szlömösödő lakóterületek rehabilitációjának,
- a rekreációs célú zöldfelületek, közparkok, szabadidőközpontok fejlesztésének,
- végül - de nem utolsó sorban - a városi élet találkozási helyeit, fórumait jelentő központok közterületein, az épített környezet színvonala emelésének.

Az elmúlt évtized térbeli városfejlesztési tendenciái

Településszerkezeti változások

Az elmúlt időszak gazdasági folyamatai, a magánosítás, az életmód, a társadalmi igények változásai következtében a főváros területszerkezete is jelentős mértékben módosult.

E folyamatok a leglátványosabb módon az üzleti alapon megvalósítható fejlesztések tekintetében, elsősorban a frekvenciált központi városrészekben, és a közművekkel ellátható, közúton jól megközelíthető beépítetlen, vagy potenciáljukhoz képest alulhasznosított, többnyire az átmeneti zónába tartozó vagy külső területeken mutatkoztak meg.

Belső zóna

A belső városmag központi területén a „city”-sedés volt jellemző. A gazdasági átalakulás első éveiben a kedvező megközelíthetőséggel rendelkező belvárosi lakások jelentős része irodává alakult át, elsősorban az akkor még keresleti jellegű bérroda-piac hatására. Később a lakásirodák jelentősége ugyan csökkent a bérroda-piac egyéb szegmenseivel szemben, azonban összességében még ma is jelentős irodafelületi nagyságot képviselnek a lakásirodák.

A bérroda-beruházások kezdetben kizárólag a Belváros legfrekvenciáltabb részén, a Nagykörút által határolt területen belül valósultak meg, erősítve a „city”-sedés folyamatát. Ezt a tendenciát követték a magyarországi piacra egymás után belépő új pénzintézetek, bankok, később az értékpapír-forgalomra és befektetés-kezelésre szakosodott vállalkozások. A kilencvenes évek végén jelent meg az irodaépítkezések „kihúzódása” a város központjához közeli, de a kiváló tömegközlekedési elérhetőség mellett jó parkolási lehetőségeket biztosító rozsdáövezeti területeire, emellett azonban a belső területek kedveltsége az irodaépítkezések tekintetében – ha csökkenő mértékben is – fennmaradt.

A pesti és budai Belváros történelmi részein a kezdetektől hangsúlyos lakófunkció a „city”-sedés folyamata ellenére is megmaradt. Az üzleti célú építkezések, beruházások, felújítások főként a Nagykörúton belüli területeken, és a főútvonalak menti sávokban koncentráálódtak, a kevésbé forgalmas területeken azonban a rehabilitációs célterületeken kívül is gyakoriak a lakásépítési projektek. A belső zóna Nagykörúton kívüli egyes területei ugyanakkor a lecsúszás útján indultak meg. A VIII. kerület igen kiterjedt részei, de a VII. kerület egyes városrészei negatív spirálba kerültek: egyfelől alacsony jövedelmű társadalmi rétegek beáramlásának célterületeivé váltak, másfelől itt kerestek lakást a jobb helyzetű kerületek a rehabilitációs területéről kiáramlók számára is. Ezek a belváros közeli városrészek így az önerőből történő megújulás képességét szinte teljesen elveszítették. A belső városrészek vegyes lakóterületeinek megújítása, a városrehabilitáció kiemelkedően fontos feladat az elkövetkező évtizedekben.

Hegyvidéki zóna

A budai oldalon, a hegyvidéki lakóöv hagyományosan magas presztizsű lakótertségében a lakásépítés, az üzleti célú beruházások, továbbá a speciális intézmények építése dominált.

Ennek következtében egyrészt új központi funkciókkal - pl. kereskedelmi létesítményekkel - gyarapodott a korábban meglehetősen ellátatlan, „központ nélküli” térség, másrészt pedig több irodai-munkahelyi beruházás hatására a városi funkciók vegyessége is fokozódott. Mindez csökkentette a belső városrészek zsúfoltságát, azonban nehezen feloldható közlekedési konfliktusokat és a környezeti szempontból kedvezőtlen besűrűsödést eredményezett a hegyvidék fő- és mellékútjain egyaránt.

Átmeneti zóna

A belső zóna és az elővárosi övezet közötti heterogén, közművesítettsége ellenére nagyjából rossz állapotú térségben az elmúlt időszak gazdasági folyamatait tükröző átalakulás kezdődött meg, amely elsősorban a frekvenciát főútvonalak mentén jelentkezett.

A kilencvenes évek első felében a korábbi ipari létesítmények privatizációja során néhány nagy terület egységben megmaradt az eredeti funkció, a területek nagyobb részén azonban vegyes kereskedelmi-szolgáltató területek alakultak ki, sok ezer kis- és középvállalat működtetésében, a legtöbbször igen bonyolult tulajdonviszonyok, és meglehetősen leromlott állagú épületek, közterületek mellett.

A kilencvenes évek végén jelentek meg számba vehető, és lassan növekvő mértékben a rozsdáövezetek megújulására vonatkozó magánfejlesztői törekvések, elsősorban az újjáépített, új nyilvános közlekedéssel ellátott területeken, például a Váci út és a Hungária körút mentén, illetve a lágymányosi iparterületen, ahol az infrastruktúraépítést kereskedelmi létesítmények, irodaházak építése, megújítása követte, "barnamezős" beruházásként, nemegyszer gyökeresen megváltoztatva az eredeti ipari területfelhasználást. A háttérterületeken az egykori iparterületek kis befektetésekkel való újrahasznosítása volt jellemző, kereskedelmi, raktározási, vagy termelési céllal, de esetenként lakásépítési projektek is megvalósultak.

Látványos eredmény hoztak az elmúlt évek fejlesztései a dél-pesti rozsdáövezetben és az (megújítási törekvései mellett az) átmeneti zóna budai részein is, ahol a főútvonalak menti térségek átalakulása markáns eleme volt a főváros városfejlődési folyamatainak, a kihasználatlanul álló, egykori nagyterjedésű iparterületek. A korábbi, extenzív hasznosítású honvédelmi és belbiztonsági, valamint közlekedési területek újrafelhasználása azonban a jövő feladata.

Elővárosi zóna

A 90-es évek az elővárosi zóna egykor önálló, nagyrészt kertvárosias településrészeinek az előtérbe kerülését hozták. A szuburbanizációs folyamat budapesti nyerteseként itt valósult meg a lakásépítkezések jelentős része, ennek következtében e kerületek lakónépessége csökken legkevésbé, sőt egyeseké kissé növekszik is. Jelentős javulás mutatkozott az alapvető műszaki infrastruktúrák tekintetében, a gázellátás, a csatornázás terén. Környezeti és városképi oldalról kedvezőtlen tendencia volt ugyanakkor az itt még meglévő, és a város egészének szempontjából ökológiai téren fontos beépítetlen területek – főként kereskedelmi célú – lassú fogyása, ami viszont sok esetben e városrészek bevásárlási lehetőségeinek jelentős javulását eredményezte, és a kereskedelem révén szorosabbá tette a belső és külső fekvésű területek kapcsolatrendszerét is.

További fontos közfeladat e városrészek sajátos arculatának értékőrző fejlesztése, valamint az életkörülményeket lényegesen befolyásoló további infrastrukturális fejlesztések, főként a közutak burkolása és a csatornázás terén.

Ez a zóna egyfelől biztosítja Budapest zöldterületi gyűjteményének a közigazgatási területen belüli területrészeit, de az egyes, már korábban kijelölt fejlesztési területeken egyfajta lakásépítési tartalékot is. Tekintetbe véve a beépített területek terjedésének sebességét, a fővárossal közigazgatási határán érintkező települések esetében az ökológiai egyensúly fenntartása érdekében az elővárosi zónában további új fejlesztési területek nem kerülhetnek kijelölésre.

A Duna menti zóna

A Duna-parti területek átalakulása annak megfelelően változott, hogy az adott partszakasz melyik zónába esett. Így elsősorban az irodai, szállodai, vendéglátó funkciók erősödtek a belvárosi részen, többnyire meglévő épületek átalakításával, felújításával, az átmeneti zónába eső részeken pedig a kereskedelem, és az elmúlt években a lakásépítés került előtérbe.

Az elővárosi zóna területének Duna-parti sávjai gyakran ma is kihasználatlanok, rekreációs, turisztikai fejlesztésük megoldandó feladat. Különösen fontos fejlesztési célterület a Duna menti zóna és az átmeneti zóna metszéspontjában elhelyezkedő területek fejlesztése. Elsősorban délen a Csepel-sziget északi csúcsa és szomszédos területei, északon pedig a volt gázgyári területek és a Római-part Budán és a Vízafogó-öböl környéke Pesten igényel körültekintő, egyelőre karakterörző és mégis városmegújító fejlesztést.

A nagy lakótelepek

A hatvanas évektől kezdődő és a nyolcvanas évek végéig tartó városépítési periódus gyakorlatilag minden zóna területén szigetzerű, alvóvárosként működő nagy, gyakran középvárosi lélekszámú lakótelepeket hozott létre, sok esetben szétrombolva az organikus városszerkezet mellett a szervesen alakuló társadalmi viszonyokat, és a helyi identitástudatot is. A kilencvenes évek a lakótelepek egy részénél az általában eredetileg sem magas társadalmi presztízs csökkenését hozták, ami a jelentősen megnövekvő lakásfenntartási költségekkel párosulva a budapestiek több, mint egyharmadának otthon nyújtó lakótelepek egy részéről való fokozottabb elvándorlást, egyes telepek szegregációs folyamatainak erősödését eredményezte.

Az elkövetkező időszakban a lakótelepi épületek energiahatékonyságának javítása, a közösségi létnek teret adó közterületek, találkozóhelyek, fórumok létrehozása, a funkcionális és városképi monotonitás munkahelyteremtéssel való oldása és a közösségépítést szolgáló programok megvalósítása a lakótelepek humanizálásának legfontosabb összetevői.

Az egyes területfelhasználási módok változási tendenciái:**Lakóterületek**

2000. végén 821 ezer lakás volt a fővárosban, ezek közül 748 ezer lakott, amelyben 1.732.000 lakó élt. Ez átlagosan 100 lakott lakásra 232 lakost jelentett. A laksűrűségi mutató a főváros területén kerületenként 183 és 287 fő között változott, és az 1980. évi 283 és az 1990. évi 254 fő/100 lakás értékekhez képest folyamatos csökkenést mutat, ami a lakásviszonyok javulását jelzi.

A lakóterületi változásokra az elmúlt évtizedben három markáns tendencia volt jellemző: a külső kerületekben és a budai oldal kertvárosaiban - részben az ún. "belső szuburbanizáció" részeként - családi házak, lakóparkok építése, a belső lakóterületek rehabilitációjával összefüggő lakásépítés, továbbá – a kilencvenes évek végétől – a jelentős részben az átmeneti övezetben beinduló üzleti célú lakásépítés, ami leggyakrabban nagy lakásszámú lakótömbök formájában valósult meg.

A lakóegységek rendeltetése, lakók, laksűrűség, 1949–2001, Budapest

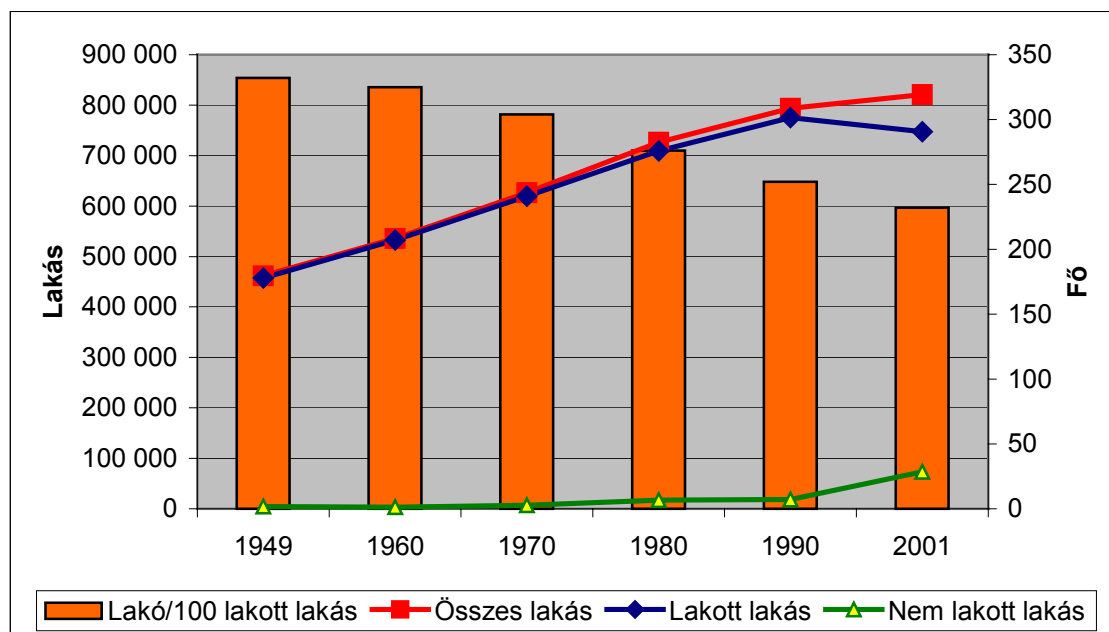
Év	Lakóegység összesen	Lakás			Lakott egyéb lakóegység	Lakók		100 lakott lakásra jutó lakó
		együtt	lakott	nem lakott		lakásban	egyéb lakóegységben	
1949	465 955	461 918	457 586	4 332	4 037	1 517 262	11 003	332
1960	547 223	535 855	532 568	3 287	11 368	1 728 697	28 247	325
1970	633 432	626 205	619 395	6 810	7 227	1 883 993	17 030	304
1980	730 435	726 655	709 393	17 262	3 780	1 957 829	7 622	276
1990	793 986	793 728	775 487	18 241	258	1 951 742	434	252
2001	821 450	820 977	747 597	73 380	473	1 731 712	941	232

KSH Népszámlálás 2001

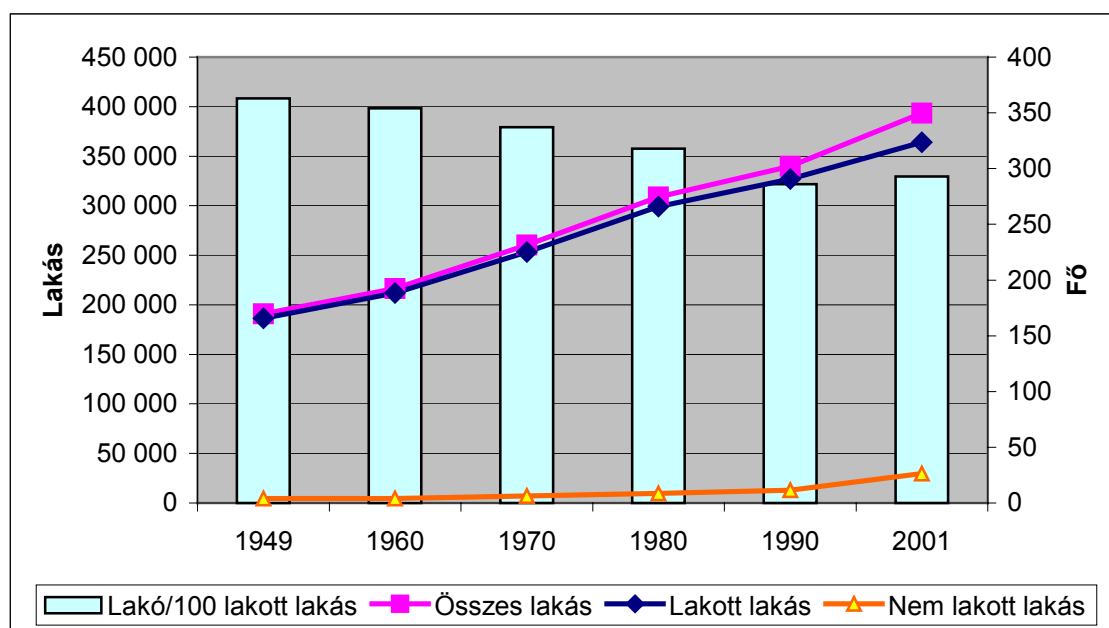
A lakóegységek rendeltetése, lakók, laksűrűség, 1949–2001, Pest megye

Év	Lakóegység összesen	Lakás			Lakott egyéb lakóegység	Lakók		100 lakott lakásra jutó lakó
		együtt	lakott	nem lakott		lakásban	egyéb lakóegységben	
1949	191 416	190 825	186 418	4 407	591	676 318	2 035	363
1960	218 616	216 511	211 880	4 631	2 105	750 051	6 312	354
1970	261 987	260 421	253 206	7 215	1 566	852 293	4 592	337
1980	310 328	308 884	299 243	9 641	1 444	951 467	3 607	318
1990	340 074	339 772	326 894	12 878	302	934 529	664	286
2001	394 280	393 526	363 916	29 610	754	1 065 104	1 791	293

A legfontosabb lakás-adatok változása Budapesten, 1949-2001



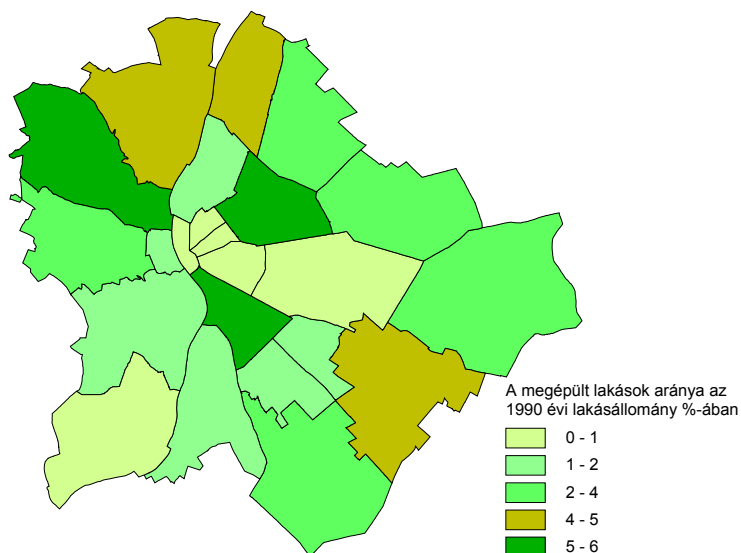
A legfontosabb lakás-adatok változása Pest megyében, 1949-2001



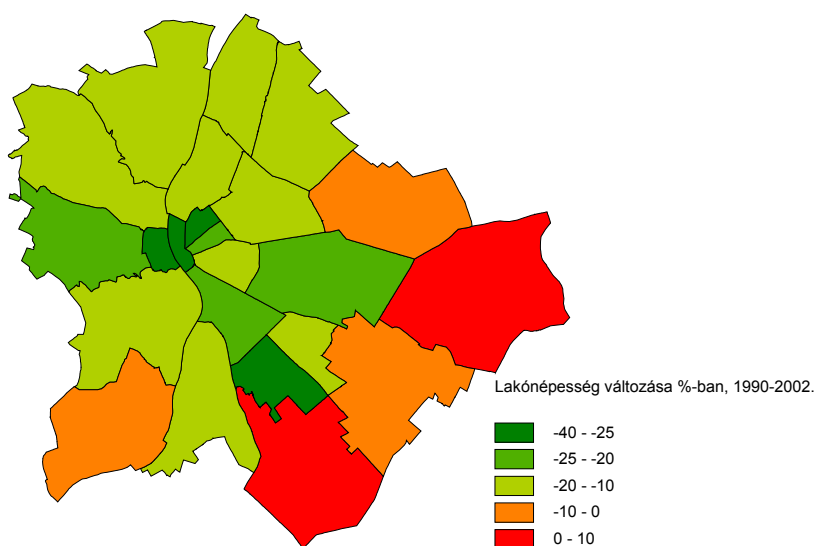
Az adatok jól jelzik, hogy Budapesten a lakosság csökkenése miatt az elmúlt évtized viszonylag alacsony lakásépítési rátája mellett is jelentősen csökkent a laksűrűség (a száz lakásra jutó lakók száma), ugyanakkor a szomszédos településeket magában foglaló Pest megyében ugyanez a mutató emelkedett. Magyarázza a különbséget az a tény, hogy bár az egy főre jutó lakásterület mindkét területi egységben azonos volt ($30 \text{ m}^2/\text{fő}$), Pest megyében a lakások átlagos alapterülete (81 m^2) jóval magasabb a budapesti 63 m^2 -es átlagos lakásterületnél, így a nagyobb lakásokat igénylő gyermekes családok könnyebben találnak zöldövezeti lakóhelyet, mint Budapest határain belül. A lakásépítés eltérő üteme mellett a lakott lakások számának csökkenése Budapesten – egyéb szempontok mellett – a más célra használt lakások magasabb arányát is jelzi.

A lakásépítés mutatója 1000 lakosra vetítve 1996-ban Budapesten 1,6, 2001-ben 2,5, 2002-ben pedig 3,7 volt. Ezzel együtt említésre méltó, hogy a szuburbanizáció következtében igen dinamikus növekedett a lakásépítési tevékenység a budapesti agglomerációs övezetben, ahol a fenti érték 1996-ban 5,7, 2001-ben 5,2, 2002-ben pedig 5,6 lakás/1000 lakos volt.

A lakásépítés dinamikája 1990-2002.



A lakónépség változása kerületenként 2002/1990



A budapesti új, jellemzően zöldövezeti lakásépítés célterületei között a kilencvenes évek végéig kimagasló szerepet játszott a II., XII., XIV., XVI., XVII., XXII. és XXIII. kerület, amelyekben az 1000 főre jutó éves lakásépítés 1996-ban 2-4 lakás/1000 fő lakás között változott. Ezen belül a II., XII. és XIV. kerületben a gazdasági szervezetek által épített lakások aránya 20-30% közötti értékeken mozgott, bár a lakások döntő hányadát a fővárosban akkor még a természetes személyek építették. Az évtized végén a trend alapvetően megváltozott, a lakásépítés fellendülésében ugyanis a gazdasági szervezetek játszották a meghatározó szerepet – 2002-ben a lakások több mint 70%-át ilyen formában építették –, egyúttal áthelyeződött a lakásépítési helyszínek területi súlypontja is: a növekmény legnagyobb része az átmeneti övezetnek a belvároshoz közeli, jó tömegközlekedési ellátású területein épült, nemegyszer barnamezős

beruházásként. Az agglomerációs övezet lakásépítésében megmaradt az egyéni építkezések dominanciája, a gazdasági szervezetek által épített lakások aránya Pest megyében 2002-ben – az ott is növekvő arány ellenére – még mindig 20% alatt maradt.

A fővárosi kerületek közül elsőként a IX. kerület kezdett el komplex rehabilitációs programot a Középső-Ferencvárosban. Ennek számszerű eredményeit jelzi, hogy a belső kerületek közül 2000-ben egyedül a IX. kerület bírt 3,0 lakás/1000 főt meghaladó lakásépítési rátával, és ebben a kerületben a megépült lakások több mint 80%-át gazdasági szervezetek, vagy az önkormányzat építtette fel. Szervezett városrész-átalakító rehabilitációs program indult a szomszédos Józsefvárosban, és megkezdődött az V.-VI.-VII. kerületek összehangolt rehabilitációjának előkészítése is.

Kereskedelem, bevásárlás

A kereskedelem piaci átalakulása a 90-es években felgyorsult, főként a nemzetközi kiskereskedelmi láncok megjelenésének, fejlesztéseinek köszönhetően, elsőként az élelmiszerkereskedelem 1-2.000 m² alapterületű üzletei, majd a 90-es évek közepétől az 5-10.000 m²-es hipermarketek, szakáruházak, a 10-20.000 m²-es bevásárlóközpontok, és a 30-40.000 m² területű "shopping mallok" terén.

Mindez - bár a lakosság széles rétegei kedvezően fogadták - a spontán fejlődő és tőkeszegény kereskedelmi struktúra alapvető, konfliktusokkal terhelt átalakítását eredményezte, ezért a fővárosi településszerkezeti terve a környezet és a városkép védelme érdekében az eddigieknél szigorúbb szabályozókat kell meghatározzon. Kimondhatjuk, hogy Budapest és közvetlen környéke a bevásárlóközpontok szempontjából egyfajta telítettségi állapotot ért el. Minden további bevásárlóközpont építés a bevásárlóközpontok egymás közötti üzleti háborúját segíti elő. Ez a "harc" a településen élők "feje fölött" zajlik. Igen káros hatása van a kiskereskedelemre, különösen a város szakbolt hálózatára, és áttételesen kihat a város közterületeire, a közvetlen belvároson kívüli városi "földszintek" alulhasznosítására. A kereskedelmi versenyben alulmaradó kiskereskedelem visszafejlődése negatív hatást gyakorol a városrehabilitációra. Mindezen okok miatt szükséges a bevásárlóközpontok további terjedésének megállítása.

Munkahelyek

Irodák

A gazdasági változások a 90-es évek első felétől nagymértékű irodaépítési tevékenységet gerjesztettek, amely kezdetben a Belvárosra korlátozódott, de az évtized végétől az ilyen építkezések súlypontja egyre inkább áthelyeződött az átmeneti zóna, a belvároshoz közeli kiváló tömegközlekedéssel és jó parkolási lehetőségekkel bíró főútvonalak melletti területre, kezdetben és folyamatában a XIII. kerületben a Váci út, Hungária körút környékén, majd a IX. és XI. és a III. kerületben is. A jelentősebb irodafejlesztések ugyanakkor csak Budaörsnél lépték át a város határát, jellemzően megmaradtak a főváros területén belül.

Az irodapiac bővülése a következő években is folytatódik, hiszen piaci elemzések szerint továbbra is mintegy 130-140.000 négyzetméterrel bővül évente a minőségi béiroda-kínálat, amely érték nem tartalmazza a saját vállalati központot kialakító cégek irodaterületeit. Várható továbbá az irodaépítkezések térbeli kiterjedése, a fővárosi jelentőségű mellékközpontok mellett a forgalmas kerületközpontokra, jól megközelíthető főutakra, csomópontokra is.

Iparterületek

A korábbi termelői ipari területek közül csak ott maradt meghatározó a korábbi funkció, ahol a privatizáció a termelést korszerűsítve folytató szakmai befektetők közreműködésével valósult meg. A többi, egykori iparterület sok kis tulajdonná alakulva, vagy spontán tulajdonos- és funkcióváltások nyomán rendszerint kereskedelmi-raktározási és termelési funkciók sajátos elegyévé vált; a fenntartáshoz, a felújításhoz szükséges tőke hiányában azonban sok helyen szlömösödni kezdett.

A kilencvenes évek végétől jelentkeznek számba vehető mértékben azok a fejlesztések, amelyek a rozsdáövezet funkcióváltását eredményezik, kezdetben irodai, majd lakásépítés céljára is.

Az egykori iparterületek újraélesztésének elősegítése szervezetséget és tőkét igénylő feladat, megvalósításuk kezdeményezőképeséget, alkotó fantáziát és szervezőképeséget igényelnek a közhatalom részéről. A budapesti városrehabilitációnak ezért fontos célkitűzése a rozsdáövezetek koncepciózus reorganizációja, újrakezdeményezése, amely egyrészt az ott működő kis- és középvállalkozások fejlesztéseinek, tulajdoni rendezésének támogatását, másrészt pedig a közterületek megújítását, a terület vonzerejének növelését igényli a közhatalom részéről.

Logisztikai célterületek

A fővárosi iparterületek közül néhány esetében a logisztikai-raktározási-áruforgalmi szerepkör lehet a fejlesztés meghatározó eleme. Néhány körzetben már megkezdődtek az ez irányú fejlesztések, pl. a nagytérségi áruforgalmi térség; a Csepeli Szabadkikötő; a soroksári logisztikai térség; a Nagykőrösi út környéke; Kőbánya, Jászberényi út - Tündérfűrt utca; a Cinkotai út - Bökényföldi út; Újpalota, Késmárk utca; Rákospalota, Székely Elek út és a Kaszásdűlői ipari medence esetében.

Rekreáció, szabadidő-eltöltés

Az elmúlt évtized társadalmi differenciálódását követve a rekreációval, szabadidő-eltöltéssel kapcsolatos igények is különféle módon változtak. Ennek területi vonatkozásait – főként a kilencvenes évek első felében, a tömeges privatizáció időszakában – gyakran jelentősen befolyásolta a korábbi sportlétesítmény-fenntartó vállalatok megszűnése, illetve területük más célú, jövedelmezőbb hasznosításának lehetősége. A tehetősebb rétegek számára ugyanakkor új, üzleti alapon épült létesítmények nyíltak, kezdetben főként a budai hegyvidék zöldövezetében, majd – a tehetősebb rétegek gyarapodását követve – a város más területein is.

A jövőben, a szabadidő növekedése, az erre irányuló kereslet növekedése kapcsán várhatóan a jelenlegi beépítetlen területek rekreációs zöldövezetté alakítása kerül előtérbe, a pesti és a budai oldalon egyaránt, a hegyvidék mellett elsősorban a Duna menti zóna, illetve az átmeneti övezet területén is. Fontos célkitűzés, hogy a külső városrészek közötti beépítetlen területek erdősítve szintén rekreációs szerepet tölthessenek be.

2. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME

Budapest Városfejlesztési Konceptiójának egyik stratégiai célja az épített környezet minőségének javítása. Ennek a szerteágazó feladatokat generáló kihívásnak egyik kiemelt specifikuma a településszerkezet és a városkép tradicionális elemeinek megőrzése. Ezen elemek egyúttal a művi környezet oldaláról a környezetalakítási javaslat meghatározó elemei is.

2.1. Védett elemek

A város egyes értékes karakterelemei, mint a városi identitás hordozói – az egyedi építményektől az összefüggő térségeig – már ma is különböző szintű jogszabályi védelmet élveznek.

A TSZT-ben csak a területi típusú (területre, ill. épüleategyüttesre vonatkozó) védelmeket tüntetjük fel, ezek az alábbiak:

- A fővárosban két **műemléki jelentőségű terület** található.
Egyik az UNESCO Világörökség helyszínei között 1987 óta szereplő "Budapest Duna-parti látképe és a Budai Várnegyed" területe. E műemléki jelentőségű terület 2005-ben kibővült az „Andrássy út és történelmi környezete” területével (amely 2002 óta a Világörökség része), további kiegészült a Szent István körút, a Bajcsy-Zsilinszky út, a Podmaniczky utca, a Hermina út, a Városligeti körút, a Városligeti fasor, a Klauzál utca, a Dohány utca, a Múzeum körút és a Várház körút irányába a várostörténelileg – városképileg szervesen összetartozó együttes egységes védelme érdekében. A másik műemléki jelentőségű terület a XII. kerületben, a Svábhegyi, Széchenyi-hegyi villák területe (2001 óta).
- További, országos védettségű területként szerepeltetjük - egyeztetve a Kulturális Örökségvédelmi Hivatallal - az 1997-es műemlékvédelemről szóló törvény hatályba lépése előtt, egyedi határozattal kijelölt ún. **műemléki környezeteket**. (A megkülönböztetésre azért van szükség, mert a hivatkozott törvény a műemléki környezet fogalmát általános érvényűen kiterjesztette az egyedi műemlékek és a műemléki jelentőségű területek közvetlen környezetére, ezek ábrázolása azonban meghaladja a TSZT léptékét.)
A 16 műemléki környezet a fentieknek megfelelően, a vonatkozó határozatokban szereplő elnevezések alapján a következő:
II. ker. Budakeszi út egykori Pálos kolostor, II. ker. Mátyás király "Nyéki Vadászkastély", II. ker. Napraforgó u. 1-22., III. ker. Aquincum római polgárváros, III. ker. Hajógyári sziget "Helytartói Palota", III. ker. Kiscelli trinitárius kolostor és templom, III. ker. Óbuda rk. templom, V. ker. Károlyi palota, VI. ker. Andrássy út, VII. ker. Rózsák tere Árpád-házi Szent Erzsébet Plébánia templom, VIII. ker. Kerepesi temető síremlékei, VIII. ker. Nemzeti Múzeum, XIV. ker. Hősök tere, XXII. ker. Albertfalvai Castrum, XXII. ker. Nagytétényi kastély és római castrum műemléki környezete.
- Az országos védettségű területek mellett léteznek **fővárosi értékvédelmi területek**.
E kategóriába a műemléki védettség alatt nem álló, de megőrzésre érdemes, építészeti, építészettörténeti, várostörténeti szempontból helyi védelemre érdemes épüleategyüttesek, épített környezetek tartoznak, melyek az 54/1993. (1994. II. 1.) Főv. Kgy. számú rendelet és módosításai alapján a fővárosi védettségű épüleategyüttesek (pl. a Rózsadombra vezető Gül baba utca mindkét oldala a Török utcától az Apostol utcáig; az Óbudai Gázgyár üzemi épületei és az igazgatósági lakótelep; Békásmegyér-Ófalu jellegzetes részei; Újpesten a Templom utca egy szakasza; a Nagykörút menti épületek együttese; a Városligeti fasor villaegyüttese; Kőbányán a Szent László tér; a Móricz Zsigmond körtér épüleategyüttese; a János kórház épüleategyüttese; Újlipótvárosban a Szent István park környezete; Kispesten a Wekerle-telep; a Csepel Művek épüleategyüttese, stb.).

Az „Épített környezet értékeinek védelme” c. tervlapon kerültek feltüntetésre a régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhely és nyilvántartott régészeti lelőhely szerinti bontásban, a Budapesti Történeti Múzeum régészeti szakvéleménye alapján. A római villaövezet jelenleg védelmi eljárás alatt álló régészeti lelőhelyeit nyilvántartott lelőhelyként tüntettük fel a KÖH pótlólagos adatszolgáltatása alapján.

2.2. Javasolt védelmi kategóriák

A Városfejlesztési Konceptió szellemét tekintve egyértelmű, hogy a főváros értékeinek érvényre juttatása és méltó környezetben való megjelenése nem korlátozódhat az épített környezet jogszabályokban szereplő elemekre.

Az országos, vagy fővárosi védettség alatt álló épüleategyüttesek, ill. területek mellett ugyanis számos további olyan térség van, ahol a kialakult városszerkezet, a városkép, az építészeti karakter, sőt indokolt esetben helytörténeti, kultúrtörténeti értékek (utóbbira példa Pest régi zsidónegyede a Belső Erzsébetvárosban) megőrzése a területek fejlesztésekor kiemelten kezelendő szempont. E területek lehatárolását, és a meghatározó szempontok szerinti kategorizálását tartalmazza az „Épített környezet értékeinek védelme” c. tervlap, amely alapját képezheti egy olyan – a műemlékvédelmi, helyi védelmi kategóriáknál szélesebb körű - szabályozásnak, amely a városszerkezet és a városkép értékes karakterelemeinek megőrzését szolgálja.

- **Városerőpítési, városképi szempontból kiemelten védendő karakterű, összvárosi jelentőségű területek**

A Városerőpítési Konceptióban hangsúlyozott „regionális központ”, „világváros” típusú célkitűzésekkel ellentétben áll, - többek között - az épített környezet leromlása. Budapest nagyvárosi karakterének meghatározó eleme a XIX. században és a XX. század elején kiépített belső városrészek építészeti örökségének gazdagsága, amelyet a városmag UNESCO Világörökségként kijelölt területe avat nemzetközi mércével is elismert kulturális értéké. Ennek megőrzése, hiteles felmutatása a főváros egyik kiemelt városfejlesztési programja.

Ilyen kiemelten védendő karakterű térség a Nagykörút és a „budai körút” által határolt terület, kiegészülve a Világörökség e területen kívüli részeivel, továbbá ide sorolandó a Városliget és az Újlipótváros déli része.

E területeken a tömbszerkezet, a kialakult telekrendszer megváltoztatása, továbbá városképileg, utcaképileg meghatározó épületek bontása csak különösen indokolt esetben, értelemszerűen csak részletes örökségvédelmi vizsgálatokat és hatáselemzéseket tartalmazó kérelem alapján bírálható el.

- **Városerőpítési, városképi szempontból védendő karakterű, összvárosi jelentőségű területek**

Az egységes, századfordulós beépítésű, kiemelten védendő belső városrész megmentése mellett fontos, összvárosi érdek az ehhez kapcsolódó, többnyire rosszabb adottságú, ill. leromlottabb állapotú hagyományos beépítésű városrészek értékőrző rehabilitációja is. A város lakosságmege tartó képessége (valamint ezen belül a lakosság összetétele) és a városias életminőség fenntartása szempontjából rendkívül fontos pl. a Terézváros, az Erzsébetváros, a Józsefváros és a Ferencváros középső, döntően lakóterületi részein, valamint a „Budai körút” külső oldalához kapcsolódó lakótömbökben a meglévő városias beépítés meújítása, rehabilitációja, a korszerű városias lakásformák terjedése, e területek értékes építészeti, városképi karakterelemeinek megőrzése, egyúttal az avult, igénytelen épületek, ill. korszerűtlen beépítések cseréje.

- **Városerőpítési, városképi szempontból védendő karakterű, helyi jelentőségű területek**

A város épített környezetének védelme nem korlátozódhat a belső, hagyományos beépítésű, ill. ún. történeti városrészekre, hanem ki kell terjedjen a belső városmághoz nem kapcsolódó, önálló karakterű, értékes helyi jellegzetességeket hordozó területekre is.

Budapest esetében ezek egy része területileg kötődik az egykor önálló települések központjaihoz (pl. Soroksár, Újpest, Nagytétény, stb. régi központi területei), más részük többnyire valamilyen szervezeten létrehozott, következetesen betartott egyedi szabályozás szerint megalósított beépítés (pl. a XIX. kerületben a Wekerle-telep, vagy a VIII. kerületi ún. Tisztviselőtelep, stb.), és ide sorolhatók egyes második világháború után épült lakótelepek is, amelyek városépítészeti értékes karakterelemeiket hordoznak, ezért meőrzésük sajátos értéknövelő elem lehet (pl. a XIV. kerületben a Kerepesi úti lakótelep).

A város épített környezeti értékeinek védelme túlmutat az egyes épületek, épületegyüttesek, területek, értékes karakterelemek pusztá meőrzésén, rendkívül fontos ezen értékek méltó érvénysülésének, vizuális feltárlásának biztosítása is.

Sőt, nemcsak a meglévő értékek bemutatathatósága, hanem a jelenleg még csak potenciálisan látványérzékeny területek majdani fejlesztése, változtatása, beépítése is kiemelten kezelendő feladat. Mindezen szempontok értelmezése a város szinte minden részén feladat, de talán a leghangsúlyosabban a közlekedéshálózat gerincét képező főút (és vasút) vonalak mentén, valamint a Duna menti zónában szükséges. Ennek érdekében kerültek lehatárolásra a tervlapon az alábbi kategóriák:

- **Városképileg kiemelten kezelendő látványérzékeny nyomvonal**

Ide tartoznak a város szerkezetét meghatározó, részben vagy egészében kialakult arculatú, körirányú útvonalak (körutak) és a sugárirányú főbb útvonalak, továbbá azon kereszteződések térségei, amelyek a városépítészeti téralakítás szempontjából frekvenciáltak.

- **A város látványának feltárlása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonal**

A város azon főútjainak bevezető szakaszai, valamint haránt irányú, főbb közlekedési nyomvonalai tartoznak ide, amelyek mentén a város arculata feltárlul, ill. egyes szakaszairól jellegzetes rálátás ill. kilátás nyílik.

Budapest városképe szempontjából a Dunával határos területésáv (az ún. Duna menti zóna) a legfrekvenciáltabb, s egyben kiemelten látványérzékeny térség.

A természeti és a művi elemek közelsége városépítészeti lehetőséget, ill. igényt teremt a vízfelület és az épített elemek összekapcsolására és azok egymás hatását fokozó kialakítására.

A hidak, ill. a közeik által meghatározott folyamszakaszok városképe igen változatos és sokrétű. A jellemző látvány szempontjából az alkalmazott hármas tagolás (amely öt szakaszra bontja) karaktervédelmi szempontból a TSZT léptékének megefelelő differenciálás.

A középső szakasz, a Margit híd és a Petőfi híd között (bár funkciójában és jelentőségében egyáltalán nem homogén) nemzetközi megítélésben is elismert, megkomponált, védett városképi alkotás, a Világörökség része. Itt a Duna mindinkább összeszűkül, ezáltal a két folyampart és a folyam enyhe ívű hajlata révén is *egybelátható* városképpé válik. (E szakasz grafikailag megkülönböztethető lehatárolása szükségtelen, hisz – a jogszabályi védettség mellett – szerves része a kiemelten védendő karakterű belső városmagnak.)

Ettől északra, ill. délre haladva a városias látványt fokozatosan váltja fel a természeti-táji karakter. Ily módon megkülönböztethetők a városképi, ill. a táji környezethez való illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti területek.

- **Városképi illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti területek**

Északon a Margit hídtól az Újpesti vasúti hidig terjedően lehatárolt Duna menti zóna tartozik ebbe a kategóriába. A látványt a Margit híd és az Árpád híd között a pesti oldalon kifejezetten városias, jó minőségű nagyvárosi lakóegyüttesek alkotják, a budai oldal beépítési módja azonban távolról sem ilyen kedvező, tagolatlansága, ill. retheszjellege miatt. Az Árpád híd és az Újpesti vasúti híd közötti szakaszon a beépítés zöldbe ágyazott jellege erősödik, a látvány még városias, de a Duna két oldalának a felhasználása és beépítése már nem lép városképi, ill. funkcionális kapcsolatba, részben a folyó szélessége, részben az *egybeláthatóság* hiánya miatt.

Délen a Petőfi hídtól a Gubacsi híd (tervezett Albertfalvai híd) vonaláig terjedő Duna menti zóna sorolható ebbe a kategóriába. A Petőfi hídtól délre a Duna, erőteljesebb ívelés mellett szélesedni kezd. A Déli vasúti hidig mindkét parti sáv folyamatosan új városias beépítéssel gazdagodik, innen délre mindez terv és potenciális lehetőség csupán, a Csepel-sziget északi részének fejlesztése révén megvalósítható jövőkép.

- **A táji környezethez való illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti területek**

Északon az Újpesti vasúti hídtól a városhatárig terjedő Duna menti zóna parti képén (főleg a vegetációs időszakban) már a növényzet látványa uralkodik. A jobb parton a Római-fürdő üdülőterülete, a bal parton ipari, kikötői és közműlétesítmények húzódnak meg a fák takarásában, a mögöttes lakó-és ipari területek csak felsejlenek a zöld környezet háttérében.

Délen a volt Csepel Művek területét elhagyva a partok közötti kommunikációs és városképi összeköttetés szinte teljesen megszűnik, a látványt mindkét parton zöldbeágyazott kisebb-nagyobb ipari, közlekedési és közműlétesítmények jellemzik.

A főváros látványának védelme érdekében fontos az ún. magasépítmények, magasházak elhelyezhetőségének szabályozása.

A cél Budapest természeti és épített környezetének egyedülállóan különleges harmóniáját megőrizni, a beépítés magassági változatosságát biztosítani a jövőben is. Mindennek legfőbb eszközeként a TSZT-ben a magasépítmények elhelyezhetőségét eltérően szabályozó övezetek kerültek lehatárolásra.

- **Magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából kiemelten védett övezet**

A város történeti magjában és a táji környezet markáns elemeként kialakult budai hegyvidéken a történeti adottságként kialakult változatosság megőrzése érdekében magasépület nem létesíthető, kivéve a kizárólag közcélú szolgáltatást nyújtó magas műtárgyakat vagy sajátos magas építményeket (épületnek nem minősülő magas mérnöki létesítmények).

- **Magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából védett övezet**

A pesti oldalon a kiemelten védett övezetet határoló védett övezetben magasépület ugyancsak nem létesíthető, kivéve a kizárólag közcélú szolgáltatást nyújtó magas műtárgyakat vagy magas sajátos építményeket, itt azonban az épületek legmagasabb pontja egyedi elbírálás keretében rögzíthető.

- **Magasház elhelyezés nem megengedett**

Ez a kategória lényegében az elővárosi zónára vonatkozik és ott magasépület elhelyezésének tilalmát tartalmazza.

3. A TERMÉSZETI KÖRNYEZET VÉDELME

3.1. Tájrendezés, természetvédelem

Általános elvek, célok meghatározása

Budapesten – elsősorban a geomorfológiai adottságok miatt - még ma is jelentős táji-, természeti értékek találhatók. A Budai-hegyvidék dombvonulatai, az itt található természetvédelmi oltalomban részesülő erdők, a peremterületeken az egykori pesti-síkság maradványai, a kisvízfolyások völgyeletei karakteres táji elemet képviselnek. Más fővárosokkal való összehasonlításban is megállapítható, hogy Budapest városképi megjelenésében meghatározók a tájképi elemek. Mindezek miatt a táji- természetvédelmi javaslatok a meglévő értékek megőrzésére (pl. szabad térségek biztosítása a peremterületeken), védelmére (kiemelt természetvédelmi oltalom), valamint azok továbbfejlesztésére (pl. kisvízfolyások és környezetük revitalizációja pl. a Gyáli-patak esetében) helyezik a hangsúlyt.

A fővárosban – leginkább Budán – található karsztos és csúszásveszélyes területeken a fentiekkel szemben a passzív védelem jelent megoldást, azaz ezeket a területeket mentesíteni kell a további terheléstől (pl. a beépítések visszafogásával).

Ugyanakkor a fővárosban található olyan területek is, amelyek a korábbi hasznosítás örökségeként rontott tájképi elemként jelennek meg (pl. felhagyott iparterületek, üzemi telephely-együttesek, parlagterületek). Ezek a területeken nemcsak környezetvédelmi okokból sürgető a beavatkozás, hanem tájképi, városképi szempontok miatt is.

Új, természetvédelmi oltalomra javasolt területet nem jelöl ki a terv, mert 1999-ben a helyi jelentőségű védett területek felülvizsgálata és a korábbi ÁRT alapján javasolt további területek (pl. Ferenc-hegy, Ördögórom) védettség alá vonása jogilag is megtörtént. Városképi védelemre javasolt azonban – elsősorban táji-, természeti értéke miatt – több, jelenleg semmilyen védettség alá nem eső erdőterületet (pl. Kamaraerdő, Farkaserdő).

A tervben a védett és a védelemre tervezett természeti értékekre tett javaslatok a környezetalakítási javaslat részét is képezik. A tájrendezési (-védelmi és -fejlesztési) javaslatok Budapest környezetalakításában is jelentős szerepet játszanak, közvetve az élhető város feltételeit teremtik meg.

Figyelembe véve az egyeztetés alatt álló Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervét a fővárosi területen kijelölésre kerültek a városszerkezeti jelentőségű, ökológiailag érzékeny területek, ahol javasolandó a tájhasználat korlátozása, elsősorban táji-, tájökölógiai szempontból. Ezeknek a területeknek a terhelés-mentesítése vagy a terhelés megelőzése hosszú távú, összvárosi ökológiai érdek.

Védelmi és fejlesztési javaslatok az egyes zónákban

A budai és pesti Belváros impozáns dunai panorámája révén nemcsak építészeti, de táji értelemben is Budapest legértékesebb részei közé tartozik. A **belső zónában** a fejlesztés szinte kizárólag – ahogy ezt a Városfejlesztési Koncepció is alátámasztja - a forgalomcsökkentéssel egybekötött közterületi rehabilitációval valósítható meg.

A Belváros keleti peremén húzódó nagy zöldfelületek (Városliget, Népliget, Kerepesi temető) a szigetek (Margitsziget, Hajógyári-sziget) parkterületeivel együtt folyamatos, kiemelt kezelést igényelnek, ütemezett rekonstrukcióra szorulnak.

A budai Vár-hegy átmenet a hegyvidéki és a belvárosi zóna között. Budapest egyik legjelentősebb épített tájképe, a művi és természeti elemek, domborzat - növényzet és épületek harmonikus együttese, amely a Világörökség része, így védelme és érzékeny fejlesztése együttes műemlékvédelmi, építészeti és tájrendezési feladat. Hasonló átmeneti terület a Rózsadomb. Ennek különleges értékei a barlangok és a források, amelyek a térséget geológiai szempontból kiemelten kezelendővé minősítik. A védelem építéskorlátozással és zöldfelület-fejlesztéssel biztosítható. Szükséges a barlangok és a források védelmére vonatkozó meglévő előírások és szabályok szigorú betartása, a védettségi kategóriák szerinti lehatárolás pontosítása.

A Duna menti zónában a parti sáv használata tájrendezési szempontból sem elhanyagolható. Ebben a zónában a fejlesztéseknek a vízparti adottságokat kihasználva elsődlegesen rekreációs célúnak kell lennie. A vízparti rekreáció széles skálája, és az azokhoz tartozó területhasználat sokfélesége jellemezheti Budapest Duna-parti területeit. Míg a Duna menti zóna belső zónára eső területeit az épített elemek (kikötők, vízi sporthoz szükséges vízparti építmények) dominanciája jellemezheti, addig az északi és a déli szakaszon kevésbé intenzív, nagy zöldfelületű, a városi szabadidő-eltöltéshez kapcsolódó létesítményeknek kell helyet biztosítani.

Az **átmeneti zóna** térségébe tartozik a legtöbb rontott tájkép, s emiatt beavatkozást igénylő terület. Legnagyobb ilyen összefüggő ilyen terület az M5 bevezető szakaszától nyugatra eső, ferencvárosi térség. Itt összehangolt városfejlesztési beavatkozások sorozata kapcsán mód nyílhat zöldfelületekkel tagolt, új városrész kialakulására. A Városfejlesztési Koncepció is kiemelten kezeli ezt a területet városképvédelmi és zöldfelület-fejlesztési szempontból.

Zavart, városi táj a Jászberényi út és a Keresztúri utak alacsony hasznosított extenzív környezete. Az üzemi-ipari területeken belül tájfasítással - védőfasítással és a területek funkcióváltásával lehet a konfliktusokat feloldani. Súlyosan roncsolt térség a Gránátos úti lerakó környezete, amely zöldfelület-fejlesztési eszközökkel végrehajtható rekultivációs akcióterülete.

Tájképileg zavart, városképet rontó térség a MÁV Járműjavító telep, a Körvasútsor menti ipari zóna és a Rákosrendezői - pályaudvar környéke. Itt a terv funkcióváltást, valamint zöldterületi fejlesztést, védő zöldsávok létesítését javasolja.

A budai oldalon a Kunigunda út - Huszti út térségében lévő, elhanyagolt ipari-, üzemi zóna igényel beavatkozást. Funkcióváltással, igényesebb területfelhasználással, zöldterületi fejlesztéssel javasolja a terv a tájképet zavaró mai állapotot javítani.

Rekultiválendő térség a Csepeli petróleum-kikötő és észak-csepeli hulladéklerakó környéke, valamint a Csepel Művek ma még feltáratlan talajszennyezéseket hordozó területe.

Az átalakulás folyamatát élő lágymányosi iparterület tájilag főleg a Duna felől mutat silány képet. Itt az építési magasság korlátozása, a beruházásokhoz kapcsolódó látványelemzés és a vízparti zöldfelületi fejlesztés nyújthat megfelelő eszközöket a tájrendezés számára.

A Tétényi-fennsík felől a Duna felé haladó dél-keleti fekvésű domboldalakon a sziluettvédelem, a visszafogott beépítés érvényesítése a tájvédelem fő feladata.

Az **elővárosi zóna** északi részén új területfelhasználási elemként és környezeti terhelésként jelenik meg a térségben az M0 autópálya északi szakasza, veszélyeztetve az Ezüst-hegy tájilag érzékeny térségét. Rekultiválást és tájba illesztést kíván a Szentendrei út - városhatár térségében lévő bányaterület, mely a zöldterület-fejlesztésnek is akcióterülete.

Meg kell őrizni táji értéként az Aranyhegyi-patak mentét, ahol fásítással, gyalogutak - kerékpárutak létesítésével kell a tájat gazdagítani. Érzékeny Duna menti sáv a Római-part - Pünkösdfürdő térsége, amelyet a rekreációs és zöldterületi fejlesztések összehangolásával az árvízvédelem feladatait is szem előtt tartva kell alakítani.

Értékes természeti tájlelem a Csömöri-patak és a Szilas-patak völgye, valamint a Rákos-patak sávja, ahol a galériaerdők megőrzése és újak telepítése szolgálja a táj alakítását és védelmét. Különösen érzékeny a XV. kerület peremén található Kavicsbánya-tó környéke, amely a rekreációs fejlesztés céljait szolgálja.

Különleges tájrendezési feladat a Naplás-tó térségének rendezése, ahol a vízparti élőhelyek védelme, az erdőterület bővítés, a rekreációs célú fejlesztés és a roncsolt, un. Micsurin-bánya rekultivációja együttes megoldást kíván.

A Rákos-patak völgye a zöldterület-fejlesztés sávja, fontos ökológiai kapcsolat az agglomerációs övezet és az átmeneti zóna zöldfelületei között. Megfelelő, tájérezékeny, kímélő fejlesztéssel a völgy a rekreáció zónája lesz, kerékpárút, sport és kirándulóterületek, a lakótelepek mellett közparkok létesülnek.

Természetvédelmi szempontból meghatározó jelentőségű a Merzse-mocsár környezete. Továbbra is biztosítani kell a térség relatív zavartalanságát is, ezért a területfelhasználási terv a védett tájat övező kiterjedt erdőterületeket is megőrizni javasolja.

Az elővárosi zónában a pesti oldal déli – főként a XXIII. kerületbe eső - térsége tájrendezési szempontból rendkívül érzékeny, mivel Budapest legnagyobb összefüggő külterületei (erdő és mezőgazdasági területei) itt találhatók. A térség az Országos Területrendezési Tervben az országos ökológiai hálózat övezetébe, az egyeztetés alatt álló Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve szerint az országos és térségi ökológiai övezetbe tartozik E terület ugyanakkor a Gyáli-patak ágrendszerének völgye is, amely távlati, nagy léptékű erdőfejlesztésre és rekreációs terület kialakítására nyújt lehetőséget. Szükséges az intenzív erdősisítés, a Soroksári Botanikus kert helyi természeti védelem alatt álló területének zöldfelületbe ágyazása. A mezőgazdasági területek mintegy 50%-ának tartós megőrzése biztosítja az ökológiai kapcsolatot az agglomerációs övezet felé, egyúttal a beépített területek tervezett bővítését is ellensúlyozzák. A térségben lévő Cséri telepet rekultiválni kell.

Csepelen erősen rombolt ipari - üzemi térségek és értékes, vízparti területek egyaránt előfordulnak. A Soroksári-Duna-partjai, a Molnár-sziget, a kavicsos tavak térsége kiváló adottságokat nyújtanak a rekreációs célokat szolgáló vízparti tájrendezés számára. A térség kiemelkedő természeti értékei a Tamariska-domb védett természeti területe, a Nagy-Duna

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

TÁJRENDEZÉS, TERMÉSZETVÉDELEM

JELMAGYARÁZAT:

-  Erdő, természeti terület
-  Kiemelt jelentőségű park
-  Temető
-  Mezőgazdasági terület
-  Országos jelentőségű védett természeti terület
-  Helyi (fővárosi) jelentőségű védett természeti terület, érték
-  Kisvízfolyások tájilag érzékeny völgyelete
-  Karsztos terület
-  Csúszásveszélyes terület
-  Sziluett-érzékenység
-  Rekultiválandó terület
-  Rontott tájkép miatt beavatkozást igénylő terület
-  Agglomerációs zöldkapcsolat lehetősége

menti fásított vízkivételi terület (Fővárosi Vízművek telephelye), valamint a Háros-sziget országos védettségu területe, és a fővárosi szinten védett Kis-Háros-sziget vízparti vegetációja és állatvilága.

A **hegyvidéki zóna** táji adottságait tekintve Budapest legkarakteresebb területeinek egyike, ahol a természetközeli állapot még jórészt fennmaradt. Ennek teljes területén minden területfejlesztést tájrendezési szempontból is vizsgálni kell, hiszen a látványvédelem, a kilátásvédelem és a természetvédelem érdekeinek érvényesítése előfeltétele e térség értékei megőrzésének.

A természetvédelmi területek és a védett természeti területek aránya is igen magas, amelyekből legjelentősebb a Budai Tájvédelmi Körzet, mind területét, mind védettségi kategóriáját illetően. Kiemelt jelentőségű az országos védettségu Sas-hegy, helyi védelem alatt áll a Kis-Sváb-hegy. A városi táj karakterét döntően befolyásoló park-vonulat az Ördög-árok völgye (Szilágyi Erzsébet fasor, Városmajor, Vérmező, Horváth-kert, Tabán).

Tájilag rendkívül kényes térség a Hidegkúti-medence. Ennek peremterületein a mezőgazdasági területek a kárpótlás és privatizáció során magánkézbe kerültek, ezért az építési területbe sorolás érdekében nagy nyomás várható. Táj- és környezetvédelmi szempontból ez nem megengedhető, az terv a Csúcs-hegy Ny-i lejtőin lévő egykori zártkertek mechanikus lakóövezetbe sorolását sem támogatja. Itt a már elkészült rendezési terv végrehajtása szükséges (Kálvária-hegy, Tök-hegy).

A sziluetvédelem szempontjából kiemelendő fontosságú a remetekertvárosi Vár-hegy és a Vörös-kővár, a kisvízfolyás menti tájvédelem térségeként a Paprikás-patak völgye. Itt minél szélesebb sáv közterületben tartása és fásított sétányként történő kialakítása indokolt.

3.2. Zöldfelületek

Célok meghatározása - kiinduló helyzet

Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztése két fő szempont miatt kiemelt feladat. A városi zöldfelületeknek egyrészt ökológiai eszközökkel kell a nagyváros összetett funkcióiból eredő intenzív környezetterhelést korlátoznia, másrészt egészséges és esztétikus térbeli keretet kell biztosítani a lakosság rekreációs igényeihez. Ezen túlmenően a zöldfelületeknek – legyen vertikális vagy horizontális kiterjedésű - a városkép javításában, a városlakók pszichés egészségének megőrzésében, és nem utolsó sorban a főváros idegenforgalmi vonzerejének fenntartásában is jelentős szerepe van.

A zöldfelületrendezési, -fejlesztési javaslatok egyben a környezetalakítási javaslatoknak is szerves részét képezik. Budapest zöldfelületi fejlesztése, a beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területek városökológiailag kedvező arányának biztosítása térszerkezeti szempontból hosszú távon is meghatározó.

A zöldfelületi rendszer mai állapotában a mennyiségi, minőségi és térszerkezeti problémák miatt fenti feladatait betölteni nem képes. Ezért a rendszer fejlesztése érdekében a megszokott ütemben zajló, összességében csekély volumenű beavatkozásokat a jövőben nagyléptékű, összefogott fejlesztéseknek kell felváltania.

A zöldfelületi rendszer jelenlegi állapota a következőkkel jellemezhető:

Az erdők és nagy parkterületek fajlagos mennyisége lényegesen kisebb mind a szükségesnél, mind az európai világvárosokban megszokottnál.

A pesti és budai oldal zöldfelületi ellátottsága aszimmetrikus, a belvárosi térség park és fásított köztér rendszere a mennyiségi hiányok miatt túlhasznált.

Összvárosi szinten kevés a karakteres, egyöntetű, ökológiai és városesztétikai értékekkel egyaránt bíró fasor. A legfontosabb, legértékesebb fasorok városképi védelmet élveznek ugyan, de ez a növényegészségügyi állapotukban gyakran nem tükröződik, így a védett fasorok között is sok a kevert állományú, hiányos vagy beteg.

A magánkertek a zöldfelületi rendszer területileg legjelentősebb belterületi összetevői. Jelentőségük a környezetkondicionálás szempontjából mind a budai, kertés lakóövezetekben, mind a pesti, laza beépítettségű családiházak lakó-övezetekben meghatározó.

Egyes intézmények vagy intézmény jellegű területeken található zöldfelületek ökológiai szempontból is értékes elemei a zöldfelületi rendszernek (pl. temetők, kórházkeretek, strandok).

Legjobban fenntartott, és kialakításuk színvonalát tekintve is a leginkább minőségi zöldfelületek a korlátozott közhasználatuként működő, általában valamely kereskedelmi-szolgáltató létesítményhez (pl. West End tetőkertje, MOM park), vagy új intézményi funkcióhoz kapcsolódó kertek (pl. bankok előtti közhasználatú terek), illetve az újonnan kialakított közparkok (pl. Erzsébet tér), vagy a közelmúltban felújított közkeretek, játszóterek (Kosztolányi Dezső tér, Nehru parki játszótér).

A zöldfelületek védelmének alapelvei:

- A már meglévő közpark- és erdőterületek a rendszer legfontosabb elemei. Ezek a területek a fejlesztés során más célra, beépítésre nem vehetők igénybe.

- A város legértékesebb, területileg legnagyobb, ökológiailag legfontosabb, országos jelentőségű természetvédelmi területe a Budai Tájvédelmi Körzet.
- A legnagyobb területi kiterjedésű fővárosi jelentőségű védett természeti területek, a Tétényi-fennsík és a Naplás-tó egyedülállóan reprezentálja Budapest területén az ökológiai sokféleséget. Területük nem csonkítható, megőväsük, védelmük összvárosi érdek.
- A Belváros parkok, fásított közterek és fasorok hálózata megőrzendő, értékfokozó rekonstrukciója szükséges.
- A fejlesztési területeken elsőrendű cél a magas zöldfelületi arány biztosítása.

A zöldfelület fejlesztésnek a városrendezés általános folyamataiba illeszkedő alapelvei:

- Sugaras-gyűrűs zöldfelületi hálózatot szükséges kialakítani a városhatár és az átmeneti zóna között. Ezt a városhatáron külső zöld gyűrűnek kell kiegészíteni, és az agglomerációs zöldfelületi rendszerhez kapcsolni, melyet mezőgazdasági területek és erdők alkotnak.
- A patakvölgyeket fel kell használni a sugár irányú zöld ékek létrehozására, illetve megtartására.
- A köztertek, fásított közterek, közterületek fejlesztése a belvárosi rehabilitációhoz, az átmeneti zóna megújuló térségeinek fejlesztéséhez és a lakóterületi fejlesztésekhez kapcsolódik.

A zöldfelületi rendszer részének kell tekinteni – éppen a főváros nemzetközi összehasonlítás alapján is szűkös zöldterület-ellátottsága miatt – a főváros közigazgatási területén található beépítésre nem szánt területek közül a városszéli mezőgazdasági területeket is. Ezen területek akár nagyüzemi, akár kiskertes jellegűek, hozzájárulnak a főváros ökológiai egyensúlyának megőrzéséhez. Éppen ezért további területek beépítésre szánt területté nyilvánítása semmiképpen nem kívánatos. Amennyiben a mezőgazdasági használat idővel megszűnik, azok erdő, vagy rétterületként, esetleg parkerdőként való hasznosítása célszerű.

A zöldfelületi rendszer fejlesztésének javasolt eszközei:

A főváros zöldfelületi rendszerének fejlesztése, a tényleges zöld hálózatok kialakítása több eszköz együttes alkalmazásával érhető el. A területbiztosítás (a meglévők megőrzése, illetve új zöldterületi fejlesztések helybiztosítása) elsősorban a közterületi zöldfelületek (erdők, közparkok, köztertek) rendszerének kiterjesztését szolgálják. A fővárosi zöldfelületi rendszer gerincét képező területek ezért zöldterületi területfelhasználási kategóriába kerültek.

A védelem és a fejlesztés másik jogi eszköze a városképi védelem kiterjesztése azokra a zöldfelületi elemekre, amelyek még nem BVKSZ védettségűek. Ilyenek a jelentős növényállománnyal rendelkező kórháztertek (pl. István Kórház), strandfürdők (pl. Dagály Strandfürdő), erdőterületek (pl. Farkaserdő).

A fejlesztés előmozdítására pl. olyan intézkedési javaslatokat is tartalmaz a terv, amelyek a jóváhagyott Városerőpítési Koncepcióban a városmegújulás, az élehető város célkitűzéseivel vannak összhangban (pl. közterületi rehabilitáció, a nagy városi parkok ütemezett rekonstrukciója).

A zöldfelületi rendszer fejlesztésében nagy lehetőségek mutatkoznak az átmeneti zóna megújuló területein. A nagy zöldfelületi aránnyal megvalósuló új területfelhasználás a részben közhasználatra átadott zöldfelületekkel kialakított rendszer sajátos, új karakterű városrész(ek) kialakulását eredményezheti, és városökológiai értelemben is kedvező változást okoz. A város zöldfelületi rendszerében is jelentős szerepet kaphat ez a térség, ha ebben a fejlesztési térségben a közparkok hálózatának kialakítása az egyik feltétele lehet az átalakulásnak.

Ahhoz, hogy a Településszerkezeti Tervben lévő zöldfelületfejlesztési elképzelések belátható időn belül megvalósulhassanak, ezen kívül szükséges még olyan ösztönzőrendszer kidolgozása is, ami a fenti eszközöket együttesen alkalmazva egy-egy térség átfogó, nagyvonalú zöldfelületfejlesztési akcióit támogatja. (Mindez azonban már túlmutat e terv keretein.)

A zöldfelületi rendszer fejlesztése zónánként

A **hegyvidéki zóna** zöldfelületi rendszere a már meglévő állapotában is a város környezeti egyensúlyának legfontosabb tényezője. Itt található a legnagyobb összefüggő erdőterület, mely a domborzati adottságokkal együtt a legfontosabb kondicionáló és rekreációs lehetőséget nyújtó eleme a városnak. A fő cél e területek maximális védelme, mert a terület kiegészítésére kevés a lehetőség. Ilyen erdőfejlesztési terület a Tétényi-fennsík mentén húzódó volt hulladéklerakó területe és Pesthidegkúton a Rozmaring TSZ jelenleg erdőterülettel határos területe.

Rekonstrukcióra szorulnak az erdei turistautak, jelzések, pihenőhelyek; néhol a tájidegen, és ezért a romló állapotú faállomány lassú, fokozatos cseréje is szükséges.

Meg kell őrizni a nagy területű, intenzív faállományt a zöldbeágyazott intézményterületeken (KFKI, Csillebérci Gyermekváros, kórházak, klinikák, honvédelmi területek) a mai növényi borítottsággal.

A zöldfelületi rendszerben, az átszellőzésben is jelentős értéket képeznek a hegyvidéki területek kertes lakóterületei. Itt a meglévő, még viszonylag nagy zöldfelületi arány megőrzése, a legértékesebb villakertek természeti és kultúrtörténeti szempontú városképi védelme az elérendő cél.

A **belső zóna** része a budai oldalon a hegyvidékhez kapcsolódó parkrendszer (Városmajor, Vérmező, Horváth-kert, Gellérthegy). E parksáv a budai oldal meghatározó eleme városszerkezeti, városképi, városklimatikai és kertépítészeti szempontok szerint egyaránt. Apró részterületeken lehetővé vált a parkterületek kiegészítése (pl. Városmajor), de egészében véve számottevő területi növekedéssel számolni nem lehet, ezért legalább a meglévő, biológiailag aktív felületük csökkenését kell megakadályozni.

Hasonlóan értékes, megőrzendő és fejlesztendő a Vár-hegy parkrendszere, valamint a budai Duna-part sétányai és a Rózsadomb zöldfelületei. A felújításokon és rehabilitáción túl legfontosabb a beépítés elleni védelem. Indokolt ezen parkok városképi, műemléki, kerttörténeti indokok alapján történő városképi védelme. Területi bővítésre, parkfejlesztésre a Rózsadomb keleti lejtőin húzódó bozótos részsű felhasználásával, teraszos függőkertek kialakításával nyílik lehetőség.

A belső zóna további fontos elemei a parkosított Duna-szigetek (Margitsziget, Óbudai-sziget) és a pesti Duna-part. A szigeteken a minőségi parkfejlesztés, a pesti parton a sétány rendszer északi és déli kiterjesztése szükséges és lehetséges. A Dagály strandfürdőtől a Gubacsi-hídig változó szélességű, minőségű, de mégis egységes fásított parti sétány építhető, ami felértékeli a mögötte meglévő, illetve ezután létesülő intézményi sávot.

A pesti Belváros kis területű parkjai, közkertjei és fásított közterei területileg nem növelhetők. A térségben ezért a meglévő zöldfelületek megőrzése és felújítása a cél. Ez a folyamat megindult (Hild tér, Károlyi-kert), és új akciók is napirenden vannak (pl. Orczy-kert rekonstrukció).

A forgalomcsillapított zóna és a gyalogos rendszer kiterjesztése módot ad a zöldfelületekben gazdagabb utca és térhálózat bővítésére, ennek érdekében összehangolt és együttesen tervezett közlekedési - zöldfelületi rehabilitációra van szükség. Ez összhangban van a Városfejlesztési Konceptióban elfogadott zöldfelületfejlesztési szándékokkal is.

Az **átmeneti zónában** a legnagyobb közcélú zöldfelületfejlesztési akció Észak-Csepelen a tervezett új városrész zöldfelületi igényeit is részben kielégítő 40 ha-on tervezett városi szintű közpark. A tervezett új közpark nemcsak térségi szinten enyhíti a zöldfelülethiányt, de rendezvénypark jellegű kialakításával összvárosi érdekeket szolgál. A fejlesztés az utóbbi évtized legnagyobb területű zöldfelületfejlesztési lehetőségét hordozza.

A pesti oldal átmeneti zónába eső területrészen elsősorban a barnamezős beruházásokhoz kapcsolódva alakítható ki a terület helyi zöldfelületi rendszere. Városi érdek, hogy az itt tervezett fejlesztések (beépítések) úgy valósuljanak meg, hogy mind a közhasználatra szánt, mind a közhasználatra átadott, valamint a közforgalom számára megnyitott területek magas zöldfelületi aránnyal létesüljenek. Ezen a területrészen zöldfelületfejlesztési szempontból is mód nyílik nagyszabású, igényes városi szövet kialakítására.

Az átmeneti zóna budai térségében a volt óbudai bányaterületek ideiglenesen rekultivált helyén közparkok létesülnek.

Az **elővárosi zónában** meghatározó természeti adottságok a Szilas-patak és a Csömöri-patak völgyei, amelyek az agglomerációs zöldfelületi kapcsolatok, az ökológiai hidak kialakításának lehetőségeit hordozzák. Ennek megfelelően lakáscélú és munkahelyteremtési területi fejlesztések mellett új erdőterületek, véderdősávok létesülnek.

A zöldfelületi rendszer egyik fő gerince lehet a Szilas-patak völgye, amely részben meglévő, részben tervezett nagyterjedésű erdőterületek vonulata. Fontos új zöldfelületi szerkezeti elem a Bökényföldi út térségében a Rákos-patak menti zöld ék és a Szilas-patak menti zöld éket összekapcsoló új erdőterület, mely lakóterületeket és tervezett iparterületeket választ el egymástól.

A Rákos-patak mentén tervezett erdőfejlesztések városökológiai jelentőségűek, az Országos Területrendezési Tervvel és a készülő Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervével összhangban kerültek kijelölésre. A patakvölgyben a meglévő zöldfelületeket tervezett új erdőterületek és zöldbeágyazott intézmények egészítik ki.

Az átmeneti zóna-belső zóna érintkezési sávjában Budapest hagyományos nagy parkjai (Népliget, Városliget) és a Kerepesi temető gyűrűirányú elemként fűződnek fel.

A sugár irányú zöld ékhez kapcsolódnak a X. és XVII. kerület meglévő erdői, valamint a bővítés alatt álló Új köztemető, mely Budapest legnagyobb területű zöldfelületi intézménye. Értékes faállománya a térség számottevő környezetkondicionáló eleme. Ennek megőrzése és kiegészítése mellett a temető felújításra szorul.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

ZÖLDFELÜLETEK

JELMAGYARÁZAT:

-  Erdőterület
-  Közpark, közkert
-  Jelentős zöldfelületű intézmény
-  Temető
-  Repülőtér
-  Kertes lakóterület
-  Üdülőterület
-  Mezőgazdasági terület
-  Városszerkezeti jelentőségű,
ökológiailag érzékeny terület

A XX. és XXIII. kerület mai külterületeivel a főváros legfontosabb zöldfelületfejlesztési térségei közé tartozik. A mezőgazdasági területek funkcióváltásaként kijelölt munkahelyi-, intézményi beruházási térségben jelentős erdőfejlesztés-területbővülés indokolt a biológiailag aktív terület csökkenésének ellensúlyozására és a fontos délkelet-északnyugati irányú zöldfelületi ék kiépítésére. Ez az erdővonulat kapcsolódhat az agglomeráció erdőfelületeihez, és a Gyáli-patak több ágának völgyét felhasználva, rekreációs lehetőséget nyújt a fejlődő dél-pesti térségében. Budapest legnagyobb összefüggő mezőgazdasági területei itt maradnak meg, ékszerűen benyúlva a várostestbe, az M0 autópálya meglévő szakaszáig, illetve a Haraszi út menti munkahelyi területig.

A zóna budai részéhez tartozik a XXII. kerület zöldfelületekben, fejlesztendő park és erdőterületeken gazdag Duna-partja, értékes és feltétlenül védendő szigetekkel (Háros-sziget, Kis Háros-sziget). A Tétényi-fennsík helyi (fővárosi) természetvédelmi oltalmát élvez. Új erdőterület létesül a korábbi hulladék és törmeléklerakó helyén, a Balatoni út mellett.

3.3. Környezetvédelem

A város területegységei eltérő mértékben terheltek, de általánosan megállapítható, hogy Budapesten regisztrálható az összes környezeti közeg (levegő, víz, talaj) szennyezettsége. Az eddigi leginkább szennyező pontforrások területei, térségei átalakulóban vannak, a permanens ipari-üzemi szennyezés leállt. A volt nagyipari térségek funkcionális és városszerkezeti ártértelemezése a város általános környezeti állapotában jelentős változást eredményezhet.

Ugyanakkor a közlekedésből eredő légszennyezés kimutathatóan emelkedő tendenciát mutat. A gépkocsi-szám növekedésének ütemében - a becslések szerint - a közeljövőben sem várható csökkenés, ezért környezetvédelmi téren a következő években mindenképpen a közúti forgalomból származó légszennyezettség és zajterhelés mérséklése lesz a meghatározó feladat.

Korábbi környezet-terhelhetőség vizsgálatokból egyértelműen kiderült, hogy a belső és a hegyvidéki zóna tovább nem terhelhető.

A belső zóna teljes területe a komplex emissziókorlátozás térsége, ahol a közlekedésből eredő zajterhelés és légszennyezés nem csak a főutak mentén, hanem a tömbök belsejében is kritikus. A területen azonnali beavatkozás szükséges. Elsősorban az összehangolt forgalomcsillapítás, a tömegközlekedés elsőbbségének megteremtése eredményezhet javulást a környezet állapotában.

Budapest területének további egyharmadán, főként a fő kivezető utak menti térségekben szükséges a további emissziókorlátozás. A magas zajterhelés és légszennyezés mellett ezeken a területeken a jelenlegi területhasználatok egymás mellettisége (lakóterületek és környezetszennyező telephelyek szomszédsága) is környezetterhelést okoz. Az átmeneti és az elővárosi zónába tartozó ilyen területeken a Településszerkezeti Terv ezért az egymást kevésbé zavaró funkciók elhelyezésére szolgáló területfelhasználási egységek kijelölésével is támogatja a konfliktusok feloldását.

A zaj- és légszennyezettség mellett a fővárosban a szennyvíztisztítási kapacitás bővítése kiemelt feladat. A csepeli északi szigetcsúcson és Nagytétényben tervezett új szennyvíztisztítók üzembe helyezése hosszú távon megoldja ezt a problémát.

További súlyos gond, hogy a főváros területén elszórtan szinte minden térségben található elszennyezett talajú területek. Ezek egy része hosszú évek óta ismert, megkutatott (pl. Metallochémia térsége, Gázgyári területek, rendezőpályaudvarok területe, egyes ipari üzemek és telephelyek, hulladéklerakók). Nagyságrenddel nagyobb azonban azoknak a területeknek a száma és kiterjedése, ahol a korábbi tevékenységből fakadóan feltételezhető a talaj szennyezettsége (pl. telephelyek, raktárak, gépjárműtárolók, buszgarázsok, egyes pályaudvarok, törmeléklerakók, régi üzemanyagtöltők).

A város talajának védelmében célszerű lenne a romboló hatású, nagy kiterjedésű zárt burkolatok helyett ún. lélegző burkolatok létesítése. A nem zárt burkolatok révén a csapadékvíz hasznosulás is jobb lenne. Környezet- és tájvédelmi érdekből a főváros területén új bányaterület kijelölésére a terv nem tesz javaslatot.

A város egyes térségeiben és lokális szinten eltérő környezeti problémák várnak megoldásra. A különböző környezetvédelmi célú fejlesztési feladatok zónánként is összefoglalásra kerülnek.

A környezetvédelmi szempontból beavatkozást igénylő térségek hosszú távon jelentős területi potenciált jelenthetnek a város fejlesztésében. A felhagyott hulladéklerakók rekultiválása, az elszennyezett talajú térségek kármentesítése, a felhagyott ipartelepek felszámolása után a területek olyan funkcióváltása jöhet létre, amely az egész térség megújulását vonhatja maga után. Emiatt a környezetvédelmi célú beavatkozások jelentős része közvetve környezetalkotási javaslatként is tekinthető.

A környezetvédelmi fejezetben az alábbiakban megfogalmazott javaslatok összhangban vannak a Főváros jóváhagyott Környezetvédelmi Programjában szereplő feladatokkal. A Programban megfogalmazott javaslatoknak azonban itt elsősorban a területi vonzattal járó kihatásai kerülnek kiemelésre.

A környezeti állapot javításának feladatai környezetvédelmi ágazatonként

Levegőminőség

A közlekedés terén a belső városrészek forgalomcsökkentése, a forgalom részleges kitiltása, vagy elterelése, valamint a parkolás lehetőségének biztosítása - a célterületen, illetve az eszközváltás térségében - a cél. A forgalomcsökkentést a tömegközlekedés fejlesztése is segíti.

A belső városrészekén túl a forgalomszervezés hatása elsősorban a főbb bevezető utak (Budaörsi út, 11-es út, Kacsóh P. út, Üllői út, Nagykőrösi út, Gyáli út) mentén kell(ene), hogy érződjön, mivel e térségek ma jelentősen terheltek.

Alapvető feladat a valós levegőminőség megismerése, ennek eszköze a telemetrikus mérőhálózat, melynek jelentős bővítése javasolt.

A város meglévő biológiailag aktív felületének további csökkentését meg kell állítani, mivel az a helyi és térségi klímára jelentős hatással van. Fontos feladat a főbb átszellőzési sávok (Ördög-árok, Aranyhegyi patak, Hosszúréti patak), s ezáltal a városklimatológiai potenciál megőrzése. A Budai hegyvidék felől, illetve a Dunáról érkező erős, hűvösebb légáramlat a pesti belváros szegélyét frissíti, a belső és átmeneti zóna hőszigete a keleties szeleket nem engedi beljebb, mivel azok enyhébbek. A hősziget és a porképző felület zöldfelületekkel való tagolása a mikrokörnyezetet javítja.

Zajterhelés

A városi zajterhelés csökkentésében a közlekedés átszervezése alapvető fontosságú. A város belső területein - kb. a Hungária-gyűrűig – a teherforgalom-korlátozás (méret, súly, útvonal szerinti, időbeni) differenciáltan történő bevezetése szükséges. A célirányos forgalom gyors és környezetkímélő tömegközlekedési eszközökkel történő kiszolgálása a tehermentesítést jelentősen segíti. A forgalomkorlátozáson túl parkolási rendszerek kialakítása is szükséges.

A meglévő - és nehezen kiváltható - forgalmak zaja elleni védelem főképp zajgátló műszaki és (korlátozottan) mérnökbiológiai eszközökkel valósítható meg. Ezek sorában kell említeni az autópályák bevezető szakaszainak - elsősorban - lakóterületen áthaladó részeit. Ezek mentén - ha van hely - zajgátló fal, illetve zöldsávval kombinálható földmű létesítése célszerű. Terület hiányában a terhelt homlokzatok akusztikai megerősítése javasolható. Az újonnan javasolt útvonalakat a szükséges védelmi létesítményekkel együtt indokolt megvalósítani.

A Ferihegyi repülőtér szegélyező korábbi hármast "zajzóna" felülvizsgálatra került. Az új zajvédelmi zónák kijelölésének jogszabályi háttere megszületett. Az új zajvédelmi zónák pontos lehatárolása folyamatban van, de jelenleg még a korábbi jogszabályon alapuló lehatárolás van érvényben. Az előírások szerint a zajgátló védőövezetben a területfelhasználás korlátozott, e területeken új lakó-, vegyes és üdülőtérlet nem jelölhető ki.

A zajterhelés csökkentése érdekében szükséges egy zajvédelmi rendelet kidolgozása különös tekintettel az egyre inkább vegyes használatú területeken élő lakosságra.

Talaj

A főváros területének bioaktivitása - ezen belül a szabad (beépítetlen, burkolatlan) földterület aránya - lokálisan jelentős eltérést mutat. Az épített burkolt felület az aktív talajéletet korlátozza, s befolyásolja a talajviszonyokat is. A burkolt felületek kialakításánál előnyben kell részesíteni a vízáteresztő, „lélegző” burkolattípusokat. A biológiai aktivitás növelését célozza a zöldfelületi arány javítása is az egyes funkciók tervezésekor. A geológiai viszonyok alapján a karsztos, barlang-előfordulásos térségek további védelmét javasoljuk a beépítés és a vízháztartást befolyásoló beavatkozások ellen (Tétényi fennsík, Budai hegyek térsége). A felszínmozgás-veszélyes területek hasznosításának felülvizsgálata célszerű, illetve az adott térség vízviszonyainak rendezése. Ehhez társul az emberi tevékenység - bányászat - által kialakult mozgásveszély elhárítása, a területek stabilizációja, rekultivációja (pl. óbudai agyagbánya-gödrök).

A felhagyott hulladéklerakók rekultivációja fontos feladat (Naplás út, Ültetvény u., Akna u., Gergely u.). Hangsúlyosan említjük a múlt ipari technológiai által elszennyezett talajok szennyezésmentesítését. A Metallochemia telepe és térsége, illetve a savgyantával betöltött pincejártok Nagytétényben, a volt Csepel Művek és a szomszédos Petroleumkikötő, az óbudai egykori Gázgyár, a pestszentlőrinci pakura és kerozinszennyezés, mind talajvédelmi beavatkozást kíván, s e helyen csak a legjelentősebbeket említettük.

Általános talajvédelmi cél, hogy a termőhelyi adottságokhoz igazodó gazdálkodásra alkalmas legyen egy terület. A földmunkák során a felső humuszos talajréteget minden esetben szakszerűen le kell termelni és deponálni. A termőföld

depóniát a termőképesség megőrzése érdekében a kiszáradástól és levegőtisztaság-védelem miatt a kiporzástól védeni kell. A deponált termőtalajt a terület rendezése során elsősorban a területen belül kell felhasználni.

Vizek

A főváros felszíni és felszín alatti vizeinek tehermentesítését a szennyvízkezelés fejlesztése, a csatornahálózat kiterjesztése és a szennyvíztisztítás kapacitásbővítése oldhatja meg elsősorban. Ennek teljes körű megvalósításáig a szennyvízszikkasztás helyett a zárt gyűjtést kell megkövetelni víz és talajvédelmi szempontból. A (még) működő üzemi létesítmények szennyezéseit technológiai fejlesztéssel csökkenteni, illetve megszüntetni szükséges.

A szennyvízkezelés (tisztítókapacitás-növelés, csatornázás) fejlesztésével párhuzamosan a dunai és a patakokra települt szennyvízbekötéseket meg kell szüntetni.

Azokon a területeken, ahol csak gazdaságtalanul valósítható meg a csatornázás, szóba jöhet az egyedi szennyvízkezelő kisberendezések alkalmazása is.

A közlekedés által igénybevett felületekről származó csapadékvizek szakszerű elvezetése és kezelése jelentős, megoldandó feladat.

A különféle beruházások mélyépítési tervezésénél fokozott figyelmet kell fordítani a talajvízmozgás biztosítására, mivel a műtárgyak talajvíz szintet visszaduzzasztó hatása a mögöttes térség objektumainak állagromlását idézi elő. Ez különösen fontos a magas talajvízű belső kerületekben, vagy pl. az M0 tervezett pestszentlőrinci és ferihegyi mélyvezetésű szakaszain.

A felszíni vízfolyások természetidegen kiépítettségét - az árvédelem biztosítása mellett - fokozatosan meg kell szüntetni, a patakok természetközeli alakítása, renaturizációja - szükséges (pl. Gyáli-patak, Rákos-patak, Szilas-patak). Ez egyben a lokális klímajavítás és a talajélet biztosításának eszköze.

Jelentős feladat az R/S/D ág és a Kavicsos tó vízminőségének javítása (pl. mederkotrás, mérnökbiológiai partrendezés), amely vízbázisvédelmet és városi rekreációt is szolgál, valamint elősegíti a térség bio-diverzitásának megmaradását. Ennek eszköze a meder kotrása, mérnökbiológiai partrendezés, a délpesti szennyvíztisztító fejlesztése és a tisztított szennyvizek átvezetése a nagy Dunába.

Mind a vízvédelem, mind a szennyvízkezelés terén az Európai Bizottság Víz Keretirányelvében megfogalmazott célkitűzések és célállapotok elérését szolgálják a fentiekben meghatározott feladatok.

Hulladékkezelés

A hulladékkezelés terén az elérendő fejlesztési cél a hulladékok (mennyiségének csökkentése mellett) növekvő arányú újrahasznosítása. E célt szolgálják a hulladékudvarok is. A jelenlegi hálózatot ki kell terjeszteni. Cél, hogy gyalogosan is elérhető módon, minden lakóterület mellett létesüljenek lakossági hulladékudvarok. A hasznosításhoz szükséges előkészítő munkálatok területi igénye pontosan ma még nem ismert. Az igények függvényében a helybiztosításra minden területfelhasználási egységben lehetőséget kell nyújtani.

A pusztázamori lerakó üzembe helyezésével a lerakókapacitás hosszú évekre rendelkezésre áll. Hosszú távon azonban a hulladékok égetéses ártalmatlanítása is fejlesztendő. A Hulladékhasznosító Mű I. korszerűsítése elengedhetetlen, és szükséges egy déli térségi égető létesítése is (Ócsai út).

A gyűjtést és az ártalmatlanító-hasznosító térségbe szállítást segíti a térségi átrakók "hálózata" (a Hulladékhasznosító Mű I. mellett, az Akna utcai lerakó mellett és Tétényben a Bányalég utca mentén).

A felhagyott, rendezetlen lerakók rekultivációjáról gondoskodni kell (pl. Balatoni út, Csepel-szigetcsúcs, Naplás út). Új lerakóhely a fővárosban nem tervezett.

A Cséry - telep területét csökkentve, a ráépülő lakóterület felé véderdősávot kell létesíteni. A megszüntetendő telephelyrészt rekultiválni szükséges.

A veszélyes hulladékok kezeléséről a vonatkozó kormányrendelet jogi oldalról gondoskodik. Központi, előkezelő telep elhelyezésére - ha szükséges - a délpesti ipari térségben, pl. a javasolt második Hulladékhasznosító mellett nyílt lehetőség.

Középtávon megvalósítandó cél a szelektív hulladékgyűjtés megindítása. Ennek területeit az FSZKT-ban a különböző jellegű területfelhasználási egységeken belül biztosítani szükséges.

A Főváros környezetállapotának javítását célzó beavatkozások a város egyes zónáiban

A **belső zóna és a Duna menti zóna belső zónára eső része** a város legkritikusabb térsége. A levegőszennyezettség és a zajhelyzet javítása csak radikális forgalomcsökkentéssel képzelhető el. Ennek eszközei a tömegközlekedési kínálat

növelése, az átmeneti és elővárosi zóna határain az eszközváltás lehetőségének kialakítása. A térség fűtési rendszerének átstrukturálása, a hőszigetképződés lehetőségének csökkentése a mezo- és mikroklíma javítását eredményezheti. Ennek eszköze a közterületi rehabilitációhoz kapcsolódó zöldfelületfejlesztés is.

A forgalomvonzó - keltő - létesítmények, szennyező objektumok fokozatos kihelyezése a zónából szintén a környezetminőség javítását szolgálja. A belső zóna parkolási gondjain - a forgalomcsökkentésén túl - mélygarázsok, parkolóházak létesítésével lehet enyhíteni. Az itt elhelyezendő légttechnikai berendezések által (szűrés) a parkolóforgalom emissziója lényegesen csökken.

Az **átmeneti zónában** technológiai fejlesztések, funkcióváltás és zöldfelületfejlesztés szolgálják majd a levegőminőség javítását.

A főbb közlekedési vonalak mentén (M0, Bécsi út) eszközváltási térségek jelölhetők ki az elővárosi, illetve átmeneti zóna határán. Ezekről közelíthetők meg a belvárosi és belső Duna menti zónák céltérségei. A Duna menti zónában és szakaszokon található üdülőterületeket a forgalom távoltartásával lehet megvédeni a terhelő hatások ellen.

A közúti forgalom zaja az átmeneti zónában is döntően épületakusztikai beavatkozásokkal csökkenthető, mivel zajvédő objektumok létesítésére kevés a hely. Az M3 bevezető szakasza mellett azonban – ahol a terület még adott hozzá – a zajvédő falat meg kell építeni.

Komplex megoldandó feladat a Hulladékhasznosító Mű korszerűsítése és az újjalatai erőmű bővítése.

A talajszennyezések felszámolása - Óbudai Gázgyárban és a volt Bécsi úti laktanyában -, valamint a szennyezett anyagok ártalmatlanítása fontos feladat.

A talaj és vízvédelmi beavatkozások sorában a csatornázás kiemelkedő jelentőségű, bár ez csak a szennyvíztisztítás és iszapkezelés rendszerében hatékony. Akciótérségek a III. és XV. kerületben találhatóak. Az Észak-pesti tisztítómű fejlesztéséhez szükséges területbiztosítás megtörtént, az árvízmentesítés folyamatban van. A tisztítómű kapacitási és technológiai szempontból fejlesztésre szorul.

Az átmeneti zóna déli térsége egy egységként kezelendő, mivel a hanyatló ipar, a kihasználatlan infrastruktúra és a szennyezett környezet hasonló beavatkozást kívánnak. E térségben fejlettebb technológiák telepítésére van lehetőség, az infrastruktúra közmű része ezt el tudná látni, a közlekedést fejleszteni kell; a zöldfelület fejlesztésére is van lehetőség. Mindez Kőbánya, Ferencváros és Csepel egy részét érinti.

Az extenzív ipar helyett intenzív termelő - szolgáltató - szféra kaphat itt helyet, s ez a város és a beruházó számára is előnyösebb lenne, mintha azt a "város peremén", óriási befektetéssel a külső zöld gyűrű helyén hozná létre, felemészte a növényzettel borított külterületeket.

Az **elővárosi zónában** technológiai fejlesztés és a porképző felületek csökkentése mellett a Szilas-patak környezetének erdősítése fontos célkitűzés. A lakott településrészek és az M0 autópálya izolálása szintén zöldfelületfejlesztéssel, védérdő sávok telepítésével érhető el. A térség fűtőkorszerűsítése folyamatos feladat.

A főbb útvonalak mentén - lévén azok tervezettek - preventív védelem is alkalmazható, pl.: Pestújhely és Rákosszentmihály térségében. Mindez levegőtisztaság és zajterhelés szempontjából egyaránt fontos.

A patakok újraélesztése (Csömöri-, Szilas-, Rákos-patak) csak a szennyvízkezelés fejlesztése nyomán érhető el; csatornázással, s a szennyvízbekötések megszüntetésével.

A hulladéklerakók betöltés utáni rekultivációjának komplex levegő-, talaj- és vízvédelmi beavatkozás során kell megvalósulnia (pl. Naplás út).

A szennyvízkezelés itt is ad megoldásra váró feladatokat: csatornázás, illetve a Rákoskert határában lévő hígrágya tavak, melyek felszámolását, és a terület rekultivációját el kell végezni.

Az elővárosi zóna déli térségének kiemelt feladata a potenciális talajszennyezések feltérképezése után azok kármentesítése.

Rekultiválni kell az egykori hulladéklerakót (Üllői út), továbbá komplex gond a Cséry telep, melynek rendezése mellett biztosítani kell, hogy a talajerőgazdálkodási tevékenység a környezet potenciális zavarása nélkül folytatható legyen.

Az elővárosi zónában működő nemzetközi repülőtér forgalma az egész várost térségenként eltérő mértékben terheli. Az eredetileg nem környezetorientált ferihegyi zajzónák megfelelő monitoring nyomán felülvizsgálatra kerültek. Az új zajvédelmi övezetek lehatárolása a közeljövőben várhatóan megtörténik. A ferihegyi repülőtér fejlesztése megindult. A forgalom várhatóan fokozatosan három-négyszeresére nő. A géppark folyamatos cseréje elkezdődött, az új gépek emissziója - zaj terén is - kisebb, mint a lecserélteké.

További feladatok:

- Az Orgoványi utcai bányagödör inert hulladéklerakóként való használatát be kell fejezni, a területet rekultiválni kell. Az Akna utcai lerakó mellett hulladékátrakó állomás létesíthető, a lerakót rekultiválni kell.
- A térség csatornázottsága alacsony fokú, e téren is fejlesztést kíván.
- Az M0 potenciális nyomvonalú pályáját a közeli lakóterület védelmében, Pestszentimre és Gyál térségében mélyvezetésűen kell kialakítani.
- Az M5 autópálya mentén a védősávokat meg kell valósítani.
- Az ipari térség átstrukturálódása e térségben viszonylag lassú, még szabályozható és a lakóterületek szomszédsága miatt indokolt is.

Budapest déli térségét alulhasznosított Duna menti területek, felhagyott ipar-, közműfejlesztés alatt álló kikötő-, tervezett erőmű, átalakuló ipar- és intézményterületek tartják. Levegő-, talaj-, vízvédelmi és zajhatást csökkentő beavatkozások szükségesek. Az Ráckeve-Soroksári Duna ág vízminőség javítása a csatornázás és szennyvíztisztító fejlesztése nyomán, az eliszaposodott szakaszok kotrását követően realizálható. A beavatkozás egyben idegenforgalmi-, rekreációs célok megvalósulásának is alapja.

A Csepel-szigeti szennyvíziszap lerakó rekultivációja, a Petróleum kikötő környezeti fejlesztése elengedhetetlen feladat. A Duna főágába vezetett szennyvizek tisztítása a vízbázis védelmét szolgálja majd, ha a két tisztítómű (Csepel, Nagytétény) megvalósul. Az új szennyvíztisztítók megépítése kiemelt környezetvédelmi cél. A szennyvíztisztítás megoldása mellett a csatornázás fejlesztését is meg kell valósítani e térségben is.

Az átrakó és a 2. égetőmű részére szintén a város déli térségében kell területet tartalékolni (XXIII. ker. Ócsai út térségében).

A csepeli Kavicsos-tavat - mint lehetséges rekreációs területet - védeni kell a körbeépítéstől, és meg kell állítani a vízminőség romlását. Ez utóbbit a víziközművek fejlesztésével szükséges megoldani.

A térség védelmet érdemlő értéke zoológiai és botanikai érdekből a Tétényi-fennsík, valamint a Kamaraerdő. Környezeti oldalról a védelem indokoltságát geológiai okok (karszterület) is alátámasztják.

A dél-budai térség súlyos problémája a nagytétényi talajszennyezés. A kármentesítés rendkívül ráfordítás - (és idő-) igényes, de összvárosi szempontból is sürgető feladat.

A **hegyvidéki zónában** található a város legjelentősebb légáramlási vonalai, összefüggő zöldfelületei, védendő értékek (erdők, barlangok, sziluett), érzékeny szegélyterületek, s velük szemben a terjeszkedő beépítés; e konfliktus megoldásra vár. A környezetvédelmi szempontok szigorúbb építési szabályozással érvényesíthetők. Erdőterület beépítés céljára nem sorolható át más területhasználati övezetbe.

A lehetséges fejlesztési területeken – pl. Arany-hegy -, valamint a már-már zsúfolt Hidegkúton a víziközmű - olló zárása szükséges.

Az Aranyhegyi-patak és az Ördög-árok völgyét - mint városklimát befolyásoló kapacitású légszűrőket a belső zóna érdekében meg kell védeni a beépítéstől.

A földtani és vízföldtani értékek megőrzése, s további feltárása szükséges. A hegyvidéki zónában található a legtöbb barlang, melyek védelme területrendezési (területhasználati) és műszaki (infrastrukturális) eszközökkel biztosítandó.

A hegyvidéki zóna karszterületei vízforgalom tekintetében érzékenyek, a szennyvízkezelés hiányosságait e térségekben sürgősen fel kell számolni.

Összefoglalva megállapítható, hogy a belvárosi és a hegyvidéki zóna jelenlegi terheltségét csökkenteni kell; az átmeneti zóna fejleszthető, de terhelése nem növelhető; az elővárosi zóna infrastruktúra fejlesztése a környezetállapot javítását szolgálja.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

KÖRNYEZETVÉDELEM

JELMAGYARÁZAT:

-  Rövidtávú komplex emissziókorlátozás térsége
-  Hosszútávú emissziókorlátozás térsége
-  Városklimatológiai szempontból jelentős átszellőzési sáv
-  Csökkentendő forgalmi zajemisszió
- Repülőtéri zajgátló védőövezet:
 -  - belső
 -  - középső
 -  - külső
-  Talajszennyezés-veszélyeztetett térség
-  Talajerőgazdálkodási telep
-  Rekultiválandó bánya, lerakó
-  Meglévő hulladékhasznosítómű
-  Tervezett hulladékhasznosítómű
-  Meglévő, bővítendő szennyvíztisztító
-  Tervezett szennyvíztisztító
-  Szükséges vízvédelmi beavatkozás
-  Hidrogeológiai védőterület
-  Védőtávolság, védőterület

4. KÖZLEKEDÉS

4.1. Helyzetértékelés

Budapest közlekedésének kapcsolatrendszere

A budapesti közlekedési hálózatok összessége az ország legösszetettebb, legjelentősebb forgalomterhelést viselő rendszerét alkotja. Ennek a komplex rendszernek egyszerre kell megfelelnie

- az európai jelentőségű város;
- az ország fővárosa;
- lakónépessége, és gazdasági súlya által determinált nagyváros szerepköréből adódó különböző feladatoknak, elvárásoknak.

Budapest az európai jelentőségű város: Az egységesülő kontinensen belül az egyes régiók, különösen a nagyvárosi régiók közlekedési kapcsolatát hivatott biztosítani a Helsinkiben elfogadott európai közlekedési folyosók rendszere.

Budapest európai jelentőségét, - többek közt - a geopolitikai adottságokból származó természetes "közlekedési csomópont" helyzete is fokozza. Az országot, és a várost három tervezett európai közlekedési folyosó (IV., V., VII.) és egy csatlakozó mellékfolyosó (V/C.) is érinti.

Az európai folyosók tényleges infrastruktúrájaként jelennek meg a vízi, légi, vasúti és közúti közlekedési ágak egyes városi hálózati elemei:

- légi közlekedésben a Ferihegyi nemzetközi repülőtér;
- vízi közlekedésben a Nemzetközi hajó kikötő, Csepeli szabadkikötő;
- vasúti közlekedésben a nemzetközi fővonalak és a legnagyobb – Keleti, Déli, Nyugati – pályaudvarok;
- közúti közlekedésben a gyorsforgalmi úthálózat sugárirányú elemei, és az M0-gyűrű.

Budapest az ország történelmileg kialakult sugaras-gyűrűs közlekedési hálózatának középpontjában helyezkedik el. A Közép-magyarországi régió területén a közlekedési hálózat térbeli sűrűsödése megfelel az azt meghatározó főváros jelentőségének. Az országos közlekedési hálózatban a vasúti és közúti közlekedési ágak egyes fővárosi elemei:

- a vasúti közlekedésben a MÁV fővárost érintő 11 vasútvonala, pályaudvarai;
- a közúti közlekedésben az országos főúthálózathoz (egy és kétszámjegyű utak) kapcsolódó városi főúthálózat, valamint az első szerepét (lehetőleg minél hamarabb) felváltó gyorsforgalmi úthálózat.

Budapest a nagyváros: A Duna két partján kialakult város kiterjedése nem éri el az ország területének 1%-át, azonban itt él a lakosság 1/6-a, itt kerül előállításra a GDP 1/3-a. A nagyfokú koncentrációnak felelnek meg a főváros közforgalmú, közúti közlekedési hálózatainak egyes elemei:

- a vasúti közlekedésben a MÁV vasútvonalai, pályaudvarai, állomásai;
- városi tömegközlekedésben a metró, HÉV, villamos és egyéb vonalak;
- a közúti közlekedésben a teljes gyalogosforgalmi és főúthálózat.

Budapest közlekedésének helyzete

Budapest közigazgatási területére eső, közel 4000 km hosszúságú úthálózat – az országos közúthálózat részét képező gyorsforgalmi utak kivételével – a helyi (városi) közúthálózathoz tartozik, melyből közel 600 km főútvonal.

A közutak hálózati rendszere és kiépítettsége még ma is az 1952 előtti „kis Budapest” településszerkezetét tükrözi. A város külső kerületeiben hiányos a főúthálózat (különösen a körirányú utak terén nagyok az elmaradások), a közel 3400 km hosszúságú gyűjtő- és mellékút hálózaton belül a lakóutcák közel 1/3-a nem rendelkezik szilárd burkolattal (mely különösen az EU csatlakozás tükrében elfogadhatatlan).

A motorizációs szint folyamatos növekedése az elmúlt évtizedben felgyorsult (1975-ben 84 szgk., 1991-ben 250 szgk., 2001-ben 324 szgk. jutott 1000 lakosra), várhatóan 15 éven belül eléri a telítettségi értéként becsülhető 430 szgk/1000 lakos értéket. A gépjármű állomány növekedése mellett a gépjármű használat is jelentősen növekedett. A gépjármű forgalom összetételében megemelkedett a nagy tengelyterhelésű járművek (kamionok) aránya, az ebből származó fokozott igénybevétel következtében a útburkolatok tönkremenetele felgyorsult.

A városi közforgalmú közlekedés döntő részét biztosító BKV Rt. közel 1100 km hosszúságú hálózattal rendelkezik, melynek mintegy ¼-e kötőpályás. A motorizációs szint növekedésével összefüggésben bekövetkező utasszám csökkenés jelentősen átalakította a közlekedési rendszer működését a fővárosban (a modal-split arány az 1984. évi 85-15%-ról mára 60-40%-ra romlott).

A tömegközlekedési hálózat fejlesztése lelassult, a mennyiségi igényeknek ugyan ma is megfelel, az egyéni gépjármű közlekedéssel szemben versenyképes alternatívaként azonban csak részben vehető számításba.

A MÁV 11 vonalán lévő 36 pályaudvar, állomás, megállóhely a városon belüli közlekedésben szinte egyáltalán nem vesz részt - annak ellenére, hogy majdhogynem az egész várost behalózza - közlekedéshálózat-kapcsolati, tarifális és forgalomszervezési okok miatt.

A kerékpárút hálózat kiépítésének üteme ugyan gyorsabb, mint a többi közlekedési ágé, ez azonban inkább a korábbi, szinte teljes hiányból, ugyanakkor a többi közlekedési ág minimális fejlesztéséből adódik, és nem a kiemelt fontosságának tulajdonítható. A kiépítés üteme azonban lassú.

A belső városrészekben bevezetésre került parkolás szabályozás kedvezően befolyásolta az érintett területek helyzetét (csökkent a munkahelyi célforgalom, javult a lakosság parkolási helyzete), azonban nem párosult a külső városrészek közforgalmú közlekedésének és P+R parkoló hálózatának fejlesztésével.

Budapest közlekedésének jogi, gazdasági problémái

A főváros közlekedési rendszerét alkotó egyes elemek – akár a közúthálózatot, akár a közforgalmú közlekedési hálózatot vesszük alapul – forgalomterhelése többszörösen meghaladja az országos hálózatokét. (Pl.: az Árpád híd 100000 E/nap forgalomterhelése háromszorosa egy sugárirányú autópályáénak; az észak-déli metró egyedül több utast szállít, mint a fővárosba befutó MÁV vasút és VOLÁN autóbussz vonalak együttvéve). Ennek ellenére jelenleg a Budapest területén belüli hálózatok fejlesztése helyi, önkormányzati feladat.

A közlekedésfejlesztési eszköztár leghatásosabb és ugyanakkor legdrágább elemeinek – Duna hidak, metróvonalak – építése önkormányzati forrásokból megoldhatatlan. Az elvégzendő feladatoknak megfelelő törvényi szabályozás híján Budapest kiszámítható és tudatos fejlesztése ki van szolgáltatva az állam és a főváros mindenkori politikai erőviszonyainak.

Ugyanakkor a Budapesten belüli kétszintű önkormányzati rendszerből is jelentős problémák adódnak a hálózatszerű közlekedésfejlesztés terén, melyet a jelenlegi tulajdoni helyzet rendezetlensége csak súlyosbítja. (Pl.: az összvárosi érdeket jelentő egyes elemek megvalósulásához a helyi érdeket képviselő kerületi hozzájárulások is szükségesek; jelenleg a meglévő főútvonalak egy része kerületi tulajdonban van.)

4.2. A közlekedésfejlesztés feladata, stratégiája, szempontjai

A közlekedésfejlesztés feladata

A közlekedés a városfejlesztés-rendezés egyik – költségigénye folytán a társadalmi folyamatokra is hatást gyakorló – meghatározó eszköze, mely az eltérő területfelhasználási egységek közötti kapcsolatot teremti meg, azok működését biztosítja. Ennek megfelelően egyensúlyt és összhangot kell teremteni a területfelhasználásból eredő közlekedési igények, a környezet teherbíró képessége és a közlekedési rendszer kialakítása között.

A településszerkezeti terv feladata az egyensúly és összhang megteremtése, valamint a közlekedési rendszer területbiztosítást igénylő hálózataiban a fejlesztések meghatározása.

A közlekedésfejlesztés stratégiája

A főváros közlekedését komplex egységként kezelve – a területrendezési tervekben meghatározott nemzetközi és országos prioritások figyelembevételével – egy olyan, területileg (zóna rendszer alapján) differenciált rendszer kialakítása a cél, mely egy élehető, gazdaságosan működtethető várost, folyamatosan fenntartható fejlődést biztosít.

A közlekedésfejlesztés szempontjai

- A közúti hálózat elmaradt elemeinek pótlása és a távlatban kívánatos településszerkezethez szükséges új elemek megvalósítása; A közúthálózat struktúrájának, hierarchiájának ártértékelése;
- A közúti közlekedés nemzetközi, országos és agglomerációs kapcsolatainak javítása. A P+R parkolórendszer fejlesztése;
- A közforgalmú közlekedés gerincét alkotó gyorsvasúti hálózat bővítése, továbbfejlesztése, meglévő vonalainak rekonstrukciója. A tömegközlekedés versenyképességének megteremtése, annak biztosítása;
- A villamos hálózat racionalizálása, kapcsolati hiányosságainak megszüntetése mellett a településszerkezetbe illeszkedő bővítése;
- A nemzetközi légi-, vasúti-, és vízi közlekedés szolgáltatási színvonal emelésének érdekében megfelelő területi kialakítás, és a működéshez szükséges hálózati kapcsolatok megteremtése;
- A parkolás és forgalomcsillapítás problémáinak területileg differenciált megoldása;
- A gyalogos és kerékpáros közlekedés színvonalának, és lehetőségeinek bővítése a közterületi parkolás miatt elvesztett területek visszanyerésével, valamint új területek biztosításával;
- Az árufuvarozás, logisztika fejlesztése.

4.3. Közúti közlekedés

Az ország és a főváros – hiányzó infrastrukturális elemek megvalósítása utáni – közúthálózata a geopolitikai adottságoknak megfelelően azonosan, a távlati igényeknek megfelelő sugaras-gyűrűs szerkezettel rendelkezik majd.

A gyorsított tempóban megvalósuló, országos közlekedést meghatározó gyorsforgalmi úthálózat (autópályák, autópályák) legbelső körirányú eleme az M0-gyűrű, mely ugyanakkor a főváros közlekedésében a legkülső körirányú elemet jelenti. Az ország legfontosabb sugárirányú (M1, M3, M5, M7) elemei, jelentőségüknél fogva az M0-gyűrű vonalán belüli területeken, közvetlenül kapcsolódnak a fővárosi közúthálózathoz, de valójában nem tartoznak ahhoz.

Az országos főúthálózat jelentősége az agglomeráció területén csökken, a fővároson belül azonban a csatlakozó főutak kapcsán továbbra is megmarad. Mivel a motorizációs igényeknek megfelelően kialakításra kerülő gyorsforgalmi úthálózat lényegében kiváltja a történelmi fejlődés során – de nem a gépjármű közlekedés igényeinek megfelelően – kialakult főúthálózatot.

A főváros közúthálózata – már a motorizációs időszak előtti – tudatos városfejlesztésnek köszönhetően sugaras-gyűrűs térbeli szerkezetű volt. Azonban a körirányú utak összefüggően csak a Hungária-gyűrű vonaláig épültek ki.

Budapest főúthálózatát és annak struktúráját a városfejlesztési-rendezési céloknak megfelelően, az országos és regionális területfejlesztési elképzelések figyelembevételével kell kialakítani.

A főúthálózat struktúrája szerint négyféle hálózati szerepre bontható:

- országos jelentőségű főúthálózat;
- fővárosi jelentőségű főúthálózat;
- kerületközi, kerületi jelentőségű főúthálózat;
- forgalomcsillapított főúthálózat.

Az országos jelentőségű főutak csoportjába a sugárirányú gyorsforgalmi, és országos főutakhoz kapcsolódó fővárosi közúthálózati elemek, valamint az azokat összekötő Hungária-gyűrű, Körvasút menti körút tartozik. Szerepük a fővárosi közlekedésen belüli szerepvállaláson túlmenően a nemzetközi, országos és agglomerációs kapcsolatok biztosítása.

Az országos jelentőségű hálózati szereppel bíró útvonalak műszaki paramétereinek kialakításában a közlekedés igényei a meghatározóak. (Ennek megfelelően a szakági műszaki előírások szerinti „a” hálózati funkcióval, I. rendű főútként kell kialakítani).

A fővárosi jelentőségű főutak csoportjába a város belső közlekedését, az egyes városrészek, központok összekapcsolásával biztosító, elsősorban körirányú útvonalak tartoznak. Többek között a Nagykörút - Budai körút, Dózsa György út – Haller utca útvonal, Szegedi út – Andor utca útvonal, Hungária-gyűrűt bezáró Észak-déli alagút (melynek megvalósítása kapcsán - a lehetőségek figyelembevételével - minél több csomóponti kapcsolat kialakítása szükséges).

A fővárosi jelentőségű hálózati szereppel bíró útvonalak műszaki paramétereinek kialakításában – különösen a csomóponti távolságok terén – a közlekedés igényei mellett a városrendezési igényeket is figyelembe kell venni. (Ennek megfelelően a szakági műszaki előírások szerinti „b” hálózati funkcióval, II. rendű főútként kell kialakítani, de vonalvezetését a jelentőségének megfelelő „nagyvonalúság” kell, hogy meghatározza.)

A kerületközi, kerületi jelentőségű főutak csoportjába az egyes városrészekben belüli közlekedést meghatározó utak tartoznak, melyek folyamatossága sok esetben a szomszédos városrész területén is biztosított.

A kerületközi, kerületi jelentőségű hálózati szereppel bíró útvonalak műszaki paramétereinek kialakításában – különösen a csomóponti távolságok, gépjármű ingatlankiszolgálás terén – a közlekedési és városrendezési igényeket közel azonos súllyal kell figyelembe venni. (Ennek megfelelően a szakági műszaki előírások szerinti „b” hálózati funkcióval, II. rendű főútként kell kialakítani.)

A forgalomcsillapított főúthálózatba a Nagykörút - Budai körút vonalán belül elhelyezkedő elemek tartoznak. Feladatuk az összefüggő városközponti terület működésének biztosítása.

A forgalomcsillapított főúthálózati szereppel rendelkező elemek műszaki paramétereinek kialakításában, a városrendezési igények mellett a környezetvédelmi és közlekedési szempontok a meghatározóak. (Ennek megfelelően a szakági műszaki előírások szerinti „c” hálózati funkcióval, II. rendű főútként kell kialakítani.)

A közúthálózati struktúra tagolódása illeszkedik a területi differenciáláson alapuló zónarendszerhez. Az egyes zónák közötti közlekedésfejlesztési céljai, és az azok megvalósításához szükséges meghatározó beruházások az alábbiakban kerülnek ismertetésre.

Belső zóna

A döntő részben nagyvárosi karaktert hordozó, zárt sorú beépítéssel rendelkező Belső zóna területét, és a Nagykörút-Budai körút vonalán belül elhelyezkedő főúthálózati elemek forgalomterhelését mérsékelni kell, néhány nagykapacitású sugárirányú főút teljesítő képességét visszaépítéssel csökkenteni szükséges.

A Belső zóna területén általánosan szükséges forgalomcsillapítást együttesen a közforgalmú közlekedés – e zónát is érintő – fejlesztése és az Átmeneti, Külső zónák közötti fejlesztése – elsősorban a körirányú útvonalak kialakítása – teszi csak lehetővé.

Ugyanakkor a motorizációs szint folyamatos növekedése miatt már azonnal meg kell kezdeni a Nagykörúton belül lévő területek forgalomcsillapítását. A belső zóna lakhatósága megtartásának ez elengedhetetlen feltétele.

Meghatározó beruházások:

- A zóna területén lévő, ahhoz kapcsolódó főúthálózati elemek forgalomcsökkentése, egyes elemek visszaépítése;
- Moszkva tér átépítése.
- Kelet-nyugati közúti alagút kiépítése;

A kelet-nyugati alagút szerepe kettős. Egyrészt biztosítja a II., III. és a VI., XIII. kerület összekötését a város legbelsőbb magját jelentő I., V. kerületek közvetlen érintése nélkül, másrészt előfeltétele az egyéni gépjármű közlekedés Széchenyi lánchídon történő megszüntetésének.

A településszerkezeti adottságok folytán indokolt és szükséges vizsgálni - a Belső zóna északi területeinek fejlesztését, illetve északi irányú kiterjesztését elősegítendő - a Dráva utca és a Szépvölgyi út összekötését biztosító alagút távlati létesítését.

Átmeneti zóna

A közúthálózat fejlesztésének egyik legfontosabb területe, elsősorban az új körirányú hálózati elemek kiépítése terén. Az új körutak szerepe kettős. Egyrészt direkt módon, szabad kapacitás biztosításával tehermentesíteni a Belső zóna főúthálózatát. Másrészt a mellék-, és kerületközpontok felfűzésével – javítva azok közlekedési kapcsolatait – biztosítani az intenzív fejlődésüket, tehermentesítve a Belső zónát a városközponti funkciók egy része alól.

Meghatározó beruházások:

- Körvasút menti körút megvalósítása;
- Szegedi út – Nagy Lajos király útja – Fehér út – Körösi Csoma Sándor út – Ecseri út – Andor utca által alkotott gyűrű kialakítása;
- Hungária-gyűrű részeként a Hamzsabégi út kiépítése, kapacitásának növelése.;
- szintbeni közúti-vasúti átjárók megszüntetése.

A Körvasút menti körút jelentősége a Hungária-gyűrű megvalósításához mérhető. Kialakítása során - a környezet beépítettségéből adódó konfliktusok megoldása mellett - biztosítani kell a kötöttségek ellenére is a jelentős utazási sebességet és kapacitást. A Körvasút menti körút településszerkezeten belüli elhelyezkedése folytán elvileg képes pótolni egy városi gyorsforgalmú hálózat hiányát, a főútvonali paraméterek ellenére megfelelő műszaki kialakítás esetén.

Elővárosi zóna

A közúthálózat fejlesztésének másik meghatározó területe. Az új körirányú hálózati elemek kiépítése mellett a külső városrészeket átszelő, a sugárirányú elemek kiváltására elkerülő utak építése szükséges. Az új körutak a Belső zónát, az elkerülő utak az Elővárosi zóna összefüggő lakóterületeit tehermentesítik.

Meghatározó beruházások:

- M0-gyűrű továbbépítése;
- Külső Keleti (kerületi) körút megvalósítása;
- 4. számú főút bevezető szakasz-, Csepeli gerincút kiépítése;
- szintbeni közúti – vasúti átjárók megszüntetése;

A Külső Keleti körút szerepe kettős. Egyrészt biztosítja a belsőbb gyűrűirányú utak (és így területek) tehermentesítését, másrészt megteremti a külsőbb területek fejlesztését egy új körirányú közlekedési lehetőség létrehozásával.

Hegyvidéki zóna

A főúthálózat – a topográfiai kötöttségek miatt – csak korlátozottan bővíthető. Kiemelt fontosságú az Észak-budai, és Dél-budai területek felé irányuló közlekedési kapcsolatok javítása:

Meghatározó beruházások:

- Harsány lejtő és a Hidegkúti elkerülő út kiépítése;
- Törökbálinti út – Dél-budai tehermentesítő út összekötése;
- Észak-déli közúti alagút kiépítése.

A Hidegkúti elkerülő út - mint a város többi pontján (Újpest, Budafok, Csepel, Soroksár) tervezett elkerülő út - jelentősen csökkenti az érintett városrészeire nehezedő, közlekedésből adódó terhelést. Az elkerülő úttal egy időben, vagy azután valószínűleg meg a belsőbb területek számára forgalomcsökkenést eredményező Harsány lejtő, mint új hálózati kapcsolat.

Az észak-déli alagút megvalósítását a budai közúthálózat korlátozott adottságai és fejlesztési lehetősége figyelembevételével kell értékelni. Az M0-gyűrű nyugati szektora területi elhelyezkedése és műszaki kialakítása folytán Buda belső közlekedésében jelentős szerepet nem tud játszani, a Budai körút jelentős környezeti terheléssel rendelkező belvárosi főútvonal, ahol a forgalom nagyságának a csökkentése a cél. Az észak-déli alagút továbbtervezése folyamán meg kell teremteni - a lehetőségek függvényében - a csomóponti kapcsolatokat a kerületközi, kerületi főúthálózattal is.

Duna-menti zóna

A zóna területe a városi szövet kiterjedése szempontjából perifériális, mivel a Duna elválasztó hatása gátat szab az urbanus fejlődésnek. Az elválasztó hatás nagyságával arányos, a partok közötti közlekedést biztosító hálózati elemek, a Duna hidak fontossága. A Duna hidaknak a városfejlesztésben betöltött szerepéhez csak a metróhálózat hasonlítható.

Új dunai átkelők létesítését biztosító híd programot kell megvalósítani az Átmeneti-, és Elővárosi zónákban tervezett körirányú útvonalak fejlesztésével összhangban.

Duna hidak építése nélkül a város működőképességének fenntartása, fejlesztési céljainak elérése lehetetlen. (Jelenleg a Nagykörút vonalán, illetve azon belül található a főváros közötti dunai átkelő kapacitásának 56%-a, vagyis a fővárosi Duna-part hosszának 14%-ra koncentrálódik az átkelési lehetőségek több, mint fele.)

Meghatározó beruházások:

- M0 Északi híd kiépítése, M0 Déli híd bővítése;
- Újpest - Aquincum és Csepel-Albertfalva hidak építése;
- Galvani híd építése;
- budai alsó rakpart meghosszabbítása, kapacitásának növelése.

A budai Alsó rakpart teljesítőképességének növelése indokolt, műszaki paraméterei - részleges alagúti kialakítás, akár teljes lefedés - még további tervezést igényelnek. Forgalomcsillapított hálózathoz tartozása csak a Felső rakpart szakaszos visszafejlesztése, és az átmenő forgalom részarányának csökkentésére irányuló fejlesztések miatt fogadható el.

A hálózati szempontból szükséges pesti rakpart északi és déli irányú meghosszabbítás pontos nyomvonalának meghatározása szintén további tervezést igényel.

A fővárosi közúthálózat fejlesztése a Közúti közlekedési hálózat tervlapon kerül bemutatásra. A távlati gyorsforgalmi, és főúthálózat kialakítását a Városfejlesztési Konceptió szellemének megfelelően, Budapest Főváros Településszerkezeti Terve és Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (BKRFT) együttesen biztosítja.

A TSZT határozza meg a hálózati szerepet és (belterületen) a hálózati funkciót, a BKRFT a tervezési osztályt. A BKRFT az időbeli ütemezésen túl, megjeleníti a gyűjtőúthálózatot is.

A Településszerkezeti Tervben szereplő gyűrű irányú nyomvonalak közül a legnagyobb hatással a város fejlődésére a Körvasút menti körút lesz. A továbbtervezés folyamán kell azt a problémát megoldani, hogy a közút korlátozott keresztmetszete (2x2 forgalmi sáv) ellenére is nagy eljutási sebességet biztosítson és kapacitással rendelkezzen, ugyanakkor a nyomvonal környezetében lévő beépítéssel – mely a környezeti körülmények gyökeres átalakulásához igazítandó – összhangban valósuljon meg.

A városon belüli elhelyezkedéséből adódóan az új körút esetében javasolható a „gyorsforgalmi jelleg” erősítése, mely elsősorban a csomópontok részben külön szintű kialakításával biztosítható.

A városi úthálózat – területszerzés, közmű kiváltás, környezetvédelem kapcsolódó beruházásainak révén – fajlagosan magas költségei miatt mindinkább reális alternatívaként jelentkezik a műtárgyon (elsősorban alagútban) való vezetés.

A város szerkezetét meghatározó főúthálózat részeként indokolt vizsgálni a Dráva utca – Szépvölgyi út közvetlen összekötését egy Duna alatti alagúttal, mely megfelelő megalapozottság esetén bekerülhet a Településszerkezeti tervbe annak időszakonként esedékes felülvizsgálata során.

A kerületközi, kerületi főutak hálózatán is indokolt lehet néhány mélyvezetésű szakasz részletes vizsgálata, illetve TSZT-be emelése távlatban. (Többek között a Hegyalja út Gellérthegyi szakasza, Váradi utca – Folyondár utca összekötése, Budakeszi út a Pálos kolostoromnál.)

4.4. Városi közforgalmú közlekedés

Az elmúlt évtizedekben, a főváros közforgalmú közlekedési hálózatának kialakításakor elsődleges szempont a mennyiségi igények kielégítése volt, a minőség – általában finanszírozási problémák miatt - háttérbe szorult. Mára Budapest közforgalmú közlekedése – a rendszerváltás okozta társadalmi-gazdasági átalakulás kényszerű hatásainak következtében – vélhetően túljutott a mélypontra. A jövőben a meglévő közforgalmú közlekedési hálózatot a minőség hangsúlyozására törekedve kell fejleszteni, a területfelhasználási és településszerkezeti adottságok figyelembevételével.

Ez az egyetlen nem tiltáson, megszorításon alapuló eszköze – és megfelelő használat esetén hatásos eszköze – annak, hogy valódi alternatívája alakuljon ki az egyéni gépjármű közlekedésnek.

A versenyképes alternatíva kialakulásához a közlekedési rendszer több elemének – gyorsvasúti hálózat, átszállócsomópontok, P+R parkolók, ráhordó közlekedési hálózat – együttes szerepvállalása, összehangolt fejlesztése szükséges. A gyorsvasúti hálózatba tartozó metró és regionális gyorsvasúti elemek biztosítják a nagy utazási sebességet. Fejlesztésüket nemcsak a közforgalmú közlekedési hálózat, hanem a főváros teljes közlekedési rendszere szempontjából kiemelten kell kezelni. Az átszálló csomópontok, végállomások területei biztosíthatják azt az előnyt, amellyel az egyéni gépjármű közlekedésen alapuló utazási forma nem rendelkezik, vagyis a közlekedés és a kereskedelmi - szórakoztatási - kulturális funkciók összekapcsolását. A megfelelő adottságokkal rendelkező helyszínek - többek között a Flórián tér, Etele tér, Őrs vezér tere, Kőbánya - Kispest ún. intermodális csomópontokká fejleszthetők. A gyorsvasúti hálózat elemeinek, az átszálló csomópontok és végállomások elérésének biztosítására bővíteni kell a P+R parkolóhálózatot, valamint a ráhordó jellegű villamos és autóbusz hálózatot.

A közforgalmú közlekedési hálózat üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen a hálózathoz kapcsolódó, ugyanakkor a településszerkezetbe illeszkedő közlekedésüzemi területek kialakítása. A közlekedésüzemi területek – metró, HÉV, regionális gyorsvasút járműtelep; villamos remíz; autóbusz, trolibusz garázs – elsősorban az Átmeneti zóna területén helyezkednek el jelenleg. Az újonnan kialakításra kerülők zömében már az Elővárosi zónában jelennek meg.

A bővülő gyorsvasúti hálózat számára járműtelep létesül Békásmegyeren, Káposztásmegyeren, Rákospalotán, Kelenföldön.

Belső zóna

A közforgalmú közlekedés és az egyéni gépjármű közlekedés közötti munkamegosztás arányánál (modal-split) a tömegközlekedés 80%-os részesedésének elérése a cél.

Elsősorban a gyorsvasúti hálózat bővítése, másodsorban a villamos hálózat rekonstrukciója szükséges.

Meghatározó beruházások:

- Dél-Buda - Rákospalota metróvonal megvalósítása;
- Észak-déli regionális gyorsvasút kialakítása a Szentendrei – Csepeli – Ráckevei HÉV vonalak belváros alatti összekötésével;
- Buda-hegyvidék – Rákoskeresztúr közötti gyorsvasút megvalósítása, a belvárosi szakasz építésével;
- Kiskörúti felszíni tömegközlekedés meghosszabbítása a Nyugati térig, a villamos közlekedés rekonstrukciójával;

Átmeneti zóna

A közforgalmú közlekedés és az egyéni gépjármű közlekedés közötti munkamegosztás arányánál a tömegközlekedés 60-80%-os részesedésének elérése a cél. A tervezett mellékközpont - hálózat kialakítását a területfelhasználáson alapuló városrendezési eszközökön kívül, a közforgalmú közlekedési hálózat fejlesztésével is elő kell segíteni. Ez a zóna képezi a város azon legkülső területét, ahol körirányú villamosvonal még ésszerűen megvalósítható.

Elsősorban a gyorsvasúti, a közúti gyorsvasúti hálózatot szükséges bővíteni. A villamos hálózat rekonstrukcióján túlmenően a meglévő hálózatot tovább kell építeni. A zóna területén elhelyezkedő nagy végállomásokat és átszálló csomópontokat, (melyek részben potenciális intermodális csomópontok) fokozottan "utas barát" módon kell átalakítani és integrálni a környező városi szövetbe.

Meghatározó beruházások

- Dél-Buda - Rákospalota metróvonal megvalósítása, Budafoki szárnyvonallal;
- Észak-déli regionális gyorsvasút kialakítása a Szentendrei – Csepeli - Ráckevei HÉV vonalak összekötésével, az Óbudai vonalszakasz nyomvonal korrekciójával;
- Buda-hegyvidék - Rákoskeresztúr közötti gyorsvasút megvalósítása, a Kőbányai szakasz építésével;
- Hungária körúti villamosvonal budai meghosszabbítása, a Szegedi út – Nagy Lajos király út – Határ út – Ady Endre út (XXI.) – Ady Endre út (XXII.) körirányú villamosvonal kiépítése;
- Flórián tér, Bosnyák tér, Őrs vezér tere, Albertfalva mellékközpont közlekedésének fejlesztése.

Elővárosi zóna

A közforgalmú közlekedés és az egyéni gépjármű közlekedés közötti munkamegosztás arányánál a tömegközlekedés 50-70%-os részesedésének elérése a cél.

Elsősorban a többi zónával is kapcsolatot biztosító kötöttpályás hálózatok sugárirányú elemeit kell továbbfejleszteni. Valamint a külső kerületek alacsony intenzitású beépítéssel rendelkező területének ellátását biztosító autóbusz hálózat szolgáltatási színvonalát kell jelentős mértékben emelni. A zóna területén elhelyezkedő nagy végállomásokat és átszálló csomópontokat át kell építeni, és beilleszteni a környező városi szövetbe. A városi tömegközlekedési rendszerbe integrálni kell a MÁV vonalain bevezetésre kerülő elővárosi vasúti közlekedést is.

Meghatározó beruházások

- Észak-déli metróvonal meghosszabbítása Káposztásmegyerig;
- Dél-Buda - Rákospalota metróvonal meghosszabbítása a városhatárok térségéig, járműtelep létesítésével a Szilas-pataktól északra;
- Észak-déli regionális gyorsvasút kialakítása a Szentendrei – Csepeli – Ráckevei HÉV vonalak összekötésével; Csepeli szakasz meghosszabbításával és járműtelep létesítésével Békásmegyér térségében;
- Buda-hegyvidék - Rákoskeresztúr közúti gyorsvasút megvalósítása, a Rákoskeresztúri szakasz építésével;
- Az Üllői út XVIII-XIX. kerületi szakaszán metró meghosszabbítás, vagy önálló gyorsvasúti rendszer kialakítása;
- Kőbánya-Kispest metró végállomás, Rákoskeresztúr központ fejlesztése.

Hegyvidéki zóna

A közforgalmú és az egyéni gépjármű közlekedés közötti munkamegosztás arányánál a tömegközlekedés 50-70%-os részesedésének elérése a cél. A morfológiai és városszerkezeti adottságok következtében a kötőtpályás hálózatok jelentős bővítésére nincsen lehetőség, ezért a meglévő közforgalmú közlekedési hálózatok fejlesztésénél a minőségi fejlesztésre kell a hangsúlyt helyezni.

Ennek megfelelően a villamosvonalaknál a kapcsolati hiányokat meg kell szüntetni. Az autóbusz hálózat szolgáltatási színvonalát emelni kell, ki kell terjeszteni - új autóbusz-járatok indításával, meglévő járatok meghosszabbításával - a közúthálózat fejlesztés nyújtotta lehetőségeknek megfelelően.

Meghatározó beruházások

- Közúti gyorsvasút kialakítása, vagy a Kelet-nyugati metróvonal meghosszabbítása a Hűvösvölgyben;
- Buda-hegyvidék - Rákoskeresztúr közúti gyorsvasút megvalósítása;
- Autóbusz közlekedés megindítása a IX. és III. kerületek felé.

Duna-menti zóna

A főváros ezen térségét a közlekedésfejlesztés, a területfelhasználásból adódóan észak-déli irányban csupán érinti. Itt nem keletkeznek jelentős utazási igények, nincsenek nagy forgalmat vonzó létesítmények.

A körirányú útvonalak részeként, az újonnan megvalósuló Duna-hidakon keresztül a pesti és budai városrészek között újabb kapcsolatokat kell kialakítani a villamos és autóbusz hálózat bővítésével.

Meghatározó beruházás

- Budán az észak-déli Duna-parti villamosvonal kiépítése.

A főváros tömegközlekedésének fejlesztése a Kötőtpályás közforgalmú közlekedési és kerékpárút hálózat tervlapon kerül bemutatásra. A főváros közforgalmú közlekedését a kötőtpályás hálózatok (gyorsvasúti, HÉV, közúti gyorsvasúti, villamos) határozzák meg. Ehhez kapcsolódnak egyrészt az elővárosi, távolsági és országos forgalmat lebonyolító a MÁV vasútvonalak, pályaudvarok, állomások és megállóhelyek; valamint a Volán autóbusz-pályaudvarai. Másrészt a városi, agglomerációs gépjárműforgalom eszközváltását biztosító P+R parkolóhálózat.

A Településszerkezeti Tervben szereplő kötőtpályás nyomvonalak közül a legtöbb bizonytalanság a mai HÉV vonalak fejlesztéséből, jövőbeni kialakításából, szerepéből adódik.

A Szentendrei, Csepeli, Ráckevei HÉV vonalak összekötéséből létrejövő észak-déli regionális gyorsvasút kialakítását, pontos nyomvonalának meghatározását várhatóan még több terv fogja befolyásolni. A legfontosabb tisztázandó kérdések a

- belvárosi szakasz metró jellegének, és az agglomerációs szakasz vasúti jellegű üzemmódjának összhangja,
- Margitszigeti szakasz, összefüggésben az úthálózat térségbeli fejlesztésével (Dráva utca – szépvölgyi út közúti alagút megvalósíthatósága,
- Pesterzsébet alatti gazdaságos, részletes városrendezési szempontokkal összehangolt átvezetése.

A Gödöllői (Csömöri) HÉV vonal esetében a metró vonallal való átlapolás kialakítása vár pontosításra. A metró Körvasútsorig történő meghosszabbítása (MÁV elővárosi vasúti kapcsolat biztosítása) tűnt reálisnak az Örs vezér tér kereskedelmi fejlesztésének megvalósításáig. Elképzelhető azonban az eredeti elképzelés újjáéledése, a HÉV Puskás Ferenc stadionig történő meghosszabbítása (Hungária-gyűrűn lévő villamos kapcsolatának biztosítása) is, vagy akár a hálózati kapcsolatok újragondolásával a Keleti pályaudvarig történő bevitel.

Ezen kérdések további részletes vizsgálatokat igényelnek, és megalapozottságuk esetén kerülhetnek csak be a Településszerkezeti Tervbe, annak időszakonként szükséges felülvizsgálata során.

4.5. Elővárosi, távolsági és nemzetközi közlekedés

A főváros és az agglomeráció összefonódása, szimbiózisa folytán kiemelt fontosságúak a közöttük lévő közlekedési kapcsolatok. Az egyéni gépjármű közlekedés terén az elmúlt időszakban ugrásszerűen jelentkező utazási igény kielégítése - környezetéhez képest - az intenzív beépítéssel és nagy kiterjedéssel rendelkező Budapest részéről csak korlátozottan biztosítható, biztosítandó.

A főváros - agglomeráció közötti közlekedési kapcsolatokban is érvényesíteni szükséges a Budapesten belüli közforgalmú közlekedési preferenciát, mely a kötőpályás hálózatok és a kapcsolódó közlekedési létesítmények összehangolt fejlesztését igényli.

Az agglomerációs települések és Budapest, valamint a fővárosban belüli belső közlekedési lehetőségek javítására meg kell valósítani a HÉV vonalak rekonstrukcióját (regionális gyorsvasúttá fejlesztés) és a vasútvonalakon be kell vezetni az elővárosi közlekedést.

A kötőpályás közlekedés fejlesztéséhez kapcsolódóan az érintett településeken a kerékpárút és különösen a P+R parkoló hálózatot is indokolt fejleszteni. Az érdemi eredmények eléréséhez elengedhetetlen a BKSZ (Budapesti Közlekedési Szövetség) tényleges megalakítása, működtetése. Első lépésként a közös bérletrendszer, a tarifa közösség bevezetése.

Vasúti közlekedés (MÁV Rt.), kombinált áruszállítás

Jelenleg a vasúti közlekedés Európában reneszánszát éli, a látható példák alapján reális a lehetősége a magyar vasúti közlekedés megújulásának is.

A fővárosban a vasúti területek, vonalak az összefüggő városi szövetet megbontják. Az ily módon kialakult térségek között a megfelelő kapcsolatok hiánya miatt a közlekedés jelenleg akadályozott. Ugyanakkor az egymástól távol lévő városrészeket össze is kötik, a kiépített vasúti pályák nyújtotta közlekedési lehetőség azonban nincs kihasználva.

Budapest esetében a vasútfejlesztés keretében a kölcsönös előnyöket biztosító együttműködés kialakítására kell törekedni, melyek három csoportba sorolhatók:

- Az ipari szerkezetváltás következményeként túlméretezetté vált vasúthálózat felesleges területeinek funkcióváltásával értékes területeket nyerhet a város a Belső és Átmeneti zónákban, (Rákosrendező, Józsefváros, Ferencváros pályaudvarokon). Az így megújuló területek ugyanakkor egy környezetbarát közlekedési hálózat – a vasúti közlekedés – nyújtotta előnyökkel is rendelkeznek. Fejlesztésükben jelentős szerepet tölthet be az elővárosi vasúti közlekedés.
- Az elővárosi közlekedés bevezetésére a vasútvonalakat alkalmassá kell tenni, az ehhez szükséges 2., 3., 4. vágányok építése zömmel a mai vasúti területeken biztosítható. (Az átszállást biztosító állomások és pályaudvarok fejlesztése, újak kialakítása pedig a kapcsolódó városi közforgalmú közlekedés fejlesztését is biztosítja egyben.)
- Vasúti közlekedés az országos és agglomerációs közlekedési igények kielégítésén túl, az elővárosi közlekedés fejlesztésével részévé válhat a főváros belső tömegközlekedési rendszerének is. Mivel távlatban mind a 11 vonalon bevezetésre kerül az elővárosi közlekedés.

A vasúti közlekedés korábbi jelentőségét mára átvette a sokkal rugalmasabb szállítási lehetőségekkel rendelkező közúti közlekedés. Ennek megfelelően a korábban jelentős szerepet betöltő teher- és rendezőpályaudvarok a jelenlegi méretükkel, és tevékenységükkel jórészt feleslegessé váltak. Előtérbe kerültek a különböző kombinált szállítási formák (Ro-La, Huckepack, konténer szállítás)

A kombinált szállítási formák és a logisztikai szolgáltatások fejlesztésével a különböző szállítási módok – elsősorban a közúti szállítás és a vasúti szállítás - között szorosabb együttműködés biztosítható. A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ részeként kiépült Soroksár Terminál pályaudvar, és a Csepeli Szabadkikötő lehet a vasúti áru fuvarozás központja. A BILK megvalósítása teremtette meg a lehetőséget a Józsefvárosi pályaudvar teljes felszámolására, a Kelenföldi pályaudvar konténer forgalmának, Budafok-Háros vasútállomás Ro-La forgalmának megszüntetésére.

Az áru fuvarozáson belüli vasúti részesedés jelenleg Magyarországon eléri a 20%-ot, az európai 10% alatti átlaggal szemben. Ezt a nemzetközi összehasonlításban jelentkező előnyt kívánatos megtartani.

Budapest déli területén alakultak ki – az országos területszerkezeti adottságoknak megfelelően – a meghatározó jelentőséggel bíró logisztikai központok. A soroksári BILK, a Csepeli Szabadkikötő és a nagytétényi Harbour Park egyaránt az Országos Logisztikai Központok hálózatába tartozik.

Autóbusz közlekedés (Volánbusz Rt.)

A távolsági és helyközi autóbuszforgalom – ez utóbbiban a BKV Rt. is fontos szerepet játszik – az egyéni gépjármű közlekedés térhódítása ellenére is megőrizte jelentőségét.

Az autóbusz forgalom valamennyi, a fővárosba vezető sugárirányú főutat igénybe veszi. A folyamatos fejlesztés eredményeképpen a jelentős szereppel bíró autóbuszpályaudvarok a Belső zóna peremén, a Hungária-gyűrű mentén épültek ki.

Az Árpád-híd, Népstadion, Népliget, Etele tér autóbuszpályaudvarok szervesen kapcsolódnak a meglévő és tervezett városi közforgalmú közlekedési hálózathoz, a Hungária-gyűrű villamos vonalához és a metróhálózathoz.

Az autóbusz közlekedés műszaki színvonalának emelésén túl a városi közforgalmú közlekedési rendszerrel történő integrálása, a Budapesti Közlekedési Szövetség működése biztosít komoly tartalékokat.

Vízi közlekedés

A Duna-Rajna-Majna csatorna megnyitásával Budapest részese lett az európai vízi út hálózatnak. A dunai vízi közlekedés lehetőségei jelenleg kihasználatlanok, távlatban is a bel- és külföldi idegenforgalom bír a legnagyobb jelentőséggel.

A hajózás és a dunai vízi közlekedés fejlesztésének irányvonalai az alábbiakban foglalhatók össze.

- Nemzetközi hajózás. A belvárosi nemzetközi hajóállomást - elsősorban a szárazföldi megközelítését - fejleszteni szükséges. Az üzemi funkciók elhelyezése számára a Lágymányosi hídtól délre eső területen - a kapcsolódó közúti beruházások megvalósítása után - nyílik lehetőség.
- Kishajó forgalom. A nemzetközi és belföldi turisztikai, sport célú kishajó forgalom számára kikötési és kiszolgálási lehetőség biztosítására a város északi és déli partszakaszain lévő öblökben, szigetekenél nyílik lehetőség. Megfelelő igények függvényében fejleszthető többek között az Óbudai-sziget, a Téli kikötő, Lágymányosi-öböl, Hárosi-öböl.
- Közforgalmú hajózás szerepe a városon belüli forgalomban jelenleg jelképes, azonban esetleges fejlesztése környezetvédelmi szempontból támogatandó.
- Teherszállítás a fővárosban az országos közforgalmú kikötők hálózatához tartozó Csepeli kikötőre korlátozódik. A vízi úton történő áruszállítás környezetvédelmi szempontból rendkívül kedvező. A Csepeli kikötő megtartásának egyik eszköze a logisztikai funkciókkal való kiegészítés lehet.

Légi közlekedés

A nemzetközi és a belföldi légi közlekedés fontossága folyamatosan növekszik, mind a személyszállítás, mind az áruszállítás terén. Ennek megfelelően folyik a Ferihegyi nemzetközi repülőtér fejlesztése, kapacitásának ütemezett bővítése.

A Ferihegy I. terminál - a polgári repülés fejlődésének megfelelően - továbbra is részt vesz a légiforgalomban. Az áruszállítás mellett a személyszállítás kiségeit, a belföldi járatokat és a nemzetközi forgalom ún. fapados járatait közlekedtetni.

A Ferihegy II. terminál a nemzetközi légiforgalom központja.

A légi közlekedés egyéb közlekedési alágazatok forgalomnövekedési ütemét meghaladó bővülése folytán a távlati utazási igények biztosítására kialakításra kerül Ferihegy III. terminál.

A repülőtér közforgalmú kapcsolatainak javítását célozza a Ceglédi vasútvonalnak repülőtér közvetlen elérését biztosító nyomvonal korrekciója, illetve az Észak-déli metróvonal Üllői út alatti meghosszabbítása (alternatíva az Üllői út XVIII.-XIX. kerületi szakaszán tervezett önálló gyorsvasúti rendszerrel szemben).

A Budaörsi repülőtér a fővárost érintő légiközlekedésben nem játszik érdemi szerepet.

4.6. Gyalogos- és kerékpáros közlekedés

Gyalogos közlekedés

A gyalogosközlekedés lehetőségei, infrastruktúrájának színvonala, jelentős mértékben determinálja egy-egy városrész lakhatóságát, összességében az egész város életminőségét. A gyalogosközlekedés az összekötő kapocs, a közlekedés járműveken alapuló rendszere és az életteret jelentő épített városi környezet között. Nemcsak közlekedési igényeket kiszolgáló műszaki infrastrukturális elem, hanem a közterületeket sok esetben meghatározva, jelentős városkép formáló tényező is.

Hatása a belvárosi területek rehabilitációjában (a forgalomcsillapítással és a parkolás szabályozással összhangban), a mellék-, és alközpontok szerepnövelő fejlesztésében meghatározó. Valamint jelentősen hozzájárulhat a közforgalmú közlekedés versenyképességének növeléséhez.

A városfejlesztési célként megvalósítandó, fejlesztési feladatok

- a történelmi belváros meglévő gyalogos hálózatának megtartása, lehetőségeknek megfelelő kiterjesztése;
- a Dózsa György út – Fiumei út – Orczy út – Haller út vonalán belül eső területek rehabilitációjának szerves részeként gyalogos terek, utcák kialakítása;
- mellék- és alközpontokban önálló, helyi jelentőségű gyalogos hálózatok kialakítása;
- az átszálló csomópontok, különösen az intermodális csomópontok gyalogosbarát átalakítása,
- Duna szigetek kedvezőbb megközelítése.

A városi életminőség javítását segíti elő, ha a főváros nagyterületű parkjai könnyen elérhetőek a gyalogosforgalom számára. Gyalogos (kerékpáros) kapcsolatokat biztosító hidak kialakítása kívánatos az Óbudai-szigetre a Záhony utca vonalában, Margitszigetre a Dráva utca vonalában, Csepel-szigetre a Szigetcsúcs térségében.

Kerékpáros közlekedés

A kerékpáros közlekedés az az emberi léptékű, természetesnek mondható közlekedési forma, mely rövid távolságon (3-5 km) versenyképes mind az egyéni gépjármű, mind a közforgalmú közlekedéssel szemben.

A környezetbarát kerékpáros közlekedés összvárosi hálózat hiányában, már városrész léptékben is jelentős szerepet játszhat a közlekedésben.

Az agglomerációs és országos hálózati kapcsolatokat is biztosító fővárosi kerékpáros főhálózat jelentős mértékben egybeesik a közúti közlekedés főhálózatával, a városszerkezet által meghatározott forgalomáramlási irányoknak megfelelően. A kerékpáros főhálózat, Budapest Főváros Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervében kerül meghatározásra, folyamatos kiegészítésre.

Új főútvonal, gyűjtőút kiépülésével gondoskodni kell az adott keresztmetszeteken belül kerékpárút, vagy kerékpársáv kiépítéséről. A kerékpárutak kialakításánál törekedni kell mind a közúti, mind a gyalogos forgalomtól elkülönülő, önálló kialakításra.

A kerékpáros főhálózat kiépítésénél a hangsúlyt az egyes városrészek belső hálózatának kialakítására kell helyezni. Az agglomerációs és országos kapcsolatok kialakítása a városi közlekedésben nem, csak a turisztikai jellegű kerékpározásban játszik szerepet.

4.7. Parkolás, forgalomcsillapítás

Európa nagyvárosaiban a parkolás a közlekedéspolitikai egyik meghatározó problémakörévé vált a motorizáció fejlődése, és a gépjármű ellátottság növekedése következtében.

Budapest esetében a településszerkezetet is meghatározó közlekedési rendszer kialakítása során alapul vett területi differenciálás (zónarendszer) a parkolás kérdéskörére is kiterjeszhető.

A parkolás szabályozása csak a város egészét érintő egységes koncepció alapján működhet megfelelően, és válik alkalmazhatóvá a városfejlesztés-tervezés eszközeként.

Parkolás

A parkolás szabályozás (és parkolás gazdálkodás), valamint a megfelelő közforgalmú közlekedés együttesen jelentősen befolyásolja a közlekedési szokásokat. Ennek megfelelően a parkolásszabályozás területileg differenciált feladatai az alábbiak:

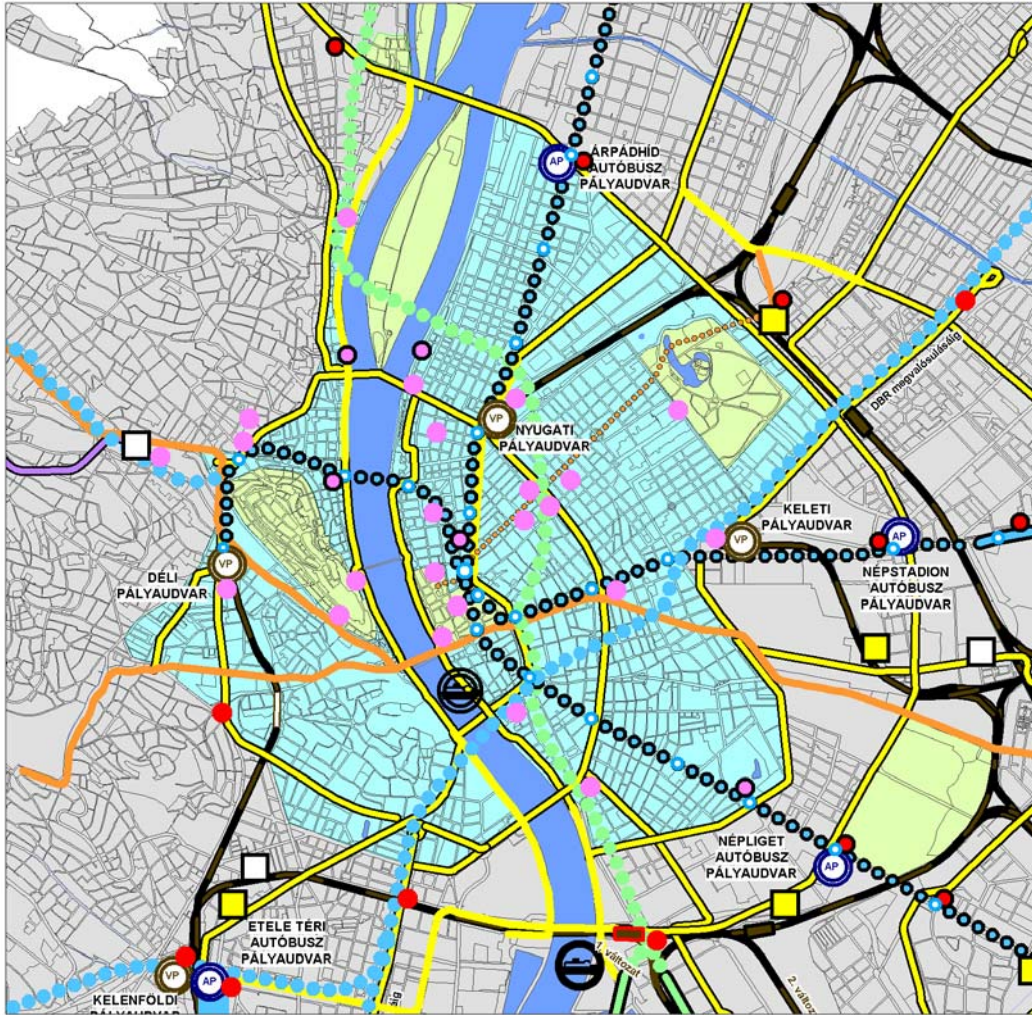
- a Belső zóna területén, valamint a hasonló adottságokkal rendelkező mellék-, és alközpontok esetében a parkolóellátottságot a működéshez szükséges minimum érték közelében kell meghatározni. Ezt indokolja az ilyen területek jó (sok esetben kiváló) közforgalmú közlekedési ellátottsága, valamint környezeti terhelhetőségének korlátai. A parkolás szabályozásáról fokozatosan át kell térni a lakossági szempontokat preferáló parkolásgazdálkodásra;

- a Hegyvidéki és Átmeneti zónák területén a parkoló ellátottságot a működéshez szükséges átlagos, vagy az alatti tartományban kell meghatározni a közúthálózat korlátozott terhelhetősége, és a közforgalmú közlekedési hálózat sok esetben versenyképes szolgáltatásának megfelelően;
- az Elővárosi és Duna-menti zónák területén a parkolóellátottság az átlagos és a kínálati szint között határozható meg. Ezt indokolják a külső városrészek jelentős közúti fejlesztései, valamint a közforgalmú közlekedési hálózat településszerkezeti okokból adódó természetes korlátai.

A belső városrészekben – a parkolásszabályozás, parkolásgazdálkodás révén – vissza kell nyerni a közterületek, jelenleg felszíni parkolás célját szolgáló területeinek jelentős részét, a zöldfelületek kialakítása, valamint a gyalogos- és kerékpáros közlekedés felületeinek bővítésére. A közterületeken a gyalogosforgalom preferenciája csak a parkolási problémák egy idejű (pl. Szent István tér rendezése), vagy esetleg azt követő megoldásával valósítható meg. Ellenkező esetben a belső városrészek - lakófunkció szempontjából nézve - további értékvesztése is előfordulhat.

Lakossági célú parkolási igényeket lehetőség szerint a közterületek alatti mélygarázsokban, parkolóházakban kell biztosítani, akár önkormányzati szerepvállalás mellett.

A rövididejű parkolási igényt jelentő ügyélforgalom számára továbbra is a felszíni közterületi parkolók megtartása kívánatos. A hosszúidejű parkolási igényt jelentő munkahelyi forgalmat vissza kell szorítani, az igények biztosítására csak korlátozott – a városrész teherbírásának megfelelő – parkoló kapacitás biztosítható, elsősorban parkolóházakban.



JELMAGYARÁZAT:

JÓVAHAGYANDÓ ELEMEEK

FELSZÍN
KIALAKÍTÁS

MEGLÉVŐ ELEMEEK

- Metró vonal megállóval
- HÉV vonal megállóval
- Közúti gyorsvasút
- Közúti vasút (villamos)
- Fogaskerekű
- Közforgalmú vasútvonal
- Vasút állomás és megállóhely
- Vasúti személypályaudvar
- Autóbusz pályaudvar
- Nemzetközi hajóállomás
- Közúti gyorsvasút, közúti vasút járműtelep
- Egyéb járműtelep (autóbusz, trolibusz)
- P+R parkoló
- Belső zóna jelentősebb közterületi parkolói

TERVEZETT ELEMEEK

- Metró
- Regionális gyorsvasút, HÉV
- Közúti gyorsvasút
- Közúti vasút (villamos)
- Közforgalmú vasútvonal
- Vasút állomás és megállóhely
- Nemzetközi hajóállomás
- Metró járműtelep
- Belső zóna forgalomcsillapított területe
- P+R parkoló
- Belső zóna jelentősebb közterületi parkolói

TAJEKOZTATÓ ELEMEEK

MEGLÉVŐ ELEMEEK

- Gépjárműforgalomtól védett és kiemelten védett terület

P+R parkoló rendszer

A főváros P+R rendszerét jelentős mértékben fejleszteni szükséges mind mennyiségi, mind minőségi szempontból. Koncepcionálisan kijelenthető, hogy a P+R parkolók hálózatát Pesten a Hungária-gyűrű vonalán, illetve az azon kívüli területeken; Budán a budai körút vonala mentén lévő területeken kell kialakítani. A P+R hálózat elemeit a közforgalmú közlekedési ellátást meghatározó

- metró, HÉV és regionális gyorsvasúti vonalak;
- elővárosi közlekedést biztosító vasútvonalak;
- közúti gyorsvasúti vonalak

végállomásainál (járműtelepeinél), jó közúti kapcsolatot biztosító állomásainál kell kialakítani a

- minimális gyaloglási távolsággal eszközváltást biztosító;
- őrzött, biztonságos, kulturált kialakítású;
- egyéb kereskedelmi – szórakoztató - kulturális funkciók igénybevételét is lehetővé téve.

A megfelelő elhelyezkedésű, kapacitású, szolgáltatási színvonalú P+R parkoló rendszer kialakítása elengedhetetlenül szükséges ahhoz, hogy egy magas színvonalú közforgalmú közlekedési hálózat valódi alternatívát jelentsen az egyéni gépjármű-közlekedéssel szemben.

Különösen fontos a Településszerkezeti Tervben intermodális csomópontokhoz kötődő városközpontok esetében a megfelelő számú P+R parkoló biztosítása.

Forgalomcsillapítás, rehabilitáció

Fővárosi léptékben biztosítani kell a Belső zóna területén a közúti forgalom csökkentését, a belvárosi területek rehabilitációjának, megújulásának elősegítésére. A mai közúti forgalomterhelés Pesten a Hungária-gyűrűn, illetve a Fiumei – Orczy - Haller utca vonalán belül elhelyezkedő zárt sorú, városias beépítésű területek; Budán a Budai körút térségében elhelyezkedő, hasonló városi karaktert hordozó terület főúthálózatán nem tartható fenn. A forgalom csökkentését a

- a külső városrészek körirányú közúti elemeinek, elsősorban a dunai átkelési lehetőséget biztosító hidak építése;
- a metró-, és regionális gyorsvasúti hálózat bővítése;
- a belváros Észak-dél irányú kiterjesztése, a mellék- és alközpontok intenzív fejlesztése biztosítja.

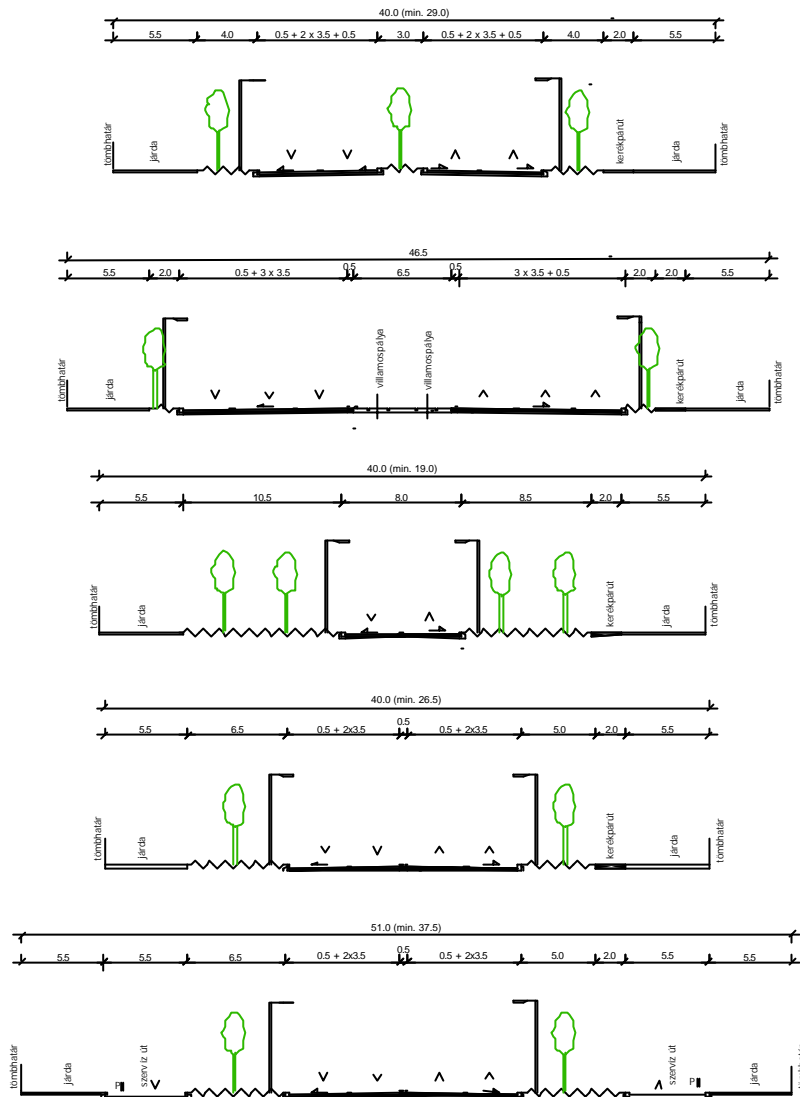
A Belső zóna területén javasolt általános forgalomcsillapítást, kapacitás csökkentő átépítést csak a főközponti térségben átmenő forgalomként jelentkező terhelés számára alternatívát nyújtó tömegközlekedési vagy közúti hálózati elemekkel összehangoltan, azok forgalomba helyezésével egy időben, vagy később lehet megvalósítani.

A város egyes, különösen nagy jelentőségű területei esetében a kiemelten védett (Margitsziget, Városliget, Római-part, Óbudai-sziget) és védett övezetek (V. kerület középső része, Budai Várnegyed, Óbuda Fő tér, Népliget, Normafa környéke) státust továbbra is fenn kell tartani a behajtási lehetőség kialakult korlátozásával.

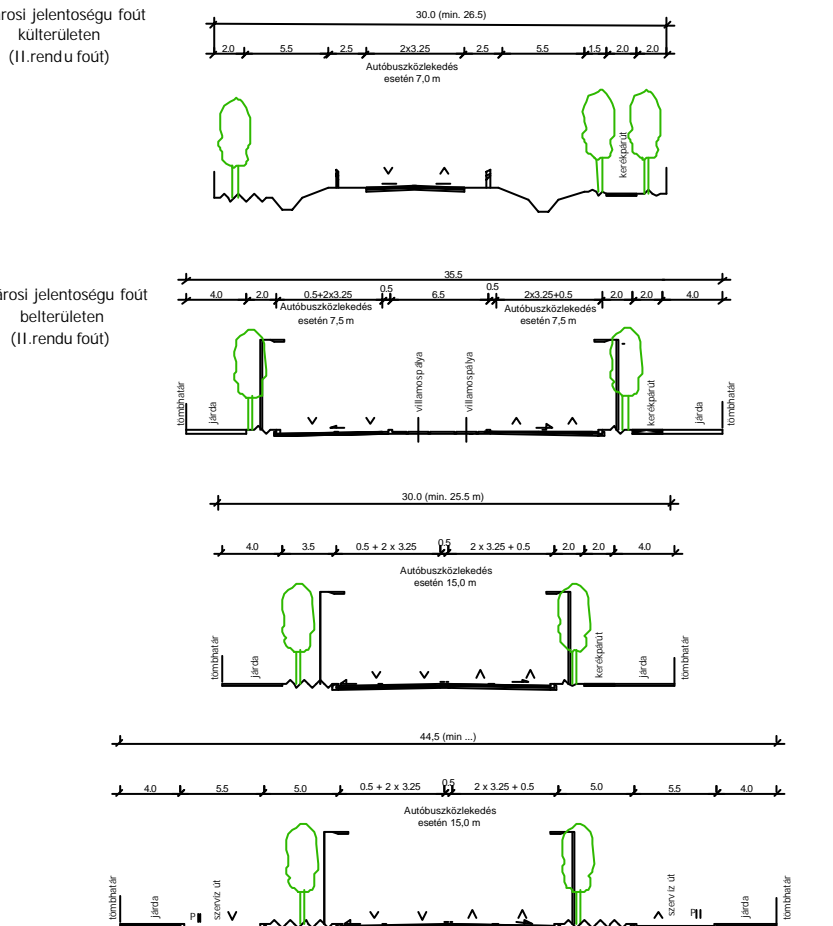
A külső városrészek összefüggő lakóterületein tovább kell bővíteni a lakó-pihenő övezetek, tempó 30-as zónák területét.

A sugárirányú főhálózati elemek, elsősorban a gyorsforgalmi utak bevezető szakaszainak városias szövetet átmetsző részén - M1, M3, M5, M7 - szükséges rehabilitációs jellegű - szerviz út építése, csomópontok kialakítása - fejlesztéseket megvalósítani. A rehabilitációval a közlekedési létesítmények elválasztó hatását kell csökkenteni, illetve a kapcsolódó beépített területek környezeti védelme mellett azok közlekedési kapcsolatait kívánatos bővíteni.

Országos jelentőségű főút
belterületen
(I. rendű főút)

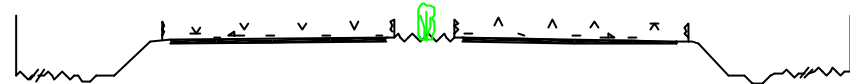
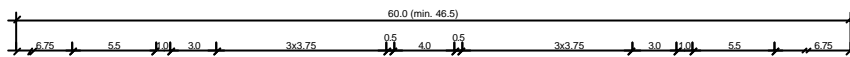
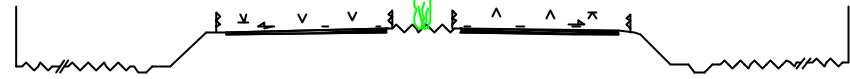
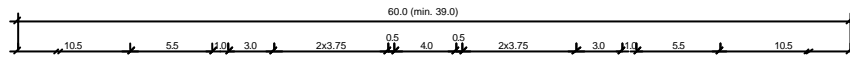


Fővárosi jelentőségű főút
kültérületen
(II. rendű főút)

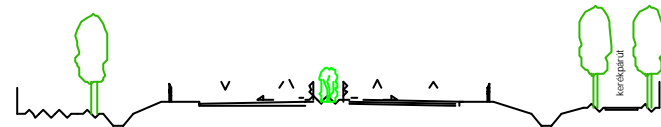
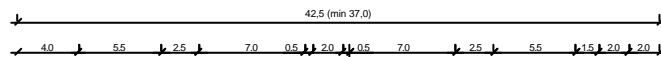
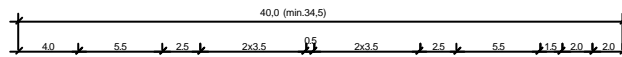
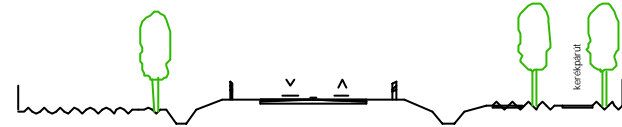
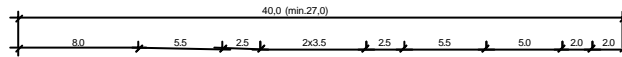


Mintakeresztmetszvények M=1:500

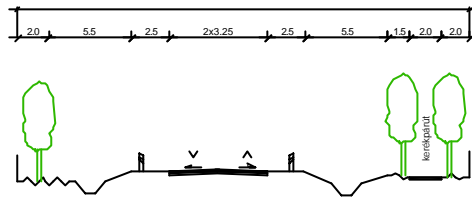
Gyorsforgalmi út
(Autópálya, autótűt)



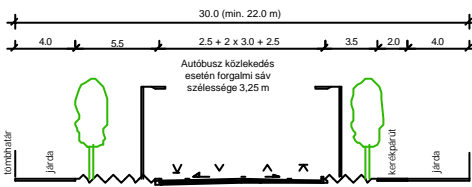
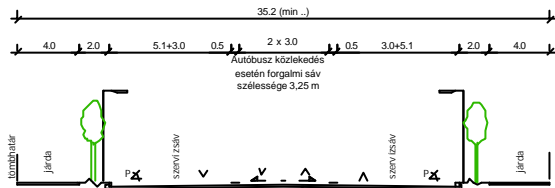
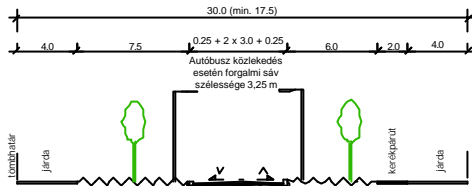
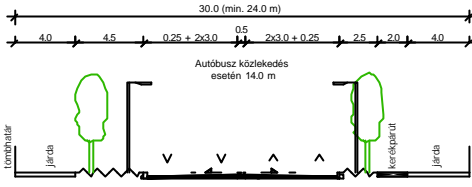
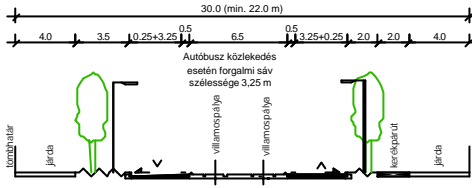
Országos jelentőségű főút
külsőterületen
(I.rendű főút)



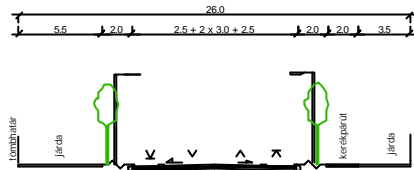
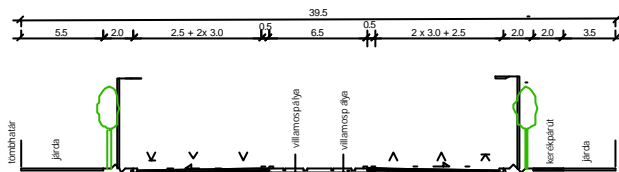
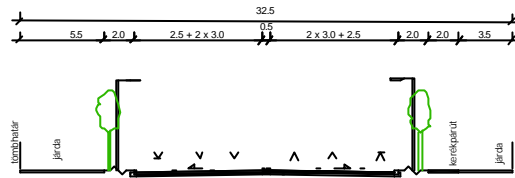
Kerületközi jelentőségű főt
külsőterületen
(II.rendű főt)



Kerületközi jelentőségű főt
belsőterületen
(II.rendű főt)



Forgalomcsillapított fút
(II.rendű fút)



A mintakeresztmetszvények a gyorsforgalmi és fúthálózati elemek elvi kialakítását mutatják be eltérő keresztmetszeti kialakítás mellett, de legalább az OTÉK által méretezés hiányában előírt építési terület felhasználásával.

5. KÖZMŰ RENDSZEREK

A mindenkor érvényes Településszerkezeti Terv, és annak fejlesztési célkitűzéseit ismerve alakulnak ki a közműhálózati rendszerek, és ezek távlati tervei.

A közműhálózatok biztosítják a város üzemeltetéséhez szükséges közműigényeket. A Településszerkezeti Terv pedig biztosítja nagy távlatban a város üzemeltetéséhez szükséges közmű nyomvonalak és területek helyét.

5.1. Vízellátás

Vízellátás általános rendszere

A főváros vízellátó rendszere, - néhány közeli Pest megyei települést is kiszolgálva - egységet alkot mind vízbeszerzés, mind vízelosztás tekintetében. A kiépített vízellátó hálózat feladata az ivóvíz és ipari vízigények folyamatos biztosítása, kiszolgálása. Az ipari vízellátás külön iparivíz hálózaton keresztül valósul meg.

A főváros és részben az agglomeráció térsége vízellátásának bázisa a jövőben is a Duna lesz.

A víztermelő telepek legnagyobb része a Szentendrei- és Csepel-szigeten, kisebb része a főváros területén helyezkedik el.

A legtöbb vizet a Duna partján lévő *parti szűrésű víztermelő telepek*, és kisebb - nem számottevő mennyiségben - egyéb kutak adják.

Az *északi víztermelő telepek* vizét DN 1600-2000 alacsony nyomású vezetékek továbbítják a két főtelep gépházába (Káposztásmegyeri és Békásmegyeri gépházák).

A *déli víztermelő telepekről* szintén alacsony nyomású vezetékek továbbítják a vizet a Csepeli nagynyomású gépházba.

A központi gépházákban indulnak a DN 800-1600 méretű főnyomócsövek, melyek az egész ellátott területet sugár, illetve gyűrű irányban hálózják be, és szállítják a vizet a fogyasztói területre, nyomásfokozó gépházákhoz és tároló medencékhez. A fogyasztók közvetlen ellátása a főnyomó és gerinc hálózatról leágazó elosztóhálózatról (DN 300-100) történik.

A főváros vízellátó rendszere 65 db vízellátási övezetre tagolódik. Az övezetekhez tartoznak a különböző térfogatú, rendszerű és szerkezetű tároló medencék, átemelő és nyomásfokozó gépházák.

Víztermelés

A főváros vízigényének kielégítését több mint nyolcszáz, különböző típusú kút biztosítja. A kutak a Szentendrei-sziget északi csúcsától a Csepel-sziget ráckevei határáig húzódnak, összesen mintegy 90 km hosszban.

Az északi víznyerő rendszerhez tartoznak a Szentendrei-szigeten és a Váci Duna-ág bal partján lévő kutak, amelyek a szolgáltatott vízmennyiségnek 2/3 részét adják. A középső vízbázis a Margit-szigeti csáposkutak, a budai oldalon a Budaújlaki Vízmű, a pesti oldalon a Margit hídtól északi és déli irányban húzódó felső rakpart alatti galériák, valamint a kelet-pesti mélyfúrású kutak. Ezek termelése az össztermelés 1/10 része. A déli vízbázis a Csepel-szigeten helyezkedik el, a főváros és az agglomeráció területén, az itt kitermelt víz a teljes felhasználás mintegy 1/4 része. *A déli vízbázisok biztosítják, hogy a főváros hálózata délről is kapjon megfelelő betáplálást.* Az itt termelt víz a kedvezőtlenebb szűrési folyamatok miatt vas- és mangántalanítást igényel.

A Duna folyamra alapozott víztermelő rendszer azt is jelenti, hogy a termelt víz mennyisége és minősége függ a Duna vizének minőségétől, mennyiségétől és hőmérsékletétől. *A Duna vízminőségének megóvása, további romlásának megakadályozása, környezetvédelmi szempontok mellett a vízellátásnak is fontos érdeke.*

Vízcsőhálózat helyzete

A főváros területén a lakossági vezetékes vízellátás közel 100%-os. A területi elosztást tekintve viszont vannak olyan fejlesztésre váró, vagy a jelenlegi rendszerhez képest túlépült területek, melyek biztonságos ellátása, illetve továbbfejlesztése beruházásokat igényel.

A vízellátásban a tárolók (medencék és víztornyok) a fogyasztási egyenetlenségek kiegyenlítését, a nyomás stabilizálását és az ellátás megbízhatóságát szolgálják. Meghatározó szerepük van a hálózat védelmében a nyomásleengések és a vízutések kiküszöbölése révén.

A szükséges tárolótérfogat meghatározásánál fontos szerepe van a távlati fogyasztásingadozás becslésének. Ezzel összhangban általános szakmai irányelveként a *medencetérfogat megkívánt mértékét a csúcsvízfogyasztás 30%-ban határozták meg.*

Iparvíz ellátás

Az elmúlt 30-35 évben több ipari vízmű létesült. Az ipari művek vízbeszerzési bázisa a Duna folyam, melynek nyers vizét szűrve és ülepítve juttatják el külön iparvíz hálózaton a fogyasztókhoz. Jelenlegi kihasználtságuk 20-25%-os, a távlati igényt az ipar jelenlegi átalakulása miatt igen nehéz megbecsülni, jelenleg csökken, és a várható korszerű technológiák magasabb minőségi igényt fognak támasztani.

Ipari vízművek:

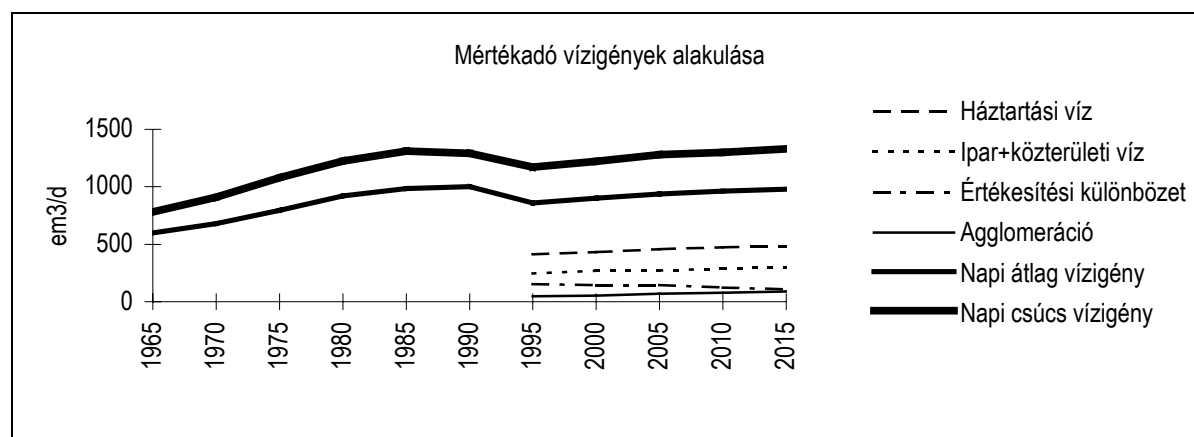
- Dél-pesti, Észak-pesti, (ivóvízről üzemel)
- A Dél-budai Ipari Vízmű a közelmúltban megszűnt, jelenleg a fogyasztók ivóvízzel üzemelnek.

Távlati vízigények alakulása

A vízszolgáltatás az egyik legalapvetőbb közszolgáltatás. Lényeges, hogy mindenkor az igényeknek megfelelő mennyiségű és minőségű ivóvíz álljon a fogyasztók rendelkezésére.

A távlati vízigények meghatározása becsléssel, a különböző fogyasztói csoportok vízfogyasztási adataiból, azok várható alakulásából és összegzéséből történik.

Az elmúlt évben a fogyasztás csökkenése megállt, és a 90-es évek második felének mélypontját követően lassú növekedés kezdődött, mely hosszú távon - a korábbi kiemelkedő fogyasztási értékekhez képest - egy alacsonyabb szintre fog beállni.



A vízellátás fejlesztése

A vízellátás fejlesztésének alapja a *vízminőségvédelem, rekonstrukció, és a biztonságos ellátás.*

A főváros közel teljes ellátottsága következtében a vízellátóhálózat további jelentős bővítése csak Észak - és Közép Budán, továbbá Kelet-Pesten szükséges. Ezzel szemben egyre sürgetőbbé válik a meglévő hálózat folyamatos felújítása, rekonstrukciója.

A vízellátási fejlesztések a Budapesti Településszerkezeti Terv területfejlesztési javaslatainak, funkcióváltásainak figyelembevételével értékelendők.

A Szerkezeti Terv a területi értékeléseken felül bemutatja a főváros legjelentősebb vízellátó gerinchálózatait a kapcsolódó műtárgyaival, (medencékkel, gépházakkal), valamint a vízbázisok fővárost érintő területeit, a vízatadások helyét és irányát az agglomerációs övezetből, illetve felé. Értékelve az ellátás színvonalát, javaslatot ad az ellátatlan, de hosszú távon beépülő területek vízellátásának megoldására.

- A vízminőség védelme érdekében az ivóvízkutak közvetlen és háttérvédelmét meg kell oldani. Kiemelt feladat ezért a vízbázisok melletti települések csatornázása és a szennyvíz tisztítása, amelyek az agglomeráció területére esnek. (Szentendrei-szigeten, Csepel-szigeten). A kitermelt vizek minőségének romlásával fel kell készülni a vizek vas- és mangántartalmának kezelésére.
- A főváros vízhálózatán a legnagyobb problémát a hálózatok elöregedése jelenti, egyes részei 70 évesnél is idősebbek, és ezek feltétlen rekonstrukcióra szorulnak (a teljes hálózat kb. 25%-a), amelyek elsősorban a belső zónában találhatóak. Felújítási programot kell készíteni a főnyomóvezetékek és az elosztóhálózat átépítésére.
- Azokon a területeken, ahol a további beépítéseket a jelenlegi hálózat már csak nehezen tudja ellátni, a főhálózati rendszereket és tározóit meg kell erősíteni.
- Új hálózatokat kell kiépíteni a hosszú távú beépítési területek ellátására, az elővárosi zónában.

A vízdíjak emelésével, az ipari tevékenységek és a lakásépítés mennyiségének csökkenésével bizonyos térségekben jelentős víztartalékok is kialakultak, elsősorban az átmeneti zónában.

Belső és hegyvidéki zóna

A hegyvidéki zóna a budai hegyvidék túlépítése miatt nyári időszakban vízhiányos, ezért a hálózat megerősítése a tározókapacitás és nyomásfokozás bővítése terén szükséges.

A belső zónában nagyobb arányú hálózatfejlesztés nem várható, azonban ezen a területen található a legrégebbi vezetékek, amelyek felújítása a közeljövő feladata.

Gerincvezetékek és főnyomócsövek:

- Főnyomócső a Budaörsi úti gépház és a Háromszék utca között (Őrmezői és Gazdagréti lakótelepek, a távlati Madárhegy és Rupp-hegy és Svábhegy biztonságos vízellátására);
- Főnyomócső Vári medence (Orbán tér) és a Diana medence között.

A főnyomóvezetékekhez kapcsolódó tárolómedencék és gépházak:

- Tücsök utcai és Eötvös utcai medencék bővítése;
- XII. Irhás-árok II. medence, gépház;
- II. Józsefhegyi, felső Tatárvirág utcai medence.

Átmeneti és elővárosi zóna

Az északi városrész vízellátás szempontjából kedvező helyzetben van, mivel a térség közel esik a vízbázisokhoz, itt indulnak a nagynyomású gépházakból a nagytérű főnyomócsövek, amelyek behálózják a területet.

A budai oldalon hiányzik egy főnyomócső, amely elsősorban a Közép-Buda és a II/A kerület, valamint a nyomvonalhoz kapcsolódó agglomerációs terület vízellátásának megsegítésére szolgál.

Kapcsolódó fejlesztések:

- III. Mocsáros dűlő alapvezetéke,
- III. Harsány lejtői gépház,
- III. Virágos-nyeregi medence és gépház,
- Erdőalja úti medence és nyomásfokozó.

A keleti városrészben a XVII. kerületi térség, elővárosi zónájában a javasolt területfejlesztéseket a jelenlegi vízhálózat túlterheltsége miatt csak alaphálózat, az ún. kelet-pesti főnyomócső kiépítése után lehet realizálni.

Javasolt fejlesztések:

- A XVIII. ker. - Gilice téri medence bővítése, Gilice téri medencétől a XVII. ker. Pesti útig a fővezeték kiépítése,
- XVII. ker. Pesti úti medence töltővezetéke,
- XVI. ker. Pesti határúton, majd a Cinkotai úti medencéig,
- A Pesti III/1-es és nagykörúti főnyomócső összekötése,
- Cinkotai úti medence bővítése.

A déli szektor a csepeli vízbázisok közelsége miatt jól ellátott. A területen a vízigények kisebb növekedése elosztóhálózatok továbbfejlesztésével kielégíthető.

Budafok felső övezetében a 70-es út két oldalán a területi fejlesztésekhez az alábbi beruházások szükségesek:

- Gyár utcai gépház és a Kunyó utcai medence között gerincvezeték építése,
- Koltói telep felső szélén víztorony, a Kunyó utcai gépházról töltővezeték építése,
- Kunyó utcai medence.

A kelenföldi ipari területen és a IX. és X. kerületet érintő hálózatban lévő tartalék kapacitások lehetőséget adnak az átalakuló ipari területeken az új terület-felhasználásokhoz.

Az ipari vízkivételi művekben jobban ki kell használni a meglévő kihasználatlan kapacitásokat. Mivel napjainkban az ipar is jobb minőségű vizet igényel, olyan tisztítási technológiákat kell bevezetni, amelyek a vízminőséget jelentősen javítják, így nagymértékben csökkenthető lenne az ipar indokolatlan ivóvíz-felhasználása.

Agglomerációs fejlesztések

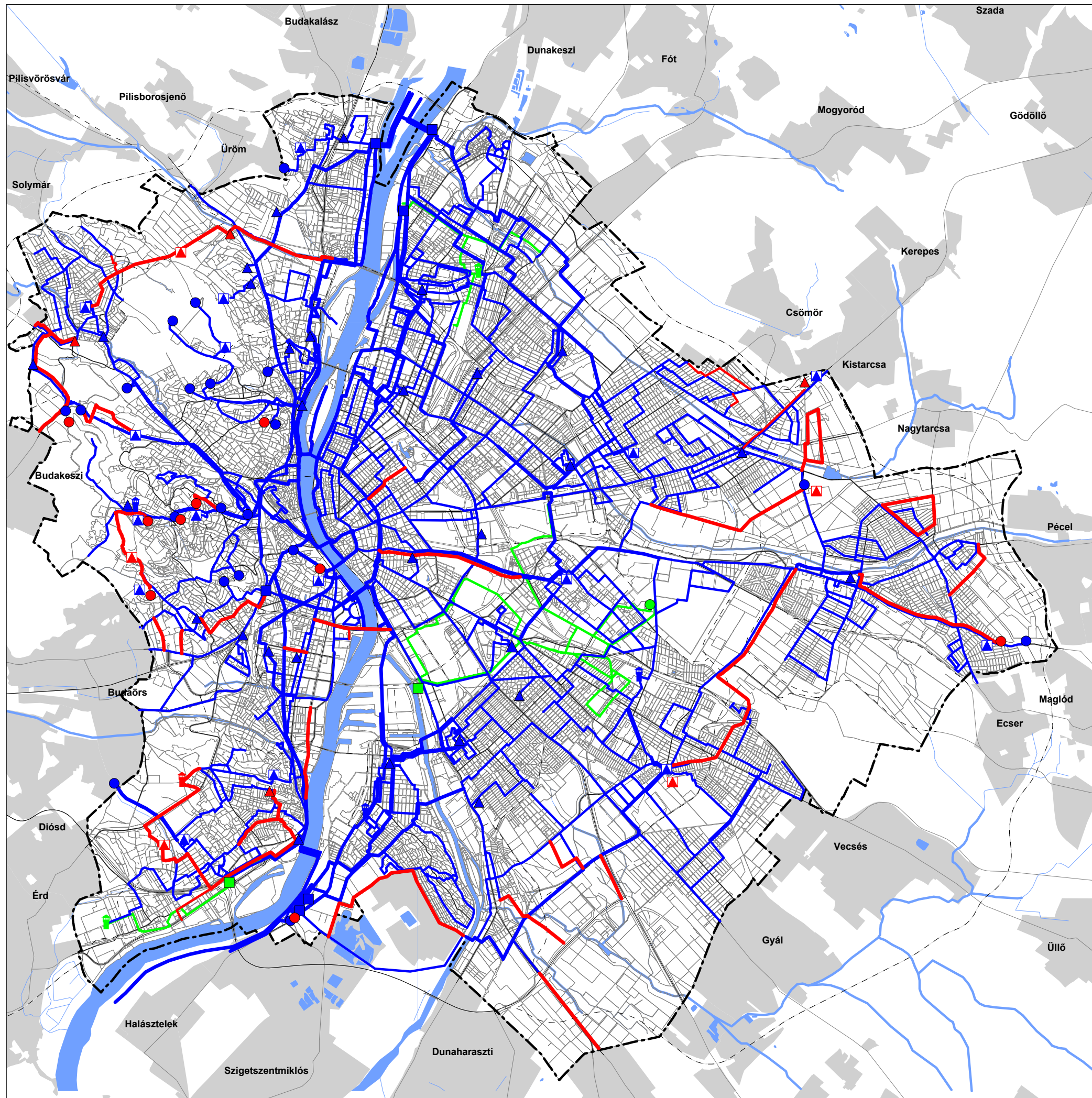
Az agglomerációhoz tartozó 78 településben a vízfogyasztás lassú növekedése jellemző. ezek közül a FVM Rt. jelenleg 20 település ellátását szolgálja ki. Az ellátás három régiója Érd és térsége (ide tartozik Nagykovácsi is), Budaörs, valamint a Délpesti területek.

A vízigény jelentős növekedése esetén szükségessé válhatnak főnyomócső építések. Nagykovácsi és Budakeszi távlati igényeit csak új vezetéképítésekkel lehet kielégíteni. a Budai IV. főnyomócső a hegyvidék ellátásának javításán túl a hegyvidéki agglomerációs települések vízellátását is biztosítaná. Gondolni kell a jelentős fejlesztések előtt álló Zsámbéki medence és a környező települések ellátására. Ezen térség kiszolgálása a déli vízbázis kapacitásának jobb kihasználásával, a szükséges hálózat és átemelő gépházak kiépítésével megoldható.

A budapesti hálózaton átadott vízmennyiségeket az agglomerációs települések fejlesztésével össze kell hangolni.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

VÍZELLÁTÁS



JELMAGYARÁZAT:

- Meglévő
- Ivóvíz vezeték
 - Iparivíz vezeték
 - Nagynyomású gépház (ivóvíz)
 - Medence (ivóvíz)
 - Nyomásfokozó gépház (ivóvíz)
 - Medence nyomásfokozó gépházzal
 - Víztorony (ivóvíz)
 - Gépház (iparivíz)
 - Medence (iparivíz)
 - Víztorony (iparivíz)
- Tervezett
- Ivóvíz vezeték
 - Medence (ivóvíz)
 - Nyomásfokozó gépház (ivóvíz)
 - Medence nyomásfokozó gépházzal
 - Víztorony (ivóvíz)

5.2. Csatornázás - szennyvíztisztítás

Budapest szenny- és csapadékvizeinek befogadója a domborzati adottságok miatt a Duna, illetve a Ráckevei (Soroksári)-Duna (RSD). A Duna főváros fölötti szakasza szennyezett, amit tovább növel a budapesti, nagyrészt tisztítatlanul bevezetett szennyvíz.

Környezetvédelmi szempontból jelentős probléma a fővárosban a szennyvíztisztítás elmaradottsága.

A szennyvíztisztítás hiányosságai is közrejátszanak abban, hogy a Duna vízminősége nem megfelelő, ezért a környezet, valamint a vízbázisok védelme érdekében Budapesten és az agglomerációs településeken a szennyvízelvezetés és tisztítás megoldása halaszthatatlan feladat.

A fővárosi csatornamű fejlesztésének célja az, hogy a főváros teljes beépített területéről a szennyvizet zárt csatornahálózaton összegyűjtve, azok megfelelő tisztítás után kerüljenek a befogadóba, és a szennyvízelvezetés mellett a csapadékvíz elvezetése is megoldottá váljon. Egyes peremkerületek kivételével a csatornázás hosszú távon is *egyesített rendszerű*, tehát a hálózat a főváros mintegy 2/3 részéről a csapadékvizet is elvezeti.

A csatornahálózat kiterjesztésével elérendő cél 2015-ig - a szennyvízelvezetés tekintetében - a 100%-ot megközelítő csatornázottság.

Jelentős feladat a szenny- és csapadékvíz elvezetése a lefolyástalan (mély fekvésű területek, illetve magas talajvízállású) területekről.

A hegyvidéki területeken szennyvízcsatorna-hálózat kiépítése mellett a felszíni vízelvezetést (esetenként a vízgyűjtők vízrendezését) is meg kell oldani.

Jelentősebb csatornafejlesztések elsősorban a lakótelepek építése kapcsán valósulhattak meg, a belső városrészek előrelátó csatornaméretezésének köszönhetően. Még mindig vannak azonban olyan térségek, - elsősorban az elővárosi zónában, - ahol a befogadó hálózat nagy távolsága miatt a szennyvízelvezetés még megoldatlan (pl. Rákoshegy, Pestszentimre).

A fővárosi fejlesztések, új beruházások megvalósítását igen sok esetben akadályozza a csatornázottság hiánya, vagy a meglévő csatornahálózat kapacitásának korlátozott volta. Közcsatornával ellátatlan területeken fejlesztési terület nem alakítható ki. A kijelölt fejlesztési területek belterületbe vonása csak a közcsatornahálózat főhálózati elemeinek kiépítését követően lehetséges.

A csatornázás fejlesztése zónánként

Belső és hegyvidéki zóna

A budai és pesti belső városrészben, ahol a hálózat előregedett, annak és kapcsolódó műtárgyainak a *rekonstrukciója* folyamatos feladat.

A *hegyvidéki zóna* csatornázása alapvetően megoldott, a II/A kerületben a szennyvíz csatornahálózat építése - elsősorban helyi erőből - folyamatosan halad, a felszíni vízelvezetés megoldása további feladat. Problémát jelent a Hűvösvölgyi út mellett az *Ördög-árok nyílt szakasza*, amelynek beboltozásával a csatornázási tervek számolnak, de környezetvédelmi szempontból a nyílt szelvény meghagyását javasoljuk.

A *budai oldalon szükség van a Dunába torkolló csatornák szennyvizeit összefogó főgyűjtőre*. Ennek a Bem tér és Batthyány tér közötti szakasza, az átemelő, valamint a Pala utca és Széchenyi láncid közötti szakasza kiépült. A főgyűjtőt ki kell építeni a Hamzsabégi út - Budafoki úti csomópontig, a Duna alsó rakpartján, ezzel kiiktatva a budai, közvetlen dunai szennyvízbevezetéseket.

A *belső zóna pesti oldalán a csatornázottság teljesnek mondható.*

A *legfontosabb kiépítendő létesítmények:*

- II/A kerület felszíni vízelvezetése,
- közép-budai Duna-parti főgyűjtő,
- Ördög-árok rekonstrukciója.

Rekonstrukciós feladatok:

- XI. ker. Bartók B. út - Rimaszombati u.-i tehermentesítő gyűjtő,
- XI. ker. Brassó u. egyesített rendszerű tehermentesítő főgyűjtő,
- XI. ker. Brassó u. egyesített rendszerű tehermentesítő gyűjtő,
- II. ker. Lotz Károly u. egyesített rendszerű gyűjtő,
- II. ker. Törökvész u.-i egyesített rendszerű gyűjtő,
- II. ker. Gábor Áron u.-i egyesített rendszerű gyűjtő,
- III. ker. Szépvölgyi úti egyesített rendszerű tehermentesítő gyűjtő.

Átmeneti és elővárosi zóna

Az észak-budai vízgyűjtő terület az Aranyhegyi-pataktól északra eső térség.

Az észak-budai főgyűjtő végpontján a szenny- és csapadékvizek átemelésére létesült a jelenleg még ideiglenes kiépítésű Pók utcai szivattyútelep. E telep fogja az észak-budai térség szennyvizeit az Észak-budapesti Szennyvíztisztítótelepre juttatni.

Meg kell építeni a Monostori úttól a békásmegyeryi szivattyútelepig az észak-budai főgyűjtőt, megteremtve ezzel a csillaghegyi családi házas terület teljes körű csatornázásának lehetőségét.

Az észak-pesti térséghez az Újpesti és Angyalföldi szivattyútelepek vízgyűjtő területei tartoznak. Befogadó az Észak-budapesti Szennyvíztisztítótelep (Palotai-szigeti), amely árvédelmi gát által határolt.

Legfontosabb tervezett létesítmények

Budán:

- Észak-budai főgyűjtő és nyomócső,
- Mocsáros-dűlő alapcsatorna és vízrendezése,
- Pók utcai szivattyútelep végleges kiépítése, Duna alatti átvezetés a szennyvíztisztítóba.

Pesten:

- Észak-budapesti Szennyvíztisztítótelep bővítése,
- IV. ker. Váci út gyűjtő,
- IV-XV. ker. Szilas-patak menti szennyvízgyűjtő,
- XV. ker. Rákospalotai Körvasút sor szennyvízgyűjtő,
- hálózati rekonstrukció,
- Nagykörúti főgyűjtő tehermentesítése,
- Magasan fekvő főgyűjtő tehermentesítése,
- Józsefváros és Kőbánya-közép főgyűjtőjének tehermentesítése,
- XIII. ker. Pozsonyi úti főgyűjtő tehermentesítése (Esztergom u.-i főgyűjtő)
- VI. ker. Szondi u. gyűjtő,
- IV. ker. Pintér J. u.-i egyesített rendszerű gyűjtő,
- Magasan fekvő főgyűjtő tehermentesítése,
- Józsefváros és Kőbánya-közép főgyűjtőjének tehermentesítése,
- XIII. ker. Pozsonyi úti főgyűjtő tehermentesítése (Esztergomi u.-i főgyűjtő),
- VI. ker. Szondi u. gyűjtő.

Kelet-pesti térség

A belső városmagon kívül a kelet-pesti térség csatornázás szempontjából az Angyalföldi, a Ferencvárosi Szivattyútelep és részben a Dél-pesti Szennyvíztisztító vízgyűjtőterülete.

Angyalföldi szivattyútelep vízgyűjtőterülete:

Legfontosabb alapberuházás az épülő Rákosvölgyi északi főgyűjtő folytatása és a Kerepesi út - Róna utcai tehermentesítő csatorna.

A XVI. kerület teljes területét elválasztott rendszerrel kell csatornázni. Az északi területről a Baross utcai szennyvízgyűjtő kiépítésével megoldott a szennyvizeknek az Angyalföldi szivattyútelepre juttatása. A térség teljes körű szennyvízelvezetéséhez tovább kell építeni a Szilas-patak menti gyűjtőt, amely Árpádföld, Cinkota, Kerepestarcsa és Nagytarcsa szennyvizeinek elvezetését is megoldaná.

A terület déli részét - amely a *Dél-pesti Szennyvíztisztítótelep vízgyűjtő területéhez* tartozik - együtt kell kezelni a dél-pesti területtel.

A Dél-pesti vízgyűjtő területéhez tartozik a XVIII., XIX., XX. és XXIII. kerület.

A térség szennyvizeit csekély kivétellel a 80.000 m³/d kapacitású *Dél-pesti Szennyvíztisztítótelepre* vezetik. A tisztított szennyvíz európai követelményszintű minősége elérése érdekében a szennyvíztisztító technológiai fejlesztése szükséges, ezért a jelenlegi telep mellett további területet biztosít a terv.

A felszíni vizek befogadója az állóvíz jellegű *Ráckevei (Soroksári)-Duna*, részben a Gyáli-patak és mellékágainak közvetítésével.

A vízgyűjtő területen belül az egyesített rendszer gerincét a Torontál u. - Klapka u.-i főgyűjtő alkotja, ehhez kapcsolódik a Pestszentlőrinci szennyvízgyűjtő. A főgyűjtő kapacitása távlatban is megfelel, bizonyos szakaszon azonban tehermentesítés szükséges.

Ki kell építeni a XVIII. ker. "Lipták telep" gyűjtőjét a XIX. ker. Ady Endre u. - Újtemető u.-ban a Vas Gereben útig.

Az elválasztott rendszerű vízgyűjtő területen (Soroksárt kivéve) a szennyvizek befogadója a Pestszentlőrinci gyűjtő. A Pestszentimrén épülő hálózat csak többszöri átemeléssel csatlakoztatható. Soroksáron a domborzati adottságok miatt több átemelőt kell telepíteni.

A város egészéhez képest ebben a térségben a Szentlőrinci út - M5-ös autópálya, Gyáli-patak völgye és Ócsai út mellett vannak a legnagyobb *távlati fejlesztési területek* kijelölve. A területek egymástól való nagy távolsága miatt gravitációs csatornák építése nem javasolható, területegységenként átemelő telepek és nyomócső rendszerek kiépítése látszik reális megoldásnak. A teljes térség az új igények miatt egy önálló, új szennyvízgyűjtő kiépítését is igényli.

Az elválasztott rendszer szerint csatornázandó térség csapadékvízvezetése csak részben megoldott. Több km-nyi nagyszelvényű csatorna szükséges Pestszenlőrincen és Pestszentimrén is.

A csapadékvizek befogadója a Gyáli-patak és kapcsolódó mellékágai, ehhez a vízrendszerhez illeszthető a Szentlőrinci út melletti tervezett területek vízvezetése.

Soroksár területén a felszíni vizek befogadója a Soroksári-(Ráckevei)-Duna és a Gyáli-patak.

A térségben előforduló mély fekvésű területek vízrendezése a szenny- és csapadékvízvezetési hálózatok kiépítésével megoldható.

A fővárosi rendszer a XVIII. kerületben fogadja az agglomerációból Gyál és Vecsés szennyvizeit.

Legfontosabb tervezett létesítmények a területen belül:

- XIV. ker. épülő Rákosvölgyi északi főgyűjtő, folytatása, II. ütem,
- XIV. ker. Kerepesi út - Róna utcai tehermentesítő csatorna,
- XX. ker. Helsinkai út - Wesselényi u. - Lenke u. - Külső határ út - Fiume u. Piac u., Mészáros u. nyomvonalán tehermentesítő gyűjtő,
- X. ker. Kolozsvár u. - Jászberényi út, Maglódi út egyesített rendszerű gyűjtő,
- X. ker. Maglódi út egyesített rendszerű gyűjtő
- Gyáli-patak rendezése a térség csapadékvízvezetésének előfeltétele,
- XIX.-XVIII. ker. Ady E. u. - Újtemető u. főgyűjtő,
- Ferencvárosi Szivattyútelep bővítése,
- Dél-Pest új szennyvízvezető műve,
- Dél-Pest csapadékvíz gyűjtői.

Dél-budapesti terület

A dél-budapesti területhez tartozik csatornázási szempontból Csepel és Dél-Buda.

Csepel-sziget

A csatornahálózat az északi és a középső részeken kiépült. A hálózat vizeit a Vas Gereben utcai szivattyútelep továbbítja a Dunába.

A Királyerdő a Szigetszentmiklósi Vízmű külső, illetve belső hidrogeológiai védőterületéhez tartozik, így a terület csatornázása feltétlenül indokolt.

A Vas Gereben utcai szivattyútelep a távlati tervek szerint Duna alatti nyomócsövön a Dél-budai Szennyvíztisztítótelepre vezető, ún. dél-budai szennyvízfőgyűjtőbe nyomja majd a szennyvizeket.

A Csepel-sziget északi csúcsán kapott helyet a nagy-dunai oldalon a Központi Szennyvíztisztítótelep, amely Budáról a Kelenföldi Szivattyútelep, Pestről a Ferencvárosi Szivattyútelep szennyvizeit fogadja.

A régi ÁRT a Központi Észak-csepeli szennyvíztisztító telepet a Ráckevei-(Soroksári)-Duna mellé jelölte ki. A Nagy-Duna mellé való áthelyezésre tanulmányok készültek, melyek kimutatták, hogy a szennyvíztisztító telep nagy Duna mellé való telepítése a terület-felhasználás szempontjából kedvezőbb. Ezzel felszabadul a Ráckevei- Duna, mint természetvédelmi terület parti sávja, ahova jelentős zöldfelületű beépítési területet javasol a Településszerkezeti Terv.

A tervezett szennyvíztisztító 500 m-es védőtávolságának mérséklésére az építési hatóság adhat engedélyt, ha a zaj- és bűz ellen kialakított megfelelő védelem műszaki megoldásokkal biztosított.

Legfontosabb tervezett létesítmények:

- XXI. ker. Arany J. u. - Tibor u. - Határ u. - Komáromi u. - Vágóhíd u. - Sás u. egyesített rendszerű gyűjtő,
- XXI. ker. II. Rákóczi F. úti egyesített rendszerű gyűjtő

Elválasztott rendszerű szenny- és csapadékvíz gyűjtők és szennyvízáttemelők:

- XXI. ker. Központi (észak-csepeli) Szennyvíztisztító telep

Dél-Buda

A XXII. kerület csatornázása öblözetként, részben egyesített rendszerrel épült ki.

Egy-egy Dunára merőleges völgyeletben kiépített gyűjtő hivatott a vízgyűjtőterületéről a csapadék- és szennyvizeket a Dunába vezetni. A terület csatornázása igen alacsony színvonalú, magánerekből épülnek ki a szennyvízgyűjtők; a felszíni vízvezetés nyílt árkos, vagy megoldatlan.

A XXII. kerület távlati csatornázási rendszere elválasztott rendszerű.

A szennyvizeknek a tisztítótelepre való vezetését az ún. *Dél-budai szennyvízfőgyűjtő* és kapcsolódó szivattyútelep Vasút u.-i kiépítése fogja megoldani.

A főgyűjtő tervei úgy készülnek, hogy a saját vízgyűjtő területéről érkező szennyvizeken túlmenően végpontjain tudja fogadni az *agglomerációs települések* így Budaörs szennyvizet is, valamint a Vágóhid út térségében a Csepel-sziget felől - Duna alatt átvezetett nyomócsövön - érkező csepeli szennyvizeket is.

Legfontosabb tervezett létesítmények a szektoron belül:

- Dél-budai szennyvíztisztító,
- Dél-budai szennyvíz főgyűjtő,
- Vas Gereben u. szivattyútelepről Duna alatti átvezetés,
- Vasút utcai szivattyútelep,
- Elválasztott rendszerben csatornázandó területek csapadékvízvezető rendszere.

Szennyvíztisztítás

A főváros egyik legnagyobb környezeti kockázatot jelentő problémája a szennyvíztisztítás elmaradottsága, hiszen a szárazidei szennyvizeknek csupán kb. 20%-a jut biológiai tisztítás után a befogadóba (Duna, Ráckevei-(Soroksári)-Duna).

A főváros szerkezeti terve biztosítja a szennyvíztisztító telepek részére a Duna mentén a távlati területigényeket, figyelembe véve azt is, hogy a telepek létesítése, illetve bővítése nem képzelhető el a keletkező szennyvíziszapok és egyéb csatornázási hulladékok elhelyezését (ártalmatlanítását) biztosító területek kijelölése nélkül.

A szennyvíztisztító telepek helyigénye az ún. *nagyterhelésű eleveniszapos tisztítási technológiára* alapozva lett kijelölve. E viszonylag nagy helyigényű és hagyományosnak tekinthető technológia figyelembevételével kijelölt területek lehetőséget biztosítanak arra, hogy a szennyvíztisztítás mellett az iszapkezelés és a későbbiek során esetleg szükségessé váló tisztítási határérték szigorodása miatti fejlesztések is megvalósíthatók legyenek. Természetesen korszerűbb technológiák alkalmazásával a helyigény csökkenthető. A szennyvíztisztító telepek területeinek biztosítása és fenntartása elsősorban érdeke a városnak, mivel jelenleg más hasonló nagyságú szabad terület a csatornázási főművi rendszerek végponti átemelőinek közelében nem található.

A Nemzeti Települési Szennyvízelvezetési- és tisztítási megvalósítási Programról szóló 25/2002. (II. 27.) Korm. rendelet tartalmazza Budapest csatornahálózati gyűjtőrendszerének, szennyvíz- és iszapkezelő, valamint iszap-elhelyező telepek fejlesztésének ütemezését. E szerint a Főváros 2010-ig összesen 185 milliárd forintot irányoz elő ezekre a munkákra.

A szennyvíztisztítás mennyisége jelentősen csökken, a vízfogyasztás és a régi, nagyvízigényes iparok megszűnése miatt. A fővárosban keletkező szennyvízmennyiségek újbecslésére jelentős tanulmányok készültek. A szennyvíztisztító telepek kapacitása várhatóan az alábbiak szerint alakulnak:

Szennyvíztisztító telep	Mértékadó kapacitás m ³ /d	Izaphozamok szárazanyagban t/d
Észak-budapesti	200.000	58
Dél-pesti	80.000	31
Központi (Észak-Csepel)	350.000	96
Dél-budai	50.000	14,5

A szennyvíztisztító kapacitások bővítésével összefüggésben prioritást kell, hogy kapjon az iszapkezelés és az iszapelhelyezés (ártalmatlanítás), mivel ezek egymással szorosan összefüggő műszaki-gazdasági és környezetvédelmi kérdések megoldását igénylik.

A szennyvíztisztító telepeken az iszap megfelelő kezelésével a térfogat csökkentése a cél, ezért azt vízteleníteni kell.

A mezőgazdasági hasznosítás a szennyvíziszap lehetséges legkisebb ártalommal járó elhelyezési módja, mivel az értékes és hasznosítható anyagok visszajutnak a természet körforgásába. Ezen ártalmatlanítási eljárás nem lehetséges abban az esetben, ha a szennyvíziszapnak határérték feletti a nehézfém tartalma, vagy ha nincs meg a megfelelő fogadóképesség. A fentiek miatt a deponálás jelenti a legnagyobb valószínűséggel alkalmazható - nagyrészt jelenleg is alkalmazott - alternatívát. Ebben az esetben olyan végleges kialakítású tárolóhelyet kell létesíteni, amely a környezetet nem szennyezi, az élővilágot és tájat nem veszélyezteti, és a környezeti hatások megfigyelését, illetve ellenőrzését megfelelő monitoring rendszer teszi lehetővé. Erre hely a fővárosban nem található, ezért azt a fővároson kívül kell biztosítani.

A teljes iszapmennyiség elhelyezhetősége érdekében újabb lerakóhelyek biztosítása is szükséges, melyek:

- Csomádi iszaplerakó telep IV., V., VI. ütemének kiépítése,
- a Vácduki oldalvölgyi lerakó megvalósítása.

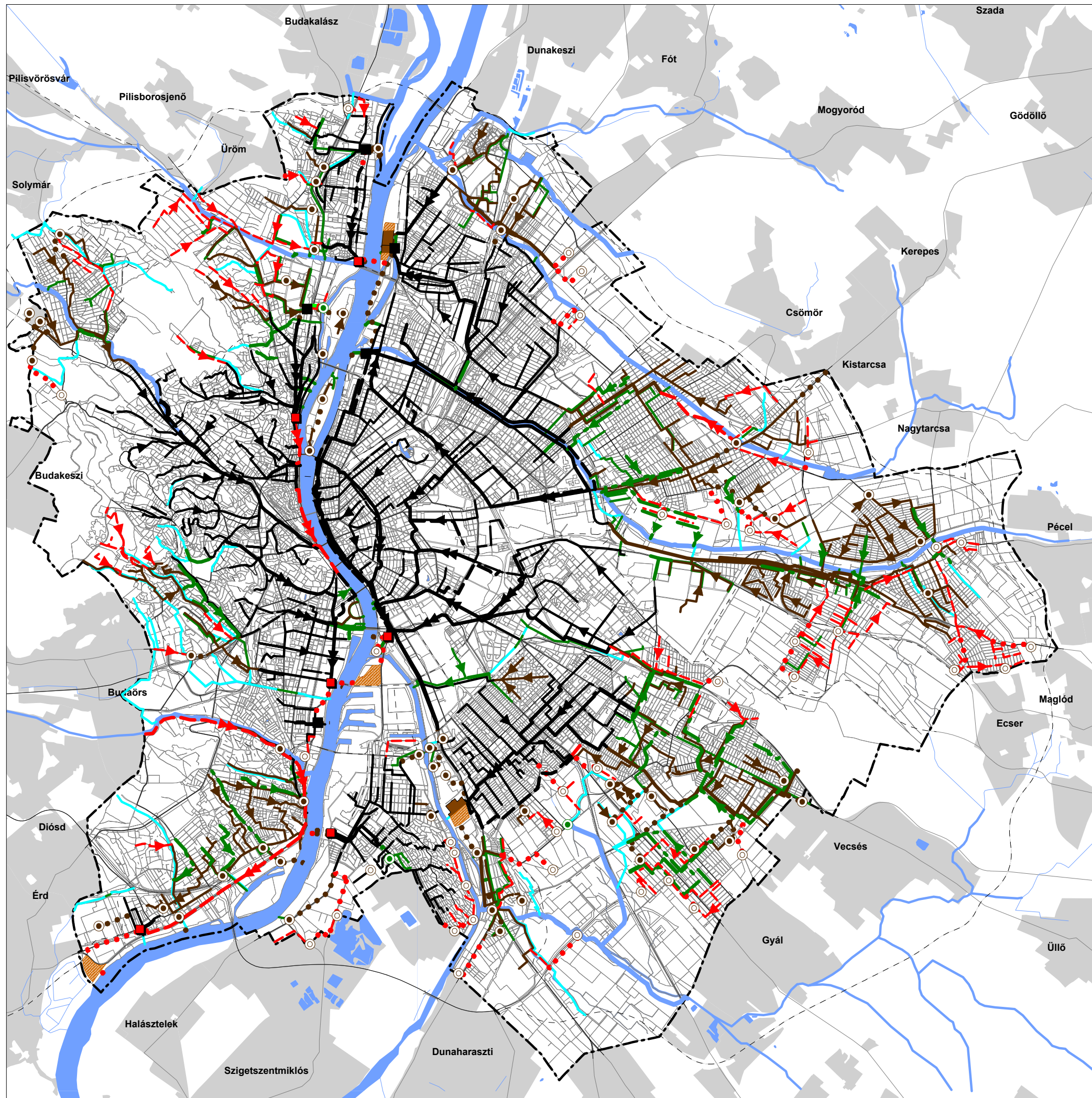
BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

CSATORNÁZÁS

JELMAGYARÁZAT:

- | | | |
|-----------|--|-------------------------------|
| Meglévő | | Egyesített rendszerű főgyűjtő |
| | | Egyesített rendszerű csatorna |
| | | Szennyvízfőgyűjtő |
| | | Szennyvízcsatorna |
| | | Szennyvíznyomócső |
| | | Szennyvízátemelő |
| | | Csapadékvízfőgyűjtő |
| | | Csapadékvízcsatorna |
| | | Csapadékvíznomócső |
| | | Csapadékvízáttemelő |
| | | Szivattyútelep |
| | | Szennyvíztisztító területe |
| | | Árok |
| | | Patak |
| Tervezett | | Egyesített rendszerű főgyűjtő |
| | | Egyesített rendszerű csatorna |
| | | Egyesített rendszerű nyomócső |
| | | Szennyvízfőgyűjtő |
| | | Szennyvízcsatorna |
| | | Szennyvíznyomócső |
| | | Szennyvízátemelő |
| | | Csapadékvízfőgyűjtő |
| | | Csapadékvízcsatorna |
| | | Bővítendő szivattyútelep |
| | | Szennyvíztisztító területe |

BFVT Kft.
2005. április hó



5.3. Felszíni vízrendezés

A fővároson átfolyó vízfolyások természetes befogadói az agglomerációs övezet települései csapadékvizeinek és tisztított szennyvizeinek is, ezért a tervezett fejlesztések összhangját meg kell teremteni, hogy a káros elöntések, hordaléklerakások, valamint eróziós károk elkerülhetők legyenek.

A városrendezési és környezetvédelmi szempontok figyelembevételével a kisvízfolyásokat, árkokat, patakokat a tájba illeszkedve nyílt árokként kell rendezni, beboltozást nem javasol a Fővárosi Településszerkezeti Terv. A vízfolyások mellett fenntartási sáv és a lehetőségek szerint minél szélesebb további összefüggő zöldsáv, erdősáv kialakítása a cél, amely a városrészek átszellőzését is elősegíti.

Az élővízfolyások, mint befogadók vízügyi és ingatlanrendezési szabályozása magáningatlanok érintésekor a vízrendezési munkálatok alapvető feltétele. Mind a budai, mind a pesti oldal területvíztelenítő rendszerei ezekre a vízfolyásokra támaszkodnak.

A főváros időszakos vízfolyásai általában a tavaszi hóolvadás során és nagyobb esőzések alkalmával vezetnek csapadékvizet. A befogadók nemcsak élővízfolyások, hanem - főleg a budai oldalon - olyan egyesített rendszerű gyűjtőcsatornák, amelyek már kiépültek, vagy megépítésüket távlatban tervezik.

Az elsőrendű befogadó és az időszakos vízfolyás rendezése után kerülhet sor a vízgyűjtőterületek víztelenítő rendszereinek kiépítésére. Fontos, hogy a vízfolyások mederkialakítása illeszkedjék a környezethez. Utakhoz, vasutakhoz való közvetlen kapcsolódása nem javasolt, ha ez elkerülhetetlen, a szükséges műszaki létesítményekkel a vízfolyás védelmét biztosítani kell. A vízfolyások vízminőségét mind az ipar, mind a környezetében élő lakosság illegális bevezetésekén át szennyezi, ezért *a közvetlen szennyvíz rákötéseket meg kell szüntetni.* A kisvízfolyások többsége szennyezett érkezik a fővárosba. A vízminőség javításával kapcsolatban a szennyvíz-csatornázás és szennyvíztisztítás fejlesztése meghatározó tényező.

Ez a közelmúltban már javuló tendenciát mutatott, mivel az agglomerációban a szennyvíztisztítás terén jelentős előrelépések történtek.

A belterületi vízrendezés sajátos feladata a természetes lefolyás nélküli, mély fekvésű területek rendezése. *A mély fekvésű területek csatornázási problémáinak megszüntetése összehangolt vízgazdálkodási és városrendezési tevékenységet igényel.*

Környezetvédelem, vízminőségvédelem

Ahol a rendezéshez szükséges hely biztosítható, törekedni kell az árkok és kisvízfolyások jellegének megőrzésére. A vízfolyások, árkok természetközeli rendezésének területigénye a hagyományos rendezéshez viszonyítva mintegy 50%-kal nagyobb.

A vízfolyások melletti sávban összefüggő zöldfelületek alakíthatók ki, amelyek biztosítják az érintett területek átszellőzését és javítják az ott élők komfortérzetét.

A vízfolyások melletti zöldfelületek ápolását célszerű hasznosításokkal összekötni. A vízfolyások melletti zöldterületeket ápolni kell, legyen az köz- vagy magántulajdonban, megteremtve ezzel a a rekreációs közparkként való hasznosításukat.

Az elsődleges cél mindenképpen a biztonságos vízvezetés és a fenntartási tevékenység biztosítása. A rendezés során azonban a műszaki követelmények és a környezetvédelmi igények összehangolására kell törekedni.

A kisvízfolyások többsége szennyezett. Az utóbbi évtizedekben azonban javuló tendencia mutatkozik, amely az agglomerációból érkező tisztítatlan szennyvizek leválasztásának vagy tisztításának köszönhető.

Jó példa erre a Szilas-patak árvízi-csúcs csökkentő tározójaként kiépített Naplás-tó. Tervek készülnek a Szilas-patak és Rákos-patak renaturalizációjára. A kisvízfolyásokat terheli a budapesti szakaszukon több csatornabekötés, illetve üzembiztonsági szempontból a csatornahálózat vészkiömlői. A csatornázás fejlesztésével a bekötések megszüntethetők és a vészkiömlők üzemideje is csökkenthető.

A felszíni vízrendezés feladatai zónánként

Belső és hegységvidéki zóna

A két zóna vízrendezési szempontból együtt kezelhető, időszakos vízfolyások érintik, melyek egyesített rendszerben folytatódnak.

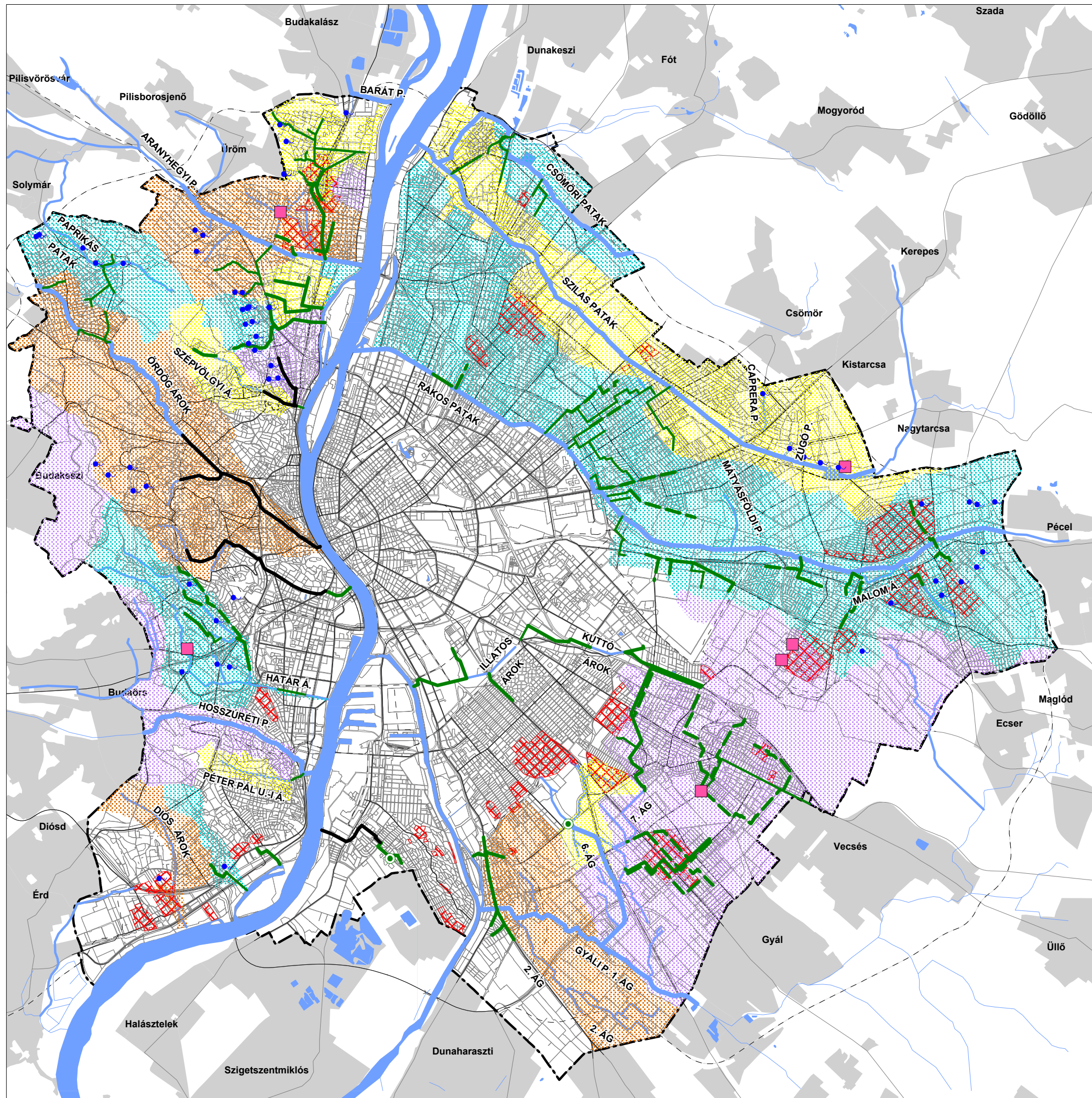
- Meg kell oldani a Szépvölgyi-árok mederrendezését, amely jelenleg egyes szakaszain fel van töltve, a Mátyáshegyi útnál a barlangba köt.
- Az Ördög-árok egyesített rendszerű csatornaként, beboltozva halad a dunai torkolat és a II. ker. Riadó utca közötti szakaszon. A környezetbarát várostervezés a nyílt árkok megtartását tűzi ki célul.
- Nagy Ördög-árok rendezése a Turul u. - Budapest határ közötti szakaszon.
- XII. ker. Zalai úti árok átépítése.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

FELSZÍNIVÍZ RENDEZÉS

JELMAGYARÁZAT:

- | | | |
|-----------|--|---|
| Meglévő | | Egyesített rendszerű főgyűjtő és csatorna |
| | | Csapadékvízcsatorna |
| | | Csapadékvíz átemelő |
| | | Záportározó |
| | | Hidegvízű forrás |
| | | Patak, nyílt vízfolyás |
| | | Mélyfekvésű terület |
| | | Vízgyűjtő terület |
| | | Vízgyűjtő terület |
| | | Vízgyűjtő terület |
| | | Vízgyűjtő terület |
| Tervezett | | Csapadékvízcsatorna |



Átmeneti és elővárosi zóna

Északi térség

Budán az északi területen belül található az Aranyhegyi-patak, a Mocsáros-dűlő árokrendszere, a Kőbánya úti-árok, a Békási-árok és Csillaghegyi-árok; a pesti oldalon a Szilas-patak és a Rákos-patak.

- Az Aranyhegyi-patak torkolata és a Szentendrei út feletti szakaszának rendezése a Mocsáros dűlői lakótelep és a 10. sz. út építése során megoldandó. Számolni kell az agglomerációs övezetnek a vízgyűjtő területéhez tartozó, mértékadó csapadékvizeivel is.
- Kőbányai árok I. ág rendezése.
- III. ker. Csillaghegyi árok rendezése.
- A Szilas-patak, Óceán árok, Mogoródi és Csömöri patak rendezése a Káposztásmegyeri lakótelep beruházásához kapcsolódóan valósult meg.
A Szilas-patak M3-as autópálya és a XVI. ker. Határ út közötti szakasza szintén átépítésre szorul.
- A Rákos-patak megfelelően rendezett. A patak mentén már kialakult zöldsávot tovább kell fejleszteni, revitalizációját megvalósítani.
- X.-XVI. ker. Mátyásföldi árok rendezése.

Déli térség

A déli terület felszíni vizeinek befogadója a Nagy-Duna. Jelentősebb rendezésre váró árkok:

- Diós-árok, az M0 és 70-es út között.
- A Hosszúréti-patak (a Pest megyei önkormányzatokkal együttműködve). A megyék és a főváros területén további árvízi csúcs-csökkentő tározók építésével kell számolni.
A csatornázási távlati tervek a torkolat közeli 700 fm kivételével a vízfolyás zárt szelvénybe helyezését irányozták elő. A patak sávja jelenleg is és a tervezett keretövezeti besorolás szerint továbbra is zöldterület. A közlekedésfejlesztés koncepciójának változásával, az építések ütemezésének összehangolásával lehetővé válhat a nyílt szelvény végleges megtartása.
- A Határ-árok visszatöltéséhez a Dunától a Fehérvári útig meg kell építeni.
- A Spanyolréti-árok teljes rendezésre vár.
- XI.-XII. ker. Irhás árok rendezése.
- A Péter Pál utcai árok teljes hosszán felújításra szorul, a Balatoni útnál magántelkeket érint, közterületi kiszabályozása szükséges.
A déli szektor pesti oldala felszíni vizeinek befogadója a Soroksári-Duna. Állandó vízszintjét a Kvassay- és Tasszilip szabályozza.
- A Gyáli-patak vízrendszerének fővárosi szakaszán az 1-es, a 6-os és a 7-es ág rendezése szükséges.
- Illatos úti árok bekötés előtti zárt szakasza bővítenő.
- Sós-mocsár árok vízgyűjtőterületén a szükséges rendezési munkákat el kell végezni, a Gyáli-patak 6-os ággal összhangban.
- Népjóléti árok a Dél-pesti Szennyvíztisztító leválasztott csapadékvizeinek egy részét és a tisztított szennyvizét vezeti le.

Meg kell valósítani a kisvízfolyások, patakok önálló telekkialakítását, amelyeket megfelelő önálló övezetbe kell sorolni. Ez a jelenlegi rendezetlen telekhelyzet miatt még további feladatokat jelent.

5.4. Árvízvédelem

Az árvízvédelem - szűkebb vízkár-elhárítási célján túlmenően - fontos környezet-átalakító tevékenység is. Az árvízvédelmi töltések, a rakpartok, a vízfolyások torkolati és parti sávjai a tájnak és az emberi környezetnek meghatározó elemei, amelyek a településszerkezettel szoros kölcsönhatásban vannak.

A fentiekből következik, hogy az árvízvédelmi művek kiépítése során komplex hasznosításra kell törekedni. Elsősorban az üdülő-, sport- és zöldterületi igények kielégítésére, ugyanis ezek az árvízvédelmi funkció zavarása nélkül megvalósíthatók.

Az árvédelmi művek - a Duna folyam árvédelmi rendszerébe illeszkedően - árvédelmi öblözetként, előbb az elsőrendű, majd a másodrendű árvízvédelmi művek sorrendjében kerülnek ismertetésre. Az ártéri öblözetek lehatárolását az 1%-os valószínűséggel várható árvízszintek mellett bekövetkező töltésszakadás esetén elöntés alá kerülő területek határvonala adja.

Dunai árvízmentesítés, folyamszabályozás, partrendezés

E három - szorosabb értelemben vízgazdálkodási szakágazati - tevékenység Budapest adottságai esetében a városszerkezet rekonstrukciójával, illetve a területfelhasználás rövid- és hosszú távú megtervezésével alapvetően összefügg, az alábbiak miatt:

- A múlt században *kiépített rakpartrendszer rekonstrukciójának módja a városkép megjelenésének és a funkcióváltozásnak fontos tényezője* (pl. a folyamszabályozási szélesség esetleges csökkentése révén az alsórakparti utak további forgalmi sávokkal bővíthetők).
- *A külső Duna szakaszokon a középvízi partél és a jelenlegi árvízvédelmi vonal elválik, és a két vonal között 20-1100 m széles hullámtér, esetleg félmagaspart vagy magaspart alakult ki. Ezen hullámterek a városfejlesztés értékes tartalékterületei*, amelyeknek távlati funkciója elvileg a folyami ártéri ligettől az ipari, esetleg közintézményi terület-felhasználásig tervezhető a védelem kiépítése után. Az utóbbi típusú terület-felhasználás esetén a hullámtéri területeket fel kell tölteni a mértékadó árvízszint fölé, és ki kell építeni egy elsőrendű árvízvédelmi művet, ezzel lehet megoldani az árvízmentesítést. Ennek megoldásához egyes szakaszokon szükséges a folyamszabályozás elvégzése, vagy a már megépített párhuzammű által leválasztott Duna-medersáv betöltése. Természetszerűleg az ilyen jellegű munkálatok a Duna-part arculatát is jelentős mértékben megváltoztatják. Ezekon a területeken ma is működő létesítmények vannak, melyek a 46/1999. (III. 18.) Korm. rendelet értelmében hullámtérnek minősülnek, további építmények a sportfunkción kívül ezeken a területeken nem helyezhetők el, csak ha a teljes, elsőrendű árvízvédelmi bevédelemük megtörténik.

Budapest jelenlegi terület-felhasználásának ellentmondása, hogy habár a város fejlődésének alapvető földrajzi tényezője a Duna volt, és ennek megfelelően a belső városrészek a Duna szabályozott partvonalára támaszkodnak, a külső folyami partszakaszok és mögöttes területek kapcsolata ma is a külterületi, peremkerületi státust tükrözik:

- *a parti sávok jóléti célból* (evezés, séta, kerékpározás, kocogás) *használatatlanok*, pl. mert ipari területek alárendelt rakodó-, tárolóterületei;
- *a parti sávokon kevés helyen maradt meg a természetes vagy természetközeli állapot*;
- *értékes lakó- és üdülőterületek árvízmentesítése nincs megoldva*, (Római-part) ez egyrészt a lakosság nyugalma és vagyonbiztonságát veszélyeztető tényező, másrészt a terület fejlődését akadályozza.

Az alábbiakban áttekintjük a fővárosnak azokat a térségeit, amelyekben árvíz-mentesítési, folyamszabályozási, partrendezési fejlesztésekre van szükség. Az érintett területeken az árvédelmi fejlesztések, fővédvonalai áthelyezések, átépítések szakaszosan, a területfejlesztéssel összehangolva valósítandók meg.

A Duna főágának jobbspártja (budai part)

Római-part, Római-fürdő, Csillaghegy térsége

A főváros ármentesítő rendszerének leggyengébb szakasza a Pünkösdfürdő u. és az Aranyhegyi-patak közötti 3,3 km hosszú ideiglenes védvonal, amely

- a mögötte fekvő mintegy 400 ha nagyságú értékes, családiházias-villás beépítésű lakóterületnek nem nyújt megfelelő árvízvédelmi biztonságot,
- az előtte fekvő - hullámtéri jellegű - üdülőparti sávot (kb. 60 ha) pedig védtelenül hagyja. A magasabb Duna vízállások során történő viszonylag gyakori elöntés időszakos gondot okoz a sport- és üdülőterületek használata során. Az elsőrendű védvonal kiépítése (3,3 km) e területek színvonalas kihasználtságához nagymértékben járulna hozzá.

A Római part érintett szakaszán a tradicionálisnak mondható használatot a jelenlegi védmű parti továbbépítése megnehezítené. Ezért feltétlenül szükséges olyan új megoldást keresni, amely az árvízi biztonság mellett a karakteres üdülőterület hagyományos vízi sportokra való alkalmasságát is megőrzi.

A budai oldalon az elöntések elkerülése érdekében biztonságos magasságúra kell fejleszteni a magassághiányos védvonalszakaszt, és meg kell építeni a hiányzó parapetfalat a III. ker. Óbudai rakparton, a Mozaik u. és Árpád híd között.

Lágymányosi rakpart - Kelenföldi magaspart - Kopaszi-gát

A Kopaszi-gát nem védvonal - funkciójára nézve folyami vezetőmű - rekreációs célú fejlesztéséhez a nagy-dunai parton partbiztosítás, az öböl menti parton egyszerűbb burkolt rézsű építése szükséges, a gát koronáját 103,60 m Bf.-i szintre célszerű rendezni.

A Téli kikötő nyugati (budai) partja, valamint a Határ-árokig terjedő Kelenföldi magasparton árvízvédelmi probléma nincs. Ezen a 2,0 km hosszú, rendkívül elhanyagolt partszakaszon a magasabb színvonalú területhasználat feltétele a partrendezés.

Albertfalvai árterület

A mély fekvésű, de rendkívül értékes ipari és lakóterület a harmincas években az albertfalvai töltés megépítésével került árvízmentesítésre (Határ-árok - Hosszúréti-patak 2,2 km szakasz).

A Hosszúréti-patak felett lévő 0,6 km hosszú szakaszon a gát mögötti mélyterületet a mértékadó árvízszint fölé rendezték. A Mezőkövesd utcától délre lokalizációs gát köti össze az árvízvédelmi töltést az elektromos állomás platójával. A terület-felhasználás a területre városközponti funkciót jelöl, amelyhez a területet, legalább 102,50 m Bf. szintre kell tölteni.

Budafok-Budatétény partszakasz

A Hajó utca és környéke

A Gyárháromszög

A Háros utca és Növény utca közötti partsáv

M0-ás autópálya melletti területek

Duna telep (másodrendű védvonal)

Kastélypark

Jelenleg hullámtéren vannak, további beépítésükhöz az elsőrendű fővédvonal kiépítése szükséges.

Nagytétényi Duna-part

A Duna-teleptől a Nagytétényi sertéshizlaldáig terjedő kb. 2,5 km hosszú szakaszon - a korábban fővédvonal szerepét betöltő székesfehérvári vasúti töltés és a középvízi partél között egy 0,2-0,5 km széles - hullámtér van. A 6-os út korrekciós szakaszát e hullámtéren építették meg úgy, hogy töltése a vasúti töltés árvízvédelmi szerepét átvette. Ilyen módon az úttöltés és a vasúti töltés közötti terület teljes körűleg ármentesítettnek tekinthető.

A Nagy-Duna bal partja

Északi közigazgatási határ (Megyer) - Újpest

A Szilas-patak jobbpartja mentén az Óceán-árok és az új nyomvonalra helyezett Mogyoródi-patak völgyében kiterjedt mentett árterületek vannak. Lakóterületként történő hasznosítása esetén javasoljuk a mértékadó árvízszintig történő feltöltést; park vagy egyéb zöldterület létesítése esetén az eredeti terepszint megőrizhető.

Megyeri úti mentett árterület

A Váci úttól észak-keletre fekvő ún. Megyeri úti ártér végleges árvízmentesítése céljából a Váci út - Timár u. - Szennyvíztisztító telep - Kemény Zsigmond u. közötti tömb mértékadó árvízszint +1,30 m-es magasságúra történő rendezését javasoljuk.

Komp u.-i mentett árterület

A Komp u. térségében többek között a MAHART telep ármentesítését a meglévő árvízvédelmi fal biztosítja. Új beépítés esetén - a terepszintet 1,0-1,5 m-re célszerű feltölteni.

Népfürdő u.-i hullámtér

Az Árpád híd pesti hídfője térségében, a Csehalom utca, Népfürdő u. és a Duna-part között magas fekvésű hullámtér van, a hasznosításához jelentős tereprendezés szükséges, árvédelmi partfal kiépítésével, melyet elsőrendű védvonallá kell kiépíteni.

A bal parti rakpartok

A Dráva u. és a Petőfi híd között 1858-tól 1910-ig kiépített, műszakilag összefüggő, egységes megjelenésű partvédőmű és partfalrendszer hosszú távon sem változik. Kivétel a Belgrád rakpart térsége, azon a szakaszon, ahol a Molnár utcai mélyterület előtt halad.

A világ kulturális örökségét képező védett városképnek megőrzése miatt e szakaszon árvízvédelmi fejlesztést nem javasolunk.

A Petőfi híd és Lágymányosi híd közötti parti sáv

Az elsőrendű fővédvonalat a Soroksári úton lévő villamospálya alkotja. A Duna-parton függőleges osztott partfal van, amely magasságihiányos. Megoldás a partfal megerősítése és az elsőrendű fővédvonal áthelyezése a Duna-partra a Soroksári úttól.

Csepel-sziget, központi szennyvíztisztító telep

Jelenleg hullámtéren helyezkedik el. Védvonal a gyorsvasút töltése. A teljes tisztítótelep bevédeése megoldandó feladat. A szennyvíztisztító telepet védő körgát megerősítését követően a fővédvonalat ennek a körgátnak a nyomvonalára át kell helyezni.

A jelenlegi MAHART Rt. és az olajkikötők területe jogilag hullámtéren helyezkedik el, azonban magasparttal épültek ki.

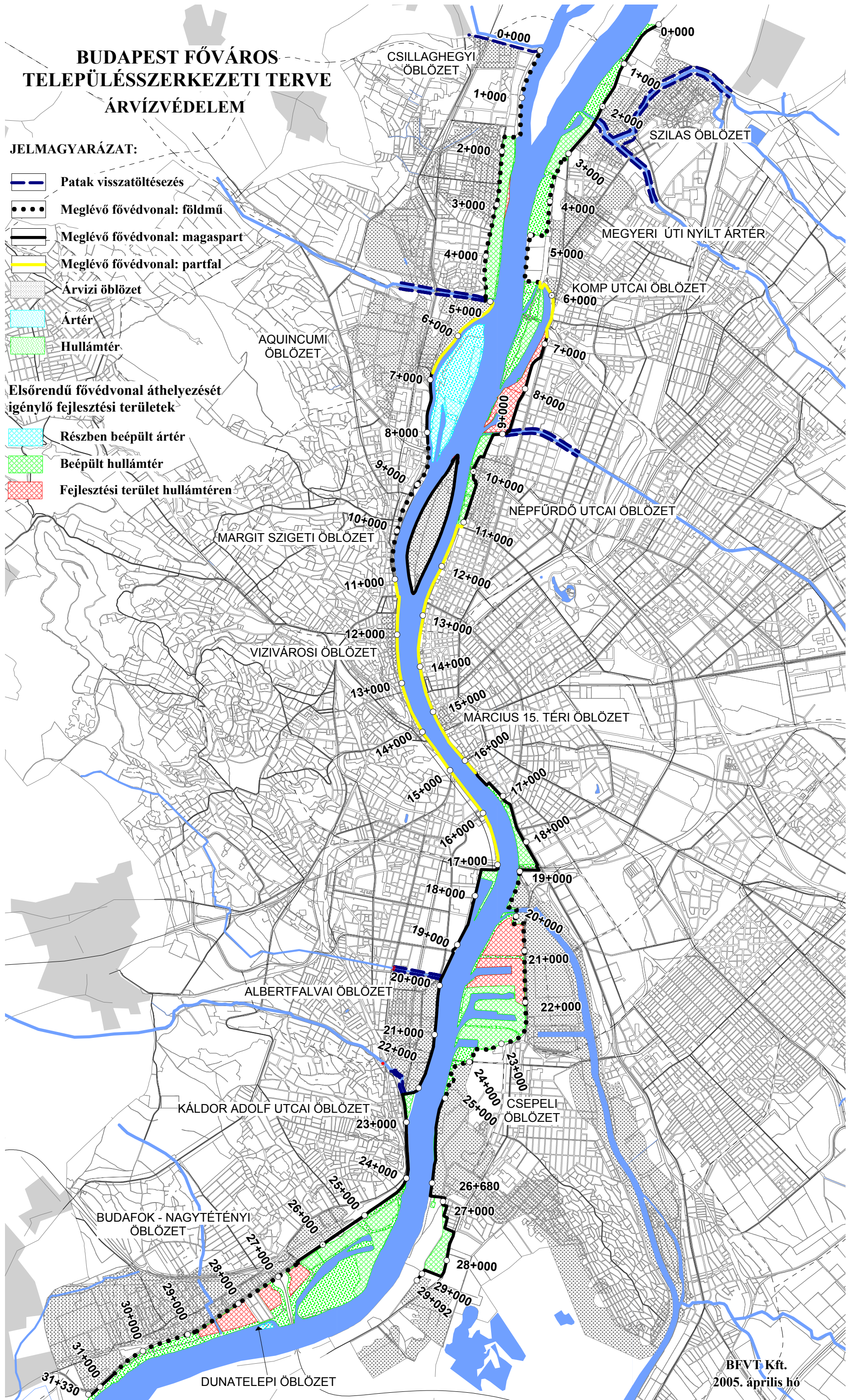
A volt Csepel Vas-és Fémművek

A fővédvonalat érintő fejlesztés, a mértékadó árvízszint fölé kiemelt parti területsávon kialakított út formájában megtörtént, azonban nincs még elsőrendű árvízvédelmi fővédvonallá minősítve, szükséges a főváros I. rendű árvízvédelmi fővédvonal rendszerébe való beillesztése.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE ÁRVÍZVÉDELEM

JELMAGYARÁZAT:

-  Patak visszatöltés
 -  Meglévő fővédvonal: földmű
 -  Meglévő fővédvonal: magaspárt
 -  Meglévő fővédvonal: partfal
 -  Árvizi öblözet
 -  Ártér
 -  Hullámtér
- Elsődrendű fővédvonal áthelyezését igénylő fejlesztési területek**
-  Részben beépült ártér
 -  Beépült hullámtér
 -  Fejlesztési terület hullámtéren



Szigetek, félszigetek, mellékágak, öblök

Az Óbudai-szigeten lévő "Május 9" üdülőkert ártmentesítése a térség jelenlegi funkciójának megfelel, új beépítés esetén legcélszerűbb az épületek térségét a legnagyobb árvízszint fölé kiemelni.

A volt Hajógyár területe árvízvédelmi szempontból hullámtér, amelyet a 8,00 m feletti vizek szabadon elöntenek, ezért további beépítése nem lehetséges az árvízvédelem megoldása nélkül. A terület revitalizációja során két alapvető megoldás képzelhető el:

- a meglévő terepszint megőrzése, ez esetben számolni kell a nem túl gyakori (50-100 évenként előforduló) elöntéssel,
- az értékesebb új épületeknek a mértékadó árvízszint fölé történő kiemelésével.

Védmű építése a nagymértékben vízáteresztő kavicsos altalaj következtében nem célszerű. A volt hajógyári partfalak rekonstrukcióra szorulnak, felújításuk indokolt.

Népsziget

A Népsziget a mértékadó árvízszint alatt, hullámtérben helyezkedik el. Bevédés igénye indokolt a hajógyár nyugati területén, de a megoldás a szigeten egységesen kezelendő.

Margit-sziget

A Margit-sziget legnagyobb része a 100 éves előfordulási gyakoriságú árvek szintje alatt fekszik, azonban a sziget peremén létrehozott, a térszintbe beolvadó, kiemelt, feltöltött parti sávok a jelenlegi területhasználat szempontjából elegendő árvízvédelmi biztonságot adnak.

Háros-sziget

A Háros-szigetet a Hárosi mellékágon a századforduló körül épített keresztgáttal kapcsolták hozzá a budatétényi parthoz.

A szigetet előbb - a mélyedésekben - a fakadóvizek, nagyobb árvek során a kis védképességű töltéseket átlépő víz önti el.

A szigeten olyan távlati terület-felhasználást javasolunk, amely terepviszonyait nem bontja meg: elsősorban sportfunkció, amely a 10-20 évenként bekövetkező árvízi elöntés mellett is lehetséges.

Javasoljuk továbbá a feliszapolódott Hárosi-öböl jóléti vízhasználati céljából történő rendszeres kotrását, a torkolatában lévő szűk mederszakasz kiszélesítésével.

5.5. Fürdőellátás

Budapest fürdőváros, termálvizekben a világ egyik leggazdagabb városa.

A főváros fürdői a számos meleg és langyos forrás természetes úton feltörő és mesterségesen feltárt vizeire épültek.

A fürdők üzemeltetése karsztvíz eredetű hévízzel, vagy vezetékes városi ivóvízzel történik.

A fővárosi fürdők a budapesti gyógy- és ásványvíz forrásokra települtek, melyek az alábbiak:

- Erzsébet sós gyógyforrás melegvízű kútja (XI. Tétényi út 12-16.)
- Gellért gyógyfürdő forrásai (XI. Kelenhegyi u. 4-6.) és Gellért táró hévízmű
- Rudas gyógyfürdő forrásai (I. Döbrentei tér 9.) és kútjai
- Rácz gyógyfürdő forrásai (I. Hadnagy u. 8-10.)
- Lukács gyógyfürdő forrásai (II. Frankel Leó u. 25-29.) és kútjai
- Császár gyógyfürdő forrásai (II. Frankel Leó u. 29-31.)
- Római fürdő forrásai (III. Rozgonyi u. 3.) és kútja
- Csillaghegyi fűrt kutak (III. Pusztakúti út 3.) és forrás
- Margitszigeti termál kutak (XIII.)
- Pünkösdfürdő termál kútja (III. Királyok útja 272.)
- Pascal kút (XIV. Fischer István u. 119-121.)
- Dagály fürdő forrás (XIII. Népfürdő u. 36.)
- Széchenyi fürdő termálkútjai (XIV. Állatkerti u. 11.)
- Erzsébet jódos-sós gyógy kút és termál kút (XX. Vízisport u. 2.)
- Új termál kút (IX. Nemzeti Színház mellett)
- Csepeli strand termál kútjai (XXI. Hollandi u. 1.)

A fenti kutak hidrogeológiai védőövezetét a 30776/5/1970. Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság határozata tartalmazza, amelyben a védőövezet határvonala általában belül marad a főváros közigazgatási határvonalán, kivéve a XXI. ker. Csepeli strandfürdő kútjainak védelme érdekében Pest megye, Szigetszentmiklós, valamint a III. ker. békásmegyéri hévizek védelmét biztosító Pest megye, Üröm és Budakalász községek részére kiterjedő területeket.

A Kormány 123/1997. (VII. 18.) Kormányrendelete értelmében a vízbázisok védelmére új szempontokat határoz meg, kötelezően elírja a belső, külső és hidrogeológiai védőidom meghatározásának szempontjait, ahol a védőterületek nagyságát az elérési idő alapján, állandó (permanens) vízmozgást feltételezve, a vízkivételi műtől kell méretezni.

A termálvíz forrásokra és kutakra az új belső és külső védőidomok nagyságának meghatározására a vizsgálatok megkezdődtek, ezek végleges eredménye az elkövetkező években várható.

A Fővárosban az alábbi jelentősebb fürdők üzemelnek: Rudas, Rácz, Lukács, Király, Római, Pünkösdfürdő, Csillaghegyi, Újpesti, Dandár, Gellért, Dagály, Palatinus, Pascal, Széchenyi, , Kispest, (uszoda) Pesterzsébet, Csepel fürdők.

A Budapest Gyógyfürdő és Hévízei Rt. hévízkútjai ellátnak sportuszodákat (Komjádi, Hajós Alfréd) és néhány szálloda (Hélia, Aquincum, Margitszigeti Thermal) medencéjét is.

Nagy problémát jelent a főváros térségében a termál-karszt rendszer vízmérlegének egyensúlyzavara, amelyet a dunántúli eocén bányászat következtében végzett vízkitermelés okozott.

A budapesti termálkarszt vízrendszerben mennyiségi és hőmérsékleti csökkenés jelentkezett, ezért a vízkészlet védelmére a KDV-KÖVIZIG (hosszabb távra) limitálja a kitermelhető vízmennyiséget.

A termálvízmérleg javításának lehetőségei

A termálkarszt állapotának javítását csak igen szigorú, hosszú távon ható intézkedésekkel lehetett elérni. Az utóbbi 10 évben érezhető javulás állt be a vízszintek és vízhozamok tekintetében.

A Vizgazdálkodási Tudományos Kutató Rt. Hidrológiai Intézete "A Budapesti termálkarszt állapot értékelése" c. dokumentációjában (2002) meghatározta az utánpótlódó vízkészletet, és rögzítette a szükséges intézkedéseket, amelyek az alábbiak:

- A budapesti termálkarszt regenerálódása jelenleg is tart, mivel a Lencsehegyi bánya vízkitermelése megszűnt. Ezért a kiépített figyelőrendszer üzemeltetése szükséges.
- A budapesti vízgyűjtőn belül minden eszközzel (az engedélyezett hozamok korlátozásával) elő kell mozdítani a nem gyógyászati célú termálkarsztvíz fogyasztás csökkentését, a strandfürdőknél pedig a szűrő-forgatók minél szélesebb körű bevezetését.

Termál távvezeték

A fővárosban jelenleg 32 km hosszú termáltávvezeték üzemel, melyről a főváros különböző területein elhelyezkedő fürdők ellátása történik.

A távvezeték fejlesztését nem tervezi a Gyógyfürdő és Hévízei Rt., azonban a vezeték egyes szakaszai felújításra szorulnak: a Széchenyi fürdő és a Dagály fürdő közötti szakasz, és az újpesti uszodát ellátó vezeték. Megépült a Duna sétánynál fűrt új kútról a Dandár fürdőt ellátó vezeték.

A fürdőellátás jelenlegi helyzete

Budapest fürdői túlnyomórészt állami vagy önkormányzati, kisebb hányaduk magántulajdonban van. Egy részük kezelését, üzemeltetését a Budapest Gyógyfürdő és Hévízei Rt. végzi, mások tulajdonosi kezelésben vannak, vagy bérbe vannak adva.

A fővárosi fürdők osztályozhatók jelleg, funkció és üzemeltetés alapján.

Jellegük szerint:

- Közfürdők: nyilvános használatú üzemidőben, belépő ellenében bárki részéről szabadon igénybe vehetők.
- Korlátozottan zártkörű fürdők;
- Zártkörű használatra épített téli-nyári üzemeltetésű fürdőket sportegyesületek, intézmények, szállodák, vállalatok üzemeltetik saját vendégeik, sportolók, dolgozók számára. Pl. ELMŰ SE strandfürdője (XIII. ker. Népfürdő utca; TUNGSRAM Strand (IV. ker. Váci út)

Funkciók szerint:

- gyógyfürdők
- uszodák
- strandfürdők
- tisztasági fürdők
- vegyes jellegű (két-három funkció együtt)

Üzemeltetés szerint:

- egész éven át üzemelő fürdők
- idényjellegű (szezonális fürdők)

Fürdőszolgáltatást valamennyi közfürdő végez. Ezek a fürdők mind a lakosság, mind az idegenforgalom számára üdülést, pihenést, szabadidő eltöltési és sportolási lehetőséget biztosítanak.

A fürdőkkel szemben támasztott, folyamatosan növekvő igényekkel a rekonstrukcióknak és a korszerűsítéseknek lépést kell tartaniuk. Ezt igazolja a történelmi gyógyfürdőkben bekövetkezett állagromlás, mely nemcsak a belső gépészeti és technikai berendezésekre érvényes, de az épületállományra is (Rácz, Rudas, Lukács, Király).

Fürdőfejlesztés

Budapest nagy múltú fürdőkultúrája arra kötelez, hogy a hagyományokat megőrizve, a fejlődés eredményeinek hasznosításával továbblépjünk. Budapest turisztikai vonzerejének egyik pillére a fürdővárosi jelleg további fejlesztése.

A fürdőellátás fejlesztésének alapvető célja a főváros lakónépessége gyógyfürdő, uszoda és strandfürdő igényeinek - a fürdésre alkalmas vízfelület - mennyiségi és minőségi javítása, a fürdőkapacitások bővítése a területi elosztás arányossá tételével.

További cél a gyógy-idegenforgalom és termálturizmus növelését elősegítő kölcsönös fürdőügyi, egészségügyi és idegenforgalmi együttműködés összehangolása. Általános szempont, hogy meg kell oldani a takarékos hévízgazdálkodást.

A fürdőfejlesztés új létesítményei, a felújított medencék és szolgáltató létesítmények tapasztalhatóan vonzzák a fürdőközönséget. A további fejlesztéseket a lakossági, oktatási és idegenforgalmi szempontok figyelembevételével javasoljuk megvalósítani.

A Fővárosi fürdőfejlesztési koncepció elsősorban a központi városmagban lévő műemléki-történelmi fürdők rekonstrukcióját irányozza elő, ahol a legfontosabb feladat a meglévő értékek megmentése, s amelyeknek mind a hazai betegellátásban, mind a szolgáltatásban jelentős szerepük van (Széchenyi, Lukács, Rác, Ruda, Király gyógyfürdők).

Azokban a fürdőkben, ahol erre lehetőség nyílik, növelni kell a gyógyvizek ivókúra céljára történő felhasználását.

A városrendezési elképzelésekkel összhangban a meglévő fürdők melletti területeken gyógyszállók építése kívánatos. (Pascal, Dagály és Pesterzsébeti gyógyfürdő).

A Lukács gyógyfürdő egybeépült az ORFI-val, rekonstrukciója összefügg a kórházi szárny felújításával, és viszont.

A Rác- és Ruda gyógyfürdő rekonstrukciójánál elsősorban a műemlék jelleg megtartásával, a környezetvédelmi és városrendezési szempontok figyelembevételével javasolható épületbővítés, valamint gyógyszálló építése.

Szállodák épülhetnek még a Pünkösdfürdő, Rómaifürdő és a Csepeli strandfürdő környékén is.

5.6. Energiaellátás

Az Önkormányzatok szerepe az energiaellátásban

A rendszerváltás során Magyarországon a települési önkormányzatok csak korlátozott szerephez jutottak az energiaellátás területén. Tulajdonosként és felügyelő, engedélyező és ármegállapító hatóságként felelősek a távhő-ellátásért, de a villamos energia- és gázellátásba nincs érdemi beleszólásuk.

A Fővárosé a FŐTÁV Rt., emellett 50% + 1 szavazat erejéig tulajdonosa a FŐGÁZ Rt.-nek és 10%-ig az ELMŰ Rt.-nek. A fővárosi és a kerületi önkormányzatoknak - mint a helyi intézmények tulajdonosainak, amelyek jelentős energiafelhasználóknak számítanak - kötelességük a szolgáltató vállalatokkal együttműködve a legjobb energiaellátási megoldásokat kijelölni, és a település összes fogyasztójának az energetikai érdekeit képviselni.

A Főváros feladatai:

1. Az Önkormányzati törvény előírásai.
2. A Távhőterületek kijelölése.
3. A Város energiaigényeinek követése, az energiaellátás kérdéseinek kezelése a városfejlesztési tervezés keretében.
4. A tulajdonában lévő intézmények energiagazdálkodásának javítása.
5. A városlakók energiatakarékossági törekvéseinek támogatása.
6. A távhőszolgáltatás fenntartása és fejlesztése.
7. Együttműködés a közszolgáltatók fejlesztési igényeihez szükséges nyomvonalak biztosításában.

Korábban 1999-ben készült elemző tanulmány a főváros energiaellátásának helyzetéről, amely 2002-ben került felülvizsgálatra. Az azóta eltelt időben az EU csatlakozásra való előkészületek jegyében új energiapolitika fogalmazódott meg Magyarországon, amely új körülményeket jelent Budapest számára, ennek szellemében kerül átdolgozásra a fővárosi energiapolitika.

Az országos energiapolitika hatása a Főváros energiapolitikájára, energiaellátásra

A város energiaellátásának átfogó kérdéseiben jelentős változásra nem kell számítani. A budapesti energiaigény nem fog változni attól, hogy megnyitják a vezetékes energiák piacát. Itt várható leginkább, hogy a liberalizált piacon új szereplők jelennek meg. A Fővárosi Önkormányzatnak ezt a folyamatot a maga eszközeivel segítenie kell. A piaci liberalizáció egyik elkerülhetetlen következménye, hogy a Fővárosnak választania kell a villamos energia- és gázszolgáltatók között.

Az új Villamos energia törvény végrehajtására vonatkozó jogszabályok kedvezőtlen változásokat hoznak a Budapesti Erőmű Részvénytársasággal (BE Rt.) kapcsolatosan, mert várható, hogy a liberalizált piac fel fogja kínálni a FŐTÁV Rt. számára az olcsóbb gáz- és hőbeszerzés lehetőségét. A törvény szerint bárki szabadon létesíthet erőművet üzleti alapon, a meglévő erőművek azonban a közüzemi fogyasztók ellátása érdekében kötelesek a termelésük egy részét e célra felajánlani. Szabad kapacitásával az erőmű a verseny piacon jelenik meg.

A törvény – a környezetvédelmi megfontolásokat és a nemzetközi elkötelezettségeket figyelembe véve – hosszú távon lehetőséget kíván biztosítani a megújuló energiaforrásból (geotermikus, nap-, szél, bio- és vízenergia) és hulladékból nyert energiával termelt villamos energia versenyhelyzetének javítására.

Az országos energiapolitika változásai új kihívásokat jelentenek. A Főváros feladata, hogy ebben az időszakban védje a távhőpiacot a gázzolgáltató cégekkel szemben.

A földgáz törvény az energiapiac liberalizációját szolgálja, megszüntet egyes korábbi gázipari monopóliumokat, előírja, hogy az ellátás biztonságos és zavarmentes legyen, róla optimális költségfordítással lehessen kielégíteni a mindenkorai fogyasztói igényeket.

A Távhő törvény módosítása jelenleg nem szükséges, azonban az eltelt időszakban jelentkeztek olyan értelmezési problémák, amelyek pontosítása szükséges (pl. a fogyasztó fogalma). A környezetvédelmi miniszter 23/2001.(XI. 13.) KöM számú rendelete szól a tüzelőberendezések légszennyező anyagainak kibocsátási határértékeiről, hogy a főváros légszennyezését tovább lehessen csökkenteni.

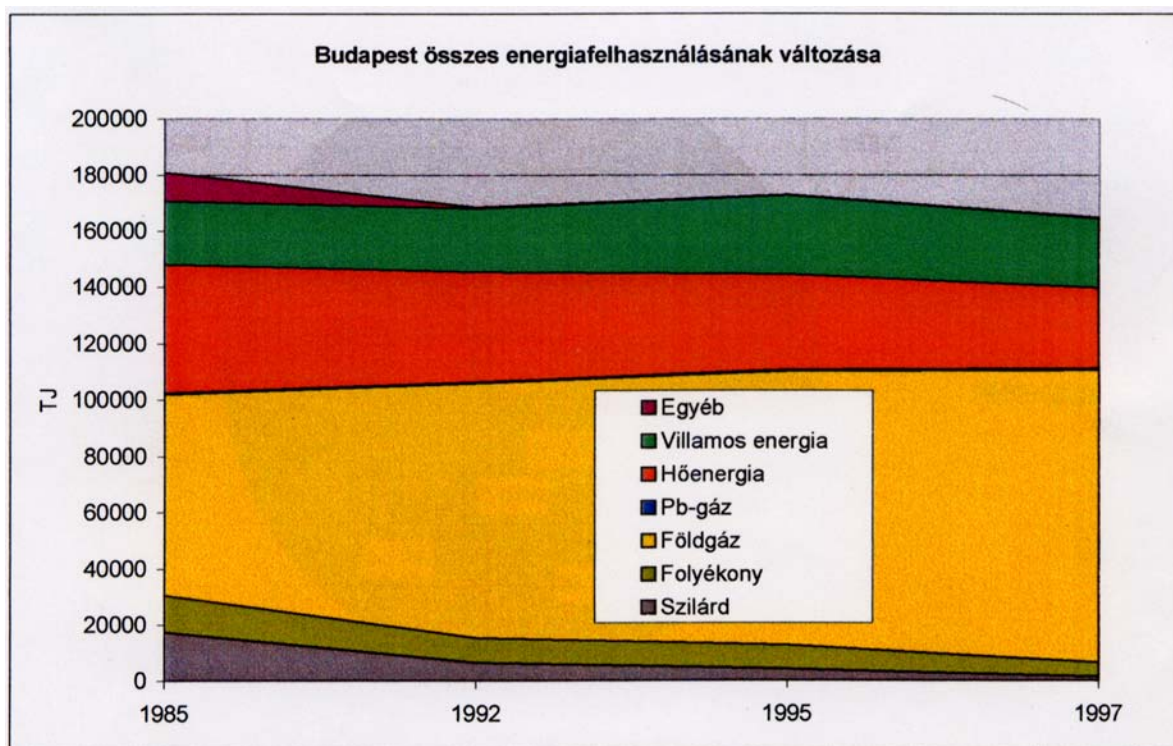
Budapest energiaellátása

Budapest energiafelhasználásának alakulását döntően a következő két tényező határozza meg:

- A rendszerváltás óta végbement országos szintű társadalmi-gazdasági-iparenergetikai változások.
- Budapest lakossága a 2000. évi népszámlálás adatai szerint mintegy 300.000 ezer fővel (kb. 15%-kal) csökkent.

1990 előtti intenzív energiafelhasználási szakaszt az 1990-1993 közötti időszakban a gazdaság részleges összeomlása jellemzi, melynek következményeképpen a primer energiafelhasználás⁷ 25%-kal esik vissza.

1993 után folytatódik a gazdaság átszerveződése, modernizációja. A beruházások elsősorban a nem energia-intenzív ágazatok területén realizálódnak, ennek következtében 0% az energiafelhasználás növekedés.



Budapest primer energiafelhasználása energiahordozók szerinti bontásban

Jól látható a szilárd, a folyékony és a hőenergia (ipari hőfelhasználás) erőteljes csökkenése, a földgáz jelentős növekedése, a villamos energia és a PB szerényebb mértékű növekedése. A budapesti energiafelhasználás döntően földgáz bázisú, e mellett a földgáz hazai termelése már csak 30%-ban fedezi az igényeket, és csökkenő tendenciát mutat.

^{7/} Az ország teljes energiafelhasználása, beleértve az energiaszektor (energia-átalakítások, energia – szállítás - elosztás, stb.) felhasználását is.

Budapesten a villamos energia-ellátás gyakorlatilag 100%-os. A szolgáltatott villamos energia mennyisége lassú ütemben, de folyamatosan növekszik, míg a fogyasztók száma igen enyhén csökkent az elmúlt öt évben. A főváros egyidejű villamos teljesítménye mintegy 1200 MW, amelynek mintegy 55%-át állítják elő Budapest területén, így ez a terhelés az országos egyenszilárdságú villamos energia rendszeren jelentkezik. A budapesti villamos energia felhasználás az országos felhasználásnak 19,5%-a.

Budapest villamos energia-igényeit az ELMŰ Rt. látja el, elsősorban az országos hálózatról (MVM Rt-től), illetve a közcélú és egyéb erőművekből vásárolt villamos energiával. A főváros ellátásában fontos szerepet játszó erőművek a BE Rt. közcélú erőművei, az ATEL tulajdonában lévő Csepeli Erőmű, valamint egyes üzemi erőművek (Dunapack, Kőbányai Sörgyár, stb.).

Budapest éves földgázfelhasználása az ország földgázfogyasztásának 18,7-22,3%-át tette ki 1990-ben, ill. 2002-ben. A budapesti háztartások 87,8%-a földgáz ellátásban részesült 2002-ben.

A budapesti távhőellátás az országos távhő szolgáltatásnak 27%-át képviseli, míg a távfűtött lakásoknak 37%-a Budapesten található. A távhőellátásra két tendencia jellemző:

- a távfűtött lakások száma stabil,
- az ipari távhőfelhasználás folyamatosan csökken.

A budapesti távhő csúcsigény 2002-ben 1649 MW volt, az országos csúcshoz 32%-a, a melegvíz szolgáltatásba bekapcsolt lakások száma az elmúlt időszakban 225.820-ról 227.281-re nőtt.

Energia rendszerek

Villamos energia rendszer

Budapesthez legközelebb a villamos energia termelő csúcs-, tartalék-, illetve alaperőműveket Százhalombattán (Pest megye), Gyöngyösön és Lőrinciben (Heves megye), majd Oroszlányban (Komárom-Esztergom megye) és Bánhidán telepítették. Az országos alaphálózat legnagyobb táppontja a paksi Atomerőmű. Az alaphálózat Budapest térségében 400, illetve 220 kV-os feszültségszinten üzemel. A Göd- Albertirsa között kiépített 400 kV-os távvezeték, a XVII. kerület mellett az agglomerációs övezetben épült ki. A rendszer táppontjai Göd, Gyöngyös, Albertirsa, Százhalombatta. A táppontokból kiinduló 220 kV-os hálózat már a főváros külső területein is megjelenik, amely Zugló, Soroksár (Ócsa) és Albertfalva táppontokat látja el villamos energiával. A 220 kV-os rendszer fő betáplálási irányai: Százhalombatta-Ócsa (Soroksár), Százhalombatta-Ócsa (Zugló), Százhalombatta-Albertfalva és Gyöngyös-Zugló.

Az alaphálózati táppontokból indul ki a 120 kV-os felosztó-hálózat, amelynek fő betáplálási irányai: Nagyegyháza-Kaszásdűlő, Göd-Kaszásdűlő, Göd-Angyalföld, Mátravidéki Erőmű-Kőbánya, Monor-Soroksár, Dunaújváros-Soroksár, Százhalombatta-Soroksár, Százhalombatta-Albertfalva.

Ezekből a táppontoktól nagy kapacitású távvezetékek épültek ki Albertfalvától Népligeten keresztül Kőbányáig, valamint Kőbánya – Zugló – Angyalföld és Kaszásdűlő között. A távvezeték által szállított villamos energia elosztását a belső területeken 120 kV-os kábelhálózat szállítja a terhelési súlypontokba elhelyezett alállomásokba.

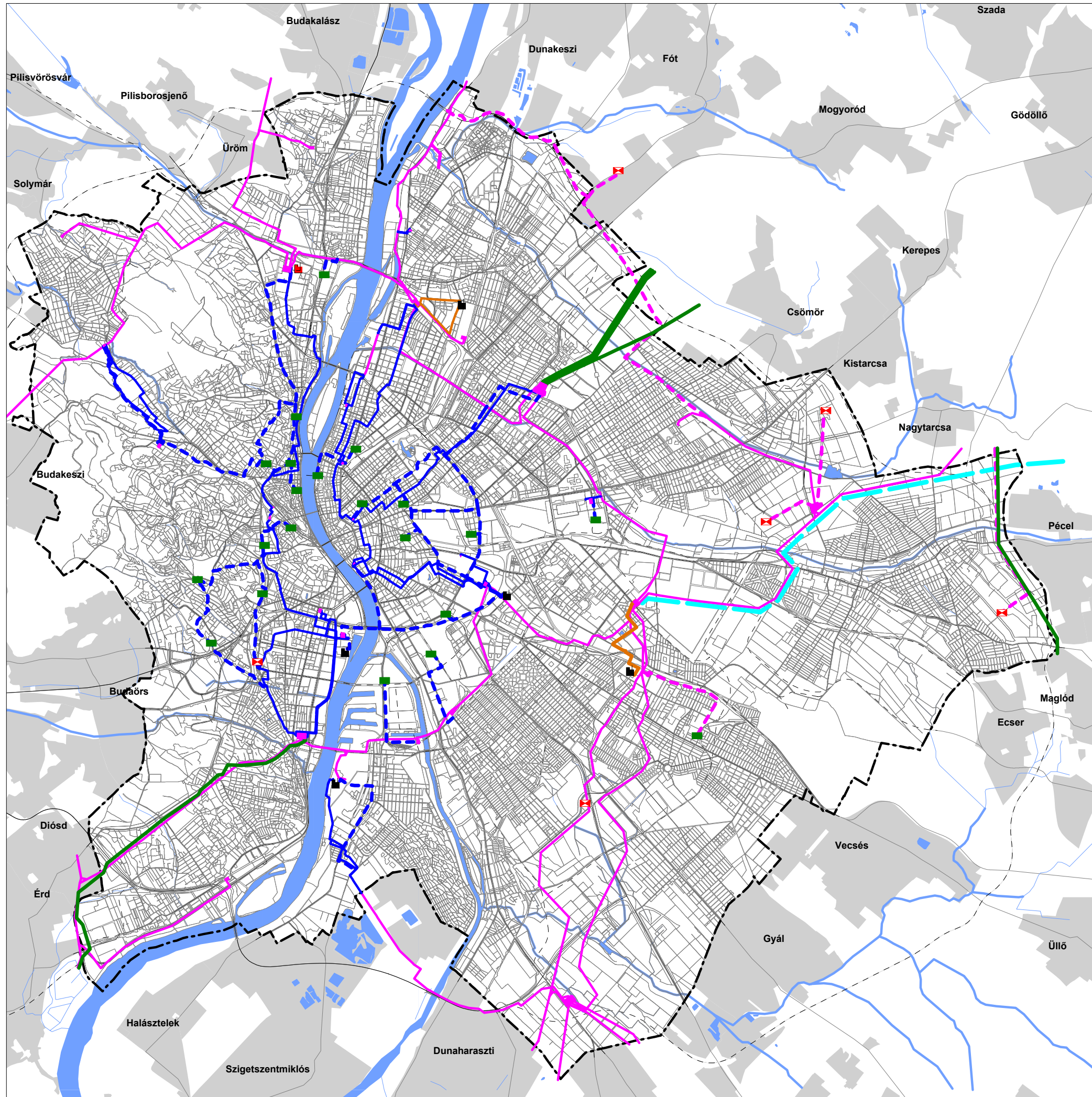
Budapest területén lévő alállomások adatai 2002. december

Sor- szám	Alállomások	Feszültség- szint	Beépített teljesítmény	Üzembiztosan Igénybe Vehető Teljesítmény	Csúcsterh.	
					10 kV MW	20 kV MW
ELMŰ						
1	Albertfalva	220/120/10	2x40+25	78	32	
2	Angyalföld	120/10	3x40	96	50	
3	Istvántelek MÁV	120/25/10	16+8+3x6	28,8	10	
4	Újpesti Fe.	120/10		0	0	
5	Békásmegyér	120/10	2x25	30	12	
6	Budaközép	120/10	2x63	75,6	57	
8	Bugát u.	30/10	2x9	10,8	0	
8	Csamoktér	120/10	3x40	96	55	
9	Csepel	120/10/3	3x40	96	17	
10	Csepel Észak (+Papírgyár)	120/10	2x63	75,6	34	
11	Erzsébetváros	120/10	2x63	75,6	54	
12	Hűvösvölgy	120	-		-	
13	Káposztásmegyér	120/10	2x63	75,6	18	
14	Katona J.	120/10	2x63+40	123,6	60	
15	Kelenföld	120/10	63+40	48	31	
16	Kaszásdűlő	120/30/10	3x40	96	71	
17	Szépilona	30/10	2x18	21,6	14	
18	Kispest	120/10	40	36	20	
19	Kőbánya	120/10	3x40	96	38	
20	Kötér	120/10	2x63	75,6	57	
21	Lágymányos	120/10	2x40	48	30	
22	Mátyásföld	120/20	2x25	30		10
23	Népliget	120/30/25/10	2x63	75,6	56	
24	MÁV	120/25	2x12	14,4	2	
25	Ganz	120/10	25+40	30	1	
26	Kőbányai Fe. (+Kőbányai Fe. Népligetből)	120/10	2x25	30	6	
27	Kispesti Fe.	10		0	20	
28	Pesterzsébet	120/10	3x40	96	37	
29	Pestlőrinc	120/25/10	2x40	48	42	
30	MÁV	120/25	2x6	7,2	5	
31	Rákosfalva	120/10	2x63	75,6	58	
32	Rákoskeresztúr (+Vegyiművek)	120/20	2x24+25	57,6		22
33	Rózsakert	120/10	2x25	30	10	
34	Solymár	120/20	2x40	48		18
35	Soroksár	120/20	3x40	96		26
36	Újpest (+Szeméttégető)	120/10	2x40	48	38	
37	Virányos	120/10	2x63	75,6	30	
38	Zugló	220/120/30/10	3x40	96	52	
39	Városliget	30/10	7x7,5	9	42	
40	Diósd*	120/120	25x40	48		5
41	Dunakeszi*	120/20	2x40	48		2
42	Üllő*	120/20	40	32		2
Σ Budapest			3409,5	2277,4	1144	

* Budapest területén kívül elhelyezkedő állomások, amelyek ellátási területe Budapest területére is kiterjed

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

VILLAMOSENERGIA HÁLÓZATOK ÖSSZEFÜGGÉSE



JELMAGYARÁZAT:

- Meglévő
- 220 kV-os távvezeték (MVM)
 - 120 kV-os távvezeték (ELMŰ)
 - 120 kV-os távvezeték (MVM)
 - 120 kV-os kábel (ELMŰ)
 - 120 kV-os kábel (MVM)
 - Alállomás
 - Erőmű
- Tervezett
- 400 kV-os távvezeték (MVM)
 - 120 kV-os távvezeték (ELMŰ)
 - 120 kV-os kábel (ELMŰ)
 - 120 kV-os kábel (MVM)
 - Erőmű
 - Alállomás
 - Kisteljesítményű alállomás
 - Táppont bővítés

A főváros területén lévő erőművek rekonstrukciója során kombinált ciklusú gáz-gőz körfolyamatú erőműblokkok lettek beépítve, amelyekből az előállított villamos energiát 120 kV-os rendszer szállítja el, az alállomásokon keresztül.

120 kV-ra tápláló erőművek

Sor-szám	Erőművek	Feszültség-szint	Beépített teljesítmény	120 kV-ra betáplált teljesítmény
		kV	MVA	MW
1	Csepel II. Erőmű	120/15 kV	164+164+164	390
2	Kelenföldi Erőmű	120/15 kV	156,5	145
3	Újpesti Erőmű.	120/10 kV	94+46	110
4	Kispesti Erőmű*	120/10 kV	94+46	110

* 2004-ben kezd termelni

A főváros középfeszültségű elosztását a belső területeken 10 kV-os kábelhálózat, a külső területeken 20 kV-os rendszer végzi. A 10 kV-os hálózat két alaphálózati és tizenhét főelosztóhálózati táppontból indul ki. Ezek a táppontok általában kültéri kialakításúak, azonban a belső területeken már épületbe kerültek. A hálózat a táppontheiányak köszönhetően elsősorban a belvárosban, valamint kelet-pesten leterhelt. A 20 kV-os hálózatot a főváros területén hét, az agglomerációs övezetből három (Diósd, Dunakeszi és Úllő) főelosztóhálózati táppont látja el villamos energiával. Az ellátási terület szintén táppontheiányos.

Földgázenergia rendszer

Budapest gázellátása az országos nagynyomású gázvezetékrendszerrel történik. A földgázellátás részben a 40 bar nyomású, ún. Budapest I. körvezetékéről, részben a 64 bar nyomású Budapest II. körvezeték Zsámbok – Szentendre – Pilisvörösvár és a Vecsés – Százhalombatta közötti szakaszról történik. Erről a rendszerrel ágazik le Pilisvörösvár – Solymárvölgy, ill. Szentendre és Óbudai Gázgyár között egy-egy küllő, ezzel a Pütkösdfürdő gázátadó állomás megszűnt és az I. körvezeték egy részét 6 bar nyomásúvá alakították át. Későbbiek során az Ikarus gázátadó állomás és a Kőbányai Gázgyár között, ill. Százhalombatta és a Kelenföldi Erőmű, a Rákospalota átadó és az Újpesti Erőmű, a Kőbányai átadó és a Kispesti Erőmű között épült nagynyomású gázelosztó vezeték.

Budapest gázhálózata 13 MOL üzemeltetésű gázátadó állomáson keresztül csatlakozott az országos földgázhálózathoz, amelyek megnevezéseit és kapacitás adatait a következő táblázat tartalmazza. 2003-ban a MOL Rt. üzembe állította a Tétényi fennsík gázátadó állomását és a három dél-budait pedig megszüntette.

MOL gázátadó állomás	FŐGÁZ nyomásszabályzó állomás	Kapacitás (ezer/m ³ /ó)
Százhalombatta		170
	Budafoki út 6 bar Budafoki út 1 bar Kelenföldi Erőmű	135 45 100
Budafoki (megszűnt)		50
Budaörs (megszűnt)		60
Kereszthegy (megszűnt)		
Hárshegy		60
Solymárvölgy		40
Szentendre		150
	Óbudai Gázgyár 6 bar	100
Rákospalota		226
	Rákospalota 6 bar Újpesti Erőmű	200 26
Ikarus I.		65
Ikarus II.		270
	Kőbánya Gázgyár 6 bar Kőbányai Gázgyár 1 bar	100 100
Kőbánya		65
Soroksár		145
Csepel		35
Tétényi fennsík		70
Vecsés – Férihegy		7

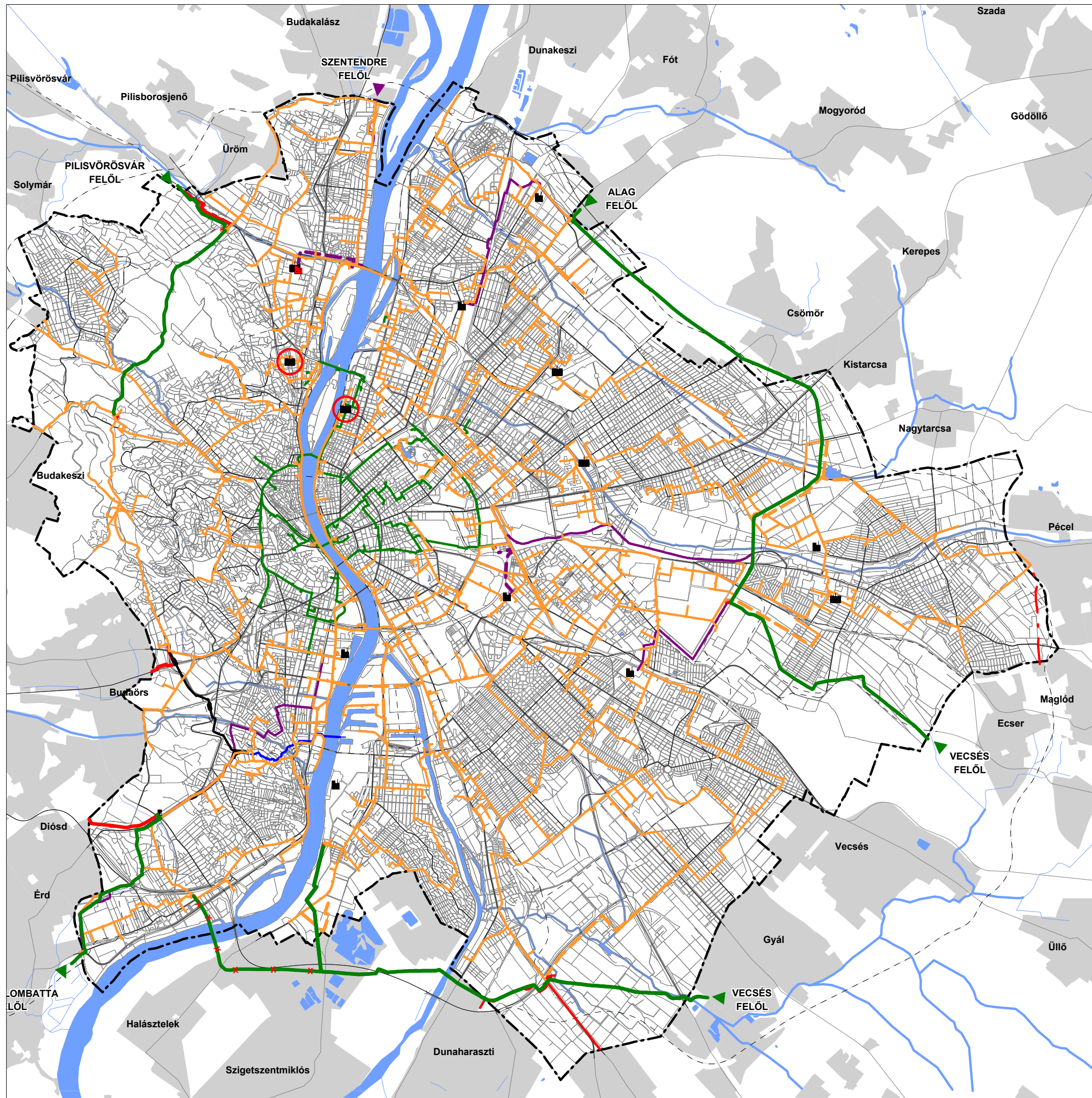
(Forrás: Fővárosi Gázművek)

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

GÁZHÁLÓZATOK ÖSSZEFÜGGÉSE

JELMAGYARÁZAT:

- Meglévő
-  MOL nagynyomású gázvezeték
 -  FŐGÁZ nagynyomású gázvezeték
 -  MOL nagyközépnomású gázvezeték
 -  FŐGÁZ nagyközépnomású gázvezeték
 -  TIGÁZ nagyközépnomású gázvezeték
 -  FŐGÁZ középnomású gázvezeték
 -  MOL gázátadó állomás
 -  Nagynyomású nyomásszabályzó
 -  Nagyközépnomású nyomásszabályzó
 -  Kőolajvezeték
 -  Termékvezeték
 -  Erőmű
 -  Fűtőmű
- Tervezett
-  FŐGÁZ nagynyomású gázvezeték
 -  Nagyközépnomású gázvezeték
 -  Erőmű
 -  Megszűnő létesítmény
 -  Megszűnő vezeték



Nyolc átdadó állomáshoz közvetlenül kapcsolódik a fővárost behálózó nagyközépnomású vezetékrendszer, míg négyhez (Szentendre, Rákospalota, Ikarus II., Százhalombatta) nagynomású gázelosztó vezetékek csatlakoznak, amelyek végpontján a FŐGÁZ Rt. tulajdonában lévő nagynomású szabályozó állomások vannak. A MOL Rt. 2003-ban üzembe állított a Tétényi fennsíkron egy új gázátadó állomást és megszüntette a Budafok, Budaörs és a Kereszthegyi gázátadó állomásokat, ill. a Csepel küllő - Budafok közötti nagynomású gázvezetékét. A volt I. számú nagynomású gázvezeték Budafok - Kereszthegy közötti szakaszát a Fővárosi Gázművek átvette és beépítette nagyközépnomású hálózatába. Az Adony - Kereszthegy közötti tápvezeték Tétényi fennsík - Kereszthegy közötti szakaszát és az I. számú körvezeték Kereszthegy - Budaörs közötti szakaszát 8 bar nyomáson üzemelteti a MOL Rt, a Budaörsi TIGÁZ igények biztosítására. A gázátadó állomások energiaszolgáltató területi besorolásúak, a funkcióváltás után ez a besorolás megszüntethető. A nyolc átdadó, ill. a négy nyomásszabályozó állomásból indul ki a főváros nagyközépnomású gázhálózata. A volt Kőbányai Gázgyárban és Kelenföldön, a Budafoki út mellett létesített nyomásszabályozó állomás a középnomású hálózatot is megtápláló szabályozókkal is rendelkezik, amelyeken kívül még további nyolc nagyközépnomású nyomásszabályozó is táplálja a rendszert.

A Rákospalotai gázátadó állomásból az Újpesti Erőmű ill. a Budafoki úti nyomásszabályozó állomásból pedig a Kelenföldi Erőmű területén lévő gázturbina kap nagynomású vezetéken keresztül ellátást.

Az átdadó állomások olyan többletkapacitással rendelkeznek, amely lehetővé teszi a nagyközépnomású hálózat útján a terhelések átrendezését egy-egy átdadóállomás, vagy nagyközépnomású vezeték üzemzavara esetén. A budapesti földgázellátó rendszer biztonságos ellátást tesz lehetővé. A körvezeték és az átdadó állomások a MOL Rt. tulajdonában vannak.

Távhőenergia rendszer

A budapesti forróvízes és gőz közegű távhőellátás beépített hőteljesítménye mintegy 3000 MW, a legnagyobb terhelés mintegy 1500 MW körül van. Az igények 60-65%-át a Budapesti Erőmű Rt. hőerőművei termelik:

Újpesti Erőmű

Révész utcai Fűtőmű

Kispesti Erőmű

Kőbányai Erőmű

Kelenföldi Erőmű

25%-át a FŐTÁV Rt. fűtőművei

Észak budai Fűtőmű, Zápor utcai Fűtőmű, Újpalotai Fűtőmű, Füredi úti Fűtőmű, Rákoskeresztúri Fűtőmű, és további 6 kisebb kazánház.

A fennmaradó 5-7%-ot ipari erőművek és kisebb városi tömbkazanok állítják elő:

Hulladékhasznosító Mű

Egyesült Vegyiművek

Csepeli Erőmű

Kisebb blokk fűtőművek, gázmotorok

A hőbázisokból kiinduló távhőhálózatok közül a FŐTÁV üzemeltetésében lévő változó hőfokú forróvízrendszerek, ill. az erőművek saját nagy-, és kisnyomású gőzrendszereinek keresztül látják el a fogyasztókat hőenergiával. Ezek a hálózatok általában önálló területeken épültek ki. A vezetékes gáz és a távhőellátás területi megoszlásában egészségtelen versenyhelyzet keletkezett a főváros több területén, ahol mind a két hálózat kiépült. Ezek a területek elsősorban a belső kerületekben (III. ker., XIII. ker., XI. ker.) alakultak ki, a külső kerületek lakótelepein csak a távhőellátás van, itt csak néhány nagyobb fogyasztó (pl. nagykonyha) miatt épült ki egy-egy gázvezeték.

A távfűtést igénybe vevők közül a lakossági fogyasztó 81%, nem lakossági fogyasztó 19% volt.

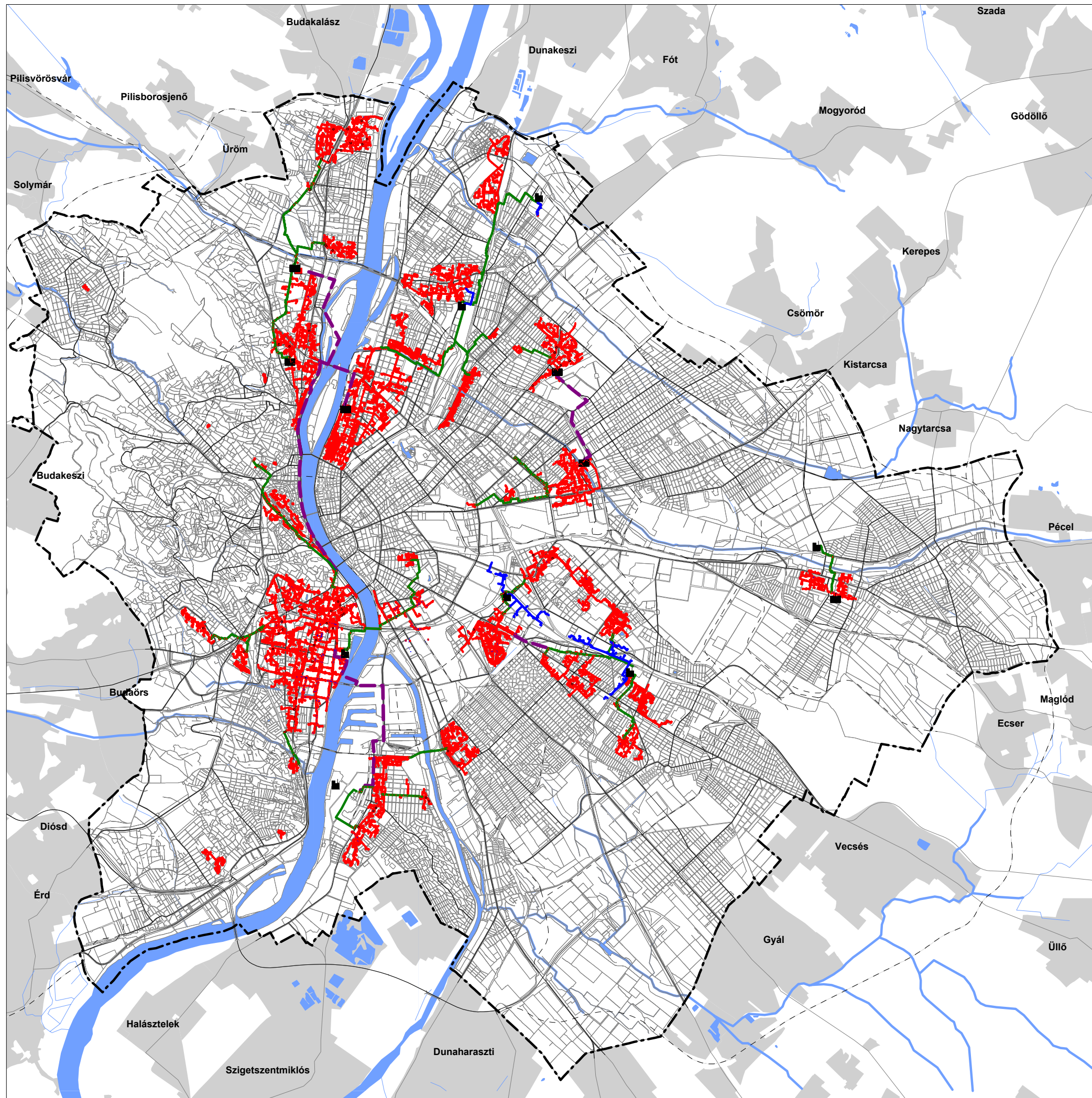
A távhőszolgáltatás piaci versenytársa ma Budapesten a gázfűtés. Az elmúlt években többször változott a gáz ár, növekedése ellenére sem következett be lényegi elmozdulás a versenyhelyzetben, azonban az elmúlt években a kereskedelmi szférában jelentkező többlet távhőfogyasztás 2000-ben 13,4 MW, 2001-ben 18,1 MW, 2002-ben pedig 11,7 MW volt, 2003-ban várható 16,3 MW.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

TÁVFŰTŐ- ÉS GŐZELLÁTÁS ÖSSZEFÜGGÉSE

JELMAGYARÁZAT:

- Meglévő
- Távfűtő gerincvezeték
 - Távfűtő elosztóvezeték
 - Gőzvezeték
 - Erőmű
 - Fűtőmű
- Tervezett
- Távfűtő gerincvezeték
 - Erőmű



Energiahálózatok fejlesztései

A fővárosban a megkezdett BE Rt. erőmű rekonstrukciók (amelyek mindhárom alágazatot érintik) tovább folytatódnak. Először a Kispesti Erőműbe kerül elhelyezésre 110 MW villamos teljesítményű gáz - gőz körfolyamatú kombinált ciklusú blokk. A nagynyomású gáze energiát a Kőbányai gázátadó állomástól nagynyomású gázvezetéken kapja. A megtermelt villamos energia Kőbánya 120/10 kV-os alállomásba kerül elszállításra 120 kV-os kábelen keresztül. A rekonstrukció után a Kőbányai Erőmű hőtermelésének nagy része áthelyezésre kerül a Kispesti Erőműbe. A szükséges távfűtő hálózat bővítése már elkészült.

Észak-Pest térségében az elmúlt évben a fejlesztési elképzelések jelentős változáson mentek át. Korábban az Angyalföldi Erőmű 2005-ig történt leállításának az időszakában gázturbinás fejlesztést kapott volna. Jelenleg a terület értékesítésre került, és az erőmű megszűnt. A Révész utcai Fűtőmű hőtermelése hosszú távon is megmarad, nagytávlatban az Újpesti Erőműbe kerül át.

Észak-Pestet érintő városfejlesztési elképzelések energiaellátása a Hulladékhasznosító Mű térségében lévő energiaátalakítás számára kijelölt tartalékterületen létesíthető új Rákospalotai Erőműből történhet. Az erőmű tüzelő anyaga a Rákospalotai gázátadó állomásból biztosítható, az előállításra kerülő villamos energia elszállítására a 120 kV-os rendszert bővíteni szükséges. A hőenergia elszállítására a meglévő hálózathoz a Káposztásmegyeri gerincvezeték vehető figyelembe. A Révész utcai Fűtőmű megszűnése után a Révész utca - Népfürdő utca - Dráva utca és Kárpát utca által határolt intézményterületen a 120/10 kV-os alállomásnak és egy szivattyúháznak kell helyet biztosítani.

További fejlesztés során a Kelenföldi Erőműbe ill. az Újpesti Erőműbe újabb kapcsolt energiatermelés elhelyezésével lehet számolni, amelyeknek a külső közműkapcsolatai az előző ütemben kiépültek.

A FŐTÁV Rt. elképzelései között szerepel az Észak-Budai Fűtőmű kombinált ciklusú blokk fejlesztése. A nagynyomású gázvezeték az Óbudai Gázgyár területén lévő nyomásszabályzó állomástól kell kiépíteni. Az előállított villamos energia a Kaszásdűlő alállomáson keresztül kerülhet a 120 kV-os hálózatra. Az erőmű üzembe állítása után a Zápor utcai fűtőmű hőtermelése megszüntethető.

A nagyobb fűtőművek (Újpalota, Füredi út és Rákoskeresztúr) rekonstrukció során gázmotoros fejlesztéseket kapnak, amelyek gázellátása a nagyközépnomású hálózatról történik, a megtermelt villamos energia pedig a beépítendő gázmotorok számától függően vagy 120 kV-on, vagy a 10 kV-os hálózaton kerül elszállításra.

Az erő- és fűtőmű rekonstrukciókon kívül további ágazati fejlesztések várhatók.

A villamos energia hálózaton a 10 kV-os rendszeren meglévő belvárosi transzformátor-kapacitás hiányok megszüntetésére a meglévő táppontok transzformátor kapacitás bővítésén (Pestlőrinc 3. trf., Kispest 2. trf., Erzsébetváros 3. trf.), a meglévő Bugát utca és Városliget 30/10 kV-os állomások 120 kV-os bővítésén túl új állomások létesítésére is szükség lesz.

Közép távon (5-7 éven belül) a fenti kapacitásbővítésen kívül megvalósításra tervezett új állomások:

- Bugát utcai 30/10 kV-os állomás 120 kV-os bővítése a Vérmező területén földalatti állomásként létesül,
- Laczkovich u. új 120/10 kV

Nagytávlatban többnyire koncentrált területfejlesztéshez kapcsolódóan az alábbi helyeken kell állomás létesítésekkel számolni, amely állomásoknak helyet kell biztosítani:

- 120/10 kV I. ker. Víziváros és Tabán, II. ker. Marczibányi tér, III. ker. Kolossy tér és Óbuda, V. ker. Markó utca, VII. ker. Garay utca és Csányi utca, VIII. ker. Százados utca, IX. ker. Külső Mester utca, X. ker. Fehér út, XI. ker. Kelenföldi pályaudvar, az Ibrahim utca és Gazdagrét térségében, XVIII. ker. Szemere telep és XXI. ker. Csepel szigetcsúcs (16 állomás).
Ezek az állomások olyan technológiával készülnek, hogy más funkciókkal kombinálva közös épületben is kialakíthatók.
- 120/20 kV A külső területek városfejlesztései miatt a 20 kV-os hálózat bővítéséhez Dél-Pesten a XXIII. kerületben a Gubacsi pusztán, XXII. kerületben Tétényben, valamint Észak-Pesten, az agglomerációval közösen Fóton kell szabadtéri alállomást létesíteni.

A jelenlegi városszerkezet megváltozása nélkül az igénynövekedések és hálózatfejlesztések miatt a tervek szerint nagy távlatban a Kőbányai alállomás 400 kV-os bővítése is szükséges, így alaphálózati tápponttá fejlődik.

A környezetvédelem előtérbe kerülése miatt a főváros úgy döntött, hogy a Népligeti alállomásnak a fejlesztése ezen a területen nem valósítható meg, ezért a zöldterületről történő kitelepítésével is számolni kell. Mivel az ELMŰ Rt.-nek nincs szándékában az állomás áthelyezése, ennek finanszírozási feltételeiről gondoskodni kell. Az erőmű rekonstrukció során a

Kőbányai Hőerőmű területén a hőtermelés nagy része megszűnik, így a felszabaduló épületek felhasználhatóak az új állomás céljaira.

A földgáz ágazatban városfejlesztési elképzelések általában a meglévő hálózatok bővítésével bekapcsolhatók a gázszolgáltatásba. Néhány, elsősorban Budapest határához közeli területen csak a nagyközepnyomású hálózat kiépítése után valósítható meg a gázellátás:

- XV. kerület Szilas-patak térsége,
- XVI. kerület Rákos-patak térsége, Cinkota,
- XXIII. kerület Soroksár, Ócsai út - M5 autópálya térsége,
- XXI. kerület Kavicsos tó térsége.

A távhőellátást biztosító hőbázisok (erő- és fűtőművek) rekonstrukciója során a környezetvédelmi előírásoknak messzemenően megfelelő berendezések kerülnek elhelyezésre. A főváros energiaátalakításából származó légszennyezése jelentősen csökkenni fog.

A városfejlesztési elképzelések nem tartalmaznak olyan nagy hőszükségletű területfejlesztéseket, amelyek hőellátása csak távhővel oldható meg. A meglévő távhőhálózatok közelében az övezetmódosítások hőigényét a szolgáltatás kiterjesztésével javasoljuk megoldani. A környezetvédelmi előírások szigorodása, valamint a légszennyezés csökkentése miatt a főváros területén célszerű lenne a távfűtés preferálása. Ez elsősorban a kiemelten kezelt Duna menti területekre érvényes, ahol a Duna mentén a kialakult rendszerben lévő kiadható szabad kapacitás kiterhelése célszerű, ilyen területek az Óbudai Hajógyári-sziget, a Békásmenyéri ltp., a Káposztásmenyéri ltp., a XIII. ker. Tahi utca az Árpád híd és a Lágymányosi híd térsége.

A belváros légszennyezésének és a többlet emisszió csökkentése a közeljövőben a nem vezetékes energiahordozók megszüntetésével, a gáztüzelésű berendezések korszerűsítésével valósítható meg. A korszerűsítés során figyelembe vehető a gázmotorok elterjesztése, amelyek nemcsak a légszennyezést csökkentik, hanem villamos energiát is termelnek. A gázmotorok alkalmasak arra, hogy nagyobb létesítmények, tömbök hőellátását is biztosítsák, ezzel megteremtődhet az alapja a nagy távlatú elképzelésnek, a belváros távfűtésének.

A város hőellátásának a bázisa továbbra is a gázenergia lesz, amelynek hasznosítására a nagyobb hőszükségletű területeken gázmotorokat javasolunk elhelyezni addig, ameddig a távhőellátás nem épül ki.

A főváros távhőellátásában lévő nagyobb hőbázisok meglévő és tervezett adatait a következő táblázat tartalmazza.

Hőbázis	Jelenleg		Hosszú távú		Nagy távú	
	Beépített hőtelj.	Beépített villamos telj.	Beépített hőtelj.	Beépített villamos telj.	Beépített hőtelj.	Beépített villamos telj.
	MW	MW	MW	MW	MW	MW
Észak-pesti hőkörzet						
– Újpesti Erőmű	461,8	110,0	414,6	110,0	590,0	160,0
– Angyalföldi Erőmű	-	-	-	-	-	-
– Révész u.-i Fűtőmű	174,5	-	174,5	-	-	-
Rákospalotai Erőmű	-	-	-	-	310,0	84,0
Dél-pesti						
– Kispesti Erőmű	292,6	24,0	305,6	116,0	300,0	150,0
– Kőbányai Erőmű	247,5	20,6	52,5	16,5	-	-
Csepeli Erőmű	200,0	390,0	300,0	390,0	450,0	400,0
Dél-Buda						
– Kelenföldi Erőmű	580,7	156,5	429,5	185,8	450,0	250,0
Észak-Buda						
– Észak-budai Fűtőmű	189,2	-	300	50,0	340,0	170,0
– Zápor u.- Fűtőmű	232,0	-	-	-	-	-
Közép-pesti						
– Füredi úti Fűtőmű	175,6	-	175,6	20,0	175,6	20,0
– Újpalotai Fűtőmű	175,6	-	175,6	20,0	175,6	20,0
– Rákoskeresztúri Fűtőmű	58,8	-	58,8	10,0	58,8	10,0
Budapest összesen:	2740,5	731,1	2997,2	958,0	2250,0	1190,0

Az előző adatokból kitűnik, hogy a főváros területén lévő hőbázisokban a kapcsoltan megtermelt villamos energia aránya tovább nő, elérheti a csúcsideji villamos energia 75-80%-át is. Így nagy távon a főváros energiaellátása 85-90%-ban földgáz bázisúvá válik.

Megújuló és hulladék energiaforrások felhasználása

Az ország teljes energiafelhasználásnak jelenleg csak mintegy 3%-át állítjuk elő megújuló energiákból.

A megújuló és hulladék energiák közös jellemzője, hogy nagyobb távolságra biztosan nem érdemes szállítani. Bár ezek az energiaforrások általában költségmentesen vagy a hagyományos energiahordozóknál lényegesen olcsóbban állnak rendelkezésre, hasznosításuk csak drágább technológiai berendezések segítségével lehetséges.

A jelenlegi energiaár-rendszerben a megújuló energiák versenyképesek a tüzelőolajjal, a magasabb beruházási költséget az alacsonyabb üzemeltetési költség ellensúlyozhatja.

Geotermikus energia

A Budai-hegységben és a Pilisi-hegység DK-i felén a karsztba szivárgó csapadékvíz közel 100%-a a budapesti termálkarszt forrásaiban jelenik meg. A budapesti termálkarszt-rendszer forrásai eredeti, természetes állapotukban Békásmegyertől a Gellért-hegy déli lábáig terjedő Duna szakasz jobb parti sávjában léptek a felszínre és három nagy forráscsoportot alkotnak. Ezen kívül további forráscsoportok ill. források találhatóak a Duna bal partján.

Az első forráscsoportba a Békásmegyertől Óbudáig terjedő É-i területek tartoznak 20 °C körüli langyos, a másodikban a József-hegy lábánál lévő langyos (22-25 °C) és meleg (30-60 °C), a harmadikban a Gellért-hegy lábánál (40-45 °C) melegvízi források tartoznak.

A Margitszigeten lévő termál-kutak 36-37 °C-osak, a Magda forrás 68-69 °C-os vizet ad. A Városligeti forráscsoportban 73-78 °C, a Rákospataknál a Pascal kutak 69-71 °C, a Csepeli strandon lévő és a IX. kerületben a Nemzeti Színház mellett a 45 °C-osak a kutak, míg a Pesterzsébeti strandon 42 °C-os termásvíz hőfoka.

A budapesti termálkarszt-rendszerből kilépő összes vízmennyiség korábban forrásokon keresztül juthatott felszínre, azonban a múlt század második felétől kezdve egyre több mélyfúrás létesült. Budapesten az egyetlen forrás még a margitszigeti Magda forrás, amely a forrásfoglalásból túlnyomással kerül a felszínre.

Budapest és térsége jelenlegi hévízhasznosítása döntően Budapest és a Dunakanyar fürdőellátottságához kötődik. Az energetikai hasznosítást megnehezíti a nyugalmi vízszint és a hőmérsékletcsökkenés. A zárt hévíztározók hosszú távú igénybevétele csak a használt vizek visszatáplálásával társítva lehetséges, ilyen szempontból jó megoldás lehet a hőszivattyúval történő hasznosítás. A hőszivattyú a környezetéből hőt von el, majd ezt külső hajtóenergia segítségével magasabb hőmérsékletre emelve hasznos célra leadja, így kitűnő lehetőséget biztosít energia-hatékony, környezetkímélő és gazdaságos fűtés, vagy melegvíz-előállítás megvalósítására. A geotermikus energia kihasználása Budapesten és az agglomeráció térségében csak abban az esetben mérlegelhető egyáltalán, ha a karsztvíz-háztartás egyensúlya bizonyíthatóan helyreáll, valamint ha a jelenlegi vízkivételeket nem zavarja. Erre viszont nem mutatkozik reális esély a következő 15 évben.

Biomassza

Az energiatermelésre felhasználható biomassza származhat közvetlenül mezőgazdasági növénytermesztéstől vagy erdőgazdasági tevékenységből, lehet az állattenyésztés melléktermékei vagy ipari tevékenységből.

A biomassza energetikai hasznosítása elsősorban megfelelő tüzelőberendezések segítségével, égetés útján történhet, energiasűrűségük a hagyományos fosszilis tüzelőanyagokhoz képest jóval alacsonyabb, ezért a hasonló hőmennyiség megtermeléséhez jóval nagyobb anyagmennyiség elégetése szükséges.

Budapesten mintegy 20-50 ezer tonna fahulladék és *apríték* képződik, amely elegendő lenne egy kb. 10 MW teljesítményű kazántelep üzemeltetésére.

Napenergia

A napenergia fűtésre és melegvíz készítésre hasznosítható.

A fotoelektromos hasznosítás jelentős terjedésére nem lehet számítani a fővárosban. A napenergiából közvetlen termelt villamos energia befektetési költsége magas. Várhatóan a hasznosításnak erre a módjára csak egyedi esetekben, mintegy "bemutató" jelleggel fog sor kerülni.

Nagyobb szerepet kaphat az aktív hasznosítás, azaz a közvetlen naphő-sugárzás befogása a használati melegvíz-készítéshez és fűtéshez.

Hulladékhasznosítás

Az előrejelzések szerint Budapesten a települési szilárd hulladékok mennyisége a mintegy évi 5 millió m³-re növekedik. A szelektívgyűjtés bevezetésével a jelenleginél nagyobb mennyiség újrahasznosítása oldható meg, ezáltal a növekedés csökkeni fog.

A jelenleg még rendelkezésre álló hulladéklerakók néhány évtized után megtelnek, és egyre nehezebb új lerakók számára megfelelő telephelyet találni. Távlatilag szükség van egy újabb szemétegető műre, amelynek a Településszerkezeti Terv az Ócsai út - M0 autópálya találkozásánál biztosít területet.

A Főváros rákospalotai kommunális hulladékégető műve villamos energiát termel az ELMŰ hálózatára, valamint hőenergiát a FŐTÁV részére. Ennek az állapotnak a fejlesztése a jövőben is kívánatos.

Szélergia

A Kárpát-medence széljárása nem kedvez ezen energiatermelés hazai elterjedésének. Legfeljebb a magasabb hegyeken lévő hétvégi házaknál lehetne kisebb szélkereket felállítani pl. víz szivattyúzásra (vagy ellenállásfűtésre pl. a téli fagymentesítés) érdekében. Ilyen hasznosítással sem várható azonban mértékadó villamosenergia-megtakarítás a fővárosban.

5.7. Táv-és hírközlés

A főváros területén az elmúlt évtizedekben a táv-és hírközlési rendszerek jelentős fejlődésen mentek keresztül. Nagy arányú hálózatépítés valósult meg a vezetékes rendszeren. A korábbi papír szigetelésű, és páncélos kábeleket felváltotta a vazelin szigetelésű (Qv), valamint a rézerű hálózat. Az átviteltechnika fejlődése lehetővé tette az optikai rendszer megjelenését. Ezt a módszert először a telefonközpontok között létesített átkérő hálózaton (BÁH) alkalmazták, később a fontosabb intézményeket, minisztériumokat kapcsolták be ebbe a rendszerbe. Nagyobb arányú optikai fejlesztés először a pesti belvárosban valósult meg (BOH), amelyet fokozatosan követett a budai oldal is.

A rendszer kiépítése során egyre több előfizető került a HYTAS típusú optikai elérésű kiszolgálásba.

A nagy forgalmú területeken (minisztériumok, bankok, bevásárlóközpontok, egyetemek környezete) alakult ki a nagy üzembiztonságot jelentő CITY NET rendszer.

A hálózat fejlesztések során a földkábelek nagy része beton, eternit vagy műanyagcsöves alépítménybe kerültek, amelyek a belvárosban és a telefonközpontok környezetében nagy csőnyílással épültek ki. Az alépítmény hálózatban megszakító létesítmények törzsirányban nagy befogadó képességű aknák, míg a helyi elosztóhálózaton kisebbek, amelyek szekrények. Ezek a műtárgyak a kábelek behúzásához, illetve szereléséhez nyújtanak lehetőséget, amelyekben a hálózatok elágazópontjai, a kábelek kötéspontjai találhatóak.

A főváros külső területein még sok helyen található föld feletti elosztó hálózat, amelyek az alépítményi megszakító létesítményekből indulnak ki. Ezek a kábelek ún. oszlopelosztókban, nagy átmeneti szekrényekben végződnek.

A kábelhálózat kiépítése során a megnőtt előfizetési igényeket figyelembe véve a telefonközpontok száma is rohamosan nőtt. Jelenleg a főváros területén 19 darab nagykapacitású AXE, illetve EWSD típusú és két tandemközpont található. Ezekből a központokból ún. kihelyezett fokozatok kerültek kihelyezésre egy-egy térség ellátására, összesen 67 darab RDL, ill. RSS típusúak. A nagykapacitású főközpontok kapacitása 20.0000 - 105.000 között változik, míg a kihelyezett fokozatok 500 és 20.000 közöttiek. Budapesti telefonközpontok összesen 1.329.900,- fővonal fogadására alkalmasak.

Főközpontok:

Sorszám	Neve	Típusa	Címe
1.	Belváros	AXE	1052 Budapest, Petőfi S. u. 17-19.
2.	Erzsébet	EWSD	1076 Budapest, Dob u. 78.
3.	Angyalföld	EWSD	1132 Budapest, Petneházy u. 50-52.
4.	Terézváros	AXE	1065 Budapest, Nagymező u. 54-56.
5.	István	EWSD	1092 Budapest, Páva u. 8.
6.	Krisztina	EWS	1122 Budapest, Krisztina krt. 6-8.
7.	Városmajor	AXE	1122 Budapest, Városmajor u. 35-37.
8.	Lágymányos	EWSD	1114 Budapest, Vásárhelyi P. u. 4-6.
9.	Kelenföld	AXE	1117 Budapest, Fehérvári út 70.
10.	Óbuda	AXE	1032 Budapest, Kiscelli u. 7-9.
11.	Zugliget	AXE	1021 Budapest, Hűvösvölgyi út 8/a.
12.	Zugló	AXE	1143 Budapest, Róna u. 120-122.
13.	Kőbánya	AXE	1103 Budapest, Kőér u. 17-19.
14.	Rákoskeresztúr	AXE	1173 Budapest, Napkelet u. 2.
15.	Pestlőrinc	AXE	1183 Budapest, Haladás u. 5.
16.	Rákospalota	EWSD	1151 Budapest, Kertköz u. 2-4.
17.	Sashalom	EWSD	1165 Budapest, Arany J. u.
18.	Újpalota	EWSD	1156 Budapest, Száraznád u. 2.
19.	Újpesti	EWSD	1041 Budapest, Máty L. u. 1-3.

Tandem központ helye	Típusa	Címe
Angyalföld	AXE	1032 Budapest, Petneházy u. 50-52.
Városmajor	AXE	1122 Budapest, Városmajor u. 35-37.

Ezen a rendszeren a hagyományos távbeszélő ellátáson kívül lehetőség nyílik az integrált (ISDN), a menedzselt bérelt vonali (MLLN) és a közvetlen összeköttetésű (LANFLEX) szolgáltatásokra is.

A nagyobb kapacitású telefonközpontokat a kábeles, átkérő hálózaton kívül mikrohullámú összeköttetéssel is ellátták, amelyek magassági korlátozást is jelentenek. A korlátozás mértékét (sáv szélesség, magassági érték) Közműkorlátozások című tervlapunkon ábrázoltuk. A korlátozó hatás nullától 35 méterig 4 kategóriába soroltuk, míg a 35 méter felett egy jelkulccsal ábrázoltuk.

A vezetékes telefonhálózaton kívül az utóbbi években jelentős mennyiségi és minőségi változáson ment át a vezeték nélküli ún. mobiltelefon-készülékek használata. A főváros területén három jelentős szolgáltató (T-Mobil (WESTEL), Vodafone, Pannon GSM) működik. A megfelelő minőségű mobilszolgáltatás biztosítására a belső, magasabb beépítésű területeken az épületek homlokzatára, tetőszerkezetére helyezik el az antennákat. A családi házas, illetve a külterületeken kéményekre, templomtornyokra és az önálló antennatartó szerkezetekre (tornyokra) helyezik el az antennákat. A három szolgáltatónak jelenleg mintegy 150 önálló antennatartó szerkezete található a fővárosban, amelyek mellé a jelenlegi ismereteik alapján az elkövetkező 2 évben további 55-öt terveznek üzembe állítani.

Ezek a berendezések általában nem jelentenek építési korlátozásokat, azonban a Pannon GSM 14 mikrohullámú összeköttetésére jegyeztetett be magassági korlátozást. Ezeket a mikrohullámú sávokat hasonlóan a MATÁV korlátozásaihoz a Közműkorlátozások című tervlapunkon ábrázoltuk.

Önálló adatátviteli rendszert a főváros területén több szolgáltató üzemeltet, a Pantel Kft, a Vivendi Telecom Hungary Rt., a Novotron Rt., a Novacom Kft, a Telect - Plussz Kft., a Radiant Kft, stb. Ezeknek a szolgáltatóknak elsősorban földalatti hálózatuk van, amelyet vagy önálló, vagy más szolgáltatóval közös alépítményben építettek ki, hasonlóan a MATÁV hálózathoz. Ezek a rendszerek közterületen létesültek, a beépítés szempontjából korlátozó hatásuk nincsenek.

A közcélú rádió- és televízióállomások mellett a 90-es években megjelentek a kereskedelmi adások. A műsorszóráshoz kapcsolódó mikrohullámú összeköttetések üzemeltetője az Antenna Távközlési Szolgáltató Rt. A stúdiók és a műsorszórási adók között a kábeles összeköttetéseken kívül mikrohullámú összeköttetések is létesültek. Ezeknek az összeköttetéseknek a leglényegesebb pontja a XII. kerületben a Csiz utca 2-8-ba lévő TV- torony. A toronyból több, mint 60 mikrohullámú adás indul ki, amelyek közül 10 rendelkezik bejegyzett magassági korlátozással, 30-110 méteres sáv szélességben. A főváros területén további 40 mikrohullámú összeköttetés található, amelyekből 15-nek az egyik adója a Hármashatár-hegyen van.

Az Antenna Távközlési Szolgáltató Rt. olyan pontos digitális építési korlátozó adatokat nem tudott rendelkezésünkre bocsátani, mint a MATÁV Rt., azonban a következő információkkal segítettek a tervünket elkészíteni. Az általunk üzemeltetett sávok több helyen a MATÁV nyomvonalai felett létesültek, mert az Antenna Rt. adói magasabban helyezkednek el, így az építménymagasságot a MATÁV rendszere határozza meg. A többi összeköttetési sávban 5-15 méteres szélességgel és 35 méter feletti magassági korlátozással lehet számolni.

A vezeték nélküli műsorszóráson kívül a főváros területén vezetékes kábel TV - hálózat is kiépült, amelyeken a területi, települési műsorok is adásba kerülnek. A kábel TV-t üzemeltetők közül az UPC, a MATÁV kábel TV, a Star TV Kft. és az AM Mikro a jelentősebb.

6. ÖRÖKSÉGVÉDELMI HATÁSTANULMÁNY

Bevezetés, a hatástanulmány tartalma

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény 66. § (2) bekezdése értelmében kötelező örökségvédelmi hatástanulmány készítése településrendezési eljárás során, így Budapest Településszerkezeti Tervének elkészítésekor is.

Természetesen a különböző településrendezési eszközök (településfejlesztési koncepció, településszerkezeti terv, helyi építési szabályzat, szabályozási terv) eltérő célja és tartalma (továbbá az esetenként változó rendezési szándék) mindig más és más megközelítést, szempontot, valamint részletezettséget kíván, ill. tesz lehetővé az örökségi értékekre gyakorolt várható hatások elemzésekor.

A hatáselemzés ütemezése különösen indokolt a főváros esetében, hiszen a Budapest egészére vonatkozó településrendezési tervek az általános előírásoktól eltérően két lépcsőben készülnek, a Településszerkezeti Terv (TSZT) és a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT) és (BVKSZ) együtt alkotják azt a rendszert, amelyet más települések esetében a Településszerkezeti Terv önmagában képvisel.

Ennek megfelelően a környezet természeti, táji és épített értékeinek védelmével eltérő mélységben szükséges foglalkozni a TSZT és az FSZK és BVKSZ készítésekor. A metodikát e tervek tartalma, mélysége, léptéke határozza meg.

Jelen örökségvédelmi hatástanulmány a TSZT M=1:50.000-es léptékének megfelelő részletezettséggel ábrázolja az építészeti és természeti örökség területileg védett, ill. védelemre tervezett főbb elemeit, és ennek megfelelően átfogóan taglalja a településszerkezet és a területfelhasználási rendszer továbbfejlesztésének várható hatásait az örökségi értékekre.

A konkrét hatáselemzés és a védelemmel kapcsolatos részletesebb követelmények meghatározása az FSZKT, BVKSZ az egyedi, ill. speciális értékelés és előírások pedig a Kerületi Városerőssítési és Építési Szabályzatok (KVSZ), továbbá a Kerületi Szabályozási Tervek (KSZT) feladata lesz.

6.1. Az építészeti és természeti örökség védett elemei

Az építészeti és természeti örökség egyes értékes elemei Budapesten már ma is különböző szintű – országos, fővárosi - jogszabályi védeltséget élveznek.

A védelmek vonatkoznak egyedi értékekre, területekre és összefüggő térségekre egyaránt.

A TSZT keretében csak a területi típusú védelmek vizsgálatai és javaslatai szerepelnek az építészeti, a régészeti és a természeti értékek esetében egyaránt, így a hatástanulmány is csak ezekkel foglalkozik. A mellékelt térképen az örökségi értékek az alábbi tematika szerint kerültek feltüntetésre:

- **Építészeti értékek**, ezen belül megkülönböztetve az országos védeltségű értékek (műemléki jelentőségű területek és az 1997 előtt egyedi határozattal kijelölt műemléki környezetek) és a fővárosi értékvédelmi területek (fővárosi védeltségű épületegyüttesek).

A nemzetközi rangú világörökségi helyszínek – Budapest Duna-parti látképe, a Budai Várnegyed, továbbá az Andrássy út és történelmi környezete – egy nagyobb védett térség részeként ma már műemléki jelentőségű területek. E kategóriába tartozik továbbá a Széchenyihegyi, Svábhegyi villák területe. A fővárosban 16 egyedi határozattal kijelölt műemléki környezet szerepel az országos műemléki nyilvántartásban az alábbiak szerint:

II. ker. Budakeszi út, egykori Pálos kolostor, II. ker. Mátyás király "Nyéki Vadászkastély", II. ker. Napraforgó u. 1-22., III. ker. Aquincum római polgárváros, III. ker. Hajógyári sziget "Helytartói Palota", III. ker. Kiscelli trinitárius kolostor és templom, III. ker. Óbuda rk. templom, V. ker. Károlyi palota, VI. ker. Andrássy út, VII. ker. Rózsák tere Árpád-házi Szent Erzsébet Plébánia templom, VIII. ker. Kerepesi temető síremlékei, VIII. ker. Nemzeti Múzeum, XIV. ker. Hősök tere, XXII. ker. Albertfalvai Castrum, XXII. ker. Nagytétényi kastély és római castrum műemléki környezete.

- **Régészeti értékek** vonatkozásában feltüntettük a védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek mellett a nyilvántartott régészeti lelőhelyeket is.

A védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek megegyeznek a BVKSZ-ben szereplő területekkel, mivel 1997 óta (minisztériumi, ill. az újabb, 2001. évi 64 tv. alapján miniszteri határozattal) régészeti védeltséget egyetlen ingatlanra sem mondtak ki. (A védeltségre felterjesztett római-kori villaövezetek jelenleg még nyilvántartott régészeti lelőhelyként szerepelnek.)

A nyilvántartott régészeti lelőhelyek egy része teljes területi kiterjedésében került ábrázolásra. Ezek azok az összefüggő területek, ahol az ásások és az egyéb régészeti tevékenységek, pl. régészeti terepbejárások alkalmával rögzített, történelmi adatokkal is alátámasztott régészeti lelőhelyek találhatóak.

A nyilvántartott régészeti lelőhelyek másik része általában konkrét helyrajzi szám szerint azonosítható területről érkezett leletbejelentés, vagy egyéb kisebb volumenű régészeti tevékenység alapján került megjelenítésre, amelyeknél a léptékből adódóan csak szimbolikus ábrázolás volt lehetséges.

A térképen csak olyan lelőhelyek szerepelnek, melyek a Budapesti Történelmi Múzeum Régészeti Adattárának több, mint 50000 rekordnyi topográfiai adatbázisából a dokumentációk, jelentések alapján helyrajzi szám szerint is beazonosíthatóak. Kimaradtak az igen tekintélyes számú, még a XIX. század második feléből és a XX. század első

felől származó olyan leletbejelentések, melyek csak tág határok között határolhatók be. (Pl. „Sashalom, állomás mögött”, stb.)

A nagy, összefüggően bejelölt területek természetesen rengeteg különböző korú és kiterjedésű lelőhelyet takarnak. A lelőhelyek, különösen a III., II., I., XI. és XXII. kerület Duna-parti sávjában, illetve az őskortól napjainkig használatban lévő fő közlekedési útvonalak (pl. Budafoki út, Bécsi út) mentén egymás fedésében egybefüggő láncolatot alkotnak. Ez vonatkozik a XXI. kerület Duna-parti sávjára is, ahol a Pest felőli oldalon többnyire az őskori lelőhelyek, míg a budai részén a népvándorlás-kori és középkori lelőhelyek a jellemzőek.

A pesti oldal és a budai oldal közötti különbség – sok elszórt lelőhely egyik oldalon, egybefüggő nagy területek a másik oldalon – nemcsak azokkal a történeti-földrajzi különbségekkel magyarázhatóak, hogy a Duna jobb parti részén a folyó partja mentén a hegyek karéjának védelme biztonságosabb és kedvezőbb megtelepedésre adott alkalmat, mint a nyitottabb pesti síkság, hanem a modern város fejlődése is befolyásolta, hogy ez az ellentmondás kialakulhatott.

A pesti oldal elszórt lelőhelyeinek kiterjedése - a kutatottság hiánya miatt - az egyetlen, városfallal körülvett középkori Pest városától eltekintve nem ismeretes. Ennek kettős oka van: A pesti oldalon a Duna mocsaras árterét övező, ma már a város határán belül található alacsony domborok általában egyrétegű, ritkán beépített területek, nagy részük még ma is külterület, illetve mezőgazdasági művelés alá esik. Így itt a városi nagy építkezésekkel összefüggő mentő feltárások csak az utóbbi időkre jellemzőek.

- **Természeti értékek** esetén feltüntettük az országos, valamint a helyi (fővárosi) jelentőségű védett természeti területeket, értékeket.

Az országos védettségű természeti területek nagyrészt a Budai Tájvédelmi Körzethez tartoznak, de országos védettségű a Gellérthegy, a Budai Sas-hegy, az Ugató Szikla, a Pálvölgyi- és a Szemlőhegyi barlang és felszíni területük, a Háros szigeti ártéri erdő, a pesti oldalon pedig a Budapesti Botanikus Kert (Füvészkert), valamint az ex lege védett lápok a Felsőrákosi rétek térségében, továbbá Pestszentimre és Soroksár határában.

A fővárosi jelentőségű védettség alá vont természeti területek, értékek listája is folyamatosan bővül, számuk máris meghaladja a húszat.

Ide tartozik többek között a II. kerületben a Balogh Ádám szikla, a Fazekas hegyi kőfejtő, az Apáthy szikla, a Ferenc hegy, a III. kerületben a Róka hegy, Újpesten a Palotai sziget, a XI. kerületben a Rupp hegy, a Kőérberki szikes rét, a Budai Arborétum, a XII. kerületben az Ördögórom, a Jókai kert, a Kis-Sváb hegy, a XXII. kerületben a Tétényi-fennsík, a Háros-szigeti erdő és a Kis-Háros sziget, a pesti oldalon a Főváros Állat- és Növénykertje, a XVI. kerületben a Naplás tó, a XVII. kerületben a Turjános és a Merzse mocsár, Csepelen a Tamariska domb, hogy csak a nagyobb területi kiterjedésű értékeket említsük.

6.2. Az építészeti és természeti örökség védelemre javasolt elemei

A Városfejlesztési Konceptió alapelve szerint a főváros értékeinek megőrzése nem korlátozódhat az épített és a természeti környezet pusztán jogszabályokban már rögzített elemeinek védelmére.

Mind az épített, mind a természeti környezet rendelkezik számos olyan térséggel, amelyek különböző szempontokból, de mindenképpen kiemelt kezelése az örökségvédelem nem elhanyagolható összetevője.

E területek lehatárolását és a meghatározó szempontok szerinti kategorizálását tartalmazzák az „Épített környezet értékeinek védelme” és a „Zöldfelület-, víz- és természetvédelem” c. tervlapok amelyek a TSZT jóváhagyandó rajzi munkarészei, de a főbb elemek szerepelnek jelen hatástanulmány rajzi munkarészeiben is.

Az „Épített környezet értékeinek védelme” c. tervlap jóváhagyásra kerülő elemei alapját képezhetik egy olyan – a műemlékvédelemnél, helyi védelmemnél szélesebb körű – szabályozásnak, amely a városszerkezet és a városképi értékes karakterelemeinek megőrzését szolgálja az alábbi kategóriák szerint:

- **Városszerkezeti, városképi szempontból kiemelten védendő karakterű összvárosi jelentőségű területek**
E kategóriába tartozik a Nagykörút és a "Budai-körút" által határolt terület, kiegészülve a Világörökség e térségen kívül eső részeivel (a Duna part és a Frankel Leó út közötti területsáv, a Margit-sziget, továbbá az Andrássy út és a Hősök tere környezete), valamint a Városliget és az Újlipótváros déli része.
E területeken belül a történetileg kialakult településszerkezet és az építészettörténeti, illetve helytörténeti értelemben értékes meglévő épületállomány védelme igen fontos a belváros nagyvárosi karakterének megőrzése szempontjából. Ezen épített környezetek az értékvédelem szempontjából kiemelt szabályozást igénylő összvárosi érdekű területek.

- **Városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű, összvárosi jelentőségű területek**

E kategóriába tartoznak - többnyire a kiemelten védendő területekkel szomszédos, - azon belső városrészek, mint pl. Terézváros, Erzsébetváros, Józsefváros, Ferencváros középső részei vagy a Margit körút, Alkotás utca, Villányi út, Karinthy Frigyes út "külső" oldalához kapcsolódó hagyományos beépítésű tömbök, amelyek rendelkeznek olyan összvárosi jelentőségű építészeti-, városképi karakterelemekkel, amelyek a területek rehabilitációjakor megőrzendők.

E városrészek a Kerületi Szabályozási Tervek készítése során rehabilitációs-, illetve speciális szabályozást igénylő területként kezelendők az értékvédelmi szempontok fővárosi szintű kezelésével.

- **Városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű helyi jelentőségű területek**

E kategóriába tartoznak a belső városmaghoz szorosan nem kapcsolódó, sajátos, önálló, értékes helyi karaktert hordozó területek. Ezek egy része területileg kötődik az egykor önálló települések központjaihoz (pl. Soroksár, Pesterzsébet, Újpest, Nagytétény, stb. régi központ), más részük többnyire valamilyen szervezeten létrehozott, következetesen betartott egyedi szabályozás szerint megvalósított beépítés (pl. XIX. ker. Wekerle-telep, XVII. ker. Akadémia telep, VIII. ker. Tisztviselő telep, XIII. ker. József Attila kertváros, VIII. ker. Százados úti Művésztelep, stb.).

Szerepelnek e csoportban a második világháború után épült egységes terv szerint megvalósult, és városépítészeti érték karakterelemeket hordozó ún. lakótelepek (mint pl. a XIV. Kerepesi úti vagy a X. ker. Üllői úti lakótelep, stb.), de e kategóriában megtalálhatók ipartörténetileg védendő együttesek is (mint pl. az egykori Weis Manfréd gyár Csepelen).

- **Városképileg kiemelten kezelendő látványérzékeny nyomvonalak**

E kategóriába a város szerkezetét meghatározó, nagyrészt kialakult arculatú, sugárirányú, illetve körirányú főútvonalak tartoznak, amelyek városképileg frekvenciált elhelyezkedésüknél fogva fokozottan látványérzékenyek, s amelyek kereszteződései a városépítészeti téralakítás potenciális területei.

- **A város látványának feltárulása szempontjából kiemelten kezelendő nyomvonalak**

Azon jelentősebb - meglévő és tervezett - út (ill. vasúti) nyomvonalak kerültek e kategóriába, amelyek mentén a város arculata feltárul. E nyomvonalak értelemszerűen a városba bevezető főutak, a főbb haránt irányú közlekedési nyomvonalak (körutak, Körvasút-sor stb.) illetve, a városra való rálátás szempontjából jellegzetes kilátópontokat érintő útvonalak (Budakeszi út, Jánoshegyi út, Szépvölgyi út, Istenhegyi út, Bécsi út stb.)

- **A városképi illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti területek**

A Duna menti zónának lényegében az átmeneti zóna sávjába eső része, északon a Margit hídtól az Újpesti vasúti hídig, délen a Petőfi hídtól nagyjából a Gubacsi hídig (tervezett Albertfalvai hídig) terjedően.

E szakaszokon a Dunáról feltáru látványt elsősorban még a beépített városi karakter feltárulása, az épített környezethez való illeszkedés szempontjai határozzák meg. A folyópart ezen "köztes" szakaszai, a belső zónára jellemző védendő dunai panoráma és a táji környezet közötti átmenetet képezik.

- **A táji környezethez való illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő Duna-parti területek**

A Duna menti zóna Újpesti vasúti hídtól északra és a Gubacsi híd térségétől (leendő Albertfalvai híd vonalától) délre fekvő Duna-parti szakaszai, ahol a parti területeken nem az épített környezet dominál, a látványt a természeti környezet uralja, így bármilyen beavatkozás elsődlegesen a táji környezethez való illeszkedés és a táj felé irányuló rálátás, kilátás szempontjából vizsgálandó.

- **Magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából kiemelten védett övezet**

Budapest természeti és épített környezetének egyedi, sőt sok tekintetben egyedülállóan különleges harmóniáját megőrzendő az épületek esetén elsősorban a magassági változatosság szabályozott keretek között történő biztosítása a cél.

Ennek érdekében a város történeti magjában és a táji környezet markáns elemeként kialakult budai hegyvidéken a történeti adottságként kialakult változatosság megőrzendő, magasépület nem létesíthető, kivéve a kizárólag közcélú szolgáltatást nyújtó magas műtárgyakat vagy magas sajátos építményeket (épületnek nem minősülő magas mérnöki létesítményeket).

- **Magasépítmények elhelyezhetősége szempontjából védett övezet**

A pesti oldalon a kiemelten védett övezetet határoló védett övezetben magasépület ugyancsak nem létesíthető, kivéve a kizárólag közcélú szolgáltatást nyújtó magas műtárgyakat vagy magas sajátos építményeket, azonban az épületek legmagasabb pontja egyedi elbírálás keretében rögzíthető.

- **Magasház elhelyezés nem megengedett**

Lényegében az elővárosi zóna területére vonatkozik és ott magasház elhelyezésének tilalmát tartalmazza.

A „Zöldfelület-, víz és természetvédelem” c. tervlapon szereplő jóváhagyandó táji- természetvédelmi javaslatok a meglévő értékek megőrzésére (pl. szabad térségek biztosítása a peremterületeken), védelmére, valamint azok továbbfejlesztésére (pl. kisvízfolyások és környezetük revitalizációjára) helyezi a hangsúlyt a következők szerint:

- **OTRtv-ben előírt ökológiai - zöldfolyosó fővárosi területe (pontosítás a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéhez csatlakozva)**

Az Országos Területrendezési Törvényben vázolt ökológiai folyosó és a benne foglalt övezetképzés lehetősége alapján - figyelembe véve a már elhatározott fejlesztéseket - kerületek kijelölésre a Főváros területén a zöldfolyosó övezet elemei, melyek a városhatáron szervesen kapcsolódnak az agglomerációs településeken kijelölt területekhez. Ezáltal egy egészséges területtagozódás jön létre, a város legfontosabb ökológiai értékeinek hosszú távú védelmére is erősítve.

A zöldfolyosó-rendszer tartalmazza a jelentősebb budapesti erdőterületeket és a jelentősebb vízfolyások ökológiailag érzékeny és aktív környezetét.

- **Védelemre javasolt erdőterületek**

Eddig természetvédelmi oltalom alá nem vont, egyébként növénytan-ökológiai értékeik alapján erre alkalmas erdőterületek (Farkaserdő, Páskomliget, Rákoshegy-Ferihegy erdei, Péterhalmi erdő, Péterimajori erdő, Kamaraerdő)

- **Védelemre javasolt jelentős zöldfelületű intézménykertek**

Egészségügyi, nevelési, oktatási és rekreációs létesítmények, melyek jelentős zöldfelülettel rendelkeznek. E karakter és környezeti helyzet megőrzésének lehetőségét biztosíthatja a védelem, mely a túlzott beépítést, helyi klíma megváltozását előidéz - aktív felület arány - változtatásokat korlátozza.

Ide tartoznak a jelentős zöldfelülettel rendelkező kórházak (pl. a Szt. László, Szt. János, Dél-pesti, Budai MÁV Kórház, stb.) a strandfürdők egy része (pl. a Dagály, Római-fürdői, Csillaghegyi, Palatinus strand, Paskál fürdő, stb.), a nagyobb szabadidő és sportközpontok (pl. a Csillebércei Szabadidő és Ifjúsági Központ, Kőbányán a Kőer utcai sporttelep, Pestszentlőrincen a Bókay kert, stb.), továbbá egyéb speciális funkciójú intézménykertek (mint pl. az Eprekert, vagy az Orczy kert).

- **Védelemre javasolt közparkok, terek, kertek**

Ezek rekreációs ill. ökológiai - esztétikai értékkel rendelkező területek, melyek nem szüntethetők meg, ill. melyeken változtatás csak a főváros és az adott kerület egyetértésével lehetséges.

A közparkok, terek, kertek vonatkozásában védelemre javasolt a nagyobbak közül az Óbudai-sziget, a Margit-sziget, a Városliget, a Városmajor, a Vérmező, a Népliget, stb., a kisebbek közül pl. a Szabadság tér, az Erzsébet tér, a Köztársaság tér, a Ludovika tér, a Feneketlen tó, a Gesztenyékert, a Kós Károly tér, a Csajkovszkij park stb.

- **Védelemre javasolt temetők**

Ezek kegyeleti - egészségügyi célú területek melyek nem szüntethetők meg, ill. melyeken változtatás csak a főváros és az adott kerület egyetértésével lehetséges.

(A meglévő temetők bővítési területei és az új létesítésű temetőterületek is, a kialakítás után, külön jogi aktus nélkül védetté válnak.)

6.3. A településszerkezet és a területfelhasználási rendszer továbbfejlesztésének várható hatásai a védett és védelemre tervezett örökségi értékekre

- **A Városfejlesztési Konceptió örökségvédelmi vonatkozásai**

Budapestnek az országos településpolitikával összhangban felvázolt jövőképe, miszerint az újjáalakuló európai térben egy kelet-közép-európai gazdasági, kulturális és információs központ un. „kapuváros” legyen, továbbá a térségben első számú célpontjává váljon a nemzetközi turizmusnak, mindez elképzelhetetlen a természeti környezet adottságok, a településtörténeti és építészeti városképi örökség védelmére és reprezentatív bemutatása nélkül.

A legfontosabb feladatok között a Városfejlesztési Konceptió kiemeli a belső városrészek komplex rehabilitációját, valamint a Duna mentén, különösen az északi és a déli partszakaszon a Duna térségének fejlesztését, felértékelődését.

Fentiekkel összhangban, a főváros Városfejlesztési Konceptiójának egyik stratégiai célja - a hármas értékrendszer választásának keretében (működőképesség, lakhatóság, méltányosság) - az épített és a természeti környezet minőségének javítása. Ezen belül kiemelt feladatként kezelendő a településszerkezet és a városkép tradicionális

elemeinek megőrzése, a legjellegzetesebb táji-morfológiai adottságok érvényesülésének biztosítása. A főváros sajátossága e tekintetben éppen az, hogy a védett – és védendő táji – természeti értékek sok esetben egybeesnek a városképi szempontból is értékes és kiemelten kezelendő területekkel, legmeghatározóbb módon a Budai-hegység és a Duna-völgy tekintetében.

- **A településszerkezet tervezett fejlesztése az örökségi értékek védelmének tükrében**

Budapest településszerkezeti fejlesztésének vezérelve, amely szerint a város beépítésre szánt területe csak kivételesen növelhető és területi fejlesztések esetén elsősorban a jelenlegi belterületen belül kínálkozó lehetőségeket kell előtérbe helyezni, garanciát jelenthet arra, hogy a meglévő természeti – és épített környezeti adottságok és értékek megőrzése, védelme, ill. továbbfejlesztése a városfejlesztés, városrendezés kiemelt feladata lesz.

Fentieket igazolja, hogy a főváros településszerkezeti fejlesztésének fő hangsúlyai között szerepel „a belső városrészek történeti és szerkezeti adottságainak figyelembevételével történő, rehabilitációs megújítás”, továbbá „a hegyvidéki zóna területeinek – különös tekintettel az erődterületek – védelme és a rekreáció lehetőségeinek fejlesztése”, valamint „a Duna-menti zónában a városközpont tengely irányú fejlesztése, a város és a Duna-part kapcsolatának biztosítása”.

A TSZT területfelhasználási mérlege alapján megállapítható, hogy a főváros 52510 ha-os közigazgatási területén belül a jelenleg 25960 ha beépítésre szánt terület (~49,5%), csak igen kis mértékben növekszik, a távlati állapotban legfeljebb 27405 ha (52,2%) lehet.

Az örökségi értékeket bemutató mellékelt tervlap és a I. Funkcionális szerkezet c. tervlap összevetéséből kiderül, hogy az összesen 1445 ha nagyságú *infrastruktúra – feltételhez kötött, jelenleg külterületi fejlesztési területek* műemléki jelentőségű, ill. fővárosi értékvédelmi területet, valamint régészeti lelőhelyeket nem érintenek. Egyetlen helyen szerepel fejlesztési terület országos jelentőségű védett természeti területen, de ez is tulajdonképpen egy már meglévő üdülőház terület „legalizálása” a Budai Tájvédelmi Körzet területén (Petneházy rét térsége).

A *belterületi funkcióváltó területek* (összesen 2880 ha) védett elemet csak néhány régészeti lelőhely esetében érintenek. Ilyen területek Budán a III., XI. és a XXII. kerületben, elsősorban a Duna, ill. jelentősebb egyéb vízfolyások mentén, a pesti oldalon pedig a XIII. kerületben, valamint a Csepel szigeten találhatóak.

A III. kerületben védetté nyilvánított régészeti lelőhelyet érintenek az Újpesti vasúti híd – Árpád híd között tervezett város szerkezeti jelentőségű átalakuló területek, mint pld. az Óbudai Gázgyár területe és az óbudai rakpart menti sáv, amelyek központi vegyes, ill. kereskedelmi, szolgáltató területi besorolást kaptak, továbbá a Szentendrei út, Pünkösdfürdő utca térségében tervezett központi vegyes területek.

A XI. kerületben az átalakuló Lágymányosi ipari területen (Budafoki út, Szerémi út között), valamint Albertfalva tervezett városrészközpontjának térségében találunk jelentősebb átépítésre szánt területeket védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek területén. Nyilvántartott régészeti lelőhelyet érint a Hosszúréti pataktól északra fekvő, kisvárosias lakóterületté váló terület, valamint a városhatár mentén, a Kamaraerdei út melletti központi vegyes besorolású funkcióváltó terület.

A XXII. kerületben a Nagytétényi út és a Duna közötti területsávban jelöl a TSZT belterületi funkcióváltó területeket nyilvántartott régészeti lelőhelyek térségében. Ezek egy része a Nagytétényi út és a 6-os út, ill. a 6-os út és a Duna között találhatóak az M0 autópályát – 6-os út csomóponttól keletre, másik részük a Duna-teleptől nyugatra, a korábban személtlerakóként használt közvetlen Duna-parti területen fekszik, továbbá ide tartozik a város határában a Nagytétényi út és a 6-os út között tervezett logisztikai terület is. A XXII. kerületi átalakuló területek a TSZT-ben általában kereskedelmi-szolgáltató terület besorolással szerepelnek, kivétel a Duna-telep melletti, zöldbeágyazott jelleggel tervezett intézményi terület, amely központi vegyes besorolást kapott, valamint az M0 csomópont közvetlen szomszédságában kijelölt különleges terület, amelyet nagy területű bevásárlóközpont céljára jelöltek ki.

A XIII. kerületben a „Foka-öböl” térségében előirányzott nagyvárosias lakóterületi fejlesztés érint nyilvántartott régészeti lelőhelyeket, míg a Dagály utcától északra eső területen védett régészeti lelőhely jelenlétével kell számolni az átépítések során.

Csepelen a sziget északi részén tervezett városrészközpont vegyes terület, a tervezett szennyvíztisztító és a Szabadkikötő térsége egyaránt összefüggő nyilvántartott régészeti lelőhelyként jelölt terület. Ugyanez vonatkozik a volt Csepel Művek gyártelepétől délre, a Duna-parton tervezett nagykiterjedésű sportolási, rekreációs területekre is.

A védelemre tervezett területek vonatkozásában megállapítható, hogy fejlesztési területek egyáltalán nem, funkcióváltó területek pedig csak néhány esetben érintenek valamilyen szempontból védendő területeket.

A városképi, városszerkezeti szempontból kiemelten védendő karakterű belső városmag területén jelentősebb átalakuló területtel csak a Déli pályaudvar és a Moszkva tér térségében találkozunk, míg védelemre javasolt jelentős zöldfelületű intézménykertet tervezett funkcióváltás két helyen érint, (mindkettő Zuglóban található, ezek a Paskál fürdő és a Rákosrendező pályaudvaron a vasútmúzeum területe) melyek a TSZT-ben központi vegyes területfelhasználási kategóriába kerültek.

Természetesen a TSZT nemcsak a fejlesztési és a funkcióváltó területek kijelölésével érint, ill. érinthet védendő örökségi értékeket, a városkép szempontjából jelentős kihatással bírnak a központképzésre és a főútvonalak fejlesztésére vonatkozó javaslatok is.

Tekintettel arra, hogy a haránt-és körirányú fejlesztési tengelyek mentén a fejlesztések jól megközelíthető helyekre koncentrálódnak, s várhatóan (és remélhetőleg) egy vegyes városias területfelhasználás alakul ki, feladat és lehetőség lesz a városképi szempontok kiemelt kezelése, különösen az arculathiányos fő hálózati elemeknél. E városszerkezeti és városképileg látványérzékeny nyomvonalak kiemelt kezelésére a TSZT értékvédelmi fejezete javaslatot ad, csakúgy, mint a Duna menti zóna egyes szakaszainak eltérő jellegű városépítészeti, tájépítészeti kezelésére.

A decentralizált koncentráció elve alapján a TSZT előirányozza a főközponton kívüli központi helyek – közöttük a régi településközpontok – fejlesztését, rehabilitációját. Ezért az összvárosi érdekből kiemelten védendő belső városmagon kívül e területek vonatkozásában is fontos a beavatkozásoknál a helyi karakter, a jellegzetességek, az identitás megőrzése. Ennek érdekében a TSZT értékvédelmi tervlapja javaslatot ad a városképi, városszerkezeti szempontból védendő karakterű, helyi jelentőségű területek lehatárolására is.

6.4. Összefoglaló

Összességében megállapítható, hogy a főváros Településszerkezeti Tervének a városszerkezet és a területfelhasználási rendszer továbbfejlesztésére vonatkozó javaslatai az építészeti és a természeti örökség védett, ill. védelemre tervezett elemeit lényegében nem érintik.

A régészeti lelőhelyek vonatkozásában a szükséges védelemmel, ill. leletmentéssel kapcsolatos előírások az érintett területekre készítendő további tervekben határozhatók meg, a konkrét és részletes szakvéleményekre épülő örökségvédelmi hatástanulmányok alapján.

A Városfejlesztési Konceptió szellemének megfelelően a TSZT értékvédelmi javaslatai nem koncentrálódnak a jogszabályokban már védett örökségi értékekre, hanem kiemelt szempontként kezelik a városszerkezet, a városkép és az építészeti karakter, valamint a természeti környezet, továbbá a táji és morfológiai adottságok megőrzését is.

Az egyes területek, ill. értékek védelmével és méltó környezetben történő bemutatásával kapcsolatos konkrétabb szabályozások a részletesebb hatástanulmányokra alapozó további településrendezési eszközök (FSZKT, BVKSZ, KVSZ, KSZT) keretében rögzítendőek.

FORRÁSMUNKÁK

- Budapest Városfejlesztési Konceptiója. 2003.
 Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve. 2001.
 Budapest Általános Rendezési Terve. 1996.
 Budapest és Pest megye statisztikai évkönyvei 1990-2002. KSH
 Népszámlálás 2001. 6. Területi adatok. KSH. 2002.
 Népszámlálás 1990. KSH. 1992.
 Magyarország nagy és közép vállalatai 2002. Hoppenstedt-Bonnier
 Céginformáció 2003. KSH.
 Területi Statisztikai évkönyvek 1990-2002. KSH.
 A Budapest Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiója, 1999. Régió 8.
 Európai Metropolisz Régiók Projekt – Zárójelentés, 1999.
 Budapesti Agglomeráció 1990-2000 – Jelentés a Metropolisz Térség helyzetéről és legfontosabb folyamatairól 2002. (Studio Metropolitana)
 A lakóhelyi szuburbanizáció folyamatai a Budapesti Agglomerációban – tanulmány a Budapest és környéke közötti lakossági vándorlás trendjeiről, azok motivációiról, statisztikai adatok, illetve interjúk, esettanulmányok alapján. 2001. (Studio Metropolitana)
 Az ingatlanpiac legfontosabb összetevői Budapesten és környékén az elmúlt évtizedben” – összefoglaló tanulmányok a lakáspiac, az ipari tevékenységek, az irodapiac és a kiskereskedelmi hálózatok és létesítmények legfontosabb ingatlanpiaci trendjeiről, azok változásairól, motivációiról. 2001. (Studio Metropolitana)
 Magyar Háztartás Panel, 1998. TÁRKI
 FSZKT-ban meghatározott P+R parkolók vizsgálata. 2002. (MŰ-HELY Rt)
 Budapest természeti földrajza. (Pécsi M. szerk) Akadémiai Kiadó 1959.
 Budapest területének földtani, vízföldtani, építésalkalmassági térképei. Magyar Állami Földtani Intézet 1984.
 Környezetgazdálkodás. (Sántha A.) Akadémiai Kiadó 1993.
 Környezettechnikai kézikönyv. (Barótfi I. szerk.) KTM 1991.
 Környezetvédelem. (Bakács T.) Medicina Kiadó 1997.
 Környezetvédelem, környezetgazdálkodás, környezettudomány - lexikon. (Kerényi E.) Elpidia Kiadó 1997.
 Magyar környezetjog. (Bakács T.) Springer Hungarica Kiadó 1992.
 Biológiai környezetünk védelme (sorozat)
 Műszaki Könyvkiadó
 - A fák és a város
 - A talaj, a növényzet, a víz és a levegő védelme
 Környezetvédelem (sorozat)
 Műszaki Könyvkiadó
 - A közlekedési zaj csökkentése
 - A levegőkörnyezet tervezése
 - A levegőminőség vizsgálata
 - A szennyvíziszapkezelése
 - Környezetminőség és környezetvédelem Magyarországon
 - Vízminőség szabályozás a környezetvédelemben
 Fővárosi természeti értékek új védettségi rendszere. (BFVT Kft 2000.)
 Budapest Főváros környezetvédelmi programja. (BFVT Kft 2001.)
 Budapest karsztos és alábányászott területeinek pontosított lehatárolása. Magyar Geológiai Szolgálat 2003.
 Budapest Energiaellátásának Tanulmány Terve. Energiagazdálkodási Rt., Energiahatékonysági Iroda, 2002.
 Beépítési karakter övezeti terv - tanulmány. (Építész Stúdió kft. 1994.)
 Karaktertérkép, értékataszter (Építész Stúdió Kft. 1992.)

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE
A véleményezési eljárás során érkezett javaslatoknak és észrevételeknek
az épített környezet alakításáról és védelméről szóló
1997. évi LXXVIII. törvény 9. § (3-6) bekezdés szerinti értékelése

I. Államigazgatási szervek		
Véleményező	Vélemény	Válaszok
KÖZÉP-DUNAVÖLGYI KÖRNYEZETVÉDELMI FELÜGYELŐSÉG	<p>Általános vélemény nem érkezett.</p> <p>XXIII. kerület, M5 autópálya menti területekkel kapcsolatos vélemény: 1. terület - A vízelvezetési lehetőség kedvezőtlen. A terület víztelenítése csak időszakos tározó kialakításával oldható meg. 2. terület - A terület víztelenítése csak a terület jelentős átalakításával, illetve költséges műszaki megoldással oldható meg.</p> <p>A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság szakértői véleménye hangsúlyozza, hogy a területek véderdőként, zöldterületként történő meghagyása belvízvédelmi szempontból kedvező.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott. A terület beépítése a természeti környezetbe történő jelentős beavatkozást jelentene. A TSZT-ben az 1. és 2. terület nem került beépítésre szánt terület felhasználási kategóriába.
ÁLLAMI NÉPEGÉSZSÉGÜGYI ÉS TISZTIORVOSI SZOLGÁLAT	<p>A terv elfogadását javasolja az alábbi megjegyzések figyelembevételével</p> <ul style="list-style-type: none"> - A város zónarendszerei közül a konfliktusos és heterogén átmeneti zónában stratégiai célként került meghatározásra a fejlesztők e terület iránti figyelmének felkeltése a külterületi fejlesztésekkel szemben. Ugyanakkor a lakóterületek fejlesztésénél ugyanezen átmeneti zóna egyes területein beékelődött iparterületek funkcióváltását és környezeti állapot javulását várják. Környezet-egészségügyi érdekből az ipari fejlesztés lehetőségének kizárása javasolt ezekben az esetekben. - Iparterületen oktatási és egészségügyi épületek elhelyezését még kivételesen sem javasoljuk. - A zöldfelületek védelmének alapelvei közül azon célkitűzéssel, hogy a már meglévő közparkok és erdő területek a fejlesztés során más célra, beépítésre nem vehetők igénybe, egyetértünk. Megjegyezzük, jelenleg ellenkező irányú tendencia tapasztalható. 	<ul style="list-style-type: none"> - Részből elfogadott. A TSZT új iparterületeket nem jelöl ki. A meglévő lakóterületek melletti gazdasági területeken belül az esetleges funkciók körének korlátozása a KSZT feladata lehet, az FSZKT-ben ezeken a területeken intézményi területek kialakítására célszerű törekedni. A szöveges munkarész fentieknek megfelelően kiegészítésre került. - Elfogadott az észrevétel, korrigálásra került az említett szövegrész. <p style="text-align: center;">—</p>

<p>ÁLLAMI NÉPEGÉSZSÉGÜGYI ÉS TISZTIORVOSI SZOLGÁLAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Az átmeneti zónába beékelődött ipari funkciók megszüntetése, illetve elővárosi területre való áthelyezése lenne célszerű, a jövőbeni lakóterület fejlesztések és környezeti állapot javulásának érdekében. <p>XXIII. Ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában:</p> <ul style="list-style-type: none"> - M5-ös autópálya – MÁV vonal – 195846/9 hrsz.-ú közterület által határolt terület: a véderdő rovására történő K-BK2 övezet létrehozását környezet-egészségügyi szempontból nem támogatta. A területtel kapcsolatban kifogásolta azt a tényt, hogy a véderdő övezeti területen növényzet telepítése és fenntartása nem történt meg, és lehetőséget kínál más célú felhasználási igény támasztására. - M5-ös autópálya – tervezett M0-ás autópálya – közigazgatási határ – 196304 hrsz-ú ingatlan által határolt terület: a beépíteni kívánt funkciók jelenléte és az általa teremtett környezetterhelés – még a vonatkozó határértékek teljesülése mellett is – veszélyezteti a véderdő természeti érték megmaradását. Közvetett módon minden biológiailag aktív felület csökkentése kedvezőtlenül módosítja a helyi és városi klímát, mely környezet-egészségügyi szempontból nem támogatható. 	<ul style="list-style-type: none"> - A TSZT-ben ez a törekvés érvényesült. - Elfogadott. A terület beépítése a természeti környezetbe történő jelentős beavatkozást jelentene. A TSZT-ben a hivatkozott terület nem került beépítésre szánt terület területfelhasználási kategóriába. - Elfogadott. A terület beépítése a természeti környezetbe történő jelentős beavatkozást jelentene. A TSZT-ben a hivatkozott terület nem került beépítésre szánt terület területfelhasználási kategóriába.
<p>FŐVÁROSI TÜZOLTÓ-PARANCSNOKSÁG TÜZMEGELŐZÉSI FŐOSZTÁLY</p>	<p>Kikötésekkel hozzájárul mindenhez.</p>	<p><i>A kikötések nem a TSZT, hanem KSZT tervi műfajhoz tartoznak.</i></p>
<p>KÖZPONTI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Az építető kérelmére építési tilalmat kell elrendelni az érintett ingatlanokra belterületen legfeljebb öt évre, külterületen legfeljebb tíz évre, mely az országos közúthálózat fejlesztési tervben és a területrendezési tervben szereplő útvonalak esetén egy ízben meghosszabbítható. – Az építési engedéllyel, vagy miniszteri rendelettel elfogadott nyomvonalal rendelkező úthálózati elemek esetén az úttengelytől számított 250-250 m széles területsáv nem sorolható beépítésre szánt területbe, külön jogszabályban megnevezett gazdasági terület kivételével. – Az építési engedéllyel, vagy miniszteri rendelettel elfogadott nyomvonalal rendelkező úthálózati elemek esetén 500 m széles területsávon a Magyar Államot elővásárlási jog illeti meg. 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Nem a TSZT-ben kell az építési tilalmat elrendelni. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 30. §-ban szereplő jogok alapján az építési tilalmat a Fővárosi Szabályozási Kerettervben és/vagy az adott területtel foglalkozó Kerületi Szabályozási Tervben kell elrendelni.</i> – Elfogadott. A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. Törvény 17. §-nak megfelelően az építési engedéllyel, vagy miniszteri rendelettel elfogadott nyomvonalal rendelkező úthálózati elemek mentén új beépítésre szánt területek nem kerültek kijelölésre. – <i>A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. Törvény 6. §-ban szereplő jogok alapján az elővásárlási jogot a Fővárosi Szabályozási Kerettervben és/vagy az adott területtel foglalkozó Kerületi Szabályozási Tervben lehet elrendelni.</i>

KÖZPONTI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET	<ul style="list-style-type: none"> – A közúti közlekedéssel kapcsolatos önkormányzati feladatok keretén belül a közúti közlekedés tervezése, fejlesztése, szabályozása és ellenőrzése. – Az autópálya tengelyétől mért 100-100 m-es védőtávolság biztosítása. – Új autópálya, autóút esetében az út tengelyétől számított legalább 50m-es védelmi övezetet kell kialakítani. Külterületen vezetett autópálya, autóút, főút, vasútvonal esetén a légszennyezettség határértékének a védelmi övezet határán kell teljesülnie. – A településrendezési tervek közlekedési munkarészeire vonatkozó tartalmi követelményeket az ÚT 2-1.218: 2003 műszaki előírás tartalmazza. – XXIII. ker. M5 autópálya menti területekkel kapcsolatban észrevételt nem tett. 	<ul style="list-style-type: none"> – A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 8.§-ban szereplő feladatokat Budapest Főváros Önkormányzata folyamatosan ellátja. – A vélemény elfogadott. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 42/A. §-ban szereplő védőtávolságokat a TSZT „A terület felhasználását veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők” tervlap sorozatának „Egyéb korlátozások” tervlapja tartalmazza. – A hatályos 47/2004. (III.18.) kormányrendelet szerinti módosítás megtörtént. – A szakminiszteri rendelettel hatályba léptetett műszaki előírás csak az országos közutak kezelői számára kötelező, egyéb szervezetek számára csak ajánlott és indokolt. A TSZT az Országos Településrendezési és Építési Követelmények, a 253/1997 (XII. 20) Korm. rend. (OTÉK) alapján készült.
KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET	A Közlekedési Főfelügyelet véleményét a Központi, és a Fővárosi Közlekedési Felügyelet véleménye tartalmazza.	A Közlekedési Főfelügyelet véleményére vonatkozó válaszok a Központi, és a Fővárosi Közlekedési Felügyelet véleményénél találhatók.
FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET	<p><u>Közúthálózat:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Kedvezőtlen hogy több közúthálózati elem esetén – M4 bevezető szakasz, Külső Keleti Körút egyes szakaszai – nyomvonal változatokat tartalmaz a terv. – A belső zóna területén javasolt forgalomcsillapítást, kapacitáscsökkentést, csak az átmenő forgalmat lebonyolító közúti és tömegközlekedési hálózatok megfelelő fejlesztését követően, vagy azzal egy időben lehet bevezetni. – A forgalomcsillapított terület felszíni tömegközlekedést bonyolító útvonalain nem elegendő a 3 m-es sávszélesség. 	<ul style="list-style-type: none"> – A tervezett közúthálózat teljes kialakítása várhatóan több évtizedet vesz igénybe. Az ebből fakadó, folyamatosan jelentkező új igények és lehetőségek figyelembevételét biztosítják az alternatív megoldások. Az FSZKT-ban a továbbtervezés során lehet majd dönteni. – Az időbeli ütemezés nem képezi feladatát a tervnek, de az alátámasztó munkarészben megfogalmazottak ezzel megegyeznek. – A keresztmetszeti javaslatok módosításra kerültek, azonban megállapítható, hogy a meglévő adottságok alapján minden esetben nem teljesíthetőek.

<p>FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET</p>	<ul style="list-style-type: none"> – A tervezett fejlesztések – Körvasút menti körút, Csepeli gerincút – nem nagyvonalúak, kétséges hogy feladatukat megfelelően el tudják-e látni. – Hungária-gyűrű bezárására tervezett alagút esetében több csomóponti kapcsolat létesítése szükséges. – A Csalogány utcai alagút Podmaniczky utcára történő rávezetése nem átgondolt javaslat. – A körirányú utaknak lehetőleg azonos kategóriával kellene rendelkezniük, és az országos jelentőségű utak közötti szektorokban folyamatosnak kellene lenniük. – A dél-keleti szektorban kevés a közúti kapcsolat. – Az M0-gyűrű több tervezett csomópontja nem rendelkezik főúti kapcsolattal. – A BKRFT és a tervezett TSZT főúthálózata nem azonos elemeket tartalmaz. – Az M3 és az M5 autópályák bevezető szakaszain a gyorsforgalmi jelleget elég a Külső Keleti Körútig fenntartani. – A keresztmetszeti javaslatok között célszerű szerviz utas, szerviz sávok kialakítást is szerepeltetni; az irányonként kétsávú I.rendű külterületi főutakon fizikai elválasztást. 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>A tervezett körirányú elemek minél nagyvonalúbb kialakítása a cél, azonban a részletek csak az FSZKT- ben és a KSZT-ben határozhatók meg.</i> – <i>A megvalósíthatósági vizsgálat alapján feltüntetett javaslat a TSZT módosítása nélkül kiegészíthető, ha a részletesebb tervek igazolják a kialakíthatóságot.</i> – Az alagút nem csak a Podmaniczky utcához, hanem a Vágány utca meghosszabbításához is közvetlenül kapcsolódik. A javaslat megvalósíthatósági vizsgálaton alapul. – Elfogadott. A Külső Keleti Körút teljes hosszában – XXIII. kerület - IV. kerület – „fővárosi jelentőségű” útvonalként jelenik meg. – A kisebb főút sűrűséget a lazább településszerkezet indokolja. – A tervben azok a csomópontok kerültek feltüntetésre, melyek a fővárosi úthálózattal közvetlen kapcsolatban vannak. – A TSZT módosítás egyik célkitűzése, hogy a két terv eltérő hálózatai összehangolásra kerüljenek, ezt tartalmazza a terv. Ennek megfelelően a BKRFT is módosításra kerül a rendszeres évi felülvizsgálatkor. – Részben elfogadott. Az M3 autópálya esetén már ezt tartalmazza a TSZT. Az M5 autópálya esetén a hálózati szempontból logikus elképzelés a Szentlőrinci út térségében kiépült jelentős hosszúságú kollektor pályák miatt nem javasolható. A Vecsés úti csomóponti kapcsolatok biztosítása várhatóan majd az autópálya jellegét determináló kollektor pályák meghosszabbításával történik. – Elfogadott. A keresztmetszeti javaslatok bővítésre kerültek.
--	--	--

<p>FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET</p>	<p><u>Közforgalmú közlekedés:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Kifogásolja, hogy a gyorsvasúti hálózat esetében több helyütt – É-D gyorsvasút ráckevei szárnyvonala, Üllői út külső szakasza, 2-es metró és a Gödöllői hév kapcsolata - alternatív megoldásokat tartalmaz a terv. – A hegyvidéki zónában új autóbuszjáratokat kell indítani, a meglévő járatokat indokolt sűríteni a tömegközlekedési hálózat fejlesztésének részeként. – Új hálózati elemként javasolható a Szépvölgyi út-Dózsa György út között közúti alagút, valamint Csillaghegy Mátyás király út – Újpest Főti út között új Duna híd kialakítása. – A 42-es villamos tervezett meghosszabbításából a Gloriett lakótelep melletti szakasz hiányzik. – A Szegedi út - Nagy Lajos király úti villamos északi végének metró kapcsolattal kellene rendelkeznie. – Az 59-es villamos Erzsébet hídig történő elvezetése problematikus lehet. – Az 1-es villamos és a 4-es metró együttes Etele térig vezetése túlzott kínálatot eredményez. – A Rákoskeresztúri közúti gyorsvasút kialakításakor biztosítani kell – a mellette lévő vasúti pálya figyelembevételével - hogy ne csak az egyik oldali területet szolgálja ki. <p><u>Vasúti közlekedés:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Az elővárosi vasúti közlekedés bevezetésével új megállóhelyek kialakítása indokolt a fejlődő gyorsvasúti hálózat figyelembevételével. 	<ul style="list-style-type: none"> – A tervezett gyorsvasúti hálózat teljes kialakítása várhatóan több évtizedet vesz igénybe. Az alternatív megoldások - a lényegében azonos nyomvonal következtében - új igények és lehetőségek műszaki figyelembevételét biztosítják. - <i>Nem a TSZT-ben meghatározandó feladat.</i> – A javaslatok részletes vizsgálata szükséges. A TSZT-ben történő szerepeltetésükre - jelentőségüknél fogva – csak megvalósíthatósági tanulmány elkészülte után kerülhetne sor, az érintett kerületek véleményének kikérésével. – Elfogadott. A tervezett nyomvonal a hatályos KSZT-nek megfelelően pontosításra került. – Elfogadott. A Rákospalota – Újpest vasút- és metróállomásnál a javasolt kapcsolat a tervben biztosított. – <i>A problematikus Hegyalja úti szakasz kialakítása - előzetes terveit a BKRFT tartalmazza - részletes tervekben kerülhet majd kidolgozásra, nem a TSZT feladatkörébe tartozik.</i> – Nem elfogadott. Az utazási igényeket meghaladó kapacitás alakult ki, hasonlóan a 4-6 villamosok dél-budai szakaszához, azonban kedvezőbb végállomás nem adódik az 1-es villamos számára Budán. – <i>A megfelelő megállóhelyi kapcsolatok kialakítása szükséges, azonban nem TSZT szintű feladat ezek meghatározása.</i> – Elfogadott. A MÁV Rt.- vel folytatott egyeztetés alapján a terv kiegészült.
--	---	---

<p>FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET</p> <ul style="list-style-type: none"> - A külső zóna járműtelepeinek P+R parkolókkal történő felülépítése indokolt. <p><u>Parkolás:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - A parkolás szabályozása csak egységes koncepció alapján lehetséges. A P+R parkolókat és az egyes zónák szükséges parkolását a megfelelő módon kell meghatározni, differenciálni. <p><u>Gyalogos és kerékpáros közlekedés:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - A kerékpárutak lehetőleg a gyalogosforgalomtól is elkülönülő önálló kerékpárútként kerüljenek kialakításra. - A közterületeken a gyalogosforgalom preferenciája csak a parkolási problémák egyidejű megoldásával valósítható meg. <p><u>További észrevételek:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Az agglomerációs kapcsolatok bővebb ismertetése indokolt. - A Budapesti Közlekedési Szövetséget kísérleti jelleggel be kell indítani. - A „Különszintű közúti, vasúti híd” megnevezés helyett a „Közúti vasúti híd” megnevezés használata javasolt. <p><u>A XXIII. ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - A térségre készített hatástanulmányt közlekedéshálózati szempontból – megfelelő ábrák és adatok hiányában – véleményezni nem tudta. Általános véleménye, hogy autópálya csomópont létesítésének feltétele, hogy az hálózati szempontból indokolt és szükséges legyen, és ne csupán egy, a város területéhez képest kisebb, lokális, az autópálya melletti területsáv fejlesztési igényéből származó forgalmi igények kielégítése érdekében jöjjön létre. Ezért a javaslatot nem támogatta. 		<ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott. A TSZT a gyorsforgalmi hálózat tervezett járműtelepeinél, vagy annak környezetében minden esetben javasolja a P+R parkolók kialakítását, melyek kedvezően akár a járműtelep felülépítésével elhelyezhetők. - Elfogadott. A TSZT célja a véleményben leírtakkal megegyező. - Elfogadott, a javaslat a vonatkozó munkarészben beépítésre került. - Elfogadott, a javaslat a vonatkozó munkarészben kifejtésre került, azaz a közterületen lévő felszíni parkolók számának csökkentésének - a gyalogos felületek bővítési igénye miatt - össze kell kapcsolódnia új mélygarázsok, parkolóházak építésével. - Elfogadott. Az agglomerációs kapcsolatok részletesebben kerültek bemutatásra. - <i>Nem a TSZT-ben szabályozandó kérdéskör.</i> - Elfogadott. A rajzi munkarészek jelmagyarázata a javaslat alapján módosításra került. - A TSZT-ben a terület beépítésre nem javasolt, többek között az itt felsorolt szakmai indokok alapján. A településszerkezethez szervesen nem illeszkedő területek lényegesen nagyobb közlekedési terhelést eredményeznének a főváros amúgy is túlterhelt közlekedési hálózatán, mintha belső területek kerülnének átépítésre, beépítésre.
---	--	--

<p>FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI FELÜGYELET</p>	<p>1. terület - A térségben a meglévő főúthálózat bizonyos elemei további forgalmi terhelés elviselésére nem alkalmasak, ilyen volumenű fejlesztés nem támogatható.</p> <p>Az M0 nyomvonal létesítendő új szakaszához kapcsolódóan az az elsődleges szempont a meglévő szakaszok - M5, M0 - esetében, hogy a sugárirányú és harántirányú elemek kapcsolatai megvalósíthatók legyenek, nem pedig az, hogy hogyan biztosítható a környező terület feltárása.</p> <p>Szükséges beszerezni a Központi Közlekedési Felügyelet véleményét, valamint egyeztetni szükséges a MÁV Rt. Vezérigazgatósággal is.</p> <p>2. terület - A keretövezetmódosítási hatástanulmány közlekedéshálózati szempontból - megfelelő hálózati kapcsolatokat feltüntető ábrák, meglévő, valamint várható forgalmi adatok hiányában - nem véleményezhető.</p> <p>A Gyál területén megvalósuló iparfejlesztés is a tervezett M0-M5 csomópontra települne rá, ugyanakkor nem látható együtt a Főváros terve és a Pest megyei terv, így a területhasznosítás nem értékelhető. Az M0 autópálya ezen szakaszának hatása jelentősen túlnyúlik a tervezési területen, ezért a közlekedési javaslatnak nagyobb területre kiterjedő, részletesebb vizsgálatokat kellene tartalmaznia.</p> <p>A csomópont létesítésének alapvető feltétele, hogy hálózati szempontból indokolt és szükséges legyen, ne csupán egy lokális, az autópálya melletti területsáv fejlesztési igényéből származó forgalmi igények kielégítése érdekében jöjjön létre.</p> <p>A feltáró úthálózat létesítése további beépítéseket generál, illetve a tervezett kapcsolatok révén a Péteri major is jóval nagyobb terhelésre számíthat.</p> <p>– A közlekedési kérdéseken túlmenően a kedvezőtlen terep-és vízvezetési adottságok, az ökológiai hálózati övezetbe sorolás, a természetvédelmi, mezőgazdasági és erdőterületek jelentős mértékű csökkenése miatt a keretövezetmódosítást nem támogatták.</p>	<p>Elfogadott.</p> <p>Elfogadott.</p>
<p>ORSZÁGOS KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI FŐIGAZGATÓSÁG</p>	<p><u>Általános vélemény:</u></p> <p>– a terv kellő részletettségével vizsgálja a vízgazdálkodási kérdéseket, ezért a dokumentációban foglaltakkal alapvetően egyetért</p> <p>– javasolt az EU Víz-Keretirányelvet megemlíteni</p> <p>– a feladatok meghatározásában, sorolásában és megvalósításában szoros együttműködés szükséges az illetékes Környezetvédelmi és Vízügyi Felüggyel.</p>	<p>–</p> <p>–</p> <p>– Elfogadott, az alátámasztó munkarészben szerepeltetésre került.</p> <p>–</p>

<p>ORSZÁGOS KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI FŐIGAZGATÓSÁG</p>	<p><u>Részletes vélemény:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – (28.o.) a Duna-parti terület felértékelődésének biztosításánál fontos az ökológiai és pihenő övezeti funkció megjelenítése is. – (31.o.) a prognosztizált vízi közlekedés erősödéséhez fontos lenne példákat bemutatni. – (43.-44.o.) <ul style="list-style-type: none"> • javasolja a "Hullámterek" területfelhasználási kategória alkalmazását. • azok a vízbeszerzési területeket, amelyek méretüknél fogva területszerűen nem ábrázolhatóak, pontszerűen jelenjenek meg. – (60.o.) az alábányászott területek üregfeltárásainál és tömedékeléseinél figyelembe kell venni vízzel való töltöttségüket és a vizek szennyezettségét. – (62.o.) a hidrogeológiai védőterület és a vízbázisok védőterületei elkülönítés nem helytálló, a hidrogeológiai védőterület a vízbázisok külső védőterülete. – (73.o.) a lebetonozott területek talajromboló hatását kiküszöbölné a „lélegző” burkolatok használata, amely a csapadékvíz-terhelést is csökkentené. – (75.o.) ahol gazdaságtalan a csatornázás, támogatható az egyedi szennyvízkezelő berendezések létesítése. – a közlekedési felületekről elfolyó csapadékvizek szakszerű elvezetése és elhelyezése megoldandó. 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott, a Duna-part északi és déli térsége (Ráckevei-Soroksári Duna mente) városzerkezeti jelentőségű, ökológiailag érzékeny területként szerepel. – A hajózás részletesebb leírását a Közlekedés fejezet tartalmazza. Az egységesülő Európában az összefüggő belvízi hálózat következtében növekedni fog a turisztikai célú utazási igény. Ennek megfelelően javasolt: a nemzetközi kikötőfejlesztés a Lágymányosi hídtól délre; valamint a kishajó forgalom számára - kikötési céllal - a város északi és déli partszakaszain lévő öblök fejlesztése, felhasználása. – Nem elfogadott. A Főváros vonatkozásában a "Hullámtér" területfelhasználási kategória alkalmazása nem javasolt, a törvény szerint "hullámtér"-nek minősülő területeken ugyanis más egyéb területfelhasználási lehetőségek is vannak. Az átfedések miatt a térképi megjelenítés is áttekinthetlenné válhat. – Részben elfogadott. A méretüknél fogva területszerűen nem megjeleníthető vízbeszerzési területek a TSZT léptékében pontszerűen sem ábrázolhatók. Az ábrázolás a valóságnál nagyságrendekkel nagyobb területet fedne le, eltakarva ezzel a tényleges területfelhasználás jelöléseit. A szakági terlapok mindezen létesítményeket (víztároló, gépházak, átemelő) a kért formában tartalmazzák. – Elfogadott. Az észrevétel alapján a vonatkozó szövegrész kiegészítésre került. – Elfogadott. Az észrevételt figyelembe véve a vonatkozó szövegrész módosítása és az ábra javítása az alátámasztó munkarészben a vonatkozó törvény szerint megtörtént. – Elfogadott. Az észrevétel alapján a vonatkozó szövegrész kiegészült. – Elfogadott. Az észrevételek alapján a vonatkozó szövegrész kiegészítésre került. – Elfogadott. Az észrevételek alapján a vonatkozó szövegrész kiegészítésre került.
---	---	---

<p>ORSZÁGOS KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI FŐIGAZGATÓSÁG</p>	<ul style="list-style-type: none"> – (85.o.) a vízi közlekedés növekedésének pozitív és negatív hatásait megfelelően kell mérlegelni, és az esetleges döntés után a Duna medret és partját megfelelően kell tervezni. – A csatornázás-szennyvíztisztítás pont alatt nem tartjuk megfelelőnek az EGK normákra való hivatkozást, helyette javasoljuk a települési szennyvíztisztításról szóló 91/271/EGK tanácsi irányelvvel összeegyeztethető szabályozást tartalmazó, a Nemzeti Települési Szennyvízelvezetési- és tisztítási megvalósítási Programról szóló 25/2002 (II.27.) Korm. rendeletet említeni. – 4.3. fejezet: A felszíni vízrendezés pont alatt vízminőség-védelmi okokból a következő szövegrészt kihagyni, illetőleg javítani javasoljuk: ...a vízfolyások mederkialakítása... ha utakhoz kapcsolódik, úgy azokkal szoros egységet alkosson. Helyette: A nagyforgalmú közlekedésből (valamint annak haváriájából) származó szennyezések miatt az utak vagy vasutak felszíni vizek partjaihoz közeli vonalvezetése nem javasolt. – A fürdőellátás tárgyalásánál kiegészíteni javasoljuk a negyedik mondatot, a következőképpen: A fővárosi fürdők a budapesti gyógy-, vagy ásványvízforrásokra települtek, melyek az alábbiak: 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Nem a TSZT feladatkörébe tartozik. A konkrét – a Duna medrét és partját is érintő – fejlesztési szándékok kidolgozására más tervműfajokban kerülhet sor. Mindemellett a közlekedési igények biztosításának leginkább környezetbarát megoldása a vízi közlekedés, ezért alkalmazása preferálandó.</i> – Elfogadott, a szövegben szerepeltetésre került. – Elfogadott, az alábbi kiegészítéssel: Amennyiben műszaki szükségességből a közforgalmú utak vagy vasutak nyomvonala meglévő vízfolyásokhoz szorosan kapcsolódik, úgy a szükséges műszaki létesítményekkel kell a vízfolyás védelmét biztosítani. – Elfogadott, a kiegészítés megtörtént.
	<ul style="list-style-type: none"> – A 108. o. 4. bek. alatt felsorolt fürdők közül Cinkota, Rákoscscaba, Pestlőrinc és Kispest nem gyógyfürdők. Cinkota és Pestlőrinc területén lakópark épül, Rákoscscaba alig üzemel, Kispesten csak uszodát ismerünk. Ugyanezen oldal hatodik bekezdését kiegészíteni javasoljuk: Nagy problémát jelent a főváros térségében a termál-karszt rendszer vízmérlegének egyensúlyzavara, amelyet a dunántúli eocén bányászat következtében végzett vízkitermelés és a helyi termálvíz túltermelés okozott. A termálvízmérleg javításának lehetőségei bekezdésben a következő javításokat kérjük megtenni: 'A termálkarszt állapotának javítását csak igen szigorú, hosszú távon ható intézkedésekkel lehet megtenni. Az utóbbi 10 évben érezhető javulás állt be a vízszintek és vízhozamok tekintetében. A VITUKI Rt. Hidrológiai Intézete 2002. január hóban „A budapesti termálkarszt állapot-értékelése” c. dokumentációjában meghatározta az utánpótlódó vízkészletet és rögzítette a szükséges intézkedéseket, amelyek az alábbiak: A Budapesti termálkarszt regenerálódása jelenleg is tart, mivel a Lencsehegyi bánya vízkitermelése megszűnt, a kiépített figyelőrendszer üzemeltetése szükséges. 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott, a kiegészítések és a javítások beépítésre kerültek.

<p>ORSZÁGOS KÖRNYEZETVÉDELMI, TERMÉSZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI FŐIGAZGATÓSÁG</p>	<ul style="list-style-type: none"> - A termál távvezeték rész második bekezdésének frissítése: A távvezeték fejlesztését nem tervezi a Gyógyfürdő és Hévízei Rt., azonban a vezetékek egyes szakaszai felújításra szorulnak. Ilyen az Újpesti uszodát ellátó vezeték, míg a Dandár fürdő új vezetékét a Duna sétányánál létesített kúttól hamarosan üzembe helyezik. A fürdők jelleg szerinti osztályozásának utolsó pontját kiegészíteni javasoljuk: Zártkörű használatra épített téli-nyári üzemeltetésű fürdőket sportegyesületek, intézmények, szállodák, vállalatok üzemeltetik saját vendégeik, sportolók, dolgozók számára. (pl. ELMŰ SE strandfürdője (XIII. Népfürdő u. 18-20.) TUNGSRAM strand (IV. Váci út) 	<ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott, a kiegészítések és a javítások megtörténtek.
<p>TERMÉSZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI FŐIGAZGATÓSÁG</p>	<ul style="list-style-type: none"> - A 109. oldalon, ugyanezen pont utolsó bekezdéséhez a következőt fűzzük: Az utóbbi években felújított medencék és szolgáltató létesítmények szemmel láthatóan vonzzák a fürdőközönséget. A műemléképületek felújítása igen költséges, de turisztikai szempontból nélkülözhetetlen. (Pl. Széchenyi gyógyfürdő, Lukács gyógyfürdő egyes részei, Római strandfürdő. - A 121. oldalon a geotermikus energia bekezdésben javasoljuk a következő javításokat: „Budapest és térsége jelenlegi hévízhasznosítása döntően Budapest és a Dunakanyar fürdőellátottságához összkötődik. „A geotermikus energia kihasználása Budapest és az agglomeráció területén csak abban az esetben mérlegelhető egyáltalán, ha a karsztvíz-háztartás egyensúlya bizonyíthatóan helyreáll, valamint ha a jelenlegi vízkivételeket nem zavarja.” 	<ul style="list-style-type: none"> - Részben elfogadott. A megállapítás első része az alátámasztó munkarészben szerepeltetésre került, azonban a műemlék fürdőépületek felújítására az alátámasztó munkarész „Fürdőfejlesztések” fejezete már eddig is részletesen kitért. - Elfogadott. A kért javítások megtörténtek.
	<p>Összességében a tervben szereplő célkitűzések illeszkednek a vízgazdálkodás célkitűzéseisehez.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában:</p> <p>A hatástanulmányok szakmailag nem elégítik ki a környezeti hatásvizsgálat tartalmi követelményeit. A környezetvédelmi fejezet még az alapállapot leírás követelményeinek sem felel meg, így a várható környezeti hatások nem értékelhetők.</p> <p>1. terület - Az eredetileg szántó művelési ágú területen a felhagyás következtében elindult a szukcesszió, melynek eredményeként megjelentek az alföldi prematricumi flórajárás eredeti elemei. Az ökológiai háló részét is képező terület átminősítése élővilágvédelmi és tájképi szempontból sem javasolt.</p>	<p>—</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott, előzőekben már részletezett indokok alapján.

	<p>2. terület - Az országos ökológiai háló részét is képező területen több, ex lege védett láp, országos védelemre tervezett terület és természetközeli állapotú értékes természeti terület található. A botanikai, zoológiai és tájképi értékek megőrzése, a vizes élőhelyek fennmaradásának biztosítása érdekében az övezeti besorolás módosítása nem javasolt.</p> <p>Javasolt figyelembe venni a VIZIG véleményét is.</p>	
KÖZÉP-DUNAVÖLGYI VÍZÜGYI IGAZGATÓSÁG	<p>XXIII. kerület, M5 autópálya menti területekkel kapcsolatos véleménye:</p> <p>1. terület - A vízelvezetési lehetőség kedvezőtlen. A terület víztelenítése csak időszakos tározó kialakításával oldható meg.</p> <p>2. terület - A terület víztelenítése csak a terület jelentős átalakításával, illetve költséges műszaki megoldással oldható meg.</p> <p>A Közép-Duna Völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság szakértői véleménye hangsúlyozza, hogy a területek véderdőként, zöldterületként történő meghagyása belvízvédelmi szempontból kedvező.</p>	-- Elfogadott , előzőekben már részletezett indokok alapján.
MAGYAR GEOLÓGIAI SZOLGÁLAT BUDAPESTI TERÜLETI HIVATAL	Hozzájárul mindenhez.	—
KULTURÁLIS ÖRÖKSÉGVÉDELMI HIVATAL	<ul style="list-style-type: none"> – tárgyi tévedés a műemléki jelentőségű területek és az egyedi határozattal védetté nyilvánított műemléki környezetként védett területek összemosása, külön jelölés szükséges a MJT és az MK-ra. – a kiemelten védendő karakterű, összvárosi jelentőségű területen egyetért, és kifejezetten szükségesnek tartja, hogy bontás csak örökségvédelmi hatástanulmányban igazolt módon váljon lehetővé. – a városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű, összvárosi jelentőségű területen minden esetben el kell kerülni a bontást, ha az épület a terület meghatározó eleme. – a városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű helyi jelentőségű területek kiegészítését kéri az alábbi területekkel: II. kerületben: a Duna-part fölötti domboldal, Újlak és Felhévíz XVIII. századi beépítésével: Kavics utca - Szeréna út - Csejtej utca - Pusztaszeri út - Szépvölgyi út határokkal 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott, külön kategóriaként, megkülönböztetve szerepeltetésre került. – <i>Nem TSZT szintű javaslat.</i> – Elfogadott, a KSZT-hez készítendő örökségvédelmi hatástanulmány keretében célszerű kijelölni a meghatározó elemeket. – Elfogadott, a kiegészítés megtörtént.

	<p>XXII. kerületben: Háros u. - Balatoni út - Péter Pál utca határokkal</p> <ul style="list-style-type: none"> – városszerkezeti elhelyezkedése miatt városképileg kiemelten kezelendő nyomvonal kiegészítését javasoljuk a Pusztaszeri út - Gábor Áron út vonalával – magas építmények elhelyezhetősége szempontjából kiemelten védett övezetnek kellene minősíteni egész Buda területét, mert morfológiai adottság, hogy Buda és Pest teljesen más karaktere igényli, hogy a budai oldalon ne legyen olyan épület, mely a két városrész léptékarányát rontja. Tekintettel arra, hogy ez alig lehetséges, ezért ebbe az övezetbe javasoljuk a XI. és a XXII. kerületi Duna-partnak a terv szerint a városképi illeszkedés szempontjából kiemelten kezelendő területét, valamint Budafoknak, a Duna-parton a Háros-sziget déli csúcsáig és a Balatoni útig, majd Ady Endre utca és Leányka úttal bezárt területét. – A pesti oldalon veszélyes megkötésnek tartjuk a magas építmények szempontjából védett övezetben az egyedi elbírálás lehetőségét. A Pesten jelölt területet is a kiemelten védett övezetbe tartozónak tartjuk, a Hungária krt. vonaláig, mert ez a terület még a Világörökség látványát befolyásoló hangsúlyérzékeny terület. – hiányolja a pincék és barlangok védett területeit. – nem szerencsés a régészetnek az építészeti örökséggel való szoros együttkezelése. – nem megnyugtató, hogy a területfelhasználási rendszer továbbfejlesztése szempontjából a BVKSZ-re utal a terv, helyette a dokumentációban szerepeltetni kellene a BTM adatai alapján a védetté nyilvánított és nyilvántartott régészeti lelőhelyeket. – nem szerencsés a grafikai megjelenítés, elengedhetetlen hogy a védelemre tervezett örökségi elemek az alátámasztó és jóváhagyandó tervlapon is típus szerint kerüljön ábrázolásra. 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott, a kiegészítés megtörtént. – Részben elfogadott. A tervlapon a magasépület (magasház és különleges magasépület) tilalmával érintett területek (kiemelten védett illetve védett övezetek) kerültek feltüntetésre. Az észrevétel nyomán a térkép kiegészült a magasház tilalmára vonatkozó területekkel, amelyek nagyrészt lefedik a javaslatukban lehatárolt területeket. – Nem elfogadott. A Nagykörút és a Hungária körút közötti területsáv besorolás a védett övezetben megfelelő, mert a max. 30 m-es legfelső építményszint magasság biztosítja a világörökségi terület látványának zavartalan érvényesülését. – Elfogadott, de a hiányolt kategóriák a III. 2. számú "Talajvédelmi beavatkozás térségei és korlátozó földtani viszonyok" c. tervlapon eddig is szerepeltek. – Elfogadott, az építészeti és a régészeti örökség az írásos tervanyagban külön szerepel. Közös térképen való feltüntetésük nem zavaró, sőt ez hangsúlyozza a régészeti védelem fontosságát. – Elfogadott. Az Örökségvédelmi Hatástanulmányban már így szerepelt, de átvezetésre került a vonatkozó jóváhagyandó tervlapra is. – Elfogadott. A tervlapok véglegesítésénél szempont volt a jelkulcsok egységesítése.
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> – zavaró, hogy a jóváhagyandó tervlapon csak a védetté nyilvántartott régészeti lelőhelyek szerepelnek – feltétlenül kiegészítendők a térképlapok a római villaövezet jelenleg védési eljárás alatt álló régészeti lelőhelyeivel: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kaszásdűlő, Csikos utca és környéke ▪ Pusztakúti út 48-50. sz. és környéke ▪ Aranyhegyi út ▪ Csúcshegy ▪ Csúcshegy alja ▪ Aranyhegyi út – indokoltnak tartja, hogy a szöveges munkarészben a régészeti érdekű terület is megjelenjen. – az örökségvédelmi hatástanulmányoknak nem sikerült megfogalmazni olyan megállapításokat, amelyekkel alátámasztható a város a jövővel kapcsolatos terveit. <p>XXIII. kerület, M5 autópálya menti területekkel kapcsolatos véleménye:</p> <ul style="list-style-type: none"> – A területeken őskori és népvándorlás kori települési és egyéb régészeti objektumok találhatóak, ezért csak régészeti hatástanulmány /amelyet a dokumentáció nem tartalmaz/ ismeretében lehet a módosítási javaslatokat véleményezni. 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott, a tervlapkiegészült a nyilvántartott régészeti lelőhelyekkel. – Elfogadott. A térkép a BTM közreműködésével készült, a térképlap kiegészült. – Elfogadott, a szövegben szerepeltetésre került. – <i>A TSZT egyik fő hangsúlya a város történeti és szerkezeti adottságainak megőrzése mind az építészeti, mind a természeti értékek terén. Ezt taglalja és igazolja az Örökségvédelmi Hatástanulmány.</i> -- Elfogadott a régészeti hatástanulmány szükségessége. (A véleményezett övezetmódosítási hatástanulmány megemlíti a bronzkori, kelta-kori és Árpád-kori településnyomokat, de azok további részletezésére a KSZT örökségvédelmi hatástanulmányában szándékszik kitérni.)
DUNA-IPOLY NEMZETI PARK IGAZGATÓSÁG	Általános észrevétel nem érkezett. XXIII. ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában az átsorolás ellen kifogást nem emelt.	-- Nem elfogadott.
FŐVÁROSI FÖLDHIVATAL	- Észrevételt, kifogást nem tett semmilyen vonatkozásban.	-
ÁLLAMI ERDÉSZETI SZOLGÁLAT BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG	<ul style="list-style-type: none"> – ÁESZ szükségesnek tartja, hogy a TSZT nyomán az erdőfejlesztésre szánt konkrét földrészteltek is kijelölésre kerüljenek. – A szöveges munkarészben említett „pesthidegkúti parkerdő fejlesztési térség” pontosítását, területi lehatárolását kéri. 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>A főváros településszerkezeti tervének elfogadását követően az erdőfejlesztés területei az FSZKT módosítás során, illetve azzal párhuzamosan kijelölésre kerülhetnek.</i> – A Rozmaring TSZ-nek a jelenlegi erdővel határos területei értendők a „pesthidegkúti parkerdő fejlesztési térség” kifejezés alatt.

<p>ÁLLAMI ERDÉSZETI SZOLGÁLAT BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Az erdőterületeket is érintő útfejlesztéseket – M0 budai szakaszok (még alagút esetén is), Külső Keleti Körút, Hidegkúti elkerülő út, Virágosnyergi áttörés - ellenzi. Engedélyeztetési fázisban a szakhatósági hozzájárulás megtagadásával a megvalósítást meg kívánja akadályozni. <p>Kifogásolja a TSZT-ben lévő, erdőterületekre javasolt más területhasználatokat, ezekkel nem ért egyet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – XV. Pestújhely, Szentmihályi út mentén lévő erdőterületen – lakóterület fejlesztést javasol a TSZT. – XVI. Rozsos utca – Gusztáv utca – városhatár erdőterület rovására – temetőfejlesztési területet irányoz elő a TSZT. – XXI. Csepel – Akácfa utca erdőterületen – zöldfelületbe ágyazott intézményterületi fejlesztést rögzít a TSZT. – III. Mátyáshegy – Remetehegy közti erdős telek (hrs.: 16046) lakóterületi átsorolását kifogásolja. – XXIII.ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában: Sajnálattal vette tudomásul, hogy az FSZKT szerint tervezett erdők telepítésére még szándéknyilatkozat sem érkezett. A tervezett módosítást elvben nem kifogásolta, de amennyiben erdőt érintene, engedélyének előfeltétele az erdőtermelésből történő kivonás, illetve más területen történő kiváltása. 	<ul style="list-style-type: none"> – Nem elfogadott. Az Állami Erdészeti Szolgálat az 1996. évi LIV törvény alapján jár el, azonban a felsorolt úthálózat-fejlesztési elemek megvalósítása az erdőterületek fokozott védelmének igénye ellenére is, közlekedésszakmailag indokolt és szükséges. Mivel az út más nyomvonalon nem valósítható meg, ezért a tervben továbbra is szerepel. – Nem elfogadott, mert a pestújhelyi terület a XV. kerületi önkormányzat kérésére került a tervbe, már a FSZKT készítésekor. A területet a bejegyzett szántó művelési ágból a Földhivatal kivonta, így a terület ma kivett. (Erdőművelési ág nincs bejegyezve a területre.) – Elfogadott. A Budapesti Temetkezési Intézet Rt.-vel történt egyeztetés alapján – temetőfejlesztés céljára - a terület igénybevételére nincs szükség, erdőterület felhasználás marad, a jelenlegi kondíciókkal. – Nem elfogadott, mert az Erdősor úti lakóterület alapintézményi bővítése már az FSZKT-ben kijelölésre került, így a TSZT azt csak átvette. – Nem elfogadott. A TSZT területfelhasználási lapja tartalmazza az összekötő erdősávot, mely az üzemtervben szerepel. A szomszédos telek (hrs.: 16046) az üzemterven nem szerepel, az már a FSZKT-ben is lakóterület volt. – Nem elfogadott. A tervezett módosítás a korábbiakban részletezett indokok alapján nem fogadható el.
<p>FVM FŐVÁROSI ÉS PEST MEGYEI FÖLDMŰVELÉSÜGYI HIVATAL</p>	<p>Általában elfogadta, hozzájárult.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó véleménye: a területeket zöldövezetként és mezőgazdasági hasznosításban megtartandónak ítélte. A keretövezet módosításhoz és belterületbe vonáshoz nem járult hozzá. <i>A TSZT módosításokkal összefüggő FSZKT módosításokra érkezett összefoglaló véleménye</i></p>	<p style="text-align: center;">–</p> <p>-- Elfogadott.</p>

	<p>és értékek megőrzése szempontjából szigorúbb előírásokat kell alkalmazni.</p> <ul style="list-style-type: none"> - A 13. § (1) bekezdése rögzíti, hogy az országos ökológiai hálózat övezetben csak olyan kiemelt térségi és megyei területfelhasználási kategória, illetőleg övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem károsítja”. - A (4) bekezdés szerint: „Az országos ökológiai hálózat övezetét a kiemelt térségi és a megyei területrendezési tervben védett természeti terület, védett természeti terület védőövezete, természeti terület és ökológiai (zöld) folyosó övezetbe kell sorolni”. A budapesti agglomeráció területrendezési terve még nincs az Országgyűlés által elfogadva, de az előírások egyértelműen kifejezik a jogalkotói szándékot, s a tervezés során fennálló döntési lehetőségeket. Az igaz, hogy a törvény nem tartalmazza expressis verbis az ilyen területek települési térségbe való sorolásának tilalmát, de taxatív felsorolja, hogy milyen választási lehetőségek vannak, s ezek között nem szerepel a tervezett kategória. - A természetvédelmi törvény 7. § (3) bekezdése értelmében „külterületi ingatlan, különösen természeti terület belterületté, illetve beépítésre szánt területté minősítésére akkor kerülhet sor, ha annak következtében a táj jellege, esztétikai és természeti értéke nem károsodik helyreállíthatatlanul.” - A tervezett módosítások közül az északi beépítése ellen szól az is, hogy a szomszédos területeken olyan funkciók találhatók, amelyek jelentős forgalma már jelenleg is túlterheli a környezetét, és a közlekedési hálózatot. - Az 1800 ha-s déli terület további problémája, hogy eléri a közigazgatási határt (a zöld-gyűrű létét lehetetleníti el), s rajta egy kisvízfolyás vezet keresztül, amelyet a természet védelméről szóló törvény még külön is véd (21. § (3) bek.). <p>Mindezek alapján a két soroksári fejlesztési terület ellentétes a vonatkozó törvényekkel, és ezért jóváhagyásra nem javasolható.</p>	<p>- Elfogadott.</p>
--	---	-----------------------------

FŐVÁROSI MUNKAÜGYI KÖZPONT	Észrevételt nem tett, véleményt nem alkotott semmilyen vonatkozásban.	–
SZOLNOKI BÁNYAKAPITÁNYSÁG	<p>A Főváros területén lévő bányászati jogban álló területeket sorolja fel, melyekre a bányaterület jelölést javasolja:</p> <ul style="list-style-type: none"> – II. ker. Tökhegy – homokkő bánya – X. ker. Akna utca – agyagbánya – X. ker. Gergely utca – agyagbánya – XV. ker. „I.” – kavics-, homokbánya – XVI. ker. Csobaj utca – kavics-, homokbánya <p>– Ipari nyersanyag vagyonnal rendelkező, megkutatott terület, melyre a bányaterület jelölést javasolja: XVII. kerület területén lévő 138660; 138665 hrsz. telkek</p> <p>Felsorolja a főváros vonzáskörzetében található magasnyomású gázszállító vezetéseket:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vecsés - Rákospalota – Zsámbok - Pilisvörösvár – Vecsés - Budafok-Budaörs (Megj. 2004. év folyamán a MOL Rt. a következő átalakításokat hajtja végre: Kereszthegy, Budafok és Budaörs gázátadó állomások elbontása) – Adony – Budafok – <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területek bányaterületet nem érintenek, ezért nem kívánt véleményt nyilvánítani.</p>	<p>Nem elfogadott. A felsorolt bányászati jogban álló területek művelés szempontjából jelenleg az alábbi szakaszban vannak:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Felhagyott, részben feltöltött terület. – Felhagyott, feltöltött terület. – Felhagyott, részben feltöltött terület. – Felhagyott, „üdültő”-ként működő terület. – Felhagyott, részben feltöltött terület. <p>E felsorolt területekre a bányaterület jelölés fenntartása – a bányászat megszűnése miatt - nem indokolt.</p> <p>A terv a főváros fejlesztési szándékát tükrözi, amely szerint cél a felhagyott bányák rekultivációja.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nem elfogadott. A Főváros és a Kerület egyeztetése nyomán új bányaterületek kijelölését nem szorgalmazza a TSZT, így e terület bányaterületként nincs jelölve. - Elfogadott. A szükséges változtatások - a MOL Rt.-vel történt egyeztetetés alapján – átvezetésre kerültek.
POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG	- Észrevétel nélkül hozzájárult mindenhez.	
NEMZETI HÍRKÖZLÉSI HATÓSÁG HIVATALA BUDAPESTI IRODA	- Észrevétel nélkül hozzájárult mindenhez.	–
FŐVÁROSI KERÜLETEK FÖLDHIVATALA	- Általános észrevétel nélkül elfogadta.	-

FŐVÁROSI KERÜLETEK FÖLDHIVATALA	<p>XXIII. kerület, M5 autópálya menti területekkel kapcsolatos véleménye: A földtörvényben foglaltaknak megfelelően külterületi termőföldet más célú hasznosítással járó beruházás céljára csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételével – lehet felhasználni, az igénybevételt az indokolt szükségletnek megfelelő legkisebb területre korlátozni, és beruházás esetén az elhelyezésre több helyet /változatot/ kell megjelölni. A termómódosításban szereplő területek termőképességüket tekintve átlagos vagy átlagosnál jobb minőségűek, ezért és kiterjedésük nagysága miatt feltétlen szükséges az ilyen mértékű igénybevétel indokoltságának, valamint a beruházás több változatának vizsgálata.</p>	- Részben elfogadott. Az indokoltság vizsgálata elfogadható, ugyanakkor a beruházás több változata vizsgálatának kérése feltételezi a megvalósulást, ami semmilyen változatban nem támogatható.
HM KATONAI LÉGÜGYI HIVATAL	Hozzájárul.	–

Megjegyzés: **A TSZT hatáskörébe nem tartozó észrevételekre, véleményekre adott válaszok dőlt betűvel szerepelnek!**

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE
A véleményezési eljárás során érkezett javaslatoknak és észrevételeknek
az épített környezet alakításáról és védelméről szóló
1997. évi LXXVIII. törvény 9. § (3-6) bekezdés szerinti értékelése

II. Kerületi Önkormányzatok		
Véleményező	Vélemény	Válaszok
I. ker. ÖNKORMÁNYZAT	<ul style="list-style-type: none"> – A Bérc u.-i (5334, 5319/10 hrsz.) jelenleg zöldterületbe sorolt területek kisvárosias besorolást kapjanak. – A tervben sokkal nagyobb szerepet kapjanak a közlekedési hálózatok, ezen belül fontos rögzíteni a következő 30 évben várható közlekedési hely szükségletet, de emellett meg kell határozni a meglévő hálózatnak azokat az elemeit is, amelyek bővítésére nem kerülhet sor, illetve amelyek megszüntetése szükséges – A budai elkerülő útvonalakat a tervezettnél részletesebben kell megjeleníteni, oly módon, hogy egyértelművé váljon ezek forgalomcsillapító szerepe is – A meglévő fővárosi koncepciókat jobban be kell integrálni - a tervbe, elsősorban a környezetvédelmi koncepció és a közlekedésfejlesztési tervek elemeit kell hangsúlyosabbá tenni – A tervezettől eltérően az I. kerületet is érintő, egyik budai városrész központ helyét nem a MOM körzetében, hanem a Déli pályaudvar térségében kell meghatározni. A Déli pályaudvar térségre a közelmúltban, fővárosi egyetértéssel elfogadott szabályozás településszerkezeti elemként egyértelműen azt célozta, illetve olyan tartalmú, hogy a térség városrész-alközpont szerepet kaphasson. – Az értékvédelemmel összefüggésben mindenképp kiemelten kezelendő rehabilitáció miatt javasolja a Bizottság a világörökségi területek esetleges szerkezeti megjelenítését is – Javasolt az Örökségvédelmi Hatástanulmány részletesebb kidolgozása. A védendő elemek számbavétele mindenképpen szükséges. Kicsi a valószínűsége, hogy a TSZT elhatározásainak nincsenek jelentős vagy érdemi kihatásai a védett elemekre. Javasolt ennek a résznek az alaposabb kidolgozása, esetleg az érintett kerületek bevonásával. <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott. A területfelhasználási egység kisvárosias lakóterület besorolást kapott. – Részben elfogadott, a közlekedési javaslat egy része jóváhagyandó munkarészzé vált, a <i>helyszükséglet biztosítása azonban nem TSZT, hanem FSZKT és KSZT szintű feladat.</i> A TSZT-ben meghatározandó közlekedési elemek megszüntetését, fejlesztését, új nyomvonalra helyezését a tervlapok tartalmazzák. – Elfogadott, a budai elkerülő utak forgalomcsillapító szerepének hangsúlyozása a szöveges alátámasztó munkarészekben került kiegészítésre. – Elfogadott, a szöveges munkarészek kiegészítésre kerültek. – Részben elfogadott, a Moszkva tér központi funkciója kiterjesztésre került a Déli pályaudvar térségére is, mert a két terület csak együtt tud működni, a MOM térsége azonban továbbra is a XII. kerület egyik városrész-központja. – Részben elfogadott. A világörökségi területek kiemelt hangsúllyal szerepelnek a III. 1. Épített környezet értékeinek védelme c. tervlapon. Külön szerkezeti megjelenítése nem lehetséges, mert önmagában nem szerkezetképző elem. – Részben elfogadott. A területileg védett, illetve védelemre tervezett elemek számbavétele megtörtént, szerepelnek a tervlapokon. A részletesebb hatáselemezés a további településrendezési eszközök készítésekor (FSZKT, BVKSZ, KVSZ, KSZT) célszerű és szükséges. <p style="text-align: center;">—</p>
II. ker. ÖNKORMÁNYZAT	<ul style="list-style-type: none"> – Egyetért az egyszerűsödő területfelhasználási tervlappal – A Funkcionális szerkezet c. tervlappal történő kiegészítés előnyös – Egyetért azzal, hogy meg kell akadályozni a város további szétterülését, a jelenleg is beépítésre szánt területeknek kell megújulniuk 	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">—</p>

<p>II.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> – A városközpontok tervlapon való rögzítése találkozik a kerület elképzeléseivel – Problémásnak tartja a III. tervlapon (A terület felhasználását veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényező) szereplő jelöléseket, mivel a szöveges munkarészben joghatást is érintő megállapítások vannak – Az alábbi módosításokat tartja szükségesnek <ul style="list-style-type: none"> a) felül kell vizsgálni a Budakeszi felől, a XII. kerületen keresztül vezetett, tervezett főhálózati elem nyomvonalát, mert a nyomvonal tervezett szakasza beállt lakóterületen köt át a Szakadék útba b) Pesthidegkút területét keletről övező, tervezett főhálózati elem tervben való szerepeltetését meg kell szüntetni, mert az új úthálózati elem egyéb közlekedési kapcsolatok hiányában tovább terheli a Hűvösvölgyi út - Moszkva tér forgalmát. c) A közeljövőben átalakuló, belterületi funkcióváltó területen keresztül, a Riadó és Hidász utcák között vezetett felszíni gyűrűirányú főhálózati elem szerepeltetésének hatását az FSZKT övezeti tervlapjára előzetesen rögzíteni szükséges. d) Egyetért a távlati fejlesztési tartalékterületek nagymértékű - közel 30%-os - csökkentésével, de a konkrétan kijelölendő területekről szakértői egyeztetést tart szükségesnek e) a III. fejezet rajzi munkarészének felülvizsgálatát is el kell végezni. (Pld.: a 2. fejezetben szereplő csatornázandó területek nem a mai állapotnak megfelelően kerültek ábrázolásra. A 3. rész emisszió korlátozás térségeit ki kellene egészíteni a nagy számban előforduló, felhagyott bányaterületekkel. A talajszennyezettség térségei témakörben a vizsgálat mélységétől függően érintve érezzük magunkat. A 4. részben a védelemre javasolt közparkok, közterek esetén csak az egyetértési jog új elem, a védettség ténye a BVKSZ 5. számú mellékletében szerepel ... stb.) – Nem szerencsés, hogy az OTÉK az ország egyetlen nagyvárosát figyelmen kívül hagyva szabályozott <p>A Patakhegyi út mentén lévő fejlesztési területet (volt Rozmaring TSZ területe) nem gazdasági, hanem kertvárosias lakóterületként kéri jelölni. A Szépjuhászné út melletti mezőgazdasági, 1998-ig 22-es övezetű terület fejlesztési területként való visszaállítását kéri megvizsgálni. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott, hogy joghatást is érintő megállapítások a TSZT szöveges munkarészében ne szerepeljenek, csak a joghatással is bíró döntések irányultsága határozandó meg. Ennek megfelelően a megfogalmazások korrigálásra kerültek.. a) Elfogadott, a nyomvonal felülvizsgálatra került. Az útvonal a lakóterületeket nem érintve közvetlenül a városhatár térségében visszaköt a Budakeszi útra. b) Nem elfogadott a javaslat. Az elkerülő út megvalósításának egyik feladata, hogy a Hidegkúton keletkező, valamint az agglomerációból érkező átmenő forgalom ne a több tízezres lakosú Hidegkút városrész „főutcáját”, a Hidegkúti út - Hűvösvölgy út útvonalat vegye igénybe. Az elkerülő út kialakítása a IV. és XXII. kerületek által kért megoldásokhoz hasonló. Másik feladata - a tervezett Virágosnyergi alagút hálózatba kapcsolásával - tehermentesíteni a jelenleg egyedüli kapcsolatot jelentő Hűvösvölgyi út - Moszkva tér útvonalat. c) <i>Nem elfogadott, mert a tervezett Észak-déli alagút Budakeszi út- Hűvösvölgyi úti csomópontjának területbiztosítását értelemszerűen az FSZKT fogja tartalmazni, ennek rögzítése nem a TSZT feladatkörébe tartozik.</i> d) Nem elfogadott. A fejlesztési területeket a TSZT tartalmazza, építési övezetbe és belterületbe sorolásuk azonban csak a b) pontban kifogásolt elkerülő út megvalósításának függvényében történhet. Az egyeztetés ezért jelenleg nem indokolt. e) Elfogadott. A kerülettel egyeztetve - a csatornázott terület pontosabb lehatárolása alapján - a rajzi munkarész javítása megtörtént. (A FCSM nyilvántartásban a kerületi és a magánereőből megvalósult csatornaépítések nyilvántartása hiányos.) A III. fejezet kiegészült a felhagyott bányaterületekkel. A talajszennyezettség témaköre pontosításra, illetve tájékoztató jelleggel közlésre került. A védettségek értelmezése változott, „egyetértési” jogot nem érint, a szöveges munkarész kiegészítésre került. <p style="text-align: center;">—</p> <p>Elfogadott a javaslat.</p> <p>Elfogadott, fejlesztési területként jelölt.</p> <p style="text-align: center;">--</p>
-----------------------------	---	--

<p>III. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> – a kerület által tett módosítási javaslatokkal kiegészítve elfogadásra javasolja a TSZT-et – I. Funkcionális szerkezet <ol style="list-style-type: none"> 1. A térképen az M0 csomópontja rossz helyre került ábrázolásra. A csomópont kialakítása Budakalász közigazgatási területére tervezik, a rajz pontosítása ennek megfelelően szükséges. 2. Az M0 kerületet érintő északi nyomvonala mellett szereplő "bevágásban építendő" helyett "alagútban vagy a jelenlegi nyomvonal jelöléstől, illetve a kerület közigazgatási határától északabbra elhúzott nyomvonalon építendő" feliratra kell cserélni. Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselő-testülete erre vonatkozóan többször hozott már határozatot, melyet a tervezett TSZT nem tükröz. 3. A Mocsáros területén szereplő "Városszerkezeti jelentőségű átalakuló területeket tartalmazó területi egység" lehatárolását javasoljuk kiterjeszteni a tervezett Körvasút menti körút nyomvonaláig a térképnek megfelelően. Az FSZKT, illetve a területre készítendő KSZT kapcsán tovább vizsgálendő a kedvező közlekedési kapcsolattal rendelkező és a lakóterület-fejlesztés határán elhelyezkedő terület beépíthetősége. 4. Nem támogatja a Csillaghegy és Újpest között a Mátyás király út és a Fóti út között építendő Dunai híd megvalósulását. 5. Nem támogatja a Szépvölgyi út-Dózsa György út között alagúttal történő összeköttetést. – II. Területfelhasználás <ol style="list-style-type: none"> 1. A Mészkö u. - Pusztakúti út - Ürmhegy lejtő által határolt terület a TSZT-ben a beépítésre nem szánt területek közül a zöldterületek területfelhasználási kategóriába van sorolva. Aranyhegy - Ürmhegy - Péterhegy térsége belterületbe és építési övezetbe került a közelmúltban. A területre KSZT készítése folyamatban van, mely során meg kell határozni a terület ellátásához szükséges funkciók elhelyezési lehetőségeit. A jelenleg zöldterületbe eső terület rész az ellátandó terület keleti kapujának, központjának tekinthető, melynek tényleges beépíthetősége az FSZKT illetve a készülő KSZT szintjén kerül meghatározásra. A fentiekre való tekintettel a terület "Központi vegyes terület" területfelhasználási kategóriába történő sorolására teszünk javaslatot. 2. A Római Teniszakadémia területére KSZT készítése folyamatban van. A területen működő Teniszakadémia rendszeresen megrendezi a Budapest Grand Prix WTA Tour világszériás teniszversenyt. A létesítmény EU Szabványoknak megfelelő bővítéséhez szükséges jelenlegi üdülőházas terület kategória helyett "Nagykiterjedésű sportolási célú területek, strand, szabadidő eltöltés, rekreáció" elnevezésű különleges területfelhasználási 	<p style="text-align: center;">—</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elfogadott. A csomópont helye az I. "Funkcionális szerkezet" tervlapon pontosításra került. 2. Részben elfogadott, a "bevágásban építendő" megfogalmazás helyett a „bevágásban és/vagy alagútban építendő” szerepel. 3. Elfogadott, a javaslat átvezetésre került. 4. Elfogadott, a tervben nem szerepel. 5. Elfogadott, a tervben nem szerepel.
		<ol style="list-style-type: none"> 1. Részben elfogadott az észrevétel. A terület a kertvárosias terület besorolást kapta, <i>azonban az FSZKT-ban kell majd az újonnan kialakuló lakóterület területi arányában meghatározni, hogy milyen mértékű közpark létesítéséről kell gondoskodni. A közcélú zöldfelület pontos helyét a területre készülő KSZT-ben kell kijelölni.</i> 2. Elfogadott, a javaslat átvezetésre került, <i>további pontosításra az FSZKT keretein belül kerülhet sor.</i>

	<p>kategóriába történő sorolása.</p> <p>3. A Bécsi úttal párhuzamos Laborc utca - Laborc köz által határolt Z-KP közpark területet központi vegyes területre kéri korrigálni.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekkel kapcsolatban úgy nem emel kifogást, ha a területek meglévő értékeit figyelembe veszik.</p>	<p>3. Elfogadott, a korrekció megtörtént, <i>pontosításra az FSZKT keretövezetmódosításakor kerülhet sor.</i></p> <p>-- Elfogadott.</p>
IV. ker. ÖNKORMÁNYZAT	Észrevételt semmilyen vonatkozásban sem tett.	--
V. ker. ÖNKORMÁNYZAT	Észrevételt semmilyen vonatkozásban sem tett.	--
VI. ker. ÖNKORMÁNYZAT	A Településszerkezeti Tervben foglaltakkal egyetért.	--
VII. ker. ÖNKORMÁNYZAT	<p>– A Dob utcában a jelenleg Z-KK keretövezetbe sorolt terület egy része óvoda céljára legyen beépíthető.</p> <p>– A VII. kerület Damjanich utca – Bethlen Gábor utca – Dembinszky utca – Rottenbiller utca által határolt tömb revitalizációjának érdekében, az elmúlt évek változásait figyelembe véve javasolt a tömb teljes területének az L1 nagyvárosi lakóterületként való rögzítése.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<p>– <i>A településszerkezeti tervben a terület területfelhasználási kategóriája "városközpont vegyes terület", ahol óvoda is elhelyezhető; FSZKT módosítás azonban szükséges.</i></p> <p>– Elfogadott, az átvezetés megtörtént.</p> <p>--</p>
VIII. ker. ÖNKORMÁNYZAT	<p>– Elfogadja a TSZT-et a TSZT 20. oldal 3. bek. Zónákra vonatkozó kiegészítéssel.</p> <p>-- XXIII. Ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó módosítást ökológiai okok miatt elfogadhatatlannak tartja.</p>	<p>– Elfogadott, a kért szövegkiegészítés megtörtént.</p> <p>-- Elfogadott.</p>
IX. ker. ÖNKORMÁNYZAT	<p>1. A Ferencvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete kezdeményezi a megküldött Fővárosi Településszerkezeti Terv tervezetének koncepcionális felülvizsgálatát, tartalmi átdolgozását és ismételt egyeztetését.</p> <p>2. A Ferencvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete feltétlenül szükségesnek tartja az alábbi jogharmonizációs problémák rendezését:</p>	<p>1. Nem elfogadott álláspont. A TSZT felülvizsgálatának megkezdésétől kezdve többszöri széleskörű egyeztetésre került sor, a terv tervezett metodikai rendszere is külön ismertetésre és megvitatásra, a kerületi főépítésekkel különös hangsúllyal, külön megvitatásra került. Az akkor elhangzott metodikai és koncepcionális javaslatok figyelembevétele messzemenően megtörtént. A hosszú tervezési folyamat végén ez a megállapítás - különösen a megjelölt átdolgozási irány nélkül - nem elfogadható, érdemben nem kezelhető.</p>

<p>IX.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>2.1. Alapelvnek kell lenni a TSZT-ben és majd az FSZKT-ban is az OTÉK-nak való teljes körű megfelelést. Az OTÉK-kal való összhang érdekében az OTÉK egyidejű kiegészítése, módosítása szükséges. (Pl.: A rehabilitációs és speciális szabályozás jogalapjának megteremtése.) A KVSZ-ek, KSZT-k készítése során egyébként megoldhatatlan lesz az eltérő jogszabályok figyelembevétele.</p> <p>2.2. Rendezni szükséges az új TSZT és a régi FSZKT, BVKSZ egymáshoz való jogviszonyát, ellentmondó határozat és rendelet egyidejű joghatálya elképzelhetetlen például a kerületi városrendezési tervek megalkotásánál is. A megküldött tervezet több helyen alapelvként rögzíti, hogy a Fővárosban a településszerkezeti tervet tulajdonképpen a TSZT és az FSZKT egy része alkotja. Ennek következetes alkalmazásából következik, hogy a TSZT módosításával együtt lenne indokolt az FSZKT módosítása is.</p> <p>2.3. A jelenleg joghatályos fővárosi rendeletek alapján az elmúlt években készített KVSZ-ek és KSZT-k jogérvényességéhez átmeneti időszakot kell biztosítani, mert a tervezett fővárosi jogszabály-változások egyidejű hatálybalépése és alkalmazása nem biztosítható az építési jogbiztonság sérelme nélkül.</p> <p>2.4. A jogharmonizáció érdekében, Étv.-módosítással, a KVSZ-ek, KSZT-k egyszerűsített módosítási eljárását biztosítani kell.</p> <p>3. A Ferencvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete kéri figyelembe venni az alábbiakban felsorolt elveket, a kért módosítás során:</p> <p>3.1. Támogatandók a dinamikus lapon jelölt "városszerkezeti jelentőségű, átalakuló területek", melyek a TSZT módosítása nélkül változtathatók.</p> <p>3.2. Jó tendencia a tényleges területfelhasználási egységek összevontabb ábrázolása, lakóterületeknél javasolható további összevonás is.</p> <p>3.3. A területfelhasználási egységeken belül alkalmazható "keretövezet-választék" a TSZT jóváhagyandó részében elfogadhatatlan.</p> <p>3.4. A területi mérleg hiányos, ellentmondásos, a tervlapokkal nincs összhangban.</p> <p>3.5. A TSZT tervezet időtávja rögzítendő, az ehhez viszonyított időtávon túli elemek eltérő ábrázolása szükséges, különös tekintettel ezek jogkövetkezményeire.</p>	<p>2.1. A TSZT készítésénél elsődleges cél volt a jogharmonizáció megteremtése. Kiemelten fontos az Étv.-nek való megfelelés és az OTÉK-kal való összhang megteremtése. Szükség esetén az OTÉK 111. § (2) bek. szerint kell eljárni.</p> <p>2.2. Alapelv, hogy a TSZT és az FSZKT <u>együtt</u> képezik a főváros településrendezési eszközét, a tervek hierarchiájában azonban a TSZT az FSZKT alapja. Vitathatatlan, hogy a TSZT elfogadását követnie kell az FSZKT és a BVKSZ felülvizsgálatának, azonban az egy időben történő módosítás és jóváhagyás nem szükséges és nem is célszerű.</p> <p>2.3. <i>A TSZT jóváhagyásának közvetlenül nincs ráhatása a hatályos KSZT-ekre, az FSZKT és a BVKSZ módosítása idejében lehet csak szükség a javasolt "átmeneti időszakra".</i></p> <p>2.4. <i>Elfogadott, bár nem tartozik a TSZT feladat- és hatáskörébe.</i></p> <p>3.3. Nem elfogadott. Az egy-egy területfelhasználási egységen belül alkalmazható keretövezetek meghatározása a metodika egyik leglényegesebb eleme, ezzel biztosítható a főváros léptékének megfelelő terv készítése. A választható keretövezeteket a jóváhagyandó munkarészben kell szerepeltetni, és természetesen az ún. "48-as rendelet"-ben is, amely a főváros területére készülő tervek összhangját hivatott biztosítani. A rendszer a keletkező új keretövezeteket a BVKSZ módosításával tudja biztosítani.</p> <p>3.4. Elfogadott, a területi mérleg kiegészítésre és pontosításra került.</p> <p>3.5. Nem elfogadott, a TSZT-ben - sem az Étv., sem az OTÉK szerint - időtávot nem szükséges rögzíteni. A terv feladata: a "település alakításának, védelmének lehetőségeit és fejlesztési irányait" meghatározni. A TSZT-ben ábrázolt elemeknek közvetlen jogkövetkezménye nincs, kizárólag csak a rendelettel elfogadásra kerülő településrendezési eszközökön, az FSZKT-n és a BVKSZ-en keresztül.</p>
-----------------------------	--	--

<p>IX.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>3.6. A szintterület-sűrűség és a szintterületi mutató egyértelmű elkülönítése szükséges.</p> <p>3.7. A TSZT jóváhagyása nem képzelhető el a 48/1998. (X. 15.) Föv. Kgy. rendelet egyidejű módosítása nélkül.</p> <p>3.8. A fővárosi értékvédelem a BVKSZ-ben és külön rendeletben is szabályozott jelenleg. Ezen szabályozások összehangolása lenne az elsődleges feladat, és nem az értékvédelmi szabályok TSZT szintre emelése. E jogharmonizáció során a korlátozó-tiltó szemlélet helyett, pozitív motivációjú előírásokat kellene tenni, melyek a társadalmi elfogadottságot növelhetik.</p> <p>3.9. A TSZT tervezetben, különösen a szöveges részben a jóváhagyandó és alátámasztó munkarészeket egyértelműen szét kell választani. A jóváhagyandó munkarészekben nincs helye vizsgálati adatoknak, elemzéseknek, metodikai kérdéseknek és a városfejlesztési koncepció kivonatának.</p> <p>3.10. Az OTÉK előírásai alapján a településszerkezeti terven utak tagozódása, differenciáltan feltüntetendő.</p> <p>4. A Ferencvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete kezdeményezi a TSZT tervezet módosítását az alább megjelölt ferencvárosi területek vonatkozásában:</p> <p>4.1. A FRADI Stadion meglévő adottságai és tervezett fejlesztése egyaránt összeegyeztethetetlen a tervezett "jelentős zöldterülettel rendelkező különleges terület" jelű területfelhasználási egység paramétereivel.</p> <p>4.2. A kisvárosias lakóterület területfelhasználási egységben a ma hatályos 12,5 m-es magassági előírás miatt az úgynevezett "nyolc ház" tömbje és a főváros által védett Gyáli út menti MÁV lakóházak nem kezelhetők.</p> <p>4.3. A Kvassay út mögött a Csatornázási Művek jelölt területfelhasználása nagyobb - aránya eltérő - mint a valós fejlesztési igény, ez csökkentendő a valós, egyeztetett fejlesztési szándék szerint.</p> <p>4.4. A Vágóhíd utca környékén lakóterületi területfelhasználási egységbe soroltak több, jellemzően intézményi és munkahelyi hasznosítású területet (PEH, Rendőrség, Mirelit, volt ÉLGÉP). "Központi vegyes terület" egységbe sorolásuk indokolt.</p> <p>4.5. Az Aszódi úti lakótelepen tervezett sorgarázs területét viszont lakó területfelhasználásba kell sorolni, a tavaly jóváhagyott KSZT-vel való összhang érdekében.</p>	<p>3.6. Részben elfogadott. A dokumentáció a szintterület-sűrűséget a területfelhasználási egységre vonatkozóan használja, a szintterületi mutatót pedig kizárólag egy-egy terület jelenlegi állapotának leírásában, a kérésnek megfelelően azonban az egyértelműbb szerepeltetés megtörtént.</p> <p>3.7. Elfogadott. A rendelettervezet egyidejűleg elkészült.</p> <p>3.8. Nem elfogadott, mert a településrendezési eszközök hierarchiájának megfelelően a TSZT keretében szükséges meghatározni az értékvédelem leendő szabályainak alapelveit és főbb irányultságát, amelyek szellemében az FSZKT és a BVKSZ felülvizsgálata során a konkrét előírások megalkothatók. <i>A jogharmonizáció során támogatható az értékvédelem szétválasztása fővárosi és kerületi feladat jogkörökre, értelemszerűen az összvárosi jelentőségű és a lokális (helyi) jelentőségű védelem határai mentén, ami azonban nem a TSZT feladata.</i></p> <p>3.9. Elfogadott, a dokumentáció az észrevételnek megfelelően átszerkesztésre került.</p> <p>3.10. Nem elfogadott, mert az Étv.-nek megfelelően a közterületek tagozódását – fő- és mellékúthálózat – a II. "Területfelhasználás" c. tervlap tartalmazza. A jóváhagyandó munkarészek sorába tartozó Közlekedési tervlap tartalmazza a hálózati szerep és funkció szerinti tagolást.</p> <p>4.1. Elfogadott, központi vegyes területként szerepel.</p> <p>4.2. Elfogadott, bár az épületek kialakult állapotukban kezelhetők, a terület nagyvárosias lakóterületként került jelölésre.</p> <p>4.3. Elfogadott, korrekcióra került.</p> <p>4.4. Elfogadott, központi vegyes területként került jelölésre.</p> <p>4.5. Elfogadott. Az említett sorgarázs a TSZT-ben "területfelhasználási egységet kiszolgáló közterület" elnevezésű (tájékoztató elem) területen épülne, ami nem igényelne TSZT módosítást. Ennek ellenére, a kérésnek megfelelően, a kismértékű pontosítás átvezetésre került.</p>
-----------------------------	---	---

<p>IX.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>4.6. Az Aszódi úti lakótelepen átvezető, tervezett főforgalmi út nyomvonalával nem lehet ebben a formában egyetérteni. 30 éves távlaton túl lehetséges a nyomvonal megvalósítása, abban az esetben, ha a lakótelep teljes átépítésére is egyidejűleg sor kerülhet, továbbá e tervezett útnak az M5-össel alkotott csomópontja csak külön szintű kialakítással képzelhető el. Az elkövetkezendő 20-30 évben a munkahelyi területen vezetett teherforgalmi út megvalósítása indokolt (Kiskalmár utca) az Aszódi úti lakótelep tehermentesítésére. Ennek az útnak a Ferencvárosi pályaudvartól nyugatra tervezett nyomvonala a Kén utcába köt be, a korábbi tervektől eltérően, megváltoztatva a tervezett Duna-híd elhelyezését is. A tavalyi év végén elfogadott KSZT-vel, illetve a környezetre készülő KSZT-vel, a jelenlegi FSZKT-vel ez nem hozható összhangba.</p> <p>4.7. Vélhetően e koncepcióváltás miatt az Illatos út viszont lakóutcává minősül vissza. Ez az elkövetkezendő több évtizedes időszakban elfogadhatatlan, hálózati szerepe legalább a Külső Mester utca teljes kiépítéséig nem változtatható meg, de vélhetően még a továbbiakban is szükséges.</p> <p>4.8. A tervezett Kelebiai vasútvonali összekötésnek a Ferencvárosi pályaudvarra bevezető alternatív megoldása a tervlapon feltüntetendő.</p> <p>4.9. A területfelhasználási tervlapon a tervezett úthálózathoz hiányzik az úgynevezett Kvassay áttörés.</p> <p>4.10. A Gubacsi út nyomvonala a jóváhagyott, egyeztetett KSZT szerint korrigálandó. (A korábbi "kiegyenesítés" nem alátámasztott, túlhaladott állapot.)</p> <p>4.11. A lakóutcák és egyéb közterületek (középszürke) jele a jelmagyarázatból hiányzik, ez csak akkor értelmezhető, ha több keretövezetbe tartozó közterületet tartalmaz.</p> <p>4.12. A Határ út mentén a vasúti vágányok (Kis-Burma és a Gurítódomb) közötti rész a vasútüzemi területfelhasználásból gazdasági területégségbe sorolandó, ugyancsak egyeztetett, jóváhagyott KSZT alapján is.</p> <p>4.13. A belső zóna javasolt közterületi parkolói mellett fővárosi jelentőségű nagyobb parkolóházakat is célszerű lenne feltüntetni, e kategória javasolt, pl. a Boráros téren.</p> <p>4.14. A József Attila lakótelepen az Üllői út melletti P+R parkoló jelölést kérjük levenni, az elmúlt időszakban és a KSZT tervezése során számos alkalommal egyeztetettük, hogy az Üllői út melletti parkolók a lakótelep parkolását szolgálják és nem alkalmasak P+R funkcióra.</p> <p>4.15. A Könyves Kálmán körút melletti villamos remíz a területfelhasználási lapon nincs külön területfelhasználási egységben, míg a közlekedésnél jelölik. Az évek óta vitatott hasznosításban egyértelmű állásfoglalás szükséges.</p>	<p>4.6. Nem elfogadott. A tervezett haránt irányú útvonal megvalósítására csak távlatban kerül sor, kialakítása érinti majd az Aszódi úti lakótelep területének szélét. A tervek hierarchiájából adódóan a TSZT tartalma szerint kell az FSZKT-t és a KSZT-t módosítani, és nem a TSZT-nek kell illeszkedni az utóbbiakhoz.</p> <p>4.7. Elfogadott, az Illatos út teljes hosszában főúthálózati elem marad.</p> <p>4.8. Elfogadott, feltüntetésre került.</p> <p>4.9. Elfogadott, a Közlekedési tervlappal összhangban feltüntetésre került.</p> <p>4.10. Elfogadott a kismértékű pontosítás.</p> <p>4.11. Nem hiányzik, a tájékoztató elemek között szerepel.</p> <p>4.12. Részben elfogadott. A térképi jelölés megváltoztatása nélkül a TSZT lehetővé teszi a munkahelyi keretövezet alkalmazását a vasúti területeken, azonban az FSZKT módosítása szükséges.</p> <p>4.13. Elfogadott feltüntetésre került.</p> <p>4.14. Elfogadott, törlésre került.</p> <p>4.15. Nem elfogadott, nem szükséges a korrekció, mert a hivatkozott tervi szerepeltetés biztosítja a remíz megtartását, részleges-, vagy akár teljes megszüntetését is.</p>
-----------------------------	--	--

<p>IX.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>4.16. A feltüntetett hajóállomásból hiányzik a meglévő, Nehru part előtti működő, és terveztként megjelenik a Lágymányosi hídtól délre kikötő, ahol még belátható ideig nem biztosítható a közúti kiszolgálása.</p> <p>4.17. További szakmai egyeztetést, tartalmi tisztázást kívánnak az alábbiak:</p> <ul style="list-style-type: none"> – védett útvonal jelentése (Pl.: külső Soroksári út, Kvassay út, Gubacsi út) és a látványvédelem jelű kategória tartalma, – javasolt talajszennyezettség vizsgálat értelmezése, – emisszióval terhelt terület jelentése, – a "városszerkezeti, városképi szempontból kiemelten védendő karakterű, összvárosi jelentőségű terület", és a "városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű, összvárosi jelentőségű terület" kategóriák tartalma. <p>XXIII.ker. M5 autópálya menti területekről nem kívánt véleményt nyilvánítani.</p>	<p>4.16. Részben elfogadott. A tervlap csak a nemzetközi kikötőket tünteti fel, valamint a csepeli teherkikötőt. A Lágymányosi hídtól délre tervezett kikötőfejlesztés természetesen csak a közúti megközelítés biztosításával együtt történhet meg. A jelmagyarázat kiegészítésre került.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Részben elfogadott. A "Védett útvonal" kategória a TSZT-ben nem szerepel, viszont javaslatot tartalmaz a "városképileg kiemelten kezelendő, látványérékeny nyomvonalak, illetve területek" kategóriára, amelyek a rálátás szempontjából városképileg meghatározók. Jelölésre kerültek emellett a "városszerkezeti elhelyezkedése miatt városképileg kiemelten kezelendő nyomvonalak", amelyek bizonyos pontjairól, illetve szakaszai mentén a város látképei, sziluettjei, jellemző arculat szerint feltárulnak. Az egyeztetések alapján az alkalmazott kategóriák tartalma, jelentése a szöveges munkarészben pontosításra, illetve finomításra került. – Nem elfogadott. Az egyeztetések során meghatározásra került a talajszennyezettség témaköre. A területek térképi megjelenítése a TSZT-n belül tájékoztató jellegű. A talajszennyezettség vizsgálata az adott területekre készülő KSZT-ek keretében, a szakhatóság által előírt mélységben végzendő. – Elfogadott. Az egyeztetések alapján az átértelmezés megtörtént. A IV. 3. Emissziókorlátozás térképen, mint csökkentendő terhelésű városi környezet került ábrázolásra, ahol elsődlegesen a biológiailag aktív felületek növelése a cél. A szöveges munkarészben a jelentése részletesebb elemzésre került. – Nem elfogadott, mert a kiemelten védendő karakterű és a védendő karakterű összvárosi jelentőségű területeken belül az elsődleges cél a városszerkezet, a városkép és az építészeti karakter meghatározó elemeinek megőrzése, egységes szemlélettel meghatározott szabályok szerint, a későbbiekben készítenő részletes örökségvédelmi hatástanulmányok alapján. <p>--</p>
<p>X. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kerepesi út menti terület Kertvárosias lakóterületből ⇒ Központi vegyes terület (L ⇒ I) 2. Gyógyszergyári út alatti terület (Reménység sziget környéke) Erdőterületből ⇒ Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei (E ⇒ K-SP) 3. Csajkovszkij park egy részén Kisvárosias lakóterületből ⇒ Központi vegyes terület (L ⇒ I) 4. Rehabilitációs "B" terület Kelemen utca Kertvárosias lakóterületből ⇒ Kisvárosias lakóterület (L4 ⇒ I2) 5. Bihari út - Ceglédi út - Fertő utca Kisvárosias lakóterületből ⇒ Központi vegyes terület (L ⇒ I) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elfogadott, központi vegyes területként került jelölésre. 2. Nem elfogadott, a jóváhagyott KSZT elhatározásai szerepelnek a terven. 3. Elfogadott, átvezetésre került. 4. Elfogadott, átvezetésre került. 5. Elfogadott, funkciót váltó területként való szerepeltetése is megtörtént.

<p>X.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>6. Gergely bánya Zöldterület egy részéből ⇒ Erdőterület (Z ⇒ E)</p> <p>7. Sportliget Zöldterület egy részéből ⇒ Központi vegyes terület (Z ⇒ K-SP)</p> <p>8. Gumigyár utca környéke Kisvárosias lakóterületből ⇒ Központi vegyes terület (L ⇒ I) Kisvárosias lakóterületből ⇒ Ipari terület (L ⇒ M)</p> <p>9. A lakótelepi feltáró út Gránátos utca környéki szakaszának felülvizsgálata.</p> <p>10. Kéri a Kőbányai út menti - Monori utcától a Horog u.-ig - terjedő tömböket funkcióváltásra jelölni.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<p>6. Nem elfogadott a javaslat, mert a környező lakóterülethez jobban illeszkedik a tervezett közpark. Erdőtelepítésre a terv elsősorban külterületi térségeket javasol.</p> <p>7. Elfogadott, így megfelel a hatályos FSZKT-nek is.</p> <p>8. Elfogadott, átvezetésre került.</p> <p>9. Nem elfogadott, mert a TSZT csak a nyomvonal hálózatban történő elhelyezkedését, szerepét határozza meg. A Gránátos utcai szakasz felülvizsgálatára – amennyiben az a műszaki paraméterekre, terület igénybevitelre vonatkozik – az FSZKT-ban, vagy KSZT-ben lehet sort keríteni.</p> <p>10. Elfogadott, jelölésre került.</p> <p style="text-align: center;">--</p>
<p>XI. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>1. Általános észrevételek:</p> <p>1.1. A Fővárosi Településszerkezeti Terv módosításának szükségességével egyetért, az elkészült tervet jelenlegi formájában egyeztetési anyagként értékeli. A terv tartalmára vonatkozó kerületi végleges álláspont kialakítása szükségessé teszi a már elfogadott várospolitikai célok, elkészült és készülő koncepciók, folyamatban lévő nagy volumenű fejlesztések összehasonlító elemzését.</p> <p>1.2. Szükséges az érvényes jogszabályok és készülő jogszabály-módosítások teljes körű jogharmonizációja, mivel csak ebben az esetben fogadható el a TSZT azon koncepcionális alapelve, melyben az egyes területfelhasználási kategóriákon belül az FSZKT-ban eltérő keretövezetek megállapítását is lehetővé teszi.</p> <p>1.3. A távlati - elsődlegesen közlekedési - fejlesztések esetében, tekintettel arra, hogy ezek összefüggő, nagy térségek fejlődését határozzák meg, rövid és hosszú távon egyaránt szükséges ezek megvalósulásának prognosztizálása.</p> <p>2. Koncepcionális módosítási javaslatok</p> <p>2.1. A XI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete kiemelt figyelmet fordít Budapest "Nyugati Kapujának" fejlesztésére és megteremtésére, ezért alapvetően egyetért a virágpiac területén tervezett metróvégállomás kialakításával. Ennek tükrében kéri a tervben az egész térség fejlesztésének átértékelését, és egyben megerősíti a 321/2003. (XI. Ök./VI. 19.) sz. határozatával felterjesztett "Nyugati városrész" hatástanulmányában szereplő területfelhasználási javaslatait.</p> <p>2.2. A Budaörsi út - Felsőhatár út (Sasad területek) térségére vonatkozó 411/2003. (XI. Ök./VI. 19.) sz. határozatát megerősíti. Kéri a tanulmányban szereplő területfelhasználási javaslatnak megfelelően a TSZT korrigálását, valamint további szakmai egyeztetések lefolytatását.</p>	<p>1.1. A véleményeztetési eljárás az Étv. 9. § (3) és (4) bekezdése alapján történt.</p> <p>1.2. Elfogadott, hiszen a TSZT dokumentáció természetesen teljes körű jogharmonizációra törekedett. Szükség esetén (pl. a dokumentációban jelzett szintterület-sűrűség magasabb értékének alkalmazáskor) az OTÉK 111. § (2) bek. szerint kell eljárni.</p> <p>1.3. Elfogadott, az alátámasztó munkarész kiegészítésre került, és foglalkozik a prognosztizálással is.</p> <p>2.1. Részben elfogadott. A nevezett hatástanulmányban szereplő fejlesztési területek közül a TSZT azokat tartalmazza, amelyek szervesen kapcsolódnak beépített területhez és kiemelt természeti értéket nem képviselnek.</p> <p>2.2. Részben elfogadott, a műszakilag jelenleg is igénybe vett terület kisvárosias lakóterületként került jelölésre.</p>

<p>XI.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>2.3. Az Eger út folytatásaként kijelölt - a Budaörsi utat a Törökbálinti úttal összekötő - úthálózati elem tervezett, új nyomvonalával nem ért egyet. Az út a korábbi tervben a Felsőhatár úton szerepelt, a jelenlegi tervben javasolt vonalvezetés hátrányosan érinti a madár-hegyi lakóterületet, a hatályos Kerületi Szabályozási Terv elhatározásait teljes mértékben felborítja. Kérjük a nyomvonal újragondolását és további szakmai egyeztetés lefolytatását.</p> <p>2.4. A nyugati városrész tervezett fejlesztéseinek tisztázása érdekében szükségesnek látja a csatlakozó agglomerációs települések kialakult területfelhasználási kategóriáinak figyelembevételét (és amennyiben lehetséges, megjelenítését) a városhatár menti zónában, mivel a két település "összenövése" jelen állapotban már adottságként kezelendő, számos olyan problémakörrel, mely kizárólag kerületi szinten nem kezelhető.</p> <p>2.5. A Rupp-hegyi üdülőterület kertvárosi lakóterületként szerepeljen. Rupp-hegyi területen az erdő alatti zöldterületi sáv kertvárosias lakóterületbe kerüljön.</p> <p>2.6. A jelenleg külterületi területrészekre javasolt, beépítésre szánt területfelhasználási kategóriák esetében új kül-, belterület határát jelölni kellene (megszüntetéssel, esetleg tervezett kül-, belterület határvonal jelöléssel).</p> <p>2.7. A volt Kinizsi laktanya jelenlegi intézményterületén a Funkcionális szerkezeti tervlap városszerkezeti jelentőségű, átalakuló terület jelöl, mellyel a Képviselő-testület egyetért, ezért kéri, hogy a Területfelhasználási tervlapon a terület városrészközpont vegyes területként kerüljön jelölésre.</p> <p>3. TSZT módosítások, pontosítások A Képviselő-testület kéri az alábbi területek területfelhasználási kategóriáinak pontosítását:</p> <p>3.1. A Mikes Kelemen - Péterhegyi út - Őrmezői út - Balatoni út által határolt terület egységesen kisvárosias lakóterület legyen.</p> <p>3.2. Brassó út menti központi vegyes terület a lakórész szerves része, így kérjük lakóterületként feltüntetni.</p> <p>3.3. Egyetemi területnél a városközponti és a központi vegyes terület határa pontosítandó.</p> <p>3.4. Albertfalva, Mezőkövesd úti ipari és központi vegyes területek korrekciója szükséges.</p> <p>3.5. A 46/1 hrsz.-ú ingatlan központi vegyes területként szerepeljen.</p> <p>3.6. Albertfalván, a volt temető területe a szomszédos területhez hasonlóan központi vegyes besorolású legyen.</p> <p>3.7. A III. sz. zöldfelület, víz- és természetvédelmi tervlapon a védelemre javasolt intézménykertről törlendő a Lágymányosi-öböl alatti jelölés.</p> <p>3.8. A kelenföldi Hőerőműnél a gazdasági és a központi vegyes területek határa korrigálandó.</p>	<p>2.3. Nem elfogadott. A korábbi tervekhez képest módosultak a beépítésre szánt területek, ennek figyelembevételével változott az útvonal nyomvonala is. Az új nyomvonal közlekedéshálózati és településszerkezeti szempontból kedvező, a madár-hegyi KSZT-t csak minimális mértékben érinti.</p> <p>2.4. Nem elfogadott, mert az egyeztetési anyag már tartalmazta a szomszédos települések tervezett területfelhasználásának főbb kategóriáit és úthálózatát, a terv véglegesítése azonban törekedett a jobb grafikai megjelenítésre.</p> <p>2.5. Elfogadott az észrevétel, mert a kertvárosias lakóterületbe való sorolás megfelel a jelenlegi területhasználatnak. A terv korrigálásra került.</p> <p>2.6. Elfogadott, a tervlap a tervezett belterületi határvonalat már tartalmazza.</p> <p>2.7. Részben került elfogadásra, mert a területen döntően lakófunkció a tervezett, és ez a funkció illeszkedik a környezethez is, a Gazdagréti lakótelep és a laktanyai terület között elhelyezkedő két tömbre vonatkozóan azonban indokolt a "központi vegyes terület" alkalmazása.</p> <p>3.1. Elfogadott, korrekcióra került.</p> <p>3.2. Elfogadott, kertvárosias lakóterületként került jelölésre.</p> <p>3.3. Elfogadott, a tényleges használatnak megfelelően módosult.</p> <p>3.4. Elfogadott, a hatályos tervek figyelembevételével módosult.</p> <p>3.5. Nem elfogadott. Az ingatlan fejlesztési tartalékterület volt, kizárólag temető céljára. A terület környezete beállt erdő, a felhagyás nyomán az erdőterület kiegészítése indokolt, egyéb irányú funkcióváltás nem kívánatos.</p> <p>3.6. Elfogadott, az észrevételnek megfelelően került szerepeltetésre.</p> <p>3.7. Elfogadott, a javítás megtörtént.</p> <p>3.8. Elfogadott, korrekcióra került.</p>
-----------------------------	---	--

<p>XI.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>3.9. A Budafoki út - Galvani út sarkán kérjük a közműterület pontosítását. Amennyiben a majdani Galvani híd levezetéséhez szükséges a terület egy része, úgy ezen helybiztosításnak megfelelő jelölést kérünk feltüntetni.</p> <p>3.10. A Feneketlen tó környezeténél a zöldterület nyugati részét (Budai Parkszínpad és ehhez kapcsolódó terület) központi vegyes területként kérjük feltüntetni, a Parkszínpad fejlesztéséhez szükséges mértékben, a kulturális célnak megfelelő módon.</p> <p>3.11. A Kelenföldi Hőerőműnél a Duna menti sávot központi vegyes területnek kérjük a jelenlegi ipari terület helyett.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<p>3.9. Nem elfogadott. A távlatban megvalósuló Galvani híd kapcsolatát biztosító híd fő csomópontjára vonatkozó tervek függvényében az I. „Funkcionális szerkezet” tervlap lehetővé teszi majd a pontos területfelhasználás kialakítását.</p> <p>3.10. Nem elfogadott, mert a terület jelenlegi állapotában is túlépített. A park Bel-Buda egyetlen nagyobb közparkja, jelenleg is nagy a használati terhelése. A nem zöldfelületi funkciók bővítése, zöldfelületek más célú igénybevétele forgalomvonzó hatású. A többletterhelés veszélyezteti a jól beállt növényállományt.</p> <p>3.11. Nem elfogadott. A határ korrekciója jelenleg nem indokolt, azonban az I. "Funkcionális szerkezet" c. tervlapon kiegészítésre került a "Városszerkezeti jelentőségű, átalakuló területeket tartalmazó területi egység" lehatárolása, amely az FSZKT módosítása során a léptéknek megfelelő korrekciót lehetővé teszi.</p> <p style="text-align: center;">—</p>
<p>XII. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> – A tervezett észak-déli alagút nem ad megoldási lehetőséget a Főváros közlekedési problémáinak kezelésére. A kerületben csak az alagút füstjét elvezető szellőzők nyílnának. – A Hegyalja út alatt (Alkotás út-Erzsébet híd közötti szakasz) a közúti gyorsvasúttal közös alagút építhető ki, biztosítva a jelenlegi közterülettel a zöldfelületi rendszer kiegészítését. – A Csörsz utca 2-4. sportterület alatt jelentős P+R parkoló alakítható ki. – A 4-6-os villamosok körjáratban történő üzemeltetése kedvező forgalomszervezési intézkedés lenne. -- XXIII. ker. M5 autópálya menti területek átsorolását nem tartja elfogadhatónak. 	<ul style="list-style-type: none"> – Nem elfogadott. Az elkészült megvalósíthatósági vizsgálat figyelembevételével a továbbtervezés során biztosítani kell a közvetlen, XII. kerületi kapcsolatok kialakíthatóságát is úgy, hogy a XII. kerület számára kézzelfogható előnyként jelentkezzen a megépítés.. Az alagút esetleges megvalósítását az Alkotás utca telítettségének (esetleges kapacitás - és forgalomcsökkentésének), a budai Alsó rakpart bővítése nehézségeinek és az M0-gyűrű nyugati szektor korlátainak figyelembevételével kell értékelni. A beruházáshoz kötelezően készülő környezetvédelmi hatástanulmány alapján a környezetvédelmi engedély szerint biztosítani kell majd az alagútnak – az érintett területeket nem zavaró - kiszellőzését. – Nem elfogadott. Nem célszerű egy új közúti alagúttal akadálymentes közlekedést biztosítani a város szívében lévő Duna-híd felé. A Hegyalja út érintett szakaszának csak kevesebb, mint a felét érinti a csatlakozó beépítés, és a felszíni közlekedést alagút létesítése esetén is fenn kell tartani a terület kiszolgálására. Így a zöldfelületi rendszer csak igen korlátozott mértékben lenne bővíthető. Még vizsgálat alatt áll a közúti gyorsvasút kialakíthatósága is. – Elfogadott, a hegyvidékről érkező forgalom megállításának céljából a javaslat beépült a TSZT-be. – Nem elfogadott. A 61-es villamos kapcsolatait a 4-es metró Móricz Zsigmond körtéri megjelenése fogja ugrásszerűen javítani (pesti kapcsolat). Ennek figyelembevételével a Móricz Zsigmond körtér rendezése során a Villányi úti vágányok a Fehérvári úti vágányokkal kerülnek összekötésre (Dél-budai kapcsolat). A BKV a 6-os és 61-es villamos viszonylatok - egyébként logikus összevonási javaslatát - üzemeltetési problémák miatt nem valósítja meg. -- Elfogadott.

<p>XIII. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. A Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének módosítását szakmailag megalapozottnak, körültekintőnek és - a kerület területére vonatkozó módosító észrevételek figyelembevételével - elfogadhatónak tartja 2. A kerületi önkormányzat hatályos településrendezési eszközeivel összhangban az alábbi módosító észrevételek figyelembevételét kéri a Fővárosi Önkormányzattól: <ul style="list-style-type: none"> - a "Funkcionális szerkezet" c. tervlapon a fővárosi központrendszer egészüljön ki a "kerületközpont" fogalommal és ez a XIII. kerületben legyen továbbra is a Béke térnél kijelölve - a "Területfelhasználás" c. tervlapon <ul style="list-style-type: none"> - a kerületközpont helyéül a Béke utca - Petneházy utca - Jász utca - Országbíró utca - Reitter Ferenc utca - Ambrus utca - Szent László utca - Szegedi út által határolt tömböket célszerű tekinteni, ezért ezek nagyvárosias zárt sorú lakóterület helyett központi vegyes terület besorolást kapjanak. - a Váci út - Déryné utca - Angyalföldi utca - Dózsa György út által határolt terület hét tömbje a hatályos KSZT-vel összhangban nagyvárosias zárt sorú lakóterület helyett központi vegyes terület besorolást kapjon. - a Duna-parton a Meder utca és az É-i összekötő híd között egy keskeny zöldsávot indokolt szerepeltetni. - a Hajdú utca - Forgách utca - Röppentyű utca - Tahi utca által határolt két tömböt kisvárosias lakóterület helyett nagyvárosias telepszerű lakóterületbe kívánatos besorolni. 3. felkéri a közgyűlési döntés előkészítőit a TSZT-hez kapcsolódó közgyűlési rendeletek módosításának gyors és pontos kimunkálására a jogbiztonság megteremtése, valamint a kerületi döntések érvényesítése érdekében. 4. tudomásul veszi a Fővárosi Településszerkezeti Terv módosításához 2004. március 2.-án érkezett Örökségvédelmi Hatástanulmányról szóló, kerületet érintő tájékoztatót. <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekkel kapcsolatban nem kívánt állástfoglalni.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <ul style="list-style-type: none"> - Részben elfogadott. Nem indokolt a központrendszer javasolt fogalmi kiegészítése, a jelzett terület azonban központi vegyes területként került jelölésre a "Területfelhasználás" c. tervlapon. - Elfogadott, javításra került. - Elfogadott, bár a tervezett funkciók a jelölt lakóterületen is elhelyezhetők, a javaslat átvezetésre került. - Elfogadott, a vonatkozó tervlap kiegészítésre került. - Részben elfogadott. Az adottságokat figyelembe véve átvezetésre került. 3. Elfogadott. A 48/1998. (X. 15.) Főv. Kgy. számú rendelet is módosításra kerül, a rendelettervezet kidolgozása folyamatban van. <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">—</p>
<p>XIV. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. A módosított Budapest Főváros Településszerkezeti Terv (TSZT) szerinti a 2. sz. mellékletben szereplő I. módosított TSZT figyelembe vett 39 területet érintő övezetmódosítással egyetért 2. Bp. XIV. ker. Tengeryszem u. Körvasút - M3 autópálya által határolt terület E-VE>I övezetbe történő átsorolási módosítási igényét fenntartja 	<p style="text-align: center;">—</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Elfogadott a módosítási igény, pontosítás a TSZT léptéke miatt a területre vonatkozó egyeztetések alapján az FSZKT-ben válhat lehetségessé.

<p>XIV.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>3. a Bp. XIV. ker. Rákosrendező D-i delta területén a méretarány miatt beazonosíthatatlan övezetek közötti korrekció ellenőrzését javasolja</p> <p>4. Zugló Önkormányzat módosítási igényén felül a Főváros által javasolt alábbi övezetmódosításokat nem támogatja:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bp. XIV. ker. Kacsóh P. u. - Körvasút - Ungvár u. - Írottkö park által határolt terület M>kertvárosias lakóterületbe – Bp. XIV. ker. Erzsébet királyné útja - Körvasút - Öv utca által határolt terület M>kertvárosias lakóterületbe – Bp. XIV. ker. Angol u. - Kövér L. u. - Egressy u. - Szugló utca által határolt terület M/I>központi vegyes területbe <p>5. A Paskál strand mellett épülő lakópark területének "védelemre javasolt zöldfelületi intézmény" jelölés indokolatlan.</p> <p>6. XXIII. Ker. M5 autópálya menti területek módosításában nem érintett.</p>	<p>3. Elfogadott. A felülvizsgálat és pontosítás megtörtént.</p> <p>4. Nem elfogadott. A jelenlegi munkahelyi területek lakóterületbe ékelődnek, ami miatt hosszú távú megtartásuk nem indokolt. Rövidtávon a jelenlegi FSZKT besorolás nem változik, funkcióváltás esetén azonban a TSZT-ben meghatározott területfelhasználás követendő.</p> <p>5. Elfogadott. Az észrevétel alapján a lehatárolás javításra került. A "védelemre javasolt zöldfelületi intézmény" jelölés a működő strand területére terjed ki.</p> <p style="text-align: center;">--</p>
<p>XV. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata a TSZT-ben az Észak-Pesti Kórház területét - a Pestújhelyi út - Neptun u. - Örjárat u. - Adria u. - Pestújhelyi út által közrezárt teleket a Különleges Egészségügyi Terület területfelhasználási egységből sorolja át Központi Vegyes Terület területfelhasználási egységbe, tekintettel arra, hogy egyik tulajdonos sem kíván kórházat működtetni a területen. – Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata a TSZT-ben a Mogyoród újtától délre, az M3 autópálya és a Rákospalotai határút közötti területen szüntesse meg azon erdő véderdő keretövezeteket, amelyek területén ténylegesen fák sem találhatóak és a Budapest XV. kerület Önkormányzatával közösen vizsgálja meg az intenzív, ténylegesen meglévő és megvalósuló zöldfelületek mellett Központi Vegyes Terület területfelhasználási egységbe való sorolás lehetőségét, L4 és IZ övezeti dominanciával. – Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata segítse elő a TSZT keretén belül is, hogy Rákospalota Városrészközpont tényleges, korszerű Palota - Városközponttá alakuljon. – Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata hagyjon fel azon technikai megoldásával a TSZT, FSZKT-ben, hogy a véderdő övezeteket, mint bújtatott építési tilalomként kezeli. Kéri továbbá, hogy amennyiben Budapest Főváros Önkormányzatának tényleges erdőtelepítési szándéka van, úgy vásárolja meg az általa megjelölt területeket, és teljes körűen gondoskodik a tárgyi erdő szabályozási-, tervezési-, egyeztetési-, telepítési- és gondozási költségéről, valamint tegyen meg mindent annak érdekében, hogy ezzel kapcsolatosan a Budapest XV. kerület Önkormányzatának soha semminemű kártérítési és gondozási kötelezettsége se keletkezzen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott, a terület központi vegyes területként jelölt. – Nem elfogadott, mert a terület Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervében (BATrT) jelölt ökológiai hálózat által érintett terület. – Részben elfogadott. A terv megfelelő területfelhasználási egységbe sorolja a városrészközpontot. Az egyeztetéseknek megfelelően a központ lehatárolása pontosításra került, a korszerű Palota Városközpont kialakulásának lehetősége tehát adott. <i>Minden további intézkedés meghaladja a TSZT feladat- és hatáskörét.</i> – Nem elfogadott. A véderdők településszerkezeti és környezetvédelmi jelentőséggel bírnak. Az erdőtelepítés hosszadalmas folyamat és a TSZT e folyamat kiindulópontja, valamint az eddigiekben elhatározott, időtálló erdőtelepítési szándékok jogfolytonosságának hordozója. Az erdőtelepítések finanszírozásának lehetőségei kidolgozás alatt állnak.

<p>XV.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>– Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata tegyen meg mindent, hogy a módosított TSZT legyen összhangban a felsőbb szintű jogszabályokkal (Étv., OTÉK) és felsőbb szintű tervekkel (országos, regionális, pestmegyei), valamint segítse elő, hogy létrejöhessen a Budapest XV. kerület Önkormányzat közigazgatási területének a szomszéd kerületekkel egyeztetett, és összhangban lévő, sajátként kezelhető TSZT-je is.</p> <p>Módosított TSZT-ben változtatandó és finomítandó területfelhasználások vonatkozásában:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Egyetért azzal és kéri, hogy a METRO áruháztól keletre lévő fejlesztési-tartalék terület mérete és alakja ne csökkenjen, maradjon meg eredeti állapotában, Központi Vegyes Terület területfelhasználási egységbe sorolva, valamint a METRO járműtelepe kerüljön fel az M0 autópálya szomszédságába ettől a területtől északra. A 4-es METRO e járműtelepével és nyomvonalával kapcsolatosan a Főváros tegyen intézkedést az ehhez szükséges területek kivásárlással történő biztosítására. 2. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a Felsőkert utca mindkét oldalán létrejöhessenek az EU normatívákat is tiszteletben tartó logisztikai központok, és lehetőség szerint INNOVÁCIÓS PARK is. Javasolt területfelhasználási egység: Kereskedelmi Szolgáltató Terület (M, MZ, IZ). 3. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy az M0 autópálya mellett tényleges zöldbe ágyazva létrejöhessen konferencia-turizmus - központ, bór-turizmus - központ, korszerű kamionparkoló, logisztika, stb. (A ténylegesen megvalósítható és karbantartható zöldfelületekkel egyetértünk a virtuális véderdőkke, viszont nem!). Javasolt területfelhasználási egység: Kereskedelmi Szolgáltató Terület (MZ, IZ és E-VE dominanciával). 4. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a Felsőkert utca fölötti Bányakavics tó és környéke milyen módon válhat Budapest egyik turista-paradicsomává. Javasolt területfelhasználási egység: Különleges Terület: Nagyterjedésű sportolási célú területek (K-SP, IZ). 5. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a Nagyturjános dél-keleti oldalán, a Mogyoród útja fölötti területen létrejöhessen egy zöldbe ágyazott tematikus park lehetősége. Javasolt területfelhasználási egység: Különleges Terület: Vásárok, kiállítások és kongresszusok területei (K-TP). 6. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a Nagyturjános észak-nyugati oldalán, a Mogyoród útja fölötti területen létrejöhessen Budapest azon SPORT CENTERE, amelyben nemzetközi versenyeket is befogadó uszoda-együttes is helyt kapna. - Ezt segítené a palotai 4-es METRÓ-vonal kiépítése is. Javasolt területfelhasználási 	<p>– Elfogadott. A terv egyik fő célja a jogharmonizáció megteremtése, ezért természetes, hogy annak érdekében minden szükséges lépést meg kellett tenni.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elfogadott. A fejlesztési terület a tervben változatlanul szerepeltetésre került. 2. Részben elfogadott, mert a terület déli része a TSZT-ben az igénynek megfelelően szerepel, az északi rész azonban a városi zöld-gyűrű része, a települések nemkívánatos összenövését gátló zöldterületi tényező. 3. Nem elfogadott. A TSZT új, beépítésre szánt, extenzív kialakítású területek kijelölését nem támogatja az ökológiai szempontból jelentős, városi zöld-gyűrű területén. Az autópálya mentén 250 m széles sávban a vonatkozó törvény értelmében beépítésre szánt terület nem is jelölhető ki. 4. Elfogadott. A Bányakavics-tó környezetének sportolási célú felhasználásával egyet lehet érteni, a tervlap pontosításra került. 5. Nem elfogadott. A terület a Nagyturjános helyi jelentőségű természetvédelmi terület védőövezete. A 32/1999. (VII.22.) Főv. Kgy. számú rendelet szabályozza – korlátozza - e területek funkcióváltását. A biológiailag aktív terület megszüntetése nem támogatható. 6. Nem elfogadott. A terület a Nagyturjános helyi jelentőségű természetvédelmi terület védőövezete. A 32/1999. (VII.22.) Főv. Kgy. számú rendelet szabályozza – korlátozza - e területek funkcióváltását. A biológiailag aktív terület megszüntetése nem támogatható.
-----------------------------	---	--

<p>XV.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>egység: Különleges Terület: Nagyterjedésű sportolási célú területek (K-SP, IZ).</p> <p>7. Egyetért azzal és kéri, hogy a Késmárk utca déli részén lévő MZ övezeti terület legyen M övezeti terület (biztosítandó az, hogy a korábbi 42-es övezet 45%-os beépítési lehetősége maradjon meg az ottani cégeknek, hiszen korábbról kialakult vállalkozási terület és az MZ övezet 35%-os beépítési maximuma ellehetetleníti azokat). Természetesen a Budapest XV. kerületi Önkormányzata biztosítja a Budapest Főváros Önkormányzatát arról, hogy tárgyi KSZT keretében kötelező érvénnyel megvalósítandónak előírja e terület telkeire a 35%-os zöldfelületi minimumot.</p> <p>– Módosított TSZT-ben meglévő és revitalizálandó területfelhasználások vonatkozásában:</p> <p>8. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzatát arra, hogy a Budapest XV. kerület Önkormányzatával közösen vizsgálják meg az Újpalotai lakótelep teljes körű revitalizációjának lehetőségét és erre vonatkozóan a közös panelprogram beindítását.</p> <p>9. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg a MÁV-telep teljes revitalizációjának lehetőségét és készítse el az erre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányt.</p> <p>– Módosított TSZT-ben szereplő és finomítandó közúti és vasúti közlekedési hálózat vonatkozásában</p> <p>10. Ellenzi a Körvasútsori körút megépítését.</p> <p>11. Nem támogatja a Rákospalotai határút 2x2 sávós megépítését a Szentmihályi úttól délre a jelentős kerületi ellenérdekeltség miatt.</p> <p>12. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata készítse el a Mogyoród útjára, mint a külső kerületek körútjára a megvalósíthatósági tanulmányt és a vonatkozó KSZT-t az M3-as autópályától a Rákospalotai határútig.</p> <p>13. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata tegyen intézkedést arra vonatkozólag, hogy a TSZT-ben a Külső kerületek körútja az M3-as autópályától a Felsőkert út fejlesztésével folytatódjon a Budapest IV. kerület felé, valamint készítse el a vonatkozó KSZT-t és a megvalósíthatósági tanulmányt.</p>	<p>7. <i>A szándék támogatható. A terv gazdasági területet jelöl, a jelzett módosításokhoz kizárólag az FSZKT módosítása szükséges.</i></p> <p>8. <i>A szándék támogatható, a feladat azonban nem a TSZT hatáskörébe tartozik.</i></p> <p>9. <i>A szándék támogatható, de az elsősorban kerületi kompetenciába eső feladat, nem képezheti a TSZT részét.</i></p> <p>10. Nem elfogadott. A tervezett Körvasút sori körút kiépítése Budapest fejlődése számára nélkülözhetetlen, különösen az útvonal részeként megvalósuló két Duna híd miatt. A gyűrű irányú főút megvalósításának mindennemű költsége a fővárosi önkormányzatot terheli.</p> <p>11. Részben elfogadott. A Rákospalotai határút fejlesztésére vonatkozó településrendezési terv készítése folyamatban van. A terv feladata, hogy az M0 keleti szektorának kiépítésével összefüggésben meghatározza a közlekedés rendszerét. Az elfogadott terv alapján korrigálható a TSZT-ben szereplő nyomvonal.</p> <p>12. <i>A kért tervek mielőbbi elkészítése indokolt és szükséges, azonban nem a TSZT feladata.</i></p> <p>13. Nem elfogadott. A kért nyomvonal módosítás nem fogadható el, mert ebben az esetben a körirányú közlekedés számára egy alig használható útvonal alakulna ki, mely a Káposztás-megyeri lakótelep közepén vezetné át a döntően átmenő jellegű forgalmat. Ezért a Külső keleti (kerületi) körút nyomvonala az M3 autópályától nyugatra, a már kiépített Óceán árok utca vonalához kapcsolódik. A kért Felsőkert utca – Megyeri út kapcsolat kerületközi, kerületi jelentőségű főútként fog kiépülni.</p>
-----------------------------	---	--

<p>XV.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>14. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata a TSZT-be emelje be az M3 főút teljes rekonstrukcióját a Rákospalotai körvasút sortól a Szentmihályi útig úgy, hogy megépítésre kerüljön a Damjanich J. úti tömb felőli szervízút is a Wesselényi úttól a Szentmihályi útig, valamint vizsgálja felül a Szerencs úti M3-as közlekedési csomópontot. (A TSZT távlatában nem támogatja Budapest XV. kerület Önkormányzata a Szerencs úti M3-as kereszteződés fennmaradását csupán a felhajtási lehetőségeket a Szerencs utcából az M3-as főútra.)</p> <p>– Módosított TSZT-ben szereplő és finomítandó kötőtpályás közforgalmú közlekedési hálózat vonatkozásában:</p> <p>15. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata építse ki 4-es METRÓ-vonalat a Keleti pályaudvartól az M0 autópályáig 2012-ig. Ehhez a Budapest XV. kerület Önkormányzata mindennemű eszmei segítséget megad.</p> <p>16. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a 12-es villamos vonalát vállalkozói tökebevonással a jelenlegi végállomásától Újpalota irányába tovább építse, a kereskedelmi területek érintésével és egyben biztosítva a leendő káposztásmegyeri 3-as METRÓ-vonal kapcsolatát az Újpalotai lakótelephez.</p> <p>17. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg a Kerület nyugati és déli határán az elővárosi vasút lehetőségét és készüljön el annak megvalósíthatósági tanulmánya mihamarabb.</p> <p>18. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg a leendő káposztásmegyeri végkiépítésű 3-as METRÓ-vonal összekötését a leendő palotai 4-es METRÓ-vonallal és a csömöri HÉV-vel kötőtpályás közlekedés által, az M0 autópálya mentén a TSZT keretében. Továbbá vizsgálja meg, ezen kötőtpályás közlekedés mellett elhelyezhető gépkocsi- "szállók" lehetőségét is, hogy az agglomerációból érkező gépkocsik egyre növekvő számát Budapest területén csökkenteni lehessen. Ennek tárgyában és érdekében Budapest Főváros Önkormányzata készítse el a vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányt és KSZT-t.</p> <p>Módosított TSZT-ben szereplő és finomítandó gyalogos és kerékpáros közlekedés vonatkozásában:</p> <p>19. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a Bányakavics tó és környékét hogyan lehet összekötni kerékpárúttal a Szilas-patak mentén, a Páskom-ligetet érintve és összekötve a</p>	<p>14. Nem elfogadott. Bár az M3 autópálya bevezető szakaszának felülvizsgálata és esetleges rekonstrukciója - különös tekintettel a Szerencs utcai csomópontra - indokolt, a TSZT-ben szereplő tervezett külön szintű csomópont nem kötelező elem. <i>Az útvonalszakasz távlati forgalomtechnikai rendszerét meghatározó részletes tervek nem tartoznak a TSZT kompetenciakörébe.</i></p> <p>15. Részben elfogadott. A 4-es metró kiépítése a főváros közlekedésfejlesztésének legfontosabb feladata, az I. ütemként megvalósuló szakasz után mielőbb kívánatos a továbbépítés. <i>Megvalósításra vonatkozó határidőket a TSZT nem határozhat meg, mivel a beruházá, döntően állami beruházásként valósul meg. A területfelhasználás figyelembevételével indokolatlan a tervezett járműtelep helyének megváltoztatása.</i></p> <p>16. Nem elfogadott. A BKRFT jóváhagyása során a kerület részéről most felvetett villamos fejlesztési elképzelés elvetésre került. Az újpalotai és a tervezett kereskedelmi területek 3-as metró kapcsolatát egymástól függetlenül célszerű biztosítani a kedvező utazási idők igénye miatt. Ennek megfelelően új autóbusz viszonylat,-(ok) indítása javasolható megfelelő forgalmi igények esetén.</p> <p>17. Részben elfogadott. A TSZT tartalmazza az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztését és a kerületi közlekedésbe történő integrálását. A kerületi kérésnek megfelelően új elővárosi megállóhely kialakítási javaslata bekerült a TSZT-be, azonban a megvalósíthatósági tanulmányok elkészítése a MÁV Rt. feladatkörébe tartozik.</p> <p>18. Nem elfogadott. A sugárirányú metróvonalaknak az M0 mentén, körirányú kötőtpályás közlekedési elemmel történő összekötését utasforgalmi igények nem indokolják, azok a városközpont felé jelentkeznek. Az M0 térségében megjelenő alacsony intenzitású, döntően gazdasági funkciójú beépítés kiszolgálását az amúgy is megépülő M0 autópályán közlekedő autóbusz-viszonylat tudja a leggazdaságosabban kiszolgálni. Kötőtpályás közforgalmú elem kialakítása csak nagy utazási igény esetén célszerű. Ezért épül ki a 3-as metró a káposztásmegyeri lakótelepig, a 4-es metró az újpalotai lakótelephez a város belső, intenzíven beépített területei felől. Itt természetesen P+R parkolóknak is épülni kell a gépjármű forgalom csökkentésére.</p> <p>19. Nem elfogadott, mert a BKRFT tartalmazza kerékpárút kialakítását a Szilas-patak völgyében és a Régi Főti út térségében is, mely a kért kapcsolatokat hivatott biztosítani.</p>
-----------------------------	--	--

<p>XV. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>Budapest XVI. kerületben található Naplás tóval (felüljáróval történő átvezetéssel a Rákospalotai határút vonatkozásában) és készítse el az erre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányt.</p> <p>– Módosított TSZT-ben szereplő és finomítandó környezetvédelem vonatkozásában:</p> <p>20. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg a kerület terén lévő patakok teljes körű revitalizációját, rekreációs területként való hasznosításukat és készítse erre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányt.</p> <p>21. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata vizsgálja meg a kerület területén lévő tényleges erdőterületek teljes körű revitalizációját, a turisztikai erdőterületek hasznosításával (például korszerű kemping és sportközpont a Bányakavics tónál, Szilas-patak menti erdősávok, ligetek rekreációs célú hasznosítása) és készítse erre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányt.</p> <p>22. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata tegyen meg mindent annak érdekében, hogy a HU-HA környezetvédelmi és korszerűsítési beruházása mihamarabb befejeződhessen.</p> <p>23. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata tegyen meg minden annak érdekében, hogy a Palotai Fűtőmű teljes korszerűsítése minél hamarabb megvalósulhasson.</p> <p>24. Egyetért azzal és kéri, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata végezze el az M3 főút és a Szentmihályi út szükséges és hiányzó környezetvédelmi beruházásait (hangvédő fal és zöld-védősáv telepítése, útpálya burkolatának felújítása - korszerűsítése, a Szerencs úti csomópont felülvizsgálata).</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<p>20. <i>A szándék támogatható, a felvetés azonban nem a TSZT feladatkörébe tartozik.</i></p> <p>21. <i>A felvetés nem képezi a TSZT feladatát.</i></p> <p>22. <i>A felvetés nem képezi a TSZT feladatát.</i></p> <p>23. <i>A felvetés nem képezi a TSZT feladatát.</i></p> <p>24. <i>A felvetés nem képezi a TSZT feladatát.</i></p> <p style="text-align: right;">--</p>
<p>XVI. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>1. Javasolja, hogy a Szlovák út melletti, a Baross utcától a Rákospalotai határútig terjedő elterülő 150 m széles sáv területét kivéve - a jelenlegi MG-MT ÉS E-TG keretövezetű terület, fejlesztési területként szerepeljenek.</p> <p>2. Javasolja, hogy a Cinkotai út - Nagytarcsai út közötti, az FSZKT-ban szereplő MG-MF (F2 jelentős zöldterületű munkahelyi terület) melletti és azzal szervesen összefüggő, a nagynyomású gázvezeték és a (118600) hrsz. út közötti terület és a 118598 hrsz. jelenleg MG-MT mezőgazdasági terület is fejlesztési területként szerepeljen.</p> <p>3. A Településszerkezeti Terv kidolgozása során alappillérek tekintett szempontok csak utalásszerűen tartalmazzák az intézményellátás és várospolitikai felsorolásban a szociális és egészségügyi intézményekkel és ellátással kapcsolatos elvárásokat.</p>	<p>1. Nem elfogadott, mert a terület része az ökológiai háló övezetébe tartozó Naplás- tó védett területéről kiinduló, és a XV. kerületben védelemre javasolt erdőterületekig, illetve az azon túl húzódó, a Szilas-patak mentét övező városszerkezeti jelentőségű, ökológiailag érzékeny területnek.</p> <p>2. Részben elfogadott. Tekintettel az említett terület elhelyezkedésére, a javaslat a Naplás- tó védőterületébe tartozó telkek kivételével támogatható, javításra került.</p> <p>3. Nem elfogadott. Az "utalásszerű" említés ellenére a TSZT-ben az intézményellátás biztosított, a településszerkezeti terv feladat- és hatásköre tovább nem terjed.</p>

<p>XVI.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>4. A Településszerkezeti Terv területfelhasználásával kapcsolatban a Képviselő-testület a Fővárosi Szabályozási Kerettervben szereplő fejlesztési területeken az egész város területén azok egységes kezelését tartja elfogadhatónak. A Képviselő-testület javasolja, hogy a fejlesztési területek (jelölve) a Településszerkezeti Tervben jelenjenek meg a tervezett (javasolt) területfelhasználási jellel.</p> <p>5. A Településszerkezeti Terv közúti - vasúti közlekedés hálózatával kapcsolatban a Képviselő-testület a</p> <ul style="list-style-type: none"> – Körvasút sori körúttal és a Szilas menti főúttal kapcsolatban hozott Képviselő-testületi határozatokat figyelembe véve továbbra is ellenzi a Körvasút sori körút XVI. kerületi oldalán való elhelyezését. – A Szilas menti főúttal kapcsolatban, a Településszerkezeti Tervben szereplő mindkét változat ellen tiltakozik, mivel az M0-val párhuzamosan és ahhoz közel vezetett kerületi út átvinné az M0-ás szerepét. A II. változat lakóterületet érint, míg az I. változat sűrű beépítésű területen haladna, és meglévő erdőterületen vágna át. – A Külső Keleti Körúttal kapcsolatban a Fővárosi Szabályozási Kerettervben szereplő Naplás-tó területétől délre jelölt szabályozás irányadó koncepcióját illetve annak a védett területet délről való elkerülését tartja elfogadhatónak, amely a Naplás-tó környezetéért és védetté válásáért oly sokat tett kerületi lakosok számára biztosítja az egyetlen szabadidő és zöldterület használatát. A Településszerkezeti Terven szereplő Külső Keleti Körút nyomvonal változat a körút forgalmának egy részét a sűrűn lakott Vidámvásár utca - Ostoros út - Szlovák út nyomvonala vezetné az M0 helyett. – A Rákospalotai határút tervezett fejlesztése a XV. kerület területén történjen, a jelenlegi út szervízút legyen. – A Településszerkezeti Terv nem tartalmazza a Pesti határút közlekedésfejlesztési koncepcióban szereplő Bökényföldi úttól tervezett kiépítését és átkötését a Keresztúri út felé. (A kiépítés a lakóterületek megfelelő védelmével történjen, a jelenlegi út szervízútként működjön.) – Az M0 engedélyezési terveiben jelölt területfelhasználás nincs összhangban, a Településszerkezeti Tervben szereplő védőerdősávval, a kapcsolódó területeken az ott termelt termékek egészségügyi korlátozás nélküli felhasználhatóságának biztosításával, melynek érvényesítése a Településszerkezeti Terv értékét veszélyezteti. 	<p>4. Elfogadott az észrevétel, a funkciót váltó és fejlesztési területek a II. „Területfelhasználás” c. tervlapon is megkülönböztetésre kerültek.</p> <p>5.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nem elfogadott. A I. "Funkcionális szerkezet" c. tervlapon kiegészítésre kerültek az útépités miatt szükséges funkciót váltó területek. – Nem elfogadott. A TSZT a továbbiakban csak a meglévő Szlovák útra épülő I. változatot tartalmazza, mely lényegében a mai közúti keresztmetszet megtartását jelenti. – Nem elfogadott. A javasolt nyomvonal jelentős mértékben a mai közterületek felhasználásával alakult ki, és a védett területek teljes elkerülésével biztosítja a Naplás-tó és környezetének megóvását. Az útvonal Cinkota városrészről délre tervezett szakaszának megvalósítása esetén biztosított a Vidámvásár utca (és Cinkota belvárosának) tehermentesítése is. A korábbi tervekben javasolt, a Naplás-tótól délre tervezett nyomvonal éppen környezetvédelmi szempontból nem valósítható meg. A Vidámvásár utca - Ostoros út - Szlovák út nyomvonalon ma is működik körirányú útvonal, amely a későbbiekben is nélkülözhetetlen, azonban forgalomterhelésének jelentős részét átveszi a városhatáron megépülő M0-gyűrű. – Elfogadott. A Rákospalotai határút fejlesztésére vonatkozó településrendezési terv készítése folyamatban van. A terv feladata, hogy az M0 keleti szektorának kiépítésével összefüggésben meghatározza a közlekedés rendszerét. A jelenlegi út valószínűleg szervízútként fog funkcionálni, így az új útpálya várhatóan a XV. kerület közigazgatási területén épül. – Nem elfogadott, mert a tervezett útkapcsolat nem a főúthálózat részeként, hanem gyűjtőútként valósul majd meg. Ezért nem szerepel a TSZT-ben, csak az FSZKT-ben. – Nem elfogadott. A TSZT-ben kijelölt erdők a terv hosszú távú tervi elemei közé tartoznak. Az autópályák menti erdősávok egyben a fővárosi zöld gyűrű részei is lesznek, megvalósulásuk várhatóan több ütemben, nem csak az engedélyezési eljárásához kötötten fog történni.
------------------------------	--	---

<p>XVI.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> - A Településszerkezeti Terv területfelhasználási tervlapja tartalmazza a területfelhasználási egységeket tagoló utak hierarchiáját is. - A városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű helyi jelentőségű terület határa ne a Hősök Fasora, hanem a Zsélyi Aladár u. - (Veres Péter u. - Hunyadvár u.) Hunyadvár u. - (Zsélyi Aladár u. (Hunyadvár u. - Újszász út). <p>6. XXIII. Ker. M5 autópálya menti területek módosításához észrevételt nem tett.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott, az Étv.-nek megfelelően a közterületek tagozódását – fő-, mellék-úthálózat – a II. "Területfelhasználás" tervlap tünteti fel. A jóváhagyandó munkarészek sorába tartozó Közlekedési tervlap tartalmazza a hálózati szerep és funkció szerinti tagolást. - Elfogadott, javításra került. <p>6. --</p>
<p>XVII. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>1. A Képviselő-testület úgy dönt, hogy Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének I. Funkcionális szerkezet tervlap és a II. Területfelhasználási tervlap jóváhagyását az alábbi módosításokkal támogatja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A Cséplő utca - Felsőbánya utca - MÁV Budapest - Szolnok vasútvonal - Összekötő utca által határolt terület "kertes mezőgazdasági terület" övezetből "kertvárosias lakóterület" övezeti besorolásba kerüljön. - A Cinkotai út – Cinkotai Kiserdő –Naplás út – Inda utca –Ároktő utca – Szőlőfűrt utca – Forrásmajori utca által határolt terület (Szőlőhegy) „ökológiai szempontból szerkezeti jelentőségű fejlesztendő elem” besorolásból „infrastruktúrához kötött, jelenleg külterületi fejlesztési, funkcióváltó terület” besorolásba kerüljön, "vegyes városias területek" megjelöléssel. - A Helikopter út nyomvonala módosuljon oly módon, hogy ne metsszen be a Helikopter lakópark területébe. - A Pesti út M0 csomópont melletti gazdasági terület és az M0 között "erdő" övezeti besorolású terület "gazdasági terület - kereskedelmi, szolgáltató terület" övezetbe kerüljön. - A Ferihegyi út - Kerülő u. - Katlan u. – erdő keretövezet által határolt terület "központi vegyes terület" övezetből "kertvárosias lakóterület" övezetbe kerüljön átsorolásra. - A Pesti út - Podmaniczky János sétány - Strázsahegy utca - Vécsey Ferenc utca által határolt terület "központi vegyes terület" övezetből "kertvárosias lakóterület" övezetbe kerüljön. - Az új 4-es út 1. változata (a Helikopter út meghosszabbítása) kerüljön törlésre. - Az Orgoványi u. - Baross u. - Bélatelepi út – erdő keretövezet által határolt terület "központi vegyes terület" övezetből "kertvárosias lakóterület" övezetbe kerüljön átsorolásra. 	<ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott, átvezetésre került. - Nem elfogadott. A terület érintett a Naplás-tó helyi jelentőségű védett természeti terület védőövezete által, a védőövezet térségének vegyes városias területté minősítése nem fogadható el. A Szőlőhegy területének egy része a tervben – változatlanul - kertvárosias lakóterületként szerepel. - Elfogadott, a pontosítást az FSZKT-ben kell meghatározni. - Nem elfogadott, mert a vonatkozó törvény értelmében az autópálya tengelyétől számított 250-250 m széles területsávon belül beépítésre szánt terület nem alakítható ki. A gazdasági területekre vonatkozó - kivételt szabályozó - külön jogszabály nem jelent meg. - Nem elfogadott. Zajvédelmi szempontból a javaslat nem támogatható. - Elfogadott, átvezetésre került. - Nem elfogadott, a 2. változat erdőterületeket vágna át. A változatok közötti döntésre – vizsgálatok alapján - távlatban kerülhet sor. - Nem elfogadott. Zajvédelmi szempontból a javaslat nem támogatható.

<p>XVII.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> - A Bocskai István u. és a Lőrinci út sarkán lévő "temető terület" övezetből olyan övezetbe kerüljön besorolásra, ahol kegyeleti park kialakítható. - Rákoshegy vasútállomás területének környezetében csak az a terület legyen "különleges", illetve a "vasút" területként jelölve, amelyik lényegesen a vasútállomás része. A csatlakozó, korábban is kereskedelmi, raktározási funkciót ellátó, s az utóbbi évtizedben magántulajdonba került területek gazdasági területként jelenjenek meg a vonatkozó tervlapokon. <p>3. A Képviselő-testület úgy dönt, hogy Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének III. A területfelhasználást veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők Épített környezet értékeinek védelme tervlap jóváhagyását az alábbi módosításokkal támogatja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Városszerkezeti, városképi szempontból védendő karakterű helyi jelentőségű védett területek" közül csak az Akadémia-útelep kerüljön jelölésre. - "Városképileg kiemelten látványérzékeny nyomvonal és terület"-ként csak a Podmaniczky - Vigyázó kastély területe jelölendő. <p>4. A Képviselő-testület úgy dönt, hogy Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének III. A területfelhasználást veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők Talajvédelmi beavatkozás térségei és korlátozó földtani viszonyok tervlap jóváhagyását az alábbi módosításokkal támogatja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a csatormázandó területek csak mint tájékoztató elemek kerüljenek feltüntetésre. <p>5. A Képviselő-testület úgy dönt, hogy Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének III. A területfelhasználást veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők Emisszió-korlátozás térségei tervlap jóváhagyását támogatja.</p> <p>6. A Képviselő-testület úgy dönt, hogy Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének III. A területfelhasználást veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők Zöldfelület-, víz- és természetvédelem tervlap jóváhagyását támogatja.</p> <p>7. A Képviselő-testület úgy dönt, hogy Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének III. A területfelhasználást veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők Egyéb korlátozások tervlap jóváhagyását támogatja.</p> <p>8. A Képviselő-testület úgy dönt, hogy Budapest Főváros Településszerkezeti Terv Leírása jóváhagyását az alábbi módosításokkal támogatja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a tervi munkarészekben szintterület-sűrűség szerepel, míg a leírásban több helyen szintterületi mutatóra hivatkozik az anyag. Kérjük ezek egységesítését, - a 38. oldalon a Településközpont vegyes terület címszó alatti 2. bekezdés egészüljön ki kulturális funkció elhelyezhetőségével, - az 51. oldal "9.2.3.3. Gazdasági területek az elővárosi zónában" cím alatt a 3. bekezdésben a XVII. kerület gazdasági területeinek pontosítása szükséges a tervlapok alapján, 	<ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott, a kegyeleti park létesítésének nincs szakmai akadálya. - Részben elfogadott, az új 4. sz. főút bevezetés 1. változatának figyelembevételével. A vasúti területeken az FSZKT-ben a TSZT módosítása nélkül létrehozható gazdasági terület. <p>3. —</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott, javításra került. - Elfogadott. A kerület központ területének városképileg kiemelt kezelése indokolt, a lehatárolt területnek része a Podmaniczky - Vigyázó kastély területe is. <p>4. —</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nem elfogadott. A csatormázandó területeket jóváhagyandó elemként szükséges szerepeltetni, mert fontos fejlesztési cél. <p>5. —</p> <p>6. —</p> <p>7. —</p> <p>8. —</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elfogadott, pontosításra került. - Elfogadott, pontosításra került. - Elfogadott, pontosításra került.
-------------------------------	--	--

XVII.ker. ÖNKORMÁNYZAT	<ul style="list-style-type: none"> – a leírásban több helyen Akadémia telep megnevezés szerepel, mely pontosítandó Akadémia-újtelep elnevezésre. <p>Orgoványi utca - Nagyhangács köz – Nagyhangács utca — Baross utca által határolt területet központi vegyes területi besorolásból gazdasági terület besorolásba kéri.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott, javításra került. - Elfogadott javaslat, az átvezetés megtörtént. <p style="text-align: center;">--</p>
XVIII. ker. ÖNKORMÁNYZAT	<ul style="list-style-type: none"> – A Külső Keleti körút kertvárosi területen átvezető szakasza alagútként kerüljön ábrázolásra az I. számú funkcionális szerkezetet ábrázoló tervlapon. – Az Álmos utca helyett a Korányi Frigyes -Erdősor út legyen a fő forgalomviselő elem, az Álmos utcáról kerüljön kitérésre a gépjárműforgalom az I. számú funkcionális szerkezetet ábrázoló tervlapon. – A II. számú, a területfelhasználásról szóló tervlapon az erdőterületként feltüntetett almáskertek külterületi mezőgazdasági területként legyenek ábrázolva. – A II. számú, a területfelhasználásról szóló tervlapon a Méta utca és az ipartelepek közötti erdőterületként feltüntetett sáv legyen az ipartelepekkel azonos funkciójú, (fejlesztésre előirányzott) terület, továbbá a Méta utca bővítésére szolgáló közlekedési terület. – A II. számú tervlapon a Közdülő utca menti belterületi erdő terület helyett lakóterület legyen kialakítható. – A (156042) hrsz.-ú út belterületi út lehessen. <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott. A tervezett Külső Keleti körút kertvárosi területen átvezető szakasza - a közlekedési lapon szereplő kialakítással azonosan - alagútban épül meg, a I. számú funkcionális szerkezetet ábrázoló tervlap javításra került. – Nem elfogadott. A Maglódi út tervezett meghosszabbításának a főútvonal vonalában kívánatos kiépülnie, nem a Korányi Frigyes utca vonalában. Mindemellát a tervezett közlekedési elem részletes tervezésekor problémamentesen biztosítható, hogy az Álmos utca mai kialakításában megmaradjon az ingatlanok kiszolgálására („kitérésre kerül az”), és az átmenő forgalom számára - a lakóterülettől zöldsávval és zajvédő létesítménnyel elválasztott - új útpálya épüljön. – Nem elfogadott. A távlati erdőfejlesztés előtt a terület természetesen mindaddig mezőgazdasági funkciót tölthet be, míg más igény fel nem merül. Jelen terv az FSZKT-ben választható keretűvezetek jelölésével erre lehetőséget biztosít. – Elfogadott. A védősáv eredetileg az M0 hatásainak mérséklésére lett tervezve, de mivel az út máshol létesül, a védősáv okafogyottá vált. – Elfogadott. A műszakilag jelenleg is igénybe vett terület kertvárosias lakóterület besorolású lett, FSZKT módosítás azonban szükséges. – Elfogadott. Az egyeztetésre megküldött terv ezt lehetővé teszi, változtatás nem szükséges, az FSZKT módosítása a belterületi határvonalat illetően azonban elengedhetetlen. <p style="text-align: center;">--</p>
XIX. ker. ÖNKORMÁNYZAT	<p>Általános észrevételek:</p> <ul style="list-style-type: none"> – városrendezési tanulmány szükséges annak vizsgálatára, hogy a TSZT módosításából eredő szabályozási változások hogyan érintik a hatályos KSZT-eket – a TSZT elfogadása után szükséges az FSZKT módosítása is – azokat a beruházásokat kellene megkezdeni, amelyek összvárosi érdek szempontjából a legfontosabbak, a projektekhez hierarchikus rangsort kell készíteni – a Nagykőrösi út környezetvédelmi problémájának jelölése a tervben jó 	<ul style="list-style-type: none"> – Nem elfogadott javaslat, mert a TSZT-nek közvetlenül nincs ráhatása a hatályos KSZT-ekre. Az FSZKT és BVKSZ későbbi, a TSZT-en alapuló módosításaik az említett kérdést természetesen figyelembe kell venni. – A módosítás természetesen következik a tervek hierarchikus rendszeréből, a javaslat megegyezik a Fővárosi Önkormányzat szándékával. – <i>Elfogadott, de a felvetés nem a TSZT feladatkörébe tartozik. A „Funkcionális tervlapon” megjelennek a legfontosabb elemek.</i> <p style="text-align: center;">—</p>

<p>XIX.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>– javasolja az úthálózati hierarchiák, valamint a védőtávolságok terven való jelölését</p> <p>Kerületre vonatkozó, részletes észrevétel:</p> <p>– több előzetes kerületi javaslat figyelembevétele megtörtént</p> <p>– módosításra, kiegészítésre javasolt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vak Bottyán u. – Alsóerdő sor jelölése szükséges, mivel az Budapest Főváros közlekedésfejlesztési rendszertervének része volt. - A terv nem tartalmazza a Külső Keleti körút nyomvonalát - A környezetvédelmi tervlapon nem kerültek jelölésre a Hunyadi út, Kisfaludy u., Szabó Ervin út, Simonyi Zs. u. csökkentendő forgalmi zajemisszió útvonalként - A zöldfelületi tervlapon a Wekerle-telep kertvárosi területként kerüljön jelölésre <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<p>– Elfogadott, az Étv.-nek megfelelően a közterületek tagozódását – fő-, mellék-úthálózat – a II. „Területfelhasználás” tervlap tartalmazza. A jóváhagyandó munkarészek sorába tartozó Közlekedési tervlap tartalmazza a hálózati szerep és funkció szerinti tagolást.</p> <p>A védőtávolságok a IV. „A terület felhasználását veszélyeztető, illetőleg befolyásoló tényezők” tervlapsorozatának 5.„Egyéb korlátozások” tervlapján kerültek megjelenítésre.</p> <p>–</p> <p>- Nem elfogadott, mert Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve a Vak Bottyán utca – Alsóerdő sor elemet - változatlan formában - továbbra is tartalmazza. Mivel a tervezett közlekedési elem gyűjtőút, a TSZT-ben nem jelenik meg főútvonalként.</p> <p>- A terv a Külső Keleti körút nyomvonalát a XXIII. – IV. kerületek közötti teljes szakaszon tartalmazza.</p> <p>- Elfogadott. A Szabó Ervin út esetében reális a csökkentés, itt a javítás megtörtént.</p> <p>- Nem elfogadott. A beépítés sűrűsége alapján a telepet nem lehet kertvárosi területbe sorolni.</p> <p>–</p>
<p>XX. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>Általános észrevételt nem tesz.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területek átsorolását nem támogatja a délpesti főgyűjtő csatorna hiánya miatt.</p>	<p>–</p> <p>Elfogadott.</p>
<p>XXI. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>A Képviselő-testület a Főépítési Iroda TSZT-ről alkotott szakmai véleményét elfogadja.</p> <p>1. Budapest Főváros Térszerkezeti Tervének 2004. évi tárgyalása megítélésünk szerint nem jogszerű és nem időszerű, mert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - meg kell várni "A területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény és egyes kapcsolódó törvények módosításáról" szóló törvény kihirdetését, továbbá a "a Budapest Agglomeráció Területrendezési Tervéről (BATrT) szóló törvényjavaslat tervezet" című anyag, legalább kormány szintű elfogadását, de ajánlott annak törvényi kihirdetését bevárni. - a fenti két törvény egymásra épül. A területrendezési tervek egymásra épülő, hierarchikus rendszerében kerülnek megalkotásra, melyekkel a Budapest Főváros TSZT-e már összhangba hozandó. 	<p>1. A véleményező következetesen a főváros térszerkezeti tervéről mondott véleményét, de feltételezhető, hogy az a településszerkezeti tervre és annak tartalmára vonatkozott.</p> <p>Jóllehet a területrendezési és a településrendezési tervek egymásra épülésének szükségessége nem vitatható, a településrendezési terveknek nem szükségképpen kell bevéárnia az átfogóbb területrendezési terv jóváhagyását.</p> <p>Még a területrendezési tervek esetében is volt olyan példa, hogy az alacsonyabb rendű terv előbb került jóváhagyásra. A Balaton regionális rendezési tervének jóváhagyása megelőzte az Országos Területrendezési Terv jóváhagyását.</p>

<p>XXI.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> - a jelenlegi fővárosi szabályozások sem feleltek meg a magasabb szintű jogszabályoknak, az Országgyűlés törvényének, a Kormány rendeletének! Ugyanakkor az eltelt időszakban nem történt meg a kerületi önkormányzatok területfejlesztési, területrendezési elképzeléseinek - a partnerség alapján álló - egyeztetése, összehangolása, a kerületi önkormányzatok városrendezési és építési szabályozási különböző gyakorlatának kiértékelése. - az idők során kiderült, hogy az OTÉK előírásaiba Budapest világváros területfelhasználása, térszerkezete nem "szorítható" be. Az FSZKT és BVKSZ kormány szintű egyeztetésekor kialakult, hogy a normaszöveget, szabályok - jogalkotás általános szabályaitól eltérően - "felülírták" a Kormány rendeletét, az OTÉK-t, részben további kedvezményekkel, részben szigorításokkal és ezáltal keretek közé szorítva a kerület szabályrendelet alkotását. - a TSZT készítése előtt rendbe kell tenni az OTÉK-ot! A terv készítése előtt meg kell teremteni a jogalapot a szabályozásra, és nem tervvel kell felmentést kérni az általánostól. Budapest Főváros, más megyei jogú és egyéb városoktól - többek között - abban is különbözik, hogy az országos hatalmi ágaknak, a központi államigazgatási szerveknek biztosít helyet, mely kiemelt területfelhasználást igényel: "kormányzati negyed(ek)", továbbá nagyságrendje, egyedülálló önkormányzata ezt igényli és meg is illeti, hogy eltérő szabályok szerint legyen alakítható, szabályozható. - elfogadhatatlan - a fenti jogszabályi hiányosságok miatt -, hogy a területfelhasználási egységeken belül alkalmazzon keretövezeti választékokat, mert így a TSZT szabályozási elemeket kénytelen meghatározni, "lemerevíteni" és így hosszadalmas és összetett (felesleges) módosításokat gerjeszt a mindennapi életben. (Az eddigi gyakorlat ezt igazolta, de ennek elemzése sem történt meg.) Nem a TSZT-t kell az FSZKT-hoz igazítani, megfeleltetni, hanem a keretszabályozást kell a térszerkezetből eredeztetni! - a budapesti közlekedési "káosz" elkerülése érdekében sokkal hangsúlyosabban kell a tervben közlekedést és így a főútvonalakat szerepeltetni, feltüntetve és megkülönböztetni a belátható és esetleg távlati elemeket. Köztudott, hogy a mindennapi közlekedés befolyásolja a terület felhasználhatóságát, annak minőségét. - nem rögzíti a TSZT időtávját! A nagy távlatú elemek ábrázolása ill. meg nem léte a középtávú területfejlesztésre eltérő hatással, eltérő jogkövetkezésmennyel járnak! - az épített és természeti értékek védelme a TSZT-től eltérően akkor lesz eredményes, ha az társadalmi elfogadottságon alapszik, és támaszkodik a helyi értékeket ápolni kívánó közösségekre és azokkal összhangban van. 	<p>Ennek megfelelően elfogadhatatlan az a vélemény, hogy a Főváros Településrendezési Tervének be kell várnia az Agglomerációs Terv jóváhagyását. Ez esetben az igencsak szükséges módosítások nem lennének végrehajthatók és késleltetnék a városfejlődés szempontjából kulcsfontosságú fejlesztéseket.</p> <p>Hasonlóan - bár igaz az az állítás, hogy az OTÉK, illetve az Étv. a főváros sajátos nagyságrendjét és önkormányzati rendszerét nem kezeli kellőképpen - mégis elfogadhatatlan késleltetés lenne az Étv., illetve az OTÉK módosításának bevárása. Illetékes tájékoztatás szerint ezek módosítására leghamarabb 2005. második felében kerülhetne sor, és a módosítás tartalma ma még átláthatatlan. Éppen ezért a terv kidolgozásának elhalasztása szintén pozitív folyamatokat gátolna.</p> <p>A Településszerkezeti Terv megújításának metodikája alapvetően megfelel az OTÉK-nak, illetve ahol nem, ott élni kíván a felmentés lehetőségével, amelyre az előzetes egyeztetések alapján mód van. (OTÉK 111. §)</p> <p>A településszerkezeti egységeken belül biztosított keretövezet választási rendszer a TSZT és az FSZKT egymás utáni rendjében nem a szabályozási tervek jóváhagyási feltételeinek merevségét célozza, hanem éppenséggel rugalmasabbá teszi azt a jelenleg hatályos TSZT által előírtaknál.</p>
------------------------------	--	---

<p>XXI.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>2. Településrendezésre vonatkozó észrevételek</p> <ul style="list-style-type: none"> - a leíró fejezet olyan részeket tartalmaz, ami idegen egy térszerkezeti tervtől - a "területfelhasználási felületek" túlzottan bontottak (pl. lakóterületek) - ha a TSZT-et 10 évenként felül kell vizsgálni, nem lehet része olyan tervlap, amely 15 éven túli fejlesztéseket is tartalmaz - a jelkulcsoknak meg kell felelniük az OTÉK-nak - a "Funkcionális szerkezet" c. tervlap nem a TSZT jóváhagyandó munkarésze, hanem a VFK része kell, hogy legyen - a "Területfelhasználás" c. tervlapon <ul style="list-style-type: none"> - nem lehet a lakóterületet ilyen mélységben bontani - strand és stadion nem lehet egy területfelhasználási egységben - közműterületek hiányoznak, helyenként ipari területként jelennek meg - "Területfelhasználást veszélyeztető, ill. befolyásoló tényezők" <ul style="list-style-type: none"> • Az épített környezet értékeinek védelmével kapcsolatos észrevételek: Az "Örökségvédelmi hatástanulmány" nélkül nehezen elbírálnak, túl nagy területeket érintően határol le övezeteket. A "korlátozás, tilalom, többlet feladatok, többlet költségek" szemlélet helyett pozitív motiváción alapuló szemlélet szükséges. Át kell értékelnünk a főváros eddigi gyakorlatát, koncepcióvá váltásra van szükség. Az új kategóriák szándékozott tartalma - BVKSZ szintű szabályozás TSZT szintre emelése - indokolatlan. - Szöveges munkarésszel kapcsolatos észrevételek - A TSZT konkrét területi javaslataival kapcsolatos észrevételek 	<p>2. Válaszok - a vélemény terjedelme miatt – csak azokra a kérdésekre szerepelnek, amelyek a TSZT tartalmával és nem az egyéb tervi műfajokkal (pl. FSZKT, KSZT stb.) kapcsolatosak.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Részben elfogadott, a szöveg átszerkesztésre került annak érdekében, hogy a jóváhagyandó és az alátámasztó munkarészek markánsan elkülönüljenek. - Nem elfogadott. Az OTÉK megengedi a további bontást. A nagyvárosias lakóterület kategóriájában továbbra is szükséges a lakótelepek és a hagyományos zárt sorú területek megkülönböztetése, mert azok településszerkezeti szempontból eltérőek. - Nem elfogadott. Ez nem helytálló vélemény. A TSZT-nek fontos feladata a távlati elemek helybiztosítása is, a 10 évenkénti, Étv. szerint előírt felülvizsgálat ezt semmiképpen nem zárja ki. - Nem elfogadott. Ábrázolástechnikai szempontból nem lehetett mindenhol az OTÉK jelkulcsát használni. A tervben alkalmazott eltérő jelkulcsokra - előzetes egyeztetések alapján - az eltérési engedély beszerzése megtörtént. - Nem elfogadott, mert ez a tervlap fejezi ki leginkább a TSZT-nek a főváros településszerkezetére vonatkozó mondanivalóját. - Nem elfogadott, az OTÉK megengedi és szerkezetileg indokolt a lakóterület bontása. - Nem elfogadott, az illetékes minisztérium előzetes állásfoglalása szerint lehet. - Nem elfogadott, a TSZT itt szigorúan az OTÉK-ot követi. - Részben elfogadott. Az "Örökségvédelmi hatástanulmány" elkészült, az egyeztetésben érintettek pótlólag megkapták. Az építészeti értékvédelem keretében javasolt kategóriák tartalma az észrevételek és az egyeztetések figyelembevételével kiegészítésre, pontosításra, finomításra került. Nem a BVKSZ szintű szabályozás TSZT szintre emeléséről van szó, hanem - a településrendezési eszközök hierarchiájának megfelelően - az értékvédelem leendő szabályainak az irányultságát, alapelveit szükséges meghatározni a TSZT keretében. Ezek szellemében az FSZKT és a BVKSZ felülvizsgálata során kell a konkrét előírásokat megalkotni. A jelenlegi gyakorlat felülvizsgálata során támogatható az értékvédelem szétválasztása fővárosi és kerületi feladat jogkörökre, értelemszerűen az összvárosi jelentőségű, és a lokális (helyi) jelentőségű védelem határai mentén. - Az előzőekben említetteknek megfelelően átszerkesztésre került, a terv a szöveg pontosítására törekedett. -
------------------------------	---	---

<p>XXI.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>- nem ért egyet a szigetcsúcson tervezett városi park nagyságával</p> <p>3. Környezetvédelmi és zöldfelületi vonatkozású észrevételek:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A II. tervlapon a szigetcsúcsi terület nyugati oldalán megjelenő közparki terület a III. 4. tervlapon nincs ábrázolva, a kerület véleménye szerint ennek is a védelemre javasolt elemek között kell lennie. - A III. 2. tervlap tartalmaz „javasolt talajszennyezettségi vizsgálat térségei” megnevezésű elemeket, ha ez jóváhagyandó munkarész, akkor kit terhel a vizsgálat költsége? - Hiányzik a tervlapról a szigetcsúcs nyugati részén lévő csatornaiszap lerakó, mint rekultiválendő terület. - A Bp. Agglomeráció TrT-éből átveendő a „tájrehabilitációs térség” és ábrázolandó. - A Csepelt érintő Halásztelek-vízbázis védelmi övezete lehatárolásra került. A TSZT-ben ábrázolt védőövezet nem azonos vele, ez az elem az egyéb korlátozások közé kell tartozzon. - Az árvédelmi fejlesztés kifejezésen a terület bevédeése, a védvonal kiépítése értendő-e? - A zöldfelület- és erdőfejlesztések mely területhasználat „rovására” létesülnek? - A Csepeli Erőmű Rt területén talajcserét végeztek, környezetvédelmi monitoring működik. A talajszennyezettség vizsgálat területei közül kiveendő ez a terület. - A Tamariska domb, mint helyi természeti érték szerepeljen a tervlapon. - A Csepel szigetcsúcsra tervezett közpark méretezésével és elhelyezkedésével nem ért egyet. - A városszéli zöld gyűrű dél-csepeli kiterjesztésével nem ért egyet. <p>4. A közlekedést érintő észrevételek:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A budapesti közlekedési "káosz" elkerülése érdekében sokkal hangsúlyosabban kell a tervben a közlekedést szerepeltetni, feltüntetve a belátható és esetleg távlati elemeket. 	<p>Részben elfogadott.A Galvani úttól délre a zöldterület a Soroksári Duna-ág mellett keskenyebb lett, a városrészközpont vegyes területen belül pedig az FSZKT-ben kell a zöldterület pontos helyét meghatározni.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nem elfogadott. A közpark tervezett elem, ma még nincs meg. A terv még nem létező, tervezett zöldfelületet nem javasol védelemre. - Az egyeztetések nyomán a talajszennyezettségi témakör a tájékoztató elemek közé került. (A területek szennyezettségének vizsgálata egyébként – a vonatkozó rendelet értelmében – a mindenkori tulajdonos kötelezettsége, mely vizsgálatok költségterheit jogi úton áthelheteti, ha nem ő a tényleges területhasználó.) - Elfogadott, az észrevétel nyomán az érintett tervi munkarész javítása megtörtént. - Nem elfogadott, a BATrT még nincs jóváhagyva. Az abban foglalt elemek környezetvédelmi, illetve tájrendezési szempontból más tematika szerint szerepelnek a terven, így annak átvétele a fővárosi tervhez nem javasolható. Hasonló tematika szerinti lehatárolás aTSZT alátámasztó munkarészei közül a tájrendezési munkarészben található. - Nem elfogadott. A TSZT a hidrogeológiai védőidomot tartalmazza, ami földtani lehatárolás és az illetékes VIZIG adja ki. A védelmi övezet jogi lehatárolása nem szükségképpen azonos vele. Mint vízvédelmi korlátozás, ábrázolásra került. - Válasz: A fejlesztés a műszaki védelem kiépítését és a védvonal jogi rendezését jelenti. - Válasz: Az új zöld- és erdőterületek a mezőgazdasági területek és az ún. rozsdaterületek rovására létesülnek. - Elfogadott. Az észrevétel alapján az érintett rajzi munkarész javításra került. - A nevezett terület a vonatkozó tervlapon szerepel. - Nem elfogadott. A tervezett Galvani-hídtól északra fekvő terület városi közpark létesítésére fenntartott terület. A hídtól délre, a tervezett beépítésre szánt terület kiszolgálását fogja biztosítani a Soroksári –Duna-ág mentén létesítendő zöldfelület, mint a terület lakóterületi közparkja. - Nem elfogadott. A zöld gyűrű nem csak zöldterületet és erdőt foglal magában, hanem annak a nagy zöldfelületi borítottságú kertvárosi terület is integráns része. Ezért az alátámasztó munkarészben ábrázolt zöld gyűrű térségét nem indokolt csökkenteni. - Részben elfogadott, a közlekedési javaslat egy része jóváhagyandó munkarészszé vált, azonban az <i>időbeli ütemezés nem a TSZT feladata, azzal a BKRF T foglalkozik.</i>
------------------------------	--	--

<p>XXI.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> – A jelkulcsoknak meg kell felelniük az OTÉK 2. számú mellékletében rögzítetteknek. – A jelmagyarázatok és jelölések három részre bontandók. A jóváhagyandó, tervezett elemek kategóriájába kell szerepeltetni a területfelhasználást, összvárosi működést meghatározó meglévő és legfeljebb 2013-ig megvalósítására tervezett vonalas létesítményeket. – A szigetcsúcs területén a fejlesztési elhatárolások kialakulatlansága miatt a javasolt főútvonal szerepeltetése nem kívánatos. – Az úthálózatfejlesztés feladatkörébe tartozóan felsorolásra kerültek a főúthálózat fejlesztési elemek, mellékúthálózat fejlesztési elemek, egyéb parkolás szabályozási és forgalombiztonsági feladatok. – A közforgalmú fejlesztés feladatkörébe tartozóan felsorolásra kerültek a kerületet érintő elemek. – A parkolás, forgalomcsillapítás, forgalomtechnikai fejlesztések, kerékpáros és gyalogos közlekedés, környezetvédelem feladatkörébe tartozóan felsorolásra kerültek a kerületet érintő feladatok. – A Gubacsi-híd koncepcionálisan eltérően szerepel az SZT-ben és a TSZT-ben. A kerület az SZT-vel ért egyet. – A TSZT elnagyoltan szerepelteti a Hollandi út kikötését a Gubacsi hírhoz. Javasoljuk az M0-val párhuzamos szervizút és híd megépítését Csepeltől délre, M0-tól északra a Kis-Dunán át a Soroksári útra. 5. A közművekre vonatkozó észrevételek: <ul style="list-style-type: none"> – Ideje lenne levenni az alaptérképről a Csepel-észak fejlesztési területén ábrázolt "Szennyvíztisztító mű tartalék területét". – ... a dokumentációba csatolt 105. oldalt követő "Árvízvédelem" című oldal a szabályozási tervtől eltérő I. rendű védvonalat ábrázol. 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott. A terv jelkulcsai módosultak, az OTÉK-nak megfelelően. Eltérések a 111. § nyújtotta lehetőség keretén belül maradnak. – Nem elfogadott. A TSZT megkülönbözteti a meglévő és tervezett vonalas létesítményeket, azonban azok időbeli ütemezése nem feladata. <i>A közlekedési létesítmények időbeli ütemezésére a BKRFT tartalmaz javaslatot.</i> – Elfogadott. A főúthálózat a tervezett szigetcsúcsi elemet már nem tartalmazza. Annak kiépítése - a javasolt területfelhasználás kialakulása után - gyűjtőútként a kerületi önkormányzat feladatkörébe került. – A felsorolt fejlesztési feladatok mind időszerűek. A főváros kompetenciakörébe - az Étv.-nek megfelelően - a főúthálózat fejlesztése tartozik. A TSZT tartalmazza a kerület által felsorolt főúti elemeket. – A felsorolt hálózatfejlesztési javaslatokat a TSZT tartalmazza. – <i>Az egyébként reális és megoldandó feladatok nem tartoznak a településrendezési feladatok ellátására készülő TSZT kompetencia körébe.</i> – Nem elfogadott. A TSZT-ben szereplő javaslat szerint határozottan elkülönül az összvárosi érdeket szolgáló tervezett Körvasút menti körút (és Duna hídjai), valamint a XX. és XXI. kerület közötti kapcsolatok biztosítására alkalmas meglévő Gubacsi-híd. A TSZT-ben szereplő nyomvonal biztosítja a tervezett körút jelentőségének, területfelértékelő szerepének megfelelő paraméterekkel történő kiépítését. – Nem elfogadott, mert a Hollandi út kerületi kompetenciába tartozó gyűjtőút, így nem tartozik a TSZT feladatkörébe. <i>A Csepeltől délre tervezett Kis-Duna híd és az M0-val párhuzamos szervizút Szigetszentmiklós és Dunaharaszti települések közigazgatási területére esik. Esetleges kialakítása a két szomszédos önkormányzat kompetenciakörébe tartozik. Kialakításukra Dunaharaszti és Szigetszentmiklós településszerkezeti tervének készítése során - szomszédos településként - adható javaslat.</i> – Nem elfogadott, mert ez a módosítás már 2003. november során megtörtént. – Nem elfogadott. A településszerkezeti terv Árvízvédelmi tervlapja a jelenlegi árvízvédelmi fővonalakat tartalmazza. A területfelhasználás változásai miatt bekövetkező elsőrendű fővédvonal áthelyezések a jóváhagyott szabályozási tervek szerint vízjogi engedély kötelesek, és csak ezt követően épülhetnek át.
------------------------------	---	--

XXI.ker. ÖNKORMÁNYZAT	<ul style="list-style-type: none"> – Nem érhető számunkra, hogy miért jóváhagyandó munkarészként szerepel a "csatornázandó területek" területfelhasználási egység jele? – Tudomásunk szerint a Budapest-Csepeli központi Szennyvíztisztító mű nem ártéren valósul meg. <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területek nem érintik, ezért véleményt nem adott.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Nem elfogadott. A terület kiterjedése időben valóban változik, az OTÉK szerint azonban ezen a tervlapon (korlátozó viszonyok) kell feltüntetni. A "csatornázandó területek" egyébként nem területfelhasználási egység, hanem a terület használhatósága szempontjából figyelemfelhívó, tájékoztató elem. – Nem elfogadott. Az észrevétel tévedés. A terület jelenleg bevédetlen ártér, emiatt árvédelmi fejlesztést igényel, amire az "Árvízvédelem" tervlap észrevételére adott válasz részletesen kitér. <p style="text-align: center;">—</p>
XXII. ker. ÖNKORMÁNYZAT	<p>Általános észrevétel:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a TSZT felépítése és tartalma általában elfogadható – több, a tervben használt fogalomhoz részletes értelmezés szükséges, pl. infrastruktúrafejlesztéshez kötött terület, rontott tájkép miatt beavatkozást igénylő terület – a TSZT csak szintterület-sűrűséget határozzon meg, egyéb szabályozási paramétereket (pl. lakásszámot, %-os beépíthetőséget nem) – a kerület által kért módosítások számos helyen átvezetésre kerültek – továbbra is kéri a 2003 év folyamán beadott alábbi módosításokat figyelembe venni: <ol style="list-style-type: none"> 1. M0- Barackos csomópont térsége F1 és L5 terület között, hrsz.: 239041, 239042 erdőterületből kertvárosias lakóterületbe kerüljön 2. AGRO-CHEMIE-MÁV közötti terület, hrsz.: 233134/1 fele erdőterületből munkahelyi területbe kerüljön 3. 7-es út menti szeméttelep térsége erdő-, zöld-, lakó- és vegyes területbe kerüljön 4. Gyula vezér u. - Terv - Bibic - XI. u. által határolt terület egyéb zöldterületből központi vegyes területbe kerüljön 5. Bibic melletti, 229015-16hrs-ú területek (egyéb) zöldterületből központi vegyes területbe kerüljön 6. 228901 hrsz.-ú ingatlan keleti területrészt érintő korrekció, (egyéb) zöldterületből kertvárosias lakóterületbe kerüljön 	<p style="text-align: center;">—</p> <ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott. A vonatkozó alátámasztó és jóváhagyandó munkarészekben a fogalmak részletezésre kerültek. – Nem elfogadott. A TSZT csak az OTÉK által megkövetelt részletezettséggel határoz meg paramétereket. (pl. a lakásszám csak a kertvárosias lakóterület esetén szerepel). <p style="text-align: center;">—</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nem elfogadott. A hatályos törvény szerint az autópálya menti 250 m széles sávban új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki. 2. Nem elfogadott. A terület a városi zöld-gyűrű része és közművezetékek védőtávolsága által érintett terület. 3. A volt szeméttelep nyugati szegélyén - hosszabb távon - csak a rekultiváció befejezése után, a térség kiszolgálását biztosító különleges-sportcélú terület jelölhető ki. 4. Részben elfogadott a javaslat, lakóterület azonban csak a terület egy részének közcélú zöldfelületként való kialakításával javasolható. A lakóterületen belüli zöldterület méretét – összhangban a városökológiai szempontokkal - az FSZKT-ben kell meghatározni. 5. Részben elfogadott a javaslat, lakóterület azonban csak a terület egy részének közcélú zöldfelületként való kialakításával javasolható. A lakóterületen belüli zöldterület méretét – összhangban a városökológiai szempontokkal - az FSZKT-ben kell meghatározni. 6. Részben elfogadott a javaslat, lakóterület azonban csak a terület egy részének közcélú zöldfelületként való kialakításával javasolható. A lakóterületen belüli zöldterület méretét – összhangban a városökológiai szempontokkal - az FSZKT-ben kell meghatározni.

<p>XXII.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p>7. 228901, 228913 hrsz.-ú ingatlan és térsége (egyéb) zöldterületből kertvárosias lakóterületbe kerüljön</p> <p>8. 228897/1 hrsz.-ú ingatlan északi területrészt érintő korrekció, (egyéb) zöldfelületből központi vegyes területbe kerüljön</p> <p>9. A Kötő u. - Kő u. - Park u. - Klauzál u. által határolt terület zöldterületből központi vegyes területbe kerüljön</p> <p>10. Kápolna u. északkeleti oldalának módosítása a javasolt kisvárosias lakóterület helyett kertvárosias lakóterületbe kerüljön</p> <p>11. MÁV Hungarovin terület egy részének (hrsz.:224999/1) módosítása vasút területből gazdasági területbe</p> <p>12. XXII. ker. partvonal egységes besorolása megvizsgálendő</p> <p>13. Nagytétényben a MÁV vonal mentén húzódó tervezett erdőterület átsorolása közlekedési területbe</p> <p>14. Pannonplast sporttelep hrsz.: 231995/1 sportterületből központi vegyes területbe kerüljön</p> <p>15. Vencelkert intézményterületből kerüljön kertvárosias lakóterületbe</p> <p>16. 239904/4 hrsz.-ú ingatlan víztorony területe zöldterületből kerüljön vízgazdálkodási területbe</p> <p>17. 236779 hrsz.-ú ingatlan (Ó-hegy) iparterület helyett gazdasági terület legyen</p> <p>18. 229277/13 hrsz.-ú ingatlan teljes területe és a 229277/2 hrsz.-ú ingatlan (Gyula vezér út - Terv utca - Vidám u. melletti terület) zöldterületből nagyvárosias lakóterületbe kerüljön</p> <p>19. a 234001 hrsz.-ú ingatlan L5 keretövezetben maradjon, ne legyen temető terület</p> <p>20. a 239003/2 hrsz.-ú ingatlan legyen IZ besorolású, ne legyen temető terület</p> <p>Háros-szigeten a Hunyadi laktanya helyén, a 232045/1 hrsz.-ú ingatlanon gazdasági-, vagy különleges terület besorolást, a224968, -69, -70 hrsz.-ú ingatlanokra központi vegyes terület besorolást kért.</p>	<p>7. Részben elfogadott a javaslat, lakóterület azonban csak a terület egy részének közcélú zöldfelületként való kialakításával javasolható. A lakóterületen belüli zöldterület méretét – összhangban a városökológiai szempontokkal - az FSZKT-ben kell meghatározni.</p> <p>8. Részben elfogadott a javaslat, lakóterület azonban csak a terület egy részének közcélú zöldfelületként való kialakításával javasolható. A lakóterületen belüli zöldterület méretét – összhangban a városökológiai szempontokkal - az FSZKT-ben kell meghatározni.</p> <p>9. Részben elfogadott. Az Aszály utcától északra elterülő tömb már ma is részben beépített terület, ezért a javaslat elfogadható. A délre eső tömb területe ma zöldfelületi jellegű, ennek megtartása szükséges.</p> <p>10. Részben elfogadott a javaslat, lakóterület azonban csak a terület egy részének közcélú zöldfelületként való kialakításával javasolható. A lakóterületen belüli zöldterület méretét – összhangban a városökológiai szempontokkal - az FSZKT-ben kell meghatározni.</p> <p>11. Nem elfogadott, mert a TSZT a hatályos KSZT elhatározásait veszi figyelembe.</p> <p>12. Nem elfogadott. Az egységes besorolás gyakorlatilag nem lehetséges. A part egy része erdőszűl, ahol nem erdő, ott a használati szempontokat figyelembe véve közparki kialakítás javasolt.</p> <p>13. Elfogadott, a kismértékű pontosítás megtörtént.</p> <p>14. Elfogadott, központi vegyes területként került jelölésre.</p> <p>15. Elfogadott, kertvárosias lakóterületként került jelölésre.</p> <p>16. Nem elfogadott, mert TSZT szinten a víztorony külön területfelhasználási egységbe való sorolást nem igényel.</p> <p>17. Elfogadott, mert a kerület által jelzett igény azonos a tervben javasolt besorolással.</p> <p>18. Részben elfogadott a javaslat, lakóterület azonban csak a terület egy részének közcélú zöldfelületként való kialakításával javasolható. A lakóterületen belüli zöldterület méretét – összhangban a városökológiai szempontokkal - az FSZKT-ben kell meghatározni.</p> <p>19. Elfogadott, korrigálása megtörtént.</p> <p>20. Elfogadott, korrigálása megtörtént.</p> <p>Nem elfogadott. A Háros-sziget országos jelentőségű természetvédelmi területbe tartozó részének érintetlenségét minden rendelkezésre álló településrendezési eszközzel biztosítani kell. A honvédségi terület megszűnésével a Dunához és a szigethez - mint természeti területhez - a sport és szabadidős tevékenységet szolgáló területfelhasználás jól illeszthető. Természetvédelmi szempontok alapján nem javasolható a sziget árvízvédelmi művel való ellátása és ezt a TSZT nem is tartalmazza. Így sem gazdasági,</p>
-------------------------------	--	---

	<p>A szennyvíztisztító számára fenntartott terület csökkentését kérte.</p> <p>Váza u.- Nagytétényi út – Vegyszer u. – Bucó u. által határolt terület vegyes területbe sorolása a meglévő üzemi funkciókkal feszültséget teremt.</p> <p>Klauzál G. út menti zöldterületek kertvárosias lakóterületbe sorolását kéri.</p> <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<p>sem intézményi területként történő hasznosítása nem lehetséges. (lásd: 46/1999. (III. 18.) Korm.r.) Az erdő területfelhasználás kiterjesztését az a tény nem akadályozza, hogy jelenleg a terület beépült vagy burkolt.</p> <p>Elfogadott. A terület kiterjesztése az egyeztetéseknek megfelelően a hatástanulmányban megjelölt területre korlátozva történt. (A 6-os sz. főút és közigazgatási határ közötti terület.)</p> <p>Nem elfogadott. Inkább a meglévő üzemi funkciók jelentenek feszültséget a környező lakóterületekkel. A tervezett vegyes területfelhasználás lehetőséget kíván biztosítani a későbbi funkcióváltásra.</p> <p>Részben már korábban elfogadott. Az alapincézettesség miatt korábban zöldterületi felhasználásra javasolt területeket megvizsgálva, ezek számát és kiterjedését csökkenti a terv, figyelembe véve a 2004. III. 11.-i keltezésű, IX-233/7/2004. ikt. számú levelüket, amelyben az utca egyik oldalának lakóterületbe sorolását kérték. A Klauzál utca menti területek beépítése továbbra sem javasolt, annak alapincézettessége és környezetének intenzív beépítettsége, valamint városrendezési okok miatt.</p> <p style="text-align: center;">—</p>
<p>XXIII. ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> – a patakok, újraélesztését támogatja, a Gyáli-patak is szerepeljen – talajszennyezettségi vizsgálat az Ócsai úti iparterületre is készüljön – támogatja a tisztított és tisztítatlan szennyvizek által terhelt kisvízfolyások nyomán a szennyvízbekötések, szennyvízátelők megszüntetését – védelemre javasolt "Péteri majori erdő" helyileg nem beazonosítható – konkrét megoldási javaslat szükséges a magánterületen tervezett erdősítés megvalósításáról – jelentős feladat az RSD ág és a Kavicsos tó vízminőségének javítása, "ennek eszköze a meder kotrása, mérnököbiológiai partrendezése, a Dél-pesti szennyvíztisztító fejlesztése és a tisztított szennyvizek átvezetése a nagy Dunába - Csepelen keresztül" 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott a javaslat, a tervlapokon és a szöveges munkarészben szerepeltetésre került. – Elfogadott. A vizsgálat a szöveges munkarészben az út délnyugati oldalára is vonatkozik, a vegyi üzemekre már eredendően elő volt írva. – Elfogadott. Az alátámasztó munkarészben a kérdéskör hangsúlyosabban szerepel. – Elfogadott. Pontosításra került, mert – tévesen - a Belső-majortól délkeletre, a XVIII. kerület, a városhatár és az M5-ös közötti erdőt takarta a megnevezés. – Részben elfogadott, bár a feladat nem tartozik a TSZT hatáskörébe, de az alátámasztó munkarész foglalkozik az erdőtelepítések megvalósítása lehetőségének további vizsgálatával, annak szükségességével. Az erdőterületek kialakítására vonatkozó javaslat a TSZT hosszú távú tervi elemei közé tartozik. Az erdősítés megvalósításáig az érintett területek mezőgazdasági területként való használatát az FSZKT lehetővé fogja tenni. – Részben elfogadott, bár a feladat nem tartozik a TSZT hatáskörébe, de az összvárosi környezetvédelmi érdekek miatt az alátámasztó munkarészben hangsúlyosabban szerepelnek a vízminőség-védelme érdekében tett javaslataik.

<p>XXIII.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> – javasolja az M0-gyűrű továbbépítését, a Soroksárt elkerülő körúttal együtt megvalósítani – az elővárosi vasúti közlekedés esetében konkrét javaslatot kér "a párhuzamosan futó HÉV és vasúti vágányok kiváltásáról és ütemezéséről" <p>Fejlesztési területek:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Javasolja a Dunaharaszti felé eső mezőgazdasági területek az M0 felé eső részét fejlesztési területbe sorolni. – az összes, FSZKT-ben F1 és F2-ként szereplő terület a lápkataszter kivételével szerepeljen a tervben – a kerület által vitatott M0 nyomvonal által igénybe vett fejlesztési területek visszapoótlása – a Dél-pesti szennyvíztisztító tartalékterülete és a lakott terület közötti terület legyen lakóterületi fejlesztési terület – M5 - Vecsés út által határolt terület legyen fejlesztési terület (külön felterjesztés) – M5 - tervezett M0 - közigazgatási határ - 196304 hrsz. által határolt terület legyen fejlesztési terület (külön felterjesztés) <p>Közlekedés:</p> <ul style="list-style-type: none"> – A Hősök tere teherforgalmának csökkentése érdekében a Kelebiai vasútvonalon külön szintű kereszteződés megvalósítása szükséges, melyet a vasútvonal korszerűsítése, valamint a logisztikai központ fejlődése indokol. – A Soroksári elkerülő út az Ócsai úthoz merőlegesen, körforgalmú csomóponttal csatlakozzon. 	<ul style="list-style-type: none"> – Elfogadott. A korábbi elképzeléseknek megfelelően kedvező lenne az, ha az M0-gyűrű keleti szektora és a Külső Keleti körút is (melyhez a Soroksári elkerülő út déli része is hozzátartozik) egyidőben épülne meg. Az alátámasztó munkarészbe ez a kiegészítés beépült. – Nem elfogadott. A tervezett észak – déli regionális gyorsvasút kiépítésére vonatkozó részletes tervek nem állnak rendelkezésre, így – a TSZT-be egyébként nem tartozó - intézkedési terv sem készíthető. – Nem elfogadott, mert a terület Dunaharasztiin keresztül lenne megközelíthető, így nem lenne szerves része sem a fővárosnak, sem a kerületnek. A terület a fővárosi zöld gyűrű része, a város zöldfelületi rendszerének jelentős eleme, valamint a területet az országos ökológiai hálózat is érinti. – Nem elfogadott, mert a területek egy része az országos ökológiai hálózat szerves részét képezik. A lápok ex lege védett természeti területnek minősülnek, amelyek környezetében jelentős területet érint majd a – területhasználati korlátozással járó – szükséges védőövezet kijelölése. A terület ezen kívül a fővárosi zöldgyűrű térségébe tartozik, ahol új beépítésre szánt terület kijelölése városökológiai szempontból sem javasolt. – Elfogadott, a gazdasági terület mérete azon a területen megnövelésre került, ahol nincs erdő. – Elfogadott, oly módon, hogy a szennyvíztisztító és a tervezett lakóterület között védőerdő is kijelölésre került. – Nem elfogadott, mert a beékelődő, meglévő erdőterület csak szélesebb sávban kapcsolható a térségben tervezett erdőterület-fejlesztési területekhez. Az ökológiai folyosó szerep csak ez által biztosított. – Nem elfogadott. A terület egyrészt lápos, másrészt pedig ráfed a BATrT szerinti ökológiai hálózat is. – Nem elfogadott. A Hősök tere indokolatlan terhelésének megszüntetésére a Haraszti út - Grassalkovich út csomópontjában, vagy az attól délre eső területen kell biztosítani a hiányzó forgalmi kapcsolatot. Így a Haraszti út térségének teherforgalma a Hősök tere érintése nélkül, a Grassalkovich –Ócsai utakon (meglévő külön szintű vasúti keresztezés) el tudná érni az M0-gyűrűt. A hiányzó forgalmi kapcsolat kialakítását megvalósíthatósági vizsgálat után KSZT keretében lehet valószínűleg rendezni, a TSZT –ben nem kell változtatni. – Nem elfogadott. A TSZT-nek megfelelően a későbbiekben az FSZKT-t is módosítani kell.
--------------------------------	---	--

<p>XXIII.ker. ÖNKORMÁNYZAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> – A Soroksári elkerülő út délről északra haladó ütemezéssel épüljön meg. – Az új M0 szakasz megépítésével egyidejűleg Péteri major irányába az M0-M5 csomópontból lehajtó biztosítása szükséges. – A Kelebiai vasútvonal fejlesztése miatt elengedhetetlen a lakott területek védelme, zajvédő falak építése. <p>Egyéb észrevételek:</p> <ul style="list-style-type: none"> – hulladékégető mű kijelölésével nem ért egyet – ha területet erdő vagy egyéb beépítésre nem szánt területté nyilvánít a főváros, annak alapját és a földek művelhetőségét, arany-koronaértéket vizsgálni kell – megtévesztő, hogy a dokumentáció szerint a kerületek által kért és befogadott anyagok a tervben szerepelnek – mivel jelen terv nincs még elfogadva, nem lehet még beépítve az Agglomerációs Tervbe – alátámasztó munkarészek nincsenek összhangban (pl. beépítésre nem szánt területre nem kell csatornát vezetni, megépült csatornák hiányoznak (BILK)) 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Amennyiben először az elkerülő szakasz épül meg, az csak teljes egészében történő forgalomba helyezés esetén használható, így az ütemezés nem értelmezhető. Ha először a Külső keleti körút, és az ahhoz kapcsolódó elkerülő út déli szakasza valósul meg, a kerület elvárása szintén teljesül. Ennek megfelelően intézkedés nem szükséges.</i> – Nem elfogadott. Az M0-gyűrűn (ez a szakasz távlatban M51), a Péteri majornál új csomópont kialakítása nem célszerű, mert ugyanazt a hálózati kapcsolatot tudja biztosítani a megépülő Külső keleti körút és az M5 autópálya csomópontja; kerületi igények esetén azonban kialakítható, mivel a TSZT-ben szereplő csomópontok nem kizárólagos, vagy kötelező elemek. – <i>Nem a TSZT hatáskörébe tartozik. A második vágány építése környezeti hatástanulmány készítéséhez kötött tevékenység, annak során az illetékes hatóság a szükséges védőművek létesítését elő fogja írni.</i> – Nem elfogadott. Városszerkezeti-városüzemeltetési szempontból megfelelő, indokolt a mű helykijelölése. – Egyetértve, a továbbtervezés során figyelembe kell venni. – Nem elfogadott. Az egyeztetési anyag 6. oldalán szereplő megfogalmazás: "A TSZT módosítása tárgyában a fővárosi kerületek részéről, a KSZT-ek, valamint a HÉSZ-ek készítése során felmerült kisebb módosítási igények alapján is érkeztek javaslatok ..." helytálló, és nem megtévesztő. A kerületek által kért és a főváros szerint egyértelműen támogatható, tehát befogadott módosítások igenis szerepelnek az egyeztetési dokumentációban. – Részben elfogadott. Tudomásul kell venni, hogy a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve és a TSZT egy időben, párhuzamosan készül. A cél természetesen a két terv közötti összhang megteremtése volt, a szöveg pontosításra került. – Elfogadott. A Gyáli-patak 2. sz. ága melletti szennyvíz-fogyójtó, valamint a BILK szennyvízcsatornája a TSZT tervlapon tervezettként szerepeltek, de mivel ezek a csatornák időközben megépültek, a jelölés módosult. A beépítésre nem szánt zöldövezeti fejlesztési területek mellett tévesen jelölt tervezett csatorna nyomvonal javításra került.
--------------------------------	--	--

Megjegyzés: A TSZT hatáskörébe nem tartozó észrevételekre, véleményekre adott válaszok dőlt betűvel szerepelnek!

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE
A véleményezési eljárás során érkezett javaslatoknak és észrevételeknek
az épített környezet alakításáról és védelméről szóló
1997. évi LXXVIII. törvény 9. § (3-6) bekezdés szerinti értékelése

III. Szomszédos települések		
Véleményező	Vélemény	Válaszok
ALSÓNÉMEDI NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	– Észrevétel semmilyen vonatkozásban nem érkezett.	--
BUDAKALÁSZ NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	– Szükséges egy – a városban elhelyezkedő – külön szintű átjáró építése, mely tehermentesíti a békásmegyeri és budakalászi szintbeni Hév átjárókat. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.	– A TSZT a főúthálózat részeként a Pünkösdfürdő utcánál számol egy külön szintű kapcsolat kialakításával. A Hadrianus utcától északra lévő területek fejlesztése részeként megvalósítható egy, a gyűjtőút hálózat részét képező külön szintű kapcsolat a Hév elválasztó hatásának csökkentésére. Ennek kialakíthatóságát és indokoltságát a terület szabályozási tervének kell majd meghatároznia, nem TSZT szintű elem. --
BUDAKESZI VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	– A 2002. májusában elfogadott budakeszi TSZT koncepciója szerepeljen Budapest TSZT-jében. – A Makkosmárián átvezető, a Nagyszénászugot is érintő út Budaörs felé történő távlati kivezetésének szerepeltetése a TSZT-ben, valamint a tervezett útvonalról kapcsolat biztosítása a XII. kerület Konkoly-Thege úttal, és a XI. kerület Felsőhatár utcával.	– A szomszédos települések - Budapest esetében 25 város és község - koncepciójának szerepeltetése nem a TSZT feladata. Mindemellett a TSZT a határos települések jóváhagyott településrendezési terveinek fontosabb elemeit tájékoztatóként tartalmazza. – Nem elfogadott. A Budakeszi város által javasolt új közúti kapcsolatok kialakítása - csupán közlekedés-hálózati szempontból vizsgálva - megfontolandó, azonban a terepadottságok igen nagy akadályoztatást jelentenek. Mivel a tervezett új kapcsolatok a Farkas-hegy, Budaörsi-hegy, Kakukk-hegy, Magas-kő összefüggő erdőterületét négy részre tagolnák, a javaslat összvárosi szempontból elfogadhatatlan. Az Állami Erdészeti Szolgálat még az erdőterületek peremén tervezett utak megvalósítását sem kívánja engedélyezni. A javasolt közúti kapcsolatok Budakeszi területén a mellékúthálózatba tartozó gyűjtőútként jelennének meg, így a XI., XII. kerületeket érintő szakaszainak is gyűjtőút hálózati szereppel kellene rendelkeznie, mely a kerületi önkormányzatok kompetencia körébe tartozik. A fővárosi TSZT csak a főúthálózatot határozza meg.

BUDAKESZI VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	<ul style="list-style-type: none"> – Budakeszi város TSZT-jében szereplő főgyűjtő utak jelenjenek meg a TSZT-ben. – A koncepcióban nem szerepel megnyugtatóan, hogy az agglomerációs települések közműhálózat-fejlesztése megtörténik-e, hiszen ezek a települések jelenleg a Fővárosi hálózatokról kapják ellátásukat, így azok fejlesztése indokolt lenne. <p>XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Nem elfogadott. A TSZT Budapest közigazgatási határán kívül eső területeket és infrastruktúra elemeket csak tájékoztató elemként tartalmazza; ennek megfelelően az agglomerációs területeken csak a gyorsforgalmi hálózatba és az országos közúthálózatba tartozó közúti elemek jelentek meg a tervlapokon. Részben elfogadott. A közműhálózatoknak elsősorban a víznyomócső hálózattal van fővárosi kapcsolata. A Fővárosi Vízművek Rt. jelenleg készítetteti a Szépjuhászné és a Púphegyi medencék további betápláló főnyomócsövének terveit. A távlati vízellátási koncepcióban Budakeszi vízellátásának megerősítése szerepel. Erre vonatkozóan a „Vízellátás” tervlap ábrázolja a Budakeszi (74-es) zóna tervezett víznyomócső nyomvonalát, valamint a tervezett ivóvízmedencét is feltünteti. A Főváros szennyvízelvezetési koncepciója szerint távlatban Budakeszi szennyvízeit a tervezett Dél-budai szennyvíztisztító-telep fogadja. A Budakeszi-Budaörs-Törökbálint térsége felől érkező szennyvizeket - a Főváros Csatornázási és Szennyvíztisztítási Hosszútávú Feladatterve szerint - Budaörs felől, a Hosszúréti patak völgyében épített szennyvíz-főgyűjtő fogja a Dél-budai Szennyvíztisztítóra vezetni. <p style="text-align: center;">—</p>
BUDAÖRS VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	A TSZT-ben foglaltakkal általában egyetértett, de az elővárosi vasutat hiányolja. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.	Elfogadott. A terv a lehetőséget tartalmazza. —
CSÖMÖR NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	A belső zónában tervezett forgalomcsillapítást előzze meg a forgalmat kiváltó úthálózat teljes kiépítése.	Nem elfogadott. Budapest elmaradása a közúthálózat fejlesztése terén több évtizedes. A „kiváltó úthálózat” teljes megvalósítása is több évtizedet jelent, amellyel a belső zóna forgalomcsillapítását nem lehet megvárni, de ami csak a „kiváltó úthálózat” létrehozása során biztosított többletkapacitásokhoz igazodva, ütemezetten fog megvalósulni.
DÍÓSD KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel nem érkezett.	—
DUNAHARASZTI VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	Egyetértett, eltérő vélemények nincsenek.	—
DUNAKESZI VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	Hozzájárult azzal a feltétellel, hogy figyelembe kell venni a IV. kerület határán, Dunakeszi területén tervezett gazdasági, ipari és kereskedelmi területeket. XXIII. ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában kifogása nincs.	Az említett területek tájékoztató elemként szerepelnek a tervlapokon. —

ECSEK KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Kifogást nem emel. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekkel kapcsolatban véleményt nem nyilvánít.	— —
ÉRD VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel nem érkezett.	—
FÓT NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel nem érkezett.	—
GYÁL VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	XXIII. ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában kifogása nincs.	—
HALÁSZTELEK NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Az erőteljes lakóterület növekedés miatt a vízigények növekedésével, ezzel együtt a Fővárosi Vízművektől átvett vízmennyiség növekedésével kell számolni. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.	<i>A fővárosi vízbázisokról a vízigények biztosíthatók. Az észrevétel nem érinti a TSZT javaslatait.</i> —
KEREPEK KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel nem érkezett. XXIII. ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában nem érintett, véleményt nem kívánt nyilvánítani.	— —
KISTARCSA KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel semmilyen vonatkozásban nem érkezett.	—
MAGLÓD NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel semmilyen vonatkozásban nem érkezett.	—
NAGYKOVÁCSI KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel semmilyen vonatkozásban nem érkezett.	—
NAGYTARCSA KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel semmilyen vonatkozásban nem érkezett.	—
PÉCEL VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	– Hiányolja a Pécel és a XVII. kerület (hatvani vasútvonaltól északra eső területe) között tervezett közúti kapcsolatot.	– A Pécel város által javasolt „átkötő út” a XVII. kerület és Pécel város egyetértése esetén gyűjtőút szerepkörrel problémamentesen kialakítható, a TSZT-ben azonban csak a főútvonalak jelennek meg, a gyűjtőutak nem. A nevezett kapcsolatot főútvonalként korábban sem a TSZT, sem a BKRF nem tartalmazta. —

PÉCEL VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	– Kéri feltüntetni a 3103 sz. közútból déli irányba nyíló „feltáró utat”, mely a XVII. kerület közigazgatási területére esik. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.	– <i>A hiányolt „feltáró út” – amely nem főútvonal, csupán kiszolgáló, vagy gyűjtőút szerepkörrel rendelkezik - nem jelenik meg a TSZT-ben.</i> —
SOLYMÁR NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel nem érkezett. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekkel kapcsolatban észrevételt nem tesz.	— —
SZIGETMONOSTOR KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Az M0 tervezésénél, annak kapcsolódó összes kialakíthatóságának feltételei között - járulékos beruházként - szerepeljen a Szentendre és Szigetmonostor közötti Kis-Duna híd. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó vélemény nem érkezett.	<i>A híd kialakítása indokolt, azonban a tervezett közúti kapcsolat hatásai nem érintik Budapestet. A TSZT térképein a képkivágat korlátozottsága miatt nem jeleníthető meg a tervezett Szentendre -Szigetmonostor Kis-Duna híd.</i> —
SZIGETSZENTMIKLÓS VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel semmilyen vonatkozásban nem érkezett.	—
TÖRÖKBÁLINT NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	1. Kívánatosnak tartja a metró végállomásának a budaörsi Flóra virágpiac helyét megjelölni. 2. Szükségesnek tartja minél több P+R rendszer bevezetését a Településszerkezeti Tervbe. 3. Továbbá szükségesnek tartja a Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozását, funkcióba helyezését különös tekintettel az elővárosi vasútvonal beindítására. 4. Kéri úgy megtervezni a nagysebességű vasút nyomvonalát, hogy annak nyomvonala Törökbálint közigazgatási területén ne haladjon át. XXIII. ker. M5 autópálya menti területekkel kapcsolatban észrevételt nem tesz.	1. A TSZT a véleményezéssel azonosan, a Budaörsi út melletti virágpiac térségében határozta meg a Dél-Buda - Rákospalota metróvonal végállomását. 2. A TSZT fontos szerepet szán a közforgalmú közlekedéshez szorosan kapcsolódó P+R hálózatnak. A terv a hálózati szempontból indokolt, és külön tervben elkészült vizsgálat alapján tünteti fel a P+R hálózatot. 3. A TSZT közforgalmú közlekedési javaslatának egyik meghatározója a BKSZ mielőbbi működésének megkezdése. 4. <i>A TSZT Budapest közigazgatási területén kívül csak a tervezett nyomvonalat tünteti fel. Törökbálint közigazgatási területe esetében a hatályos Országos Területrendezési Tervet, és a jóváhagyás előtt álló Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervet kell figyelembe venni.</i> —
ÜRÖM KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel semmilyen vonatkozásban nem érkezett.	—
VECSÉS NAGYKÖZSÉG ÖNKORMÁNYZATA	Vélemény, észrevétel semmilyen vonatkozásban nem érkezett.	—

Megjegyzés: A TSZT hatáskörébe nem tartozó észrevételekre, véleményekre adott válaszok dőlt betűvel szerepelnek!

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE
A véleményezési eljárás során érkezett javaslatoknak és észrevételeknek
az épített környezet alakításáról és védelméről szóló
1997. évi LXXVIII. törvény 9. § (3-6) bekezdés szerinti értékelése

IV. Egyéb véleményezők		
Véleményező	Vélemény	Válaszok
LEVEGŐ MUNKACSOPORT	<p>– Nem ért egyet egyes kerületek által kezdeményezett belterületbe vonásokkal. Ha a főváros ezeket befogadja, megvalósításukat zöldfelületi kompenzációhoz kell kötni.</p> <p>– Javasolja, hogy a főváros kérje meg az összes kerülettől a lakossági egyeztetés dokumentumait.</p> <p>A XXIII. Ker. M5 autópálya menti területek vonatkozásában:</p> <p>Nem ért egyet a megvalósult bevásárlóközpont feltételeként meghagyott véderdő csonkításával. A burkolt területek növelése gyengíti a megmaradó növényvilág életfeltételeit, amit a hatástanulmány is alátámaszt (3.5. és 3.6.).</p> <p>A 3.7. Közlekedési vizsgálatban a tervező bebizonyítja, hogy miért nem szabad a térségben új fejlesztést megengedni. („A Szentlőrinci út – Nagykőrösi úti csomópontrendszer jelenleg már csak torlódásokkal képes a csúcsidei forgalom lebonyolítására.”)</p>	<p>– Elfogadott. Javasolható lenne egy ún. környezet-igénybevételi térítés bevezetése, a fapótlási szabályok mintájára. Ha egy beruházó például külterületi – biológiailag aktívnak tekinthető – területen, belterületbe vonás mellett beépítést kíván létesíteni, az igénybe veendő területtel azonos méretű terület erdősítéséhez szükséges összeget befizeti a Főváros e célra elkülönítendő alapjába, amelyből az elhatározott és környezeti szempontból szükséges erdősítések egy részét finanszírozza (területvásárlás, első kivétel, legalább 3 év fenntartás ...).</p> <p>A kompenzáció alapját képező - aktuális - telepítési költségeket az illetékes erdészeti hatóság állapítja meg.</p> <p>A telepítés helyeként a főváros TSZT és a FSZKT tervlapjain ábrázolt tervezett erdőterületek nevezhetők meg. (A javaslatához a jogszabályi háttér, jogszabályi hely megteremtése, a szükséges szintű és mélységű jogszabály kidolgozása szükséges.)</p> <p>– Az <i>Étv.</i> szerint az egyeztetés a főváros feladata. A kerületek is egyeztetethetnek a lakossággal, ennek számonkérése azonban nem lehetséges.</p> <p>- Elfogadott.</p>

LEVEGŐ MUNKACSOPORT	A tanulmányban körülírt területfelhasználási javaslat megvalósítása esetén nem tarthatók meg azon természeti értékek, amelyeket a tanulmány is bemutat. Fentiek miatt a javaslatokkal nem ért egyet.	
VÉDEGYLET	- A XXIII. Ker. M5 autópálya menti területekre vonatkozó javaslattal nem ért egyet, véleménye szerint törvénybe ütközik.	- Elfogadott.
SPORTFOLIÓ KHT	- Az Üllői úti FTC stadion ne különleges területként szerepeljen, hanem az intézmény besorolásnak megfelelő területfelhasználási egységben.	- Elfogadott , korrekcióra került. A stadion területét a IX. kerületi Önkormányzat javaslata is központi vegyes területként kérte szerepeltetni.

Megjegyzés: **A TSZT hatáskörébe nem tartozó észrevételekre, véleményekre adott válaszok dőlt betűvel szerepelnek!**



Országos Lakás- és Építésügyi Hivatal
Településrendezési Főosztály

L. Morak A'
+ 1 old másolat
Bfor
Albrecht Uta

Ikt. szám: 178- 8 /2005

Tárgy: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve

2005. ápr. 13

Schneller István
főépítész úr részére

Juny

Tisztelt Főépítész Úr!

A főváros településszerkezeti tervéhez a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 63/C. § (1) bekezdés alapján kialakítandó kormányvélemény hamarosan létrejön. A jelenlegi egyeztetések alapján a Kormány nagy valószínűséggel a tárca nélküli minisztert hatalmazza fel arra, hogy az egyes szakterületek – tárcák – által adott véleményeket összefoglalva végső szakmai véleményében átadja a fővárosnak.

Annak érdekében, hogy a főváros közgyűlése elé kerülő tervhez az előterjesztés létrejöhhessen, ezért annak az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (továbbiakban: Étv.) 9. § (6) bekezdésében foglalt végső szakmai vélemény elővételezéseként néhány kérdéshez az alábbi véleményt adom.

I. Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) kormányrendelet (továbbiakban: OTÉK) 111. § (2) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján hozzájárulok ahhoz, hogy:

1. Budapest történelmileg kialakult és beépült nagyvárosias lakóterületein a szintterület-sűrűség 3.5 értékben kerüljön meghatározásra az OTÉK 25. §-ában a nagyvárosi lakóterületre megadott legnagyobb szintterületi-sűrűség 3.0 értéke helyett.
2. a vegyes központi területen a főváros főközpontjának térségében a megengedett legnagyobb szintterület-sűrűség 4.5 értékben kerüljön meghatározásra az OTÉK-ban rögzített 3.5 értéke helyett.
3. az ún. településközpont területen – ami Budapesten a kerületi mellék- és alközpontoknak felel meg – a szintterület-sűrűség 3.5 értékben legyen meghatározva az OTÉK-ban rögzített 2.5 értéke helyett. Ez az eltérés nem alkalmazható az 1950-ben Budapesthez csatolt kerületek közül azokban, amelyek kifejezett laza beépítésű kertvárosi jellegüket mindmáig megőrizték, továbbá minden kerületnek azokban az alközpontjaiban, amelyek ilyen jellegű területen jöttek/jönnek létre.

A két előző ponthoz szükséges rögzítenem, hogy az OTÉK-ban használt fogalmak a vegyes területfelhasználási egységeken belül az ország legtöbb településére akként igazak, hogy a településközponti terület a községek és kisvárosok magjának felel meg, míg az ún. központi vegyes terület a nagyobb térséget ellátó intézmények és az ezekkel vegyesen elhelyezett kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatás, valamint lakófunkciók elhelyezésére

zolgál. Ennek megfelelően a fővárosban bizonyos értelemben a fogalmakat „fordítottan” kell alkalmazni. Az eltérő szabályozáshoz való hozzájárulásban - az Ön kérelmével ellentétben - ezért szerepel a másik OTÉK értékekre való hivatkozás. A főváros történeti adottságai, amelyek alapján jogában áll az építésért felelős miniszter nevében eljáró Településrendezési Főosztálynak e hozzájárulást megadni, tehát a kialakult sűrűségek egyértelműen mutatják az OTÉK kategóriák értelmezésével való szinkront.

Az OTÉK-tól való eltérő szabályozáshoz való hozzájárulás által érintett területeket a lehetséges minimumra kell csökkenteni, mert az előző évek építései igazolják, hogy a város közlekedési hálózata nem bírja el a túlzottan sűrű beépítéseket. Ezért az előzőekben adott eltérő szabályozáshoz való hozzájárulás nem alkalmazható a teljes újonnan beépítésre jelölt területeken, és a nagy bevásárlóközpontok területén.

II. Nem látom sem szakmai, sem jogi akadályát annak, hogy a településszerkezeti tervhez képest a főváros szabályozási kerettervében az egy egységként lehatárolt településszerkezeti egység több, egymástól különböző keretszabályozási övezetekbe legyen besorolva. Az, hogy ehhez a településszerkezeti terv leírásában külön táblázat kerül meghatározásra, ez nem csak megengedhető, hanem szakmailag egyértelműen támogatható is. Ehhez annyit célszerű és szükséges megkötni, hogy a spektrumot mindenkor úgy szükséges megállapítani, hogy az sose kerüljön ellentétbe a szerkezeti terv alapvető céljával.

A városi területek bizonyos fokú kevertsege egyértelműen a történeti városok, városrészek jellegét viszi tovább. E szempontból a tervezés során egyértelműen a kibocsátási határértékekkel, valamint az egyes funkciók által keletkeztetett forgalomból eredő terhelés hatására kell figyelemmel lenni, mert a fenntartható fejlődés a városban csak a környezeti feltételek szinten tartásával és/vagy javításával biztosítható.

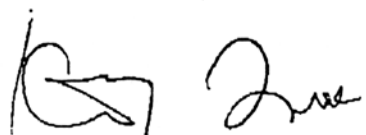
Ugyanígy a szakmai és jogi szabályoknak megfelelően a területfelhasználási egységek szabályozási kerettervében történő felbontásakor (továbbá a későbbiekben készülő szabályozási tervekben) értelemszerűen kialakításra kerülhetnek a beépítésre szánt területfelhasználási kategóriák közé tartozó területeken is beépítésre nem szánt részek (utcák, terek, közparkok, közkertek stb.), melyek az adott területfelhasználási egységet szolgálják, annak az OTÉK 7. § (5) bekezdés 1. pontjának felelnek meg, azaz olyan területek, amelyeken a felhasználás kizárólagosságát határozza meg a város. Ezek a területek a szabályozás által nem kerülnek más területfelhasználási egységbe, hanem az adott egység közterületi részei. Az Étv-nek a szabályozási tervre vonatkozó 12. § (5) c. pontjának megfelelően a szabályozási terv feladata a közterületek és az egyéb területek elkülönítése.

III. A településszerkezeti terv 1:50000 méretaránya – mint levelében írja – nem teszi lehetővé az OTÉK jelkulcsában előírt bizonyos grafikai megoldások alkalmazását. Ez az ellentmondás két úton lenne feloldható: az egyik, hogy a terv 1:20000 léptékben készüljön, a másik, hogy az OTÉK-tól való eltéréshez jelen véleményemben hozzájárulást adok. A terv előrehaladott stádiumára és a főváros összetett struktúrájára való tekintettel ez utóbbi megoldást tartom keresztülvihetőnek, tehát a hozzájárulást megadom, de felhívom szíves figyelmét arra, hogy a terv jövőben esedékes, legkésőbb 10 év múlva következő felülvizsgálata során fontolja meg a terv eredeti példányaiban a város nagyságához jobban alkalmazkodó lépték megválasztását.

A Kormány véleményének megszületését követően részletes szakmai véleményemet a lehető legrövidebb időn belül eljuttatom Önhöz.

Budapest, 2004. április 13.




Körmendy Imre főosztályvezető