

BUDAPEST VÁROSÉPÍTÉSZETI KONCEPCIÓ

FEJLESZTÉSI TERÜLETEK ÉS PROJEKT JAVASLATOK



Budapest Főváros Önkormányzata
Városépítési Főosztály

Tartalomjegyzék

Városfejlesztési munkamódszer

Fejlesztési területek és projekt javaslatok

1. Buda-belváros

- 1.1. Széll Kálmán tér
- 1.2. Budai Vár
- 1.3. Gellérthegy
- 1.4. Várkert Bazár
- 1.5. Déli pályaudvar
- 1.6. Bel-budai zöld tengely

2. Pest-belváros

- 2.1. Pest-belváros rehabilitáció
- 2.2. Ferenciek tere
- 2.3. Városháza
- 2.4. Széchenyi tér

3. Duna partok

- 3.1. Duna parti sétányok
- 3.2. Gyalogos hidak

4. Városliget súlypontú fejlesztési területek

- 4.1. Puskás Ferenc Stadion és környéke
- 4.2. Városliget és környéke
- 4.3. Rákosrendező pályaudvar
- 4.4. Nyugati pályaudvar

5. Dél-Buda

- 5.1. Etele tér
- 5.2. Újbuda barnamezős területei
- 5.3. Albertfalva és Csepel városközpont
- 5.4. Multimodális logisztikai központ

6. Észak-Buda

- 6.1. Mocsáros dűlő
- 6.2. Óbudai Gázgyár
- 6.3. Római part
- 6.4. Aquincum híd
- 6.5. Észak-budai városközpont

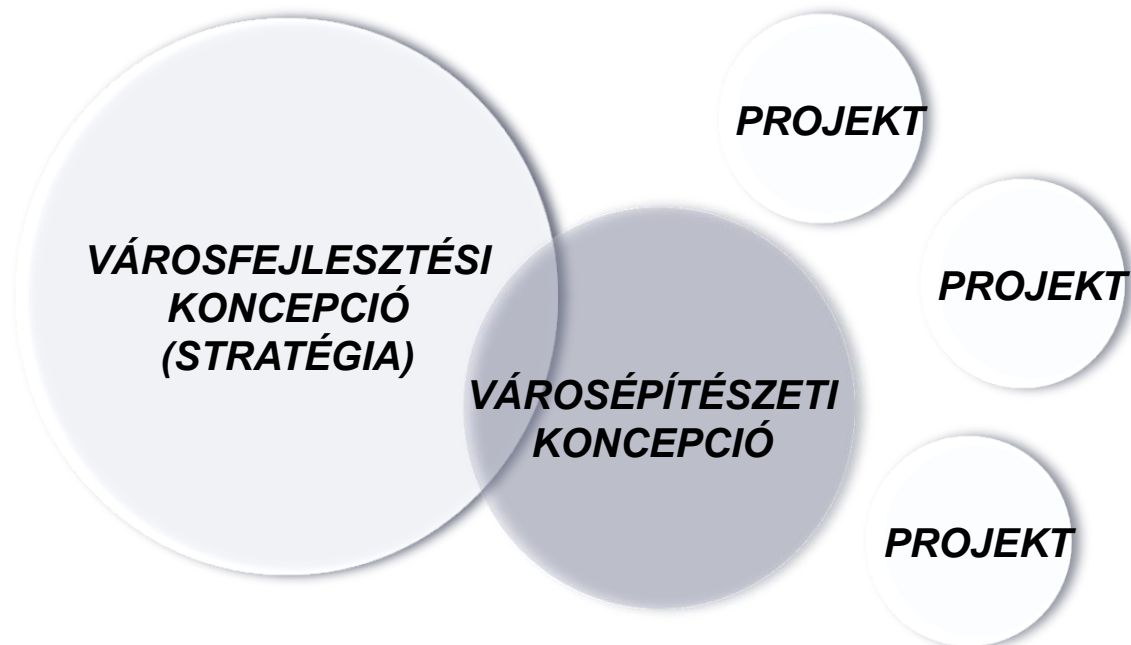
7. Dél-Pest

- 7.1. Millenniumi városrész
- 7.2. Észak-Csepel

8. Budapest-Repülőtér

Munkamódszer

A Főpolgármesteri Hivatal Városépítési Főosztályán jelenleg készülő tervek



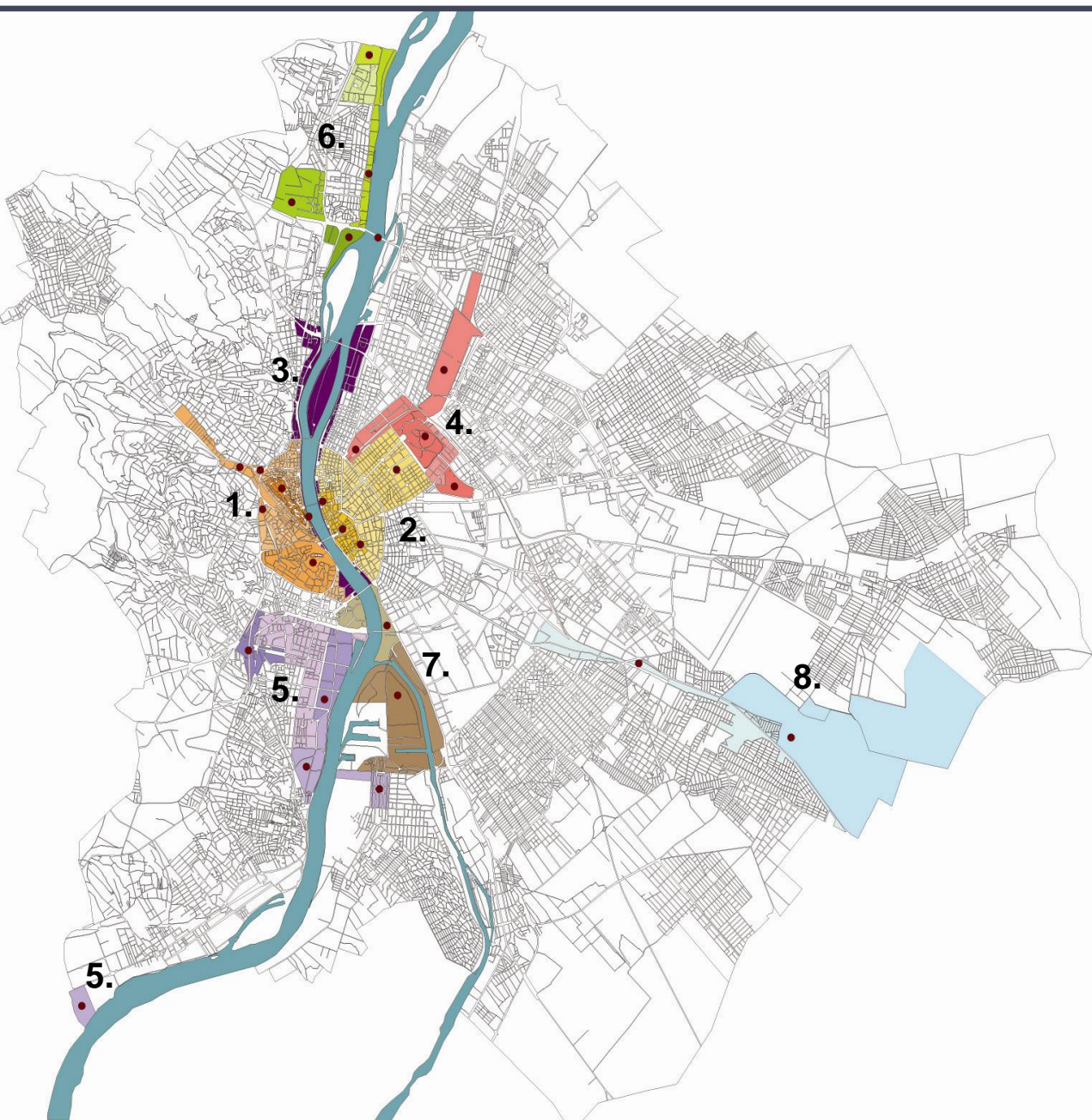
Jelen dokumentum a hosszú távú városfejlesztési stratégia (jogilag korrekt megnevezése: Városfejlesztési Konceptió) részét képező **Városépítészeti Konceptió**.

A főváros akut fejlesztési problémáit területi alapon összegyűjtő dokumentum, amely a területek átfogó problémakezelésén túl a területekhez kapcsolódó lehetséges és folyamatban lévő projekteket is tartalmazza.

A Városfejlesztési Konceptió (mint hosszú távú stratégia) célja meghatározni a város jövőképét, a város lakossága érdekeinek legjobban megfelelő megoldást adni a legfontosabb társadalmi, gazdasági, műszaki, intézményi és környezeti problémák megoldásához, valamint megmutatni az alkalmazkodás lehetőségét a hazai és nemzetközi fejlődési trendekhez.

A konceptió készítésével párhuzamosan a **Városépítészeti Konceptióban kijelölünk olyan fejlesztési területeket, amelyek helyzetük, jelentőségük folytán egyértelműen részét fogják képezni a stratégiai tervezés végeredményének is.** A fejlesztési területek kiválasztásánál tekintettel voltunk a hasznosságra (előrelépés legyen), érintettségre (mely érdekcsoportokat, fogyasztókat érint), hatékonyságra, megtérülésre (ami nem kizárólag anyagi hasznot jelent).

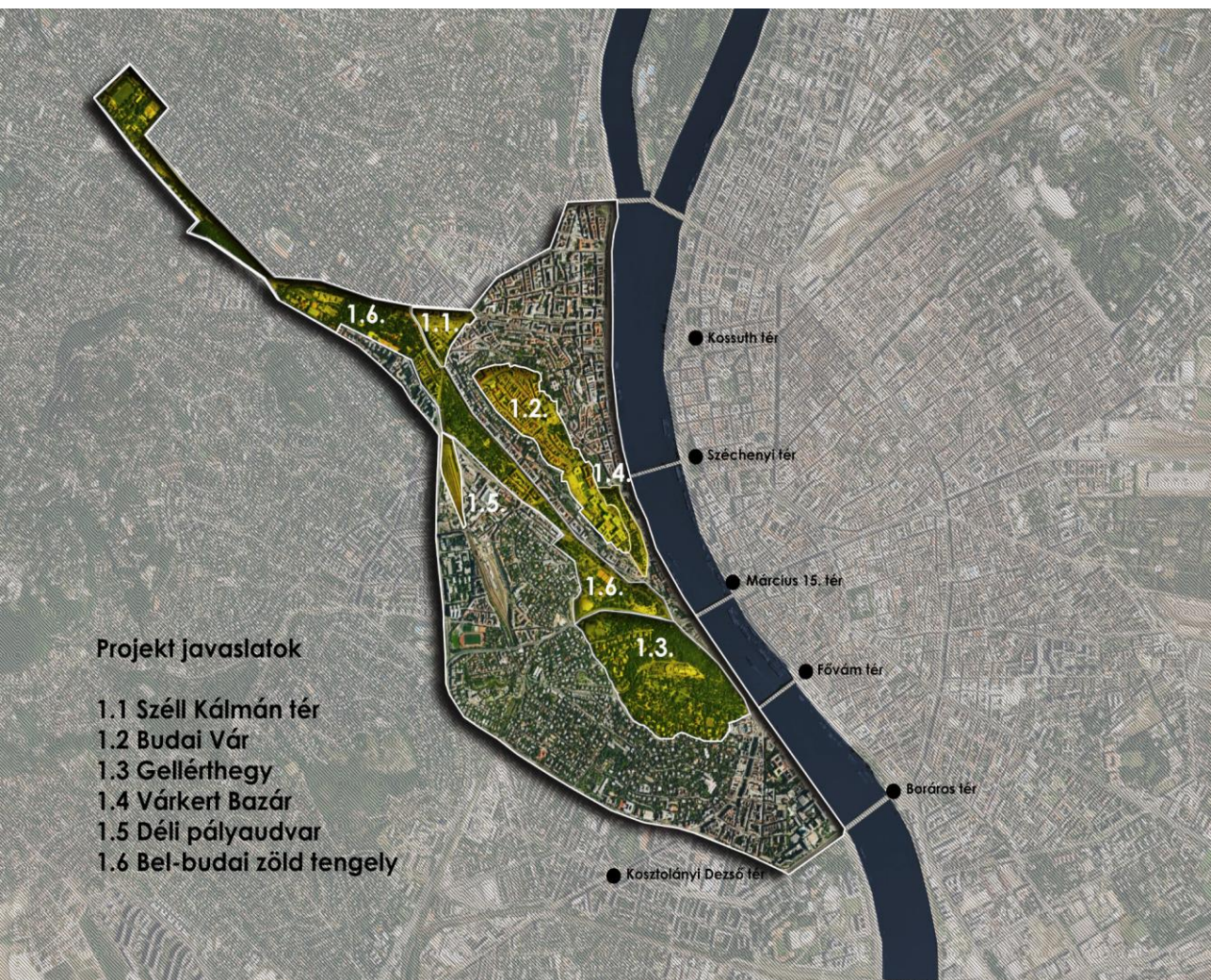
Fejlesztési területek és projekt javaslatok



1. Buda-belváros
2. Pest-belváros
3. Duna partok
4. Városliget súlypontú fejlesztési területek

5. Dél-Buda
6. Észak-Buda
7. Dél-Pest
8. Budapest - Repülőtér

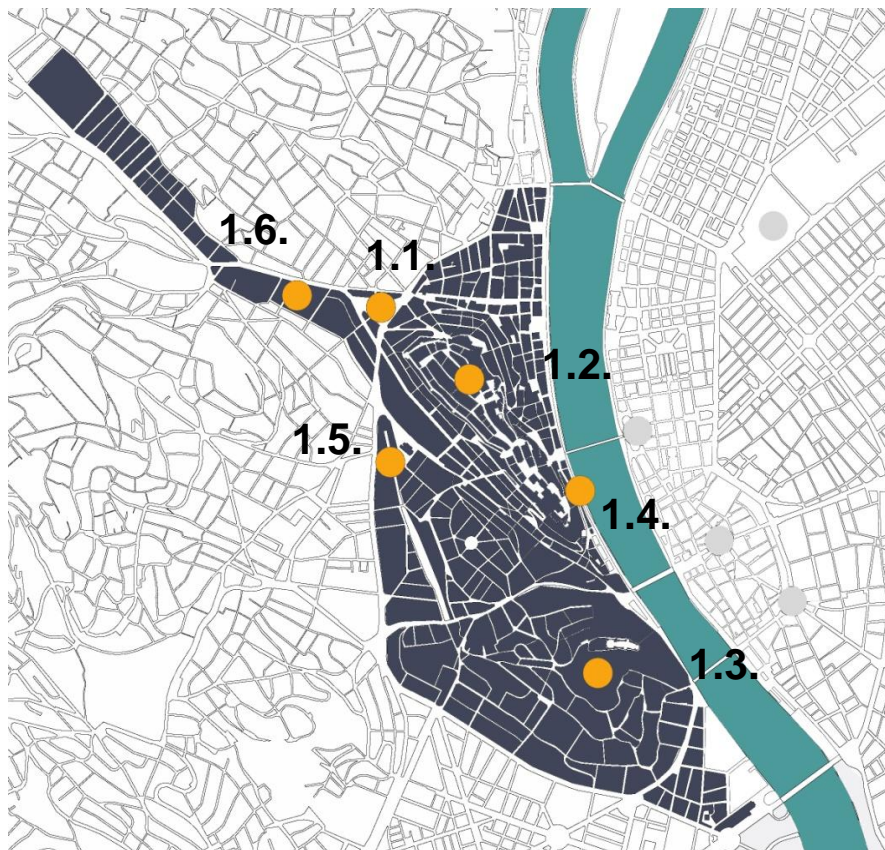
1. Buda - belváros



Fejlesztési terület lehatárolása

Duna (Margit-híd) – Margit körút – Széll Kálmán tér – Szilágyi Erzsébet fasor – Hűvösvölgyi út – Akadémia Park – Szilágyi Erzsébet fasor (határos zöldterületekkel) – Városmajor utca – Acsády Ignác utca – Maros utca – Csaba utca – Széll Kálmán tér – Krisztina körút – Alkotás út – BAH-csomópont – Villányi út – Irinyi József utca – Móricz Zsigmond körtér – Karinthy Frigyes út – Irinyi József utca – Duna (Petőfi híd)

1. Buda-belváros



Buda nem rendelkezik olyan központi zónával, mint a pesti oldal.

Nagyobb, összefüggő terület fejlesztése szükséges, így kialakítható egy jelentős, nem csak a budai térséget kiszolgáló, hanem az egész Főváros és a budai agglomeráció számára városközponti szerepet ellátó terület együttes.

Erre kiváló lehetőséget kínál a lehatárolt fejlesztési térség, amely funkcionális és fizikai értelemben egyaránt elláthatja a városközponti szerepet.

Kiemelt jelentőségű a térségben a Budai Vár, amelynek jövőjével kapcsolatban több lehetőséget is meg kell vizsgálni.

Döntés szükséges a Széll Kálmán tér mai kaotikus forgalmi helyzetének megszüntetéséhez, a tér humanizálásához, a Déli pályaudvar sorsának (megszüntetés – megtartás) meghatározásához, valamint a pályaudvar körüli térség távlati felhasználásához, mint pl. a Főváros két jelentős zöldterületének, a Vérmezőnek és a Tabánnak a rehabilitációjához.

1. Buda-belváros

1.1. Széll Kálmán tér

Előzmények, koncepció, javaslat

Kedvező városszerkezeti elhelyezkedése és a néhány évvel ezelőtt tapasztalható nagyarányú magán- és állami ingatlanfejlesztések ellenére – részben azok eredményeként is – a terület, a budai oldal közlekedésszervezésének kritikus pontjává vált.

A tér a főváros egyik legforgalmasabb intermodális csomópontja, amely kapcsolatokat biztosít a budapesti agglomeráció települései felé és a II., illetve XII. kerület lakóterületei között. Továbbá feladata, hogy javítsa a város élhetőségét, a Nagykörút budai szakasza mentén, az I., II. és XII. kerület határán, valamint a Várhegy, a Rózsadomb és a Kis Svábhegy között.

A Széll Kálmán tér területére a II. kerület Önkormányzata által elfogadott hatályos kerületi szabályozási terv áll rendelkezésre (21/2006 (IX.28.)), amely nagy valószínűséggel módosításra szorul az új fejlesztési koncepció kidolgozását követően.

A 2011. évi állami költségvetésben (2010. évi CLXIX törvény a Magyar Köztársaság 2011. évi költségvetéséről) 3 milliárd Ft került elkülönítésre, három feladatra: Széll Kálmán tér rendezésére, Káposztásmegyeri vasútállomás kialakítására, valamint a Fogaskerekű Széll Kálmán térig történő meghosszabbítására.

A Budapesti Közlekedési Központ Zrt., a Főpolgármesteri Hivatal Városépítési Főosztályának bevonásával 2011. év márciusában három pályázóra meghívásos közbeszerzési eljárást írt ki, melynek eredményeként tisztázásra kerül, hogy a várhatóan cca. 2 milliárd Ft beruházási összeg esetén milyen beavatkozásokat lehet megvalósítani a téren. A közbeszerzési eljárás eredményeként a Főmterv Zrt. fogja a tanulmánytervet elkészíteni, amelyről szeptemberben született döntés.

Fejlesztési feladatok

- A fenti munka eredménye alapján, szükség esetén el kell készíteni a városrendezési és a műszaki terveket.
- Az új forgalmi rend kialakítása, közlekedési tervek elkészítése.
- A tér közterület jellegének megerősítését elősegítő városépítészeti, kertépítészeti beavatkozások összehangolt együttese.

1. Buda-belváros

1.2. Budai Vár

Előzmények, koncepció, javaslat

Az I. kerületi önkormányzat megbízásából a KÖZTI Zrt. 2010-ben készítette el a „Budai vár és várlejtő fejlesztési koncepciója” című munkát. A terjedelmes, főleg vizsgálati munkarészekből álló dokumentáció a kerületi önkormányzat tulajdonát képezi, jelenleg nem publikus.

Az anyag tartalmáról a tervező, Potzner Ferenc (KÖZTI Zrt.) szakmai körökben (Építész Kamara) lefolytatott ismertető előadásából lehetett részleteket megismerni.

A dokumentáció célja a jelenleg hatályos, de elévült kerületi szabályozás újragondolásának megalapozása.

A szabályozási terv kidolgozása előtt azonban fejlesztési koncepció elkészítése szükséges, amely meghatározza, hogy a Budai Vár milyen alapvető funkciót lásson el a Főváros életében (pl. kormányzati-adminisztrációs központ, alapvetően turisztikai-idegenforgalmi terület, vagy dominánsan lakóterület, illetve más egyéb).

A koncepciónak alapvetően a tulajdonos Magyar Állam szándékát kell tükröznie.

Fejlesztési feladatok

- Meg kell határozni a Budai Várra vonatkozóan a tulajdonos Magyar Állam szándékát.
- A tulajdonos és a kerületi önkormányzat között a Fővárosi Önkormányzat koordinálásával elkezdődhet az a fejlesztésre irányuló tervezési folyamat, amely a meghatározott funkció(k) tükrében rögzíti a műszaki előkészítést, a tervezés és megvalósítás lépéseit.

- Területfelhasználási koncepció készítése
- Új szabályozási terv készítése
- Műszaki tervek elkészítése

1. Buda-belváros

1.3. Gellért-hegy

Előzmények, koncepció, javaslat

A Citadella Budapest egyik meghatározó imázsát adó területe. Mai állapotában alulhasznált, adottságaihoz, híréhez, fontosságához képest elszomorító helyzetet mutat.

Fejlesztésére számos építészeti koncepció készült el magán finanszírozásban, de eddig semmi nem valósult meg belőlük. Sürgős és fontos feladat a megfelelő funkciók és építészeti megoldások kidolgozása és megvalósítása.

A Rácfürdő felújítása, szállodával történő bővítése elkészült, a sikló kialakítására hatályos építési engedéllyel rendelkező tervek állnak rendelkezésre.

A Rác fürdőtől a Gellért-hegyi Citadelláig felkúszó sikló kocsjában 40 főnek lenne hely, mely így cca. 540 utas szállítására lenne alkalmas egy óra alatt. Legfontosabb célja a turisták följuttatása a kilátóponthoz.

A kidolgozott elképzelések megvalósításához szükséges szabályozási koncepció egyeztetés alatt áll. A fejlesztési irányokat (funkció, finanszírozás, üzemeltetés) a tulajdonosnak, a Magyar Államnak kell meghatároznia.

Fejlesztési feladatok:

- Citadella fejlesztése, a gellérthegyi sikló kiépítése .
- A fejlesztési irányok és célok meghatározását követően gazdasági modell kidolgozásával együtt építészeti ötletpályázat lebonyolítása szükséges.
- A díjazott tervek alapján tervezési megbízás kiadása, műszaki tervek elkészítése.
- Gazdasági modell kialakítása a megvalósításra.

1. Buda-belváros

1.4. Várkert Bazár

Előzmények, koncepció, javaslat

A Várkert bazár épületegyüttese a magyar kultúrtörténet, és egyben Budapest egyik legjelentősebb szellemi öröksége, a magyar építészettörténet egyik kiemelkedő jelentőségű alkotása a Duna-part hangsúlyos pontján, mely felújítása, közcélú használatának biztosítása állami feladat.

1996-ban született meg az a kormányhatározat, mely szerint a tetemes felújítási költségek miatt privát tőke bevonásával kell a Várkert Bazárt hasznosítani. 2001-ben pályázati úton került kiválasztásra fejlesztő a terület hasznosítására.

Ekkor alapos előtanulmányok után készült el a tervezési program vendéglátással, kultúrával, turistáknak szóló információs irodákkal, minőségi, legfőképpen művészeti kereskedelemmel, amely élettel telíti meg a Duna-partot, megteremti az összeköttetést a Vár és a Duna-part között.

2004 decemberében jogerős építési engedély született a műemléki épületrészek felújítására, azonban a végleges hasznosítási szerződés aláírása elmaradt. A Budavári Önkormányzat a felújítást 2005-ben állami feladatnak minősítette, s ezzel a terület felújítása nem valósult meg.

A közeljövő sürgető feladata a Várkert Bazár helyreállítása és élettel való megtöltése, amely további fejlesztéseket generálhat a környezetében.

Fejlesztési feladatok

- Végleges döntés szükséges arról, hogy a felújítás állami-, magán-, vagy közös állami-magán finanszírozásban történjen.
- A fejlesztési irányok meghatározását követően építészeti ötletpályázat lebonyolítása szükséges a terület fejlesztésére.
- A díjazott tervek alapján tervezési megbízás kiadása, műszaki tervek elkészítése.
- Gazdasági modell kialakítása a megvalósításra.

1. Buda-belváros

1.5. Déli pályaudvar

Előzmények, koncepció, javaslat

Kormányzati szintű elhatározást igényel a Déli pályaudvar sorsának eldöntése.

A MÁV-nál 2011. évben vizsgálatok indultak a fejpályaudvarok megszüntetésére, illetve azok egy főpályaudvarral való kiváltásának lehetőségére. Ugyanakkor a NIF Zrt.-nél nagy összegű európai uniós támogatási pályázatok állnak készen pl. a Nyugati pályaudvar rekonstrukciójára.

Külföldi példák léteznek mindkét irányú döntésre. A Fővárosi Önkormányzat szakfőosztályainak álláspontja szerint át kell gondolni a fővárosi fejpályaudvarok megszüntetésének kérdését, mivel a fejpályaudvarok jelenleg a város szívébe viszik be az országos és az agglomeráció helyközi személyforgalmát.

Amennyiben megmarad a Déli pályaudvar vasúti funkciója, az esetben is csökkenteni lehet a pályaudvar forgalmát a 4. metró üzembe helyezését követően, ily módon csökkenteni lehet a Déliben a vasúti sínek számát és a MÁV forgalmi területét. A Déli pályaudvar épületének rekonstrukciója időszerű.

A térségre vonatkozó hatályos településrendezési tervek a Déli pályaudvar felülépítését teszik lehetővé. A felülépítés révén nyert területen új funkciók helyezhetők el, pl. közösségi, intézményi, szállás funkció, sport és szabadidős, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó létesítmények. A vasúti területekből kivont részeken, elsősorban a Alkotás út és a Mészáros utca mellett iroda és lakóépületek is létesíthetők.

A pályaudvar előtti tér rendezése szükséges. A térség átjárhatóságát javítaná a pályaudvart lefedő szinten új gyalogos és kerékpáros utak megnyitása a közhasználat számára. Az Fővárosi Szabályozási Keretterv szerint ebben a térségben 700 szgk. részére P+R rendszerű parkolót kell kialakítani.

A környező közterületek rendezése is feltétlen szükséges.

A pályaudvar felülépítésének további előnye, hogy a környezetszennyezés (zaj, vibráció) mérséklése mellett a pályaudvar vizuálisan is „eltűnne” a Budai Vár kilátó pontjaiból.

Fejlesztési feladatok

- Végleges döntés szükséges a fejpályaudvarok sorsáról.
- A finanszírozási háttét tisztázása (állami-, magán-, vagy közös állami-magán finanszírozásban legyen megvalósítva).
- A fejlesztési irányok meghatározását követően építészeti ötletpályázat lebonyolítása szükséges a terület fejlesztésére.
- A díjazott tervek alapján tervezési megbízás kiadása, műszaki tervek elkészítése.
- Gazdasági modell kialakítása a megvalósításra.

1. Buda-belváros

1.6. Dél-budai zöld tengely

Előzmények, koncepció, javaslat

Javasolt a budai, összefüggő zöldterületek állapotának javítása, kapcsolataik erősítése. Cél, hogy a globális felmelegedés idején az üdítő, légszennyezést, hőmérsékletet pusztító létükkel csökkentő zöldterületi rendszer megerősödjön, felértékelődjön. Ennek a folyamatnak egyik eszköze lehet a már meglévő közparkok, zöldterületek újbóli tematizálása, odaillő funkciókkal való feltöltése. Ily módon a parkok, zöldterületek felújítása, fenntartása megtérül, a lakosság kiszolgálására alkalmassá válik.

Az Akadémia park területének (II. kerület Pasaréti út – Riadó utca – Hűvösvölgyi út – Hidász utca által határolt 12,6 ha nagyságú, volt honvédelmi terület) jelentős része jelenleg üresen áll. A II. Kerületi Önkormányzat kezdeményezésére a Fővárosi Önkormányzat megváltoztatta a területre vonatkozó korábbi szabályozási előírásokat annak érdekében, hogy a terület jellemzően zöldövezeti karakterét megőrizve megújulhasson.

Az új besorolás következtében, iroda, piac, kereskedelem, sport, vendéglátás, szolgáltatás, oktatás, korszerű lovarda funkciók jelenhetnek meg a területen, átjárható, jelentős méretű, közcélra megnyitott összefüggő zöldfelülettel együtt.

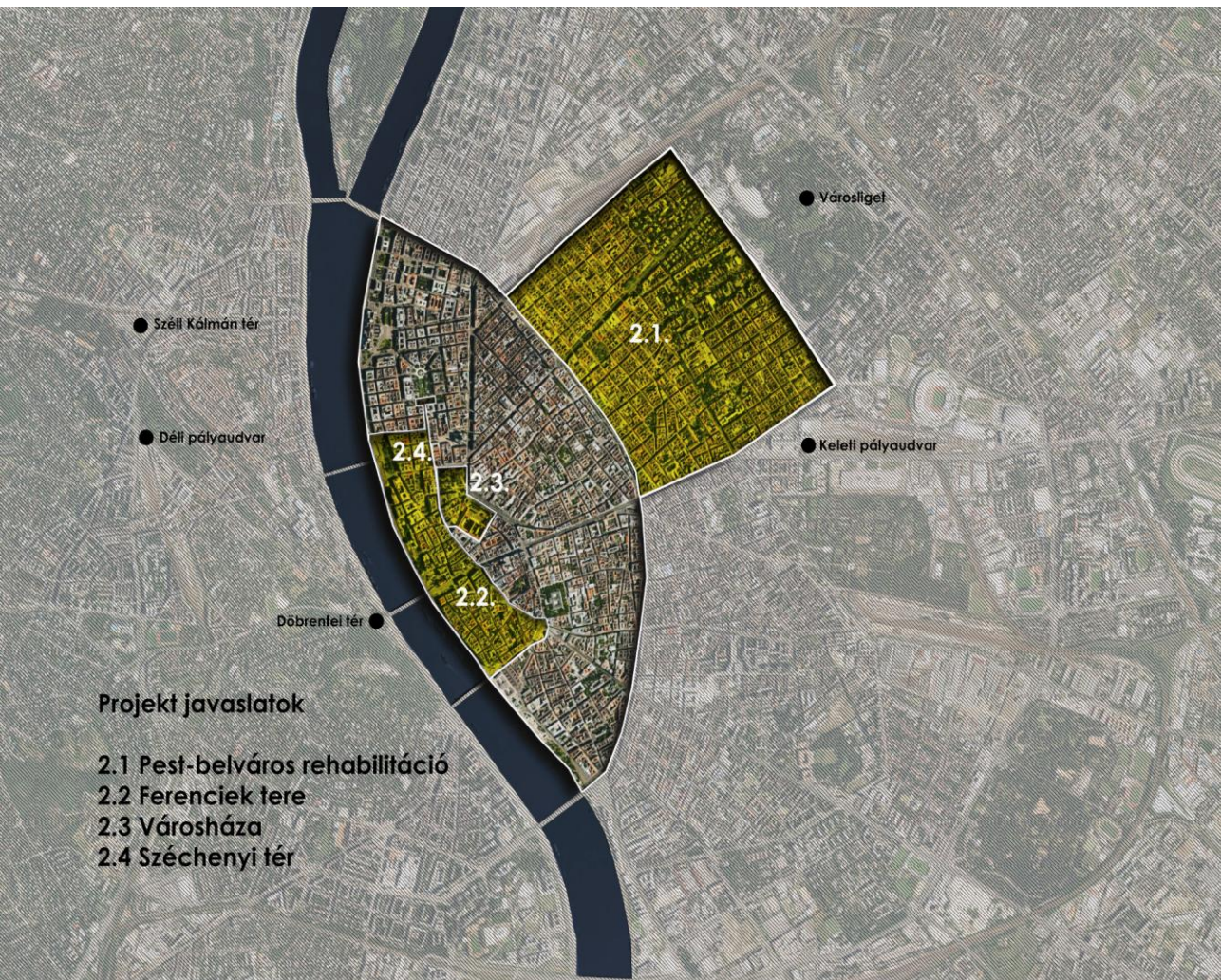
A Városmajor, a Vérmező és a Tabán jelentős, összefüggő parkjai a fővárosnak. Ezek esetében is ki kell találni olyan fejlesztést elősegítő lépéseket, amelyek révén ezek a területek is meg képesek újulni, természetesen a park jelleg fennmaradása mellett.

A zöldfelület összefügg a Gellérthegy zöldfelületével, így az egész terület egységes átgondolása, és megújítása szükséges.

Fejlesztési feladatok

- Sajátos profil, esetlegesen funkció keresése a területek helyzetbehozására.
- Fejlesztési program (gazdasági modell).
- Műszaki tervek elkészítése.
- Megvalósítás.

2. Pest - belváros



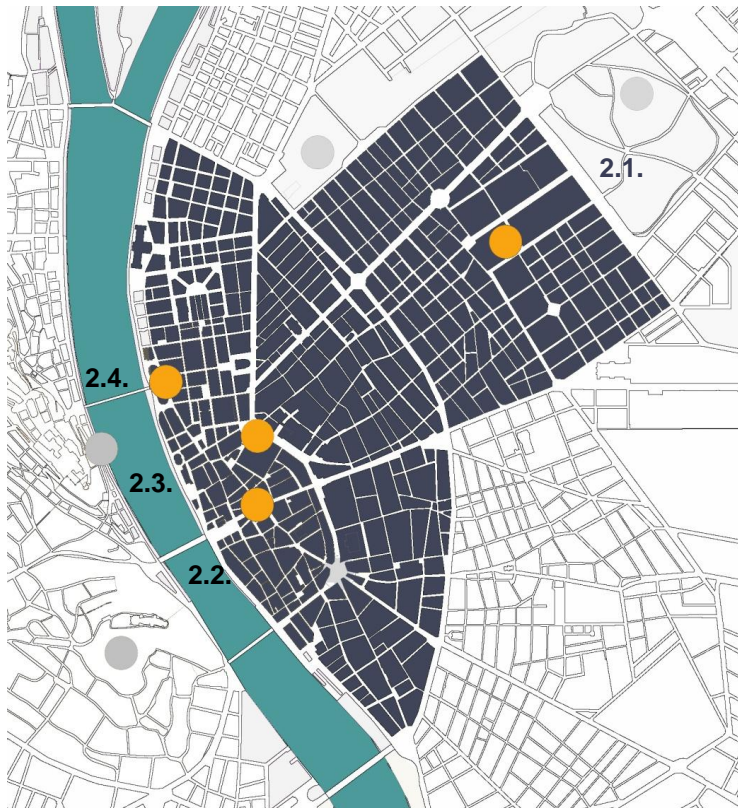
Fejlesztési terület lehatárolása

Duna (Margit-híd) – Pesti Duna part (Pesti alsó rakpart) – Boráros tér – Ferenc körút – József körút – Rákóczi út – Thököly út – Dózsa György út – Podmaniczky utca – Teréz körút – Szent István körút – Duna (Margit-híd)

2. Pest - belváros

Budapest rendelkezik a világ egyik legnagyobb kiterjedésű, összefüggő eklektikus városrészével, amely a maga nemében nemcsak épített örökségvédelmi kuriózum, hanem a nemzetgazdaság egyik lehetséges húzó ágazatának, a turizmusnak is közkedvelt célterülete.

Ennek az egységes karakterben megmaradt, de erősen lepusztult épületállománnyal rendelkező területnek a megőrzése, felújítása kiemelt feladat.



A probléma megoldásának állami, fővárosi és kerületi összefogáson kell alapulnia. A gondos műszaki szakmai munkával párhuzamosan a gazdasági-, társadalmi- és egyéb ösztönző rendszerek újragondolása szükséges ahhoz, hogy Európa számos, kevésbé értékes régi városmagjához hasonlóan, érdemes legyen ezeken a területeken felújítani épületeket a rombolás, és azt követő új épületek építése helyett.

A gazdasági-társadalmi helyzet (a korábbi IKV kezelésű lakások egyéni privatizációja) kezelhetetlenné tette a terület épített öröksége által megkövetelt hozzáállást, ugyanis a terület jelentős része a Unesco Világörökségi terület.

Megfelelő gazdasági ösztönzők kialakításával, a szabályozás ezen a területen történő szigorításával, differenciálásával kell lehetővé tenni a terület megővését. Mindez a törvényi (adózás, önkormányzati-, lakástörvény, építési törvény) és kormányzati rendeleti, valamint az önkormányzati rendeleti háttér újrafogalmazását teszi szükségessé.

A belvárosi épületállomány megújításával ismét keresetté válnak a belső zónák és megindulhat egy „visszaköltözési” hullám az agglomerációba költözöttek részéről, amely a közlekedésben is jelentős, csökkenő változást eredményez

2. Pest - belváros

Előzmények, koncepció, javaslat

Pest eklektikus belvárosának építészeti, kulturális, turisztikai jelentőségét felismerve az építész szakma folyamatosan lépéseket tett a terület egységességének megőrzése érdekében. Hangsúlyozni kell, hogy a védendő épületeken túl (műemlékké nyilvánítás, ill. un. védett épület kategória) ezen a területen nagyon fontos a terület egységes képének megőrzése, szakmai nyelven szólva, a horizontális és a vertikális városi szövet megtartása. Ez természetesen nem mond ellent az új, színvonalas, modern építésnek, amennyiben az igazodik az említett városi szövethez mind vízszintes, mind magassági értelemben.

1996. évtől működik a Fővárosi Rehabilitációs keret, amelynek működési alapját a Lakástörvény és a Főváros Városrehabilitációs rendelete biztosítja. Ez a támogatási forma tette lehetővé a kerületek számára, hogy önkormányzati tulajdonú, ill. társasházakkal pályázzanak a minden évben meghirdetett pénzügyi keretre. Az eklektikus városi szövet megőrzésére hozott rendelkezések: a terület jelentős része 2002-től a Világörökség része, illetve annak un. védőzónája.

Ezekre a területekre elkészült a „Kezelési terv” (előírások gyűjteménye a területen történő beavatkozásokra), amelyet a 2011. június 14-én az Országgyűlés által elfogadott Világörökségi törvény jogszabályi szintre emel. A törvény ezáltal biztosítja, hogy az önkormányzatok és a lehetséges beruházók előtt is ismertté váljanak a helyszínekkel kapcsolatos lehetőségek, korlátozások, tilalmak.

Érték alapú fejlesztéssel a meglévő épített értékeink védelme, ahhoz igazodó fejlesztés a cél. Kulturális és turisztikai célterületként hagyományteremtő, arculatformáló funkcióknak, eseményeknek adhat helyet a terület. Fontos a terület lakófunkciójának megőrzése, a kiköltözés megakadályozása. A lakófunkciójának erősítése, új „beköltözési” hullám elősegítése.

Fejlesztési feladatok

- Az egész területre kiterjedő, azonos szempontrendszerű, átfogó értékvédelmi vizsgálat elkészítése.
- Az így begyűjtött információk, vizsgálatok alapján az új értékalapú szabályozást megalapozó városépítészeti ötletpályázat kiírása.
- Új, egységes és egyedi szabályozás kialakítása a területre.
- Örökségvédelmi vizsgálatok alapján értékataszter készítése a területre.
- A szociális rehabilitáció célterületeinek lehatárolása a területen belül, cselekvési terv.
- Gazdasági ösztönző rendszer kidolgozása (adó ill. járulékcsoökkentés a területi értékmező beavatkozások elősegítésére).
- A jelenlegi jogszabályi háttér felülvizsgálata, felterjesztés készítése.

2. Pest - belváros

2.1. Pest-belváros rehabilitáció

Budapest történelmi belvárosa az elmúlt másfél évtizedben – a társadalmi, gazdasági változások révén – jelentősen átalakult. Egyrészt zsúfolt és funkcióhiányos, másrészt egyes területei hol exkluzívabb, hol elhanyagoltabbak lettek. Budapest Főváros Önkormányzata 2005-ben nemzetközi építészeti ötletpályázatot írt ki a Belváros megújítására, a közterületek rendszerének átgondolására, a Dunával való kapcsolat erősítésére, a forgalomcsillapítás és a gyalogos dominancia megteremtésének lehetőségeire Budapest Szíve címmel. Az ötletpályázat eredményeinek felhasználásával és továbbfejlesztésével került megfogalmazásra a **Budapest Szíve közterület-megújítási** program.

A Budapest Szíve Program által érintett programterület része a Kiskörút, illetve a területet nyugatról határoló Duna-parti zóna, melynek északi szakasza a József Attila utca és a **Széchenyi tér**, délen a Fővám tér. A projekten belül 2007-ben kiírásra került a **Városháza Fórum** építészeti tervpályázata, amely a Városháza tömb beépítésének funkcionális és építészeti programjának továbbgondolása.

A Budapest Szíve projekt I. ütemének valamennyi elem kivitelezése és átadása megtörtént.

2.2. Ferenciek tere

A Budapest Szíve program II. ütemének célja a tér turisztikai és rekreációs vérkeringésbe való bekapcsolása, magasabb szolgáltatási minőség lehetőségének megteremtése, XXI. századi belvárosi köztér megalkotása. Az I. ütemben megvalósult Főutca vonalában, a jelenlegi program keretében megvalósul a Belváros észak-déli tengelyén, a felszínen vezetett keresztirányú gyalogskapcsolat kiépítése, megteremtve a folyamatosságot a Szabadság tértől a Kálvin térig. A tér gyalogos funkciójából adódóan burkolt köztér kerül kialakításra, egyedi világítási A Budapest Szíve program II. ütemének részét képezi a Ferenciek tere és környékének felszínrendezése illetve a a tér alatt elhelyezkedő gyalogos és közúti (Y) aluljáró átépítése. Az „Y” közúti aluljáró rámpái lefedésre kerülnek, és funkcionálisan összenyílnak a gyalogos aluljáróval. A későbbiekben „Középen vezetett autóbusszáv”, középsávós autóbusszáv kerül kialakításra a Kossuth Lajos utcán az Erzsébet híd budai hídfője, és a Puskin utca között. A projektek megvalósítója és a megvalósítás költségviselője a Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. kerület Önkormányzata, a Fővárosi Önkormányzat részéről a fővárosi vonatkozású feladatokat a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. dolgozza ki.

2. Pest - belváros

2.3. Városháza

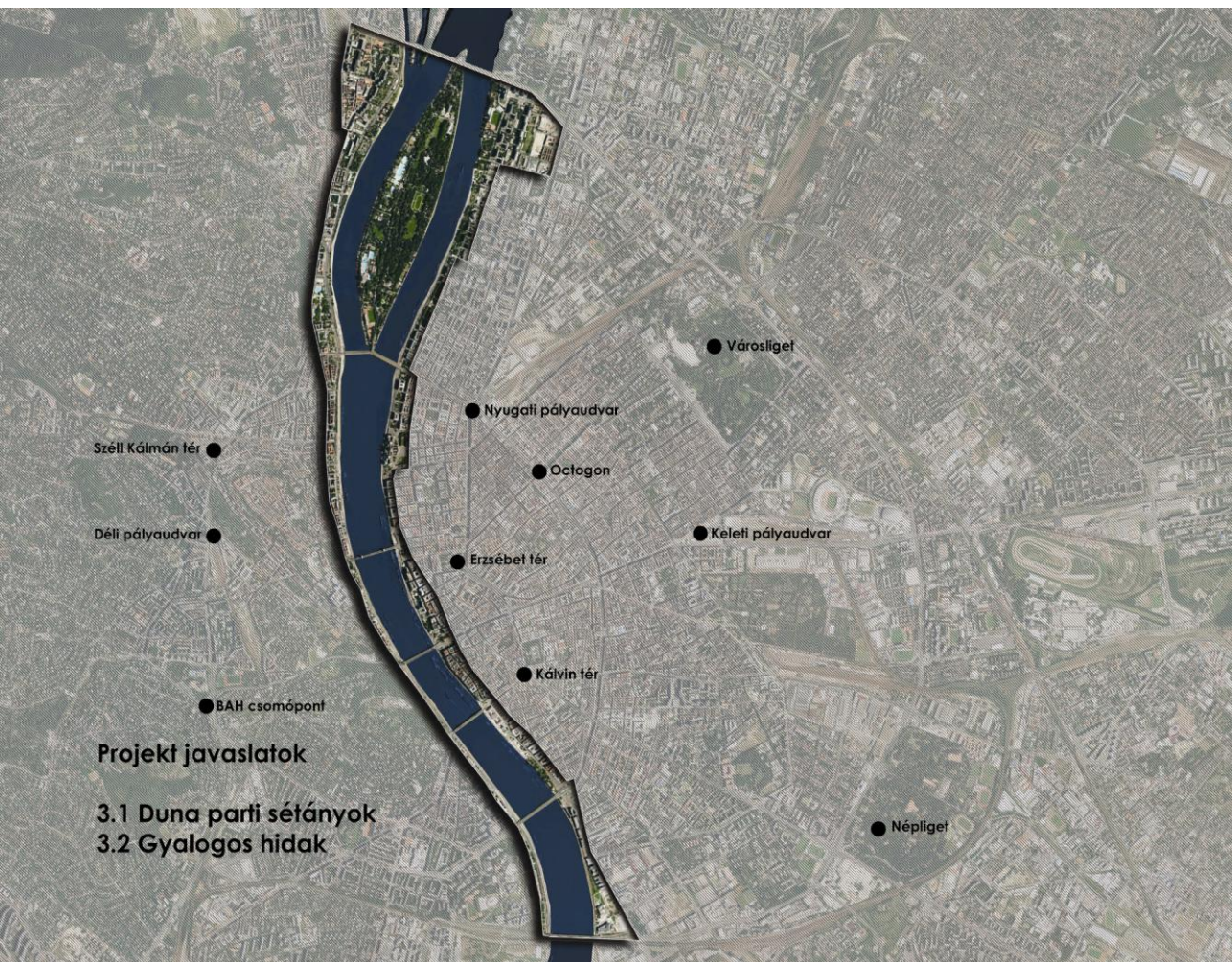
A Fővárosi Önkormányzat a Budapest Szíve ötletpályázaton túl, 2008-ban Budapest szíve – Városháza fórum” tárgyában felhívással, meghívásos általános tervpályázati eljárást kezdeményezett a Városháza műemléki épülettömbjének beépítési lehetőségeinek megvizsgálására. A tervpályázat célja a Főpolgármesteri Hivatala műemlék épületének felújítása, bővítése építészeti tervezésére, és a Városháza tömb beépítetlen részén, kulturális és közösségi funkciókat, szabadtéri rendezvényeket is befogadó, piaci hasznosítású, karakteres építészeti megfogalmazású épületegyüttes tervezése, valamint a tömb térségének fejlesztésére vonatkozó tervjavaslatok elkészítése. A tervpályázatra 20 meghívott tervező pályaműve került benyújtására, melyek közül a Bíráló Bizottság Erick van Egeraat építész pályamunkájának ítélte meg az 1. helyezést. A pályaművek többsége a Deák-térrel való kapcsolat erősítését, a közúti átmenő forgalom kiszorítását, a parkolás differenciált korlátozását, a gyalogos és kerékpáros közlekedés elsőbbségének biztosítását, a zöldfelület növelését javasolták egyhangúan. A nyertes tervezőtől I. fokon eljáró építésügyi hatósághoz engedélyezésre benyújtható tervdokumentáció átadásra került.

2.4. Széchenyi tér

A Budapest Szíve építészeti Ötletpályázat részeként került kiírásra az akkori Roosevelt, ma Széchenyi tér megújítása. Az ötletpályázat eredményeként 2009-ben engedélyezési tervek készültek a tér kialakítására, mely a Budapest Szíve program Hídfőterek és új pesti korzó II. ütemének részét képezte.

A fővárosi vonatkozású feladatokat a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. látja el. Jelenleg az engedélyes tervek kidolgozása folyik, melyek a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséghez kerülnek majd benyújtásra, az Uniós támogatásra való jogosultság elbírálása érdekében. A terv jelentős mennyiségű zöldfelületet tartalmaz, szem előtt tartva a folyamatos belvárosi gyalogos és kerékpáros közlekedés lehetőségét

3. Duna partok



Fejlesztési terület lehatárolása

Árpád-hídtól a Lágymányosi-hídig mindkét Duna part

3. Duna partok

A Duna part területhasználatának átgondolásánál fő cél a part menti területek közösségi alapú és közösségi érdekeket szolgáló fejlesztése, továbbá a meglévő épített és természeti értékeink védelme, erősítése.

Ugyanakkor a Duna-part, mint gazdasági és fejlesztési tengely kiváló gazdasági lehetőségekkel rendelkezik, a befektetések vonzó területe.

Az adott partszakasz karakterének megfelelő funkciókkal, szolgáltatásokkal, az egységes használati rendszer, szabályozás kidolgozásával szükséges rendezni a parthasználatot.

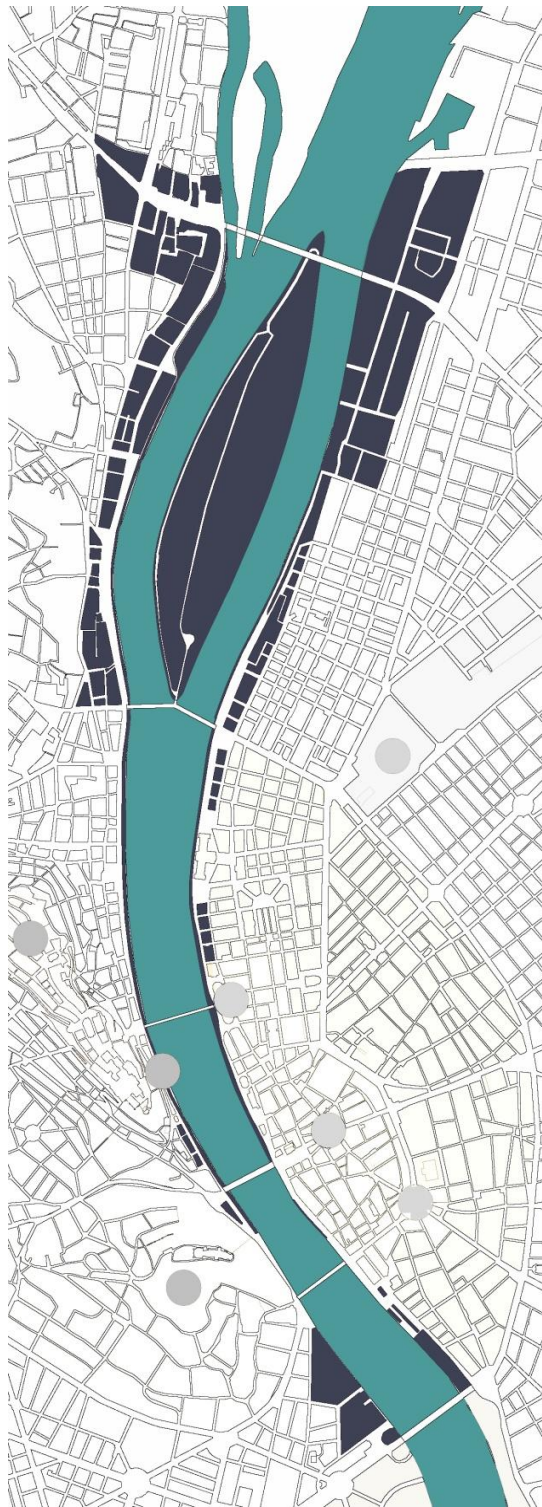
Jelenleg a vízterület nemzeti, az egyes partszakaszok kerületi, mások fővárosi tulajdonban vannak.

A fejlesztés egyik fő feltétele a rakparti utak kiváltása, áthelyezése. Így közvetlen kapcsolat létesíthető a belváros gyalogos zónái és a vízfelület között.

A folyó városrészek közötti összekötő szerepének erősítése érdekében a pesti és budai belvárost összekötő, vízi és szárazföldi közlekedés fejlesztése szükséges.

Városépítészeti ötletpályázat kiírása, a városlakók és a várostervező szakma bevonása biztosítja a funkciók kijelölésénél a széles körű társadalmi egyeztetést.

A szemközti partszakaszok, illetve a város és a part kapcsolatának erősítés érdekében a rakpartok megközelíthetőségének megoldása kulcskérdés.



3. Duna partok

Előzmények, koncepció, javaslat

A Duna menti települések történelmében a folyó sokáig elválasztó szerepet töltött be, majd a vízi szállítmányozás megjelenésével, később az iparosodás következtében egyre fontosabb gazdasági közvetítő szerepet kapott. A 21. század elején a folyó a partjain elterülő városrészek közötti természeti összekötő kapocs, a városi élet részeként a szabadidő, kultúra tere.

A főváros 2003-ban elfogadott Budapest Városfejlesztési Koncepciója a Dunát a város gerincének nevezi, a Duna-part fejlesztését, mint városi tengelyt és a parti zóna kiemelt fejlesztését egyik fő prioritásként jelöli meg.

Budapest Főváros 2008-as Integrált Városfejlesztési Stratégiájának szintén kulcsprojektjei: a Duna megközelíthetőségének javítása; a rakpartok minőségi közterület fejlesztése valamint a Duna rekreációs és környezetvédelmi célú fejlesztése, Duna-partok vízi sportra való hasznosítása; Duna, mint közlekedési folyosó kihasználtságának növelése.

2009-ben elkészült „A budapesti Duna-szakasz fővárosi szintű szabályozása” című parthasználati szabályozásra illetve eljárási szabály módosítására javaslatot tevő tanulmány, amely elsősorban az úszóművek elhelyezésének korlátozó tényezőivel, az elhelyezés korlátozásának szabályozásával foglalkozik. Az Általános Rendezési Tervbe beépített "Fővárosi Duna-szakasz személyhajó közlekedés és egyéb funkciójú part menti vízi létesítmények telepítési terve" című dokumentum, ami jelenleg a parthasználati kérelmek elbírálásában iránymutató.

3.1. Duna parti sétányok

A Duna-part fejlesztésének fő irányelve az értékvédelem, érték alapú fejlesztés: a meglévő épített és természeti értékeink védelme, erősítése, fejlesztése, parthasználat tekintetében pedig a közterületi jelleg megtartása, közösségi érdekeket szolgáló fejlesztések segítségével.

Ennek érdekében komplex víz- és parthasználati terv kidolgozása szükséges: a városi tömegközlekedés kiterjesztése a vízre, a szárazföldi tömegközlekedéshez csatlakozó partszakaszok fenntartása kikötőhelyek számára.

Előbbiekből következően az arra indokolt helyeken szükséges a Duna-partok, rakpartok megközelíthetőségének megoldása, a szemközti partszakaszok közötti kapcsolat erősítése, a város parttól távolabbi területeiről a partszakaszok elérhetőségének javítása.

3. Duna partok

3.2 Gyalogos hidak

A komplex víz és parthasználati terv kialakításakor a szemközti partok közötti kapcsolat erősítésének eszközeit is vizsgálni kell.

Egyik ilyen eszköz gyalogos hidak kialakítása, amelyet a budapesti Duna szakasz szélessége csak bizonyos helyeken tesz lehetővé.

A Millenyeumi városrész fejlesztési területéhez kapcsolódik a Bolyai híd terve, amely Buda és Pest közt gyalogos kapcsolatot biztosítana. Pontos helykijelölését közlekedési és egyéb hatásvizsgálatoknak kell megelőznie.

Fejlesztési feladatok

Egységes területhasználati koncepció és program kialakítása ötletpályázat eredményeinek felhasználásával:

A rendelkezésre álló információkból, a vizsgálati elemzésekből, parthasználat kialakítására kiírt ötletpályázat eredményeinek felhasználásával kell a partszakaszok városi karakterének megfelelő parthasználatot, a felmerülő igényeket kiszolgáló funkciók lehetséges helyének variációit kijelölni.

Egységes parthasználati szabályozás kialakítása:

A parthasználat szabályozása, rendezése tekintetében a legnagyobb nehézséget a tulajdonviszonyok és a különböző tulajdonosi érdekek összehangolása, a jogszabályi rendezetlenség jelenti.

Felülvizsgálatra szorul a Duna-part rendezettségét biztosító két helyi szabályozás: a parthasználatra vonatkozó közterület-használati szabályrendszer, valamint az építészjogi feltételeket biztosító fővárosi és helyi szabályozások. Jelenleg a Duna-parti közterületek az I., II., V., IX., XI., XIII. kerületekben nem a Fővárosi Önkormányzat tulajdonát képezik. Összesen 41 db telek, kerületi tulajdonban van az alábbi megoszlásban: I. ker. 7 db, II. ker. 4 db, IX. ker. 11 db, V. ker. 2 db, XI. ker. 17 db. A Duna-part az építési és a környezetvédelmi rendeleteinkben is kiemelt szerepet kap, ezért javasolható a teljes hosszon az érintett kerületekkel való együttműködés szerződéses rögzítése vagy a tulajdon egységes rendezése.

Közösségi érdekeket szolgáló fejlesztések preferálása:

A városi tömegközlekedés kiterjesztése a vízre, a szárazföldi tömegközlekedéshez csatlakozó partszakaszok fenntartása kikötőhelyek számára

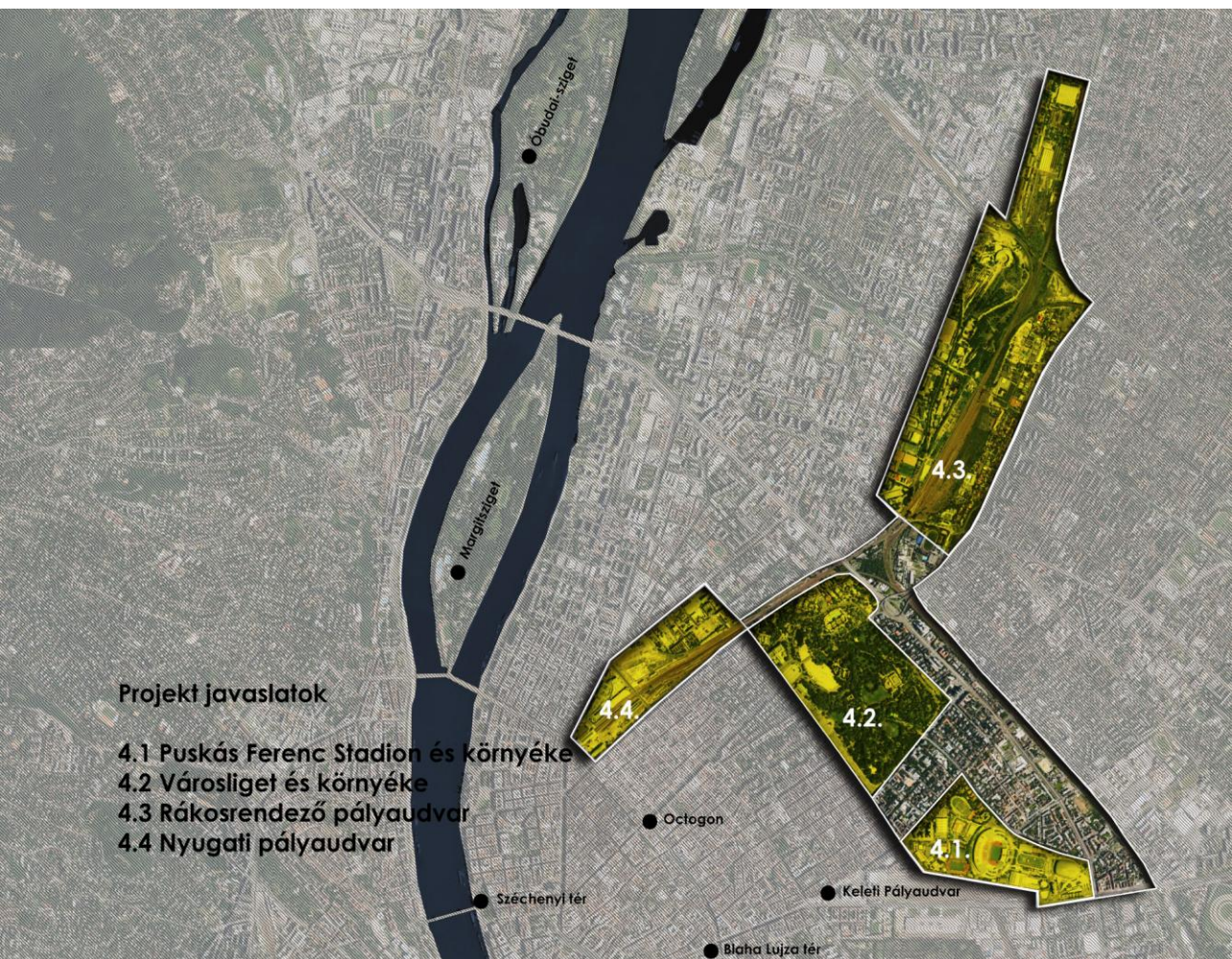
A pesti és budai belváros gyalogos és kerékpáros zónáinak összekötése.

Az arra megfelelő partszakaszok fizikailag elérhetővé tétele gyalogos és kerékpáros forgalom számára.

Megfelelő partszakaszokon szabadidő eltöltésére alkalmas terek kialakítása

Duna menti városi zöldfelületek növelése, világörökségi helyszínek revitalizációja.

4. Városliget súlypontú fejlesztési terület



Fejlesztési terület lehatárolása

Elem utca – Berlini utca – Szent László út – Rokolya utca – Tatai utca – Szegedi út – Dévényi út – Vágány utca – Dózsa György út – Lehel utca – Váci út – Teréz körút – Podmaniczky utca – Dózsa György út – Kerepesi út – Hungária körút – M3 vonala – Taksony sor – Pázmány Péter utca – Elem utca

4. Városliget súlypontú fejlesztési terület



A Városliget körül elhelyezkedő történelmi emlékhelyek és turisztikai célpontok a főváros egyik legfrekvenciáltabb fejlesztési területévé emelik.

A Nyugati pályaudvarral kapcsolatos MÁV koncepció kikristályosodását követően, illetve a Rákosrendező pályaudvart érintő elképzelések tisztázásával az érintett kerületek és a Főváros komoly fejlesztési területekhez jutnak.

Helyet lehet itt találni az országos múzeumi negyednek, felhasználva a korábbi kormányzati negyed részére előkészített pályaudvarhoz kapcsolódó területeket. Újra kell gondolni a Szépművészeti Múzeum bővítését, összhangban a kapcsolódó fejlesztésekkel (pl. mélygarázs elhelyezése), az Állatkertnek fejlesztési területet lehet nyerni a Vidámpark áthelyezésével (Rákosrendező területére, vagy a korábban az FSZKT által kijelölt X. kerületi, a Fehér út menti területre).

Mindezek a lépések összefüggenek egymással, ezért összehangolt, átgondolt döntéseket igényelnek.

4. Városliget súlypontú fejlesztési terület

4.1. Puskás Ferenc Stadion és környéke

Előzmények, koncepció, javaslat

A Gyermekek-, Ifjúsági és Sportminisztérium megbízásából 2004-ben koncepció terv készült, amely összefoglalta a Puskás Ferenc Stadion és környezete jövőbeni hasznosításához szükséges lépéseket, feladatokat. 2005-ben került sor egy fejlesztési pályázat kiírására, amelynek célja a befektetői, ingatlanfejlesztői érdeklődés felmérése volt a stadion és létesítményei fejlesztésére. 2006-ban újabb pályázat került lebonyolításra a fejlesztéssel kapcsolatos beruházási, finanszírozási és üzemeltetési ötletek és javaslatok összegyűjtésére. Az akkori tervek szerint a Puskás-stadion és környékének rendezésével a harminchat hektáros területen épülne még fel egy ötezer fős kongresszusi központ, egészségügyi centrum, szállodák, közös helyre költözhetnének a sporthivatalok, valamint megvalósulna egy új atlétikai pálya. A jelen elképzelések szerint a Fővárosi helyi védelemmel bíró stadion meghatározó szerkezeti és formai elemeinek megtartása mellett kellene elkészíteni a korszerűsítést, illetve kapacitásbővítést. A fejlesztés részeként kell tekinteni a stadion környezetét, ideértve a sport- és közterületeket.

Fejlesztési feladatok

- Fejlesztési program és gazdasági terv kidolgozása a stadionra és környékére.
- Tervpályázat kiírása a terület városépítészeti kialakítására.
- Városrendezési terv készítése.
- Megvalósítási műszaki tervek elkészíttetése .
- Kivitelezés.

4. Városliget súlypontú fejlesztési terület

4.2. Városliget és környéke

Előzmények, koncepció, javaslat

A XIV. kerületi Önkormányzat megbízásából 2009. évben elkészült a Városliget területére vonatkozó KSZT a Fővárosi Önkormányzat érintett szakmai ügyosztályainak egyeztetésével, tekintettel arra, hogy a terület többségi részben fővárosi tulajdonban van.

A XIV. kerületi Önkormányzat képviselő testülete a Kerületi Szabályozási Tervet jóváhagyásra alkalmasnak ítélte. A szabályozási terv fő koncepciója a Városliget zöldfelületének rekonstrukciója, a világörökségi védettségéhez méltó helyreállítása, valamint a környezet parkolási problémáinak megoldására mélygarázsok létesítésének vizsgálata. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. bonyolításában előkészítés alatt áll a Nyugati pályaudvar és vonalszakaszainak elővárosi fejlesztésére irányuló projekt, melynek I. ütemében egy új (a Budapest-Cegléd vasútvonalon) vasúti megálló kapcsolódik a MILLFAV Mexikói úti végállomásához, a 69-es villamos végállomásával és az 1-es villamos megállójával együtt.

Fejlesztési feladatok

A szükséges hatástanulmány elkészítése, és a Fővárosi Közgyűlés általi elfogadását követően Fővárosi Szabályozási Keretterv módosítás szükséges.

- Múzeumi Negyed kialakítása.
- Vidámpark kihelyezése a területről.
- Állatkert bővítése a Vidámpark területén.
- Felvonulási tér közterületi rehabilitációja a mélygarázs megépítésével összhangban.
- Városliget közterületi rehabilitációja.

4. Városliget súlypontú fejlesztési terület

4.3. Rákosrendező pályaudvar

Előzmények, koncepció, javaslat

A Rákosrendező vasúti terület a főváros legnagyobb összefüggő barnamezős térsége (170 ha), amely jelenleg alulhasznosított. A tulajdonos közreműködésével elkészülhetnek azok a területrendezési tervek, amelyek a területet fejleszthetővé teszik. A terület felhasználására számos korábbi ötlet áll rendelkezésre, ilyen a Vidámpark elhelyezése, az Állatkert estleges bővítési területe, új, a szórakozást, rekreációt szolgáló funkciók elhelyezése, de helyzetéből, jellegéből adódóan logisztikai terület kialakítása is elképzelhető.

Fejlesztési feladat

- Tulajdoni- és közlekedési kérdések tisztázása, a MÁV-val ez eddig meghiúsult együttműködés létrehozása.
- Fejlesztési koncepció (beruházót kell a területre találni).
- Az építésjogi feltételek megteremtésére új szabályozási terv készítése a területre.

4.4. Nyugati pályaudvar

Előzmények, koncepció, javaslat

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. bonyolításában előkészítés alatt áll, a Nyugati pályaudvar elővárosi célú fejlesztésének első üteme, amely a pályaudvar vágány és peron rekonstrukcióját foglalja magába. Előkészítés folyik a Budapesti Közlekedési Központ Zrt.-nél annak érdekében, hogy a projekt kibővíthessen a Nyugati pályaudvar csomópontjának átfogóbb, XXI. századi színvonalra történő fejlesztésére. A projekt kiterjeszhető lenne az aluljárók és a környező közterületek rehabilitációjára, intermodális csomópont kialakítására, amely megfelelő színvonalon összekapcsolná az elővárosi és a városi közlekedési lehetőségeket a pályaudvar melletti parkoló és buszállomás átalakításával. Az utasok komfortérzetének növelését szolgálná a Nyugati – téri felüljáró elhanyagolt, használaton kívüli lépcsőinek elbontása, a burkolatok cseréje, a tér fásítása, rendezése.

Fejlesztési feladatok

- A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-vel együttműködve európai uniós források megszerzése a Nyugati pályaudvar és környezetének fejlesztéséhez.
- A korábbi kormányzati negyed céljára előkészített terület (Podmaniczky utca menti fejlesztési terület) újrafogalmazása (esetleges múzeumi negyed funkcióra).
- Új területfelhasználási és városépítészeti koncepció kidolgozása, szabályozási és gazdasági terv elkészítése, részletes megvalósítási tervek kidolgozása.

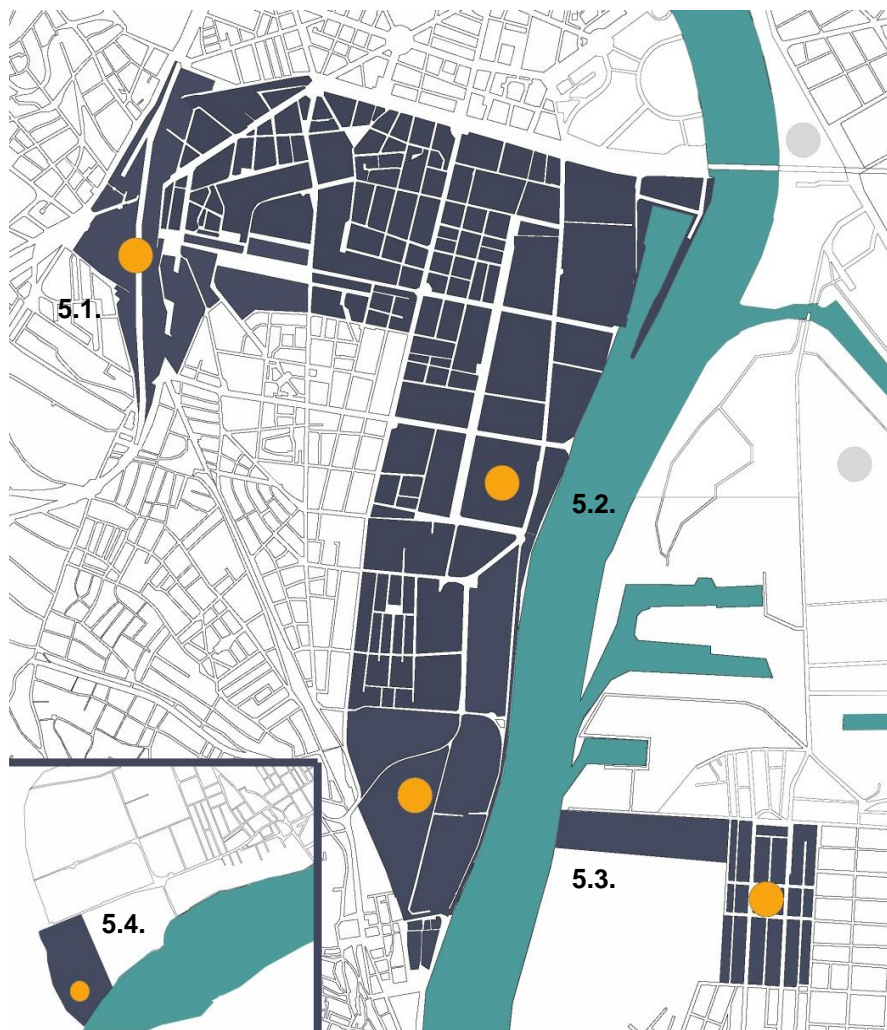
5. Dél - Buda



Fejlesztési terület lehatárolása

Duna (Lágymányosi-híd) – Hamzsabégi út – Budaörsi út – Dobogó út – Örmező út – Péterhegyi út – Csákvár utca – Andor utca – Tétényi út – Sáfrány utca – Vasút – Duna – Új Duna híd (Albertfalva); Csepel-városközpont: Perem út – Budafoki út – Ady Endre út – Táncsics Mihály utca – Szent István út – II. Rákóczi ferenc utca – Tanácsház utca – Színesfém utca – Duna; Multimodális logisztikai központ területe: Duna part utca – 6-os út – E 73-as út által körbezárt terület

5. Dél - Buda



A Főváros egyik legjelentősebb potenciális fejlesztésre alkalmas területe az Etele tér és környezete. A MÁV és a Főváros távlati terveiben kiemelt szerepet kap a Kelenföldi pályaudvar, a Déli pályaudvar jelen helyzetének megváltoztatása következtében. Tekintettel arra, hogy az Etele tér térségében metrómegálló, autóbusz pályaudvar, vasúti megálló található, a környezetében nagy jelentőségű intermodális csomópont alakulhat ki.

A térségben nagy összefüggő állami és önkormányzati területek találhatók, amelyek lehetőséget kínálnak egy komplex városfejlesztési terv megvalósítására.

Ehhez a térséghez csatolhatók az M1-M7 bevezető szakasza közelében lévő, alulhasznált területek, a Budafoki út környezetében lévő részben átalakult, részben abbahagyott fejlesztések.

Hasonlóan területi szempontból ide tartozik az Őrmezői lakótelep, ahol megvalósítható egy lakótelep fizikai és társadalmi rehabilitációja.

5. Dél - Buda

5.1. Etele tér

Előzmények, koncepció, javaslat

A XI. kerület Kelenföldi pályaudvar és térsége Budapest egyik olyan jelentős többfunkciós csomópontja, ahol összekapcsolódik a belváros, az előváros, az ország és Európa közlekedési rendszere. Ez a csomóponti helyzet sok lehetőséget és feladatot indukál. A Kelenföldi pályaudvar vágányzónái évtizedek óta kettéosztják Újbuda leendő központját. Az Őrmező és az Etele téri oldal kapcsolata sem közúti, sem közösségi közlekedési szempontból nem biztosított. A térségében összesen 750 ezer négyzetméternyi ingatlan felépítésére van lehetőség, de ez jelentős közmű- és közút fejlesztés megvalósítását is szükségessé teszi. A térség fejlesztésére 2007-ben a Fővárosi Önkormányzat és a XI. kerületi Önkormányzat városrendezési – városépítészeti – környezetalakítási ötletpályázatot írt ki. A területre hatályos KSZT van érvényben. Az intermodális közlekedési csomópont része a Dél-Buda - Rákospalota (4-es) metró már megtervezett és kiépítés alatt álló megállója (ideiglenes végállomással, aluljáró-rendszerrel) a MÁV Kelenföldi pályaudvar alatt.

A főváros nyugati kapuja, az M1-es és M7-es autópályák bevezető szakasza Budapest egyik legforgalmasabb közúti kapcsolata. A térség eddig is kedvelt beruházási helyszíne volt a kereskedelmi üzletláncoknak: a Budaörsi úti korridor az irodaház fejlesztők egyik fontos célterülete. A 4-es metró építése hatalmas dinamikát hoz a térségbe, jelentős utasforgalmat generál és lehetővé teszi a korszerű városi intermodalitás megteremtését. Az erre épülő üzleti célú fejlesztések forrást teremtenek a közfunkciós beruházások megvalósítására, amelyek a metró kiszolgáló létesítményeinek elhelyezésével kikényszeríti a területek eddigi funkcióinak újragondolását.

Fejlesztési feladatok

- Igényes közlekedési és átszállási kapcsolatok kialakítása, az átszállások ösztönzése a belváros személygépjármű forgalom alóli tehermentesítése érdekében. (Elővárosi vasúti kapcsolat megteremtése, Etele téri oldal intermodális épület integrált metrókijáratral magánfejlesztők által: irodák, kereskedelem, szolgáltatás és vendéglátás, szálloda, konferencia központ.)
- Az eddig elkészült fejlesztési koncepciók és tervek áttekintése után a város nyugati kapujára környezetalakítási program kidolgozása a városrészközponti szerepnek megfelelő funkciók biztosításával.
- Őrmező városépítészeti rendezése (Etele tér – Őrmező metró állomás kiépítése).
- Távolati közlekedésfejlesztési tervek kidolgozása (VOLÁN – BKV autóbusz végállomás építése (Őrmező), P+R parkolók, M1-M7 csomóponti bekötőút, Etele út – Somogyi út csomópont átépítése).

5. Dél - Buda

5.2. Újbuda barnamezős területei

Előzmények, koncepció, javaslat

Újbudának ez a legnagyobb, fejlesztési szempontból az egyik legjelentősebb része. A Duna-parti fekvése miatt a terület szerepe városképi szempontból meghatározó. Városszerkezeti elhelyezkedésével, a dunai kapcsolattal rendkívül értékes terület, ezért a Duna-part mentén már elkezdődött a volt ipari területek fokozatos átalakulása intézményi- és lakóterületekké.

A volt ipari zónák területei, a barnamezős területek fejlesztése a területfelhasználás és a városszerkezet gazdasági, társadalmi szempontból végbement átalakulása miatt részletes és a jelenleginél erősen kontrolláltabb koncepciót igényelnek.

A gépjárműforgalomtól mentes Duna-part és a belső területek kapcsolata megoldatlan, a lakóépületek védelme a forgalmas északdéli irányú közlekedésből származó szennyeződésektől nem biztosított.

Fejlesztési feladatok

- **Rekreáció, egészség-gazdaság és idegenforgalom összehangolt fejlesztése;** a Duna-part rehabilitációs fejlesztési akcióterületeinek kijelölése (telkek, közterületek, árvédelem, funkciók) rekreációs és idegenforgalmi hasznosítás céljából, élővízfolyások revitalizációja.
- **Hatáselemzés készítése a preferált funkciók és tevékenységek területi meghatározására,** műszaki gazdasági (környezetvédelmi és szociológiai) vonatkozásban.
- **Lakótelepek és barnamezős területek rehabilitációjának gazdasági és ingatlangazdálkodási modelljének kidolgozása.**
- **Barnamezős területek hasznosítási változatainak (pl. oktatási, sport- és kulturális funkció, tematikus park, szolgáltatás, nagyipar, kombinált hasznosítás) kidolgozása.**

5. Dél - Buda

5.3. Albertfalva és Csepel városközpont

Előzmények, koncepció, javaslat

Újbuda kerületi központjának és területi alközpontjainak fejletlensége jelentős városszerkezeti probléma, pedig a kerületben több, más-más karakterű központi jellegű terület is található. Ilyen terület Albertfalva kiépülőben lévő kereskedelmi jellegű központja, ahol telkes, családi- és társasházas beépítés jellemző.

A terület lakóterületei mellett figyelmet érdemelnek a volt ipari zónák potenciálisan fejleszthető területei. A tervezett Albertfalvai-híd megépülésével a terület felértékelődése tovább folytatódik, és az eddigieknél nagyobb hangsúlyt kap.

Ezzel együtt előtérbe kerül a majdani híd hídfőjének és környezetének fejlesztése is, amelyet csak nagyon alapos vizsgálat és a térség karakterét figyelembe vevő érzékeny szabályozás alapozhat meg a római kori katonai tábor bemutatásának felhasználásával.

Az Albertfalvai-híd a Csepel-szigettel köti össze a dél-budai térséget. A híd építését követően felértékelődik a csepeli hídfő és a feltáró utak környezete is. A híd lehetőséget nyújtana a csepeli városközpont újra pozicionálására. Felértékelődne a városközpont és közvetlen környezete. Ez maga után vonná, hogy a jelenleg a főtéren elhelyezkedő autóbusz végállomás végre kikerüljön erről a közterületről, és így szabad terület jöjjön létre új közterületi funkciók telepítésére (közpark, ellátó intézmények, üzletek...).

Fejlesztési feladatok

- Komplex terv szükséges a városi alközpontok kialakítására.
- A városközpont kialakításával, a beépítés sűrűsödésével párhuzamosan szükséges a közlekedési hálózatok fejlesztése, részbeni átalakítása, így a fokozatosan kiépülő közlekedési hálózatok a terület egyre nagyobb részét tárják fel, bekapcsolva azt a város vérkeringésébe.
- Az átfogó közlekedésfejlesztési tervekben szereplő, a területet érintő meghatározó úthálózati elemek: Csepel - Albertfalva híd, a Rózsavölgyi közúti alagút kiépítése.

5. Dél - Buda

5.4. Multimodális Logisztikai központ

Előzmények, koncepció, javaslat

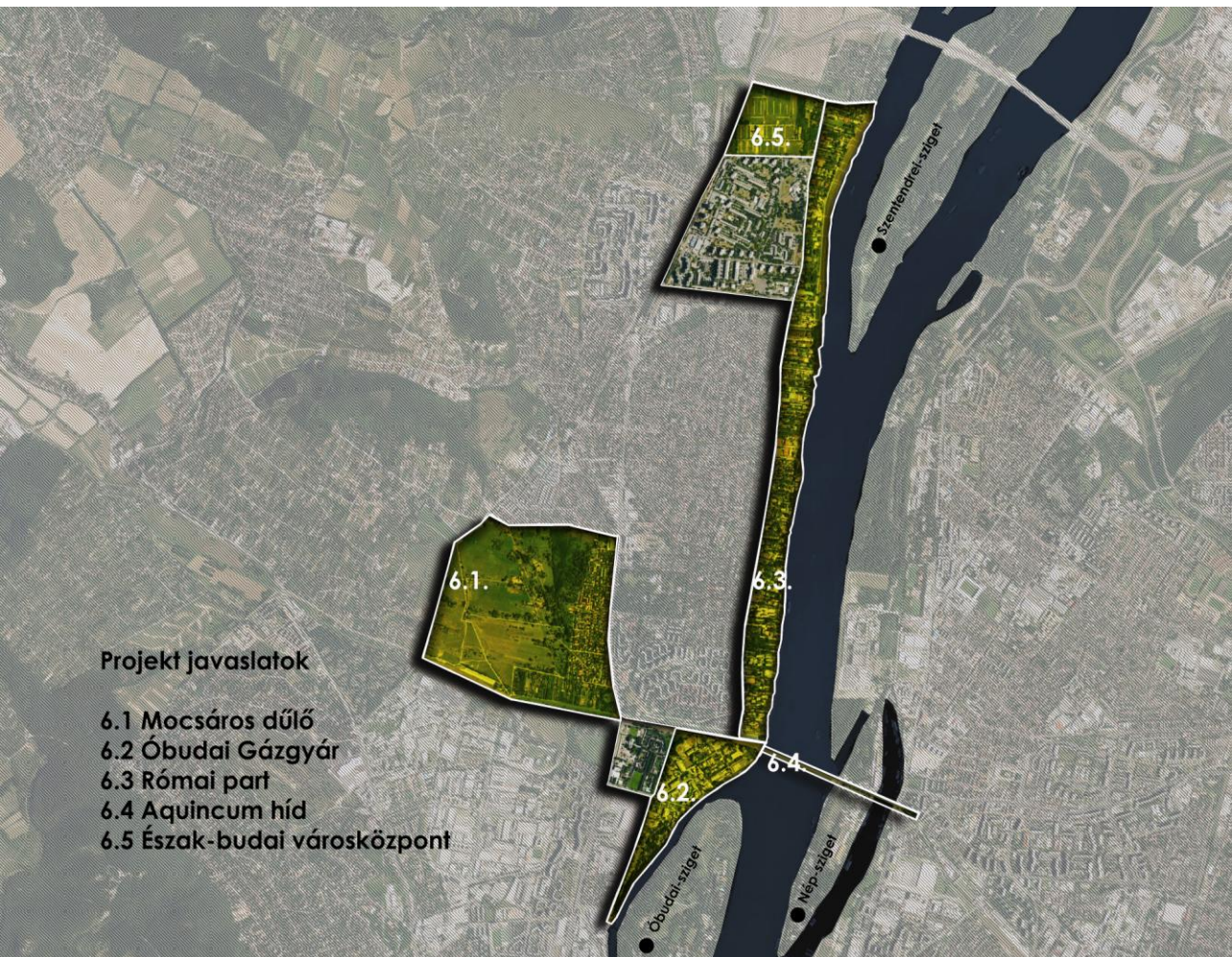
Korábbi elképzelések alapján a Budafok-Tétény Budapest XXII. kerület Önkormányzat közigazgatása alá tartozó területen szennyvíztisztító telep került volna elhelyezésre. A területen jelenleg ennek megfelelő területhasználati besorolás érvényes. Azonban, a Csepel északnyugati szigetcsúcson megépített Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep átadása szükségtelenné tette a tervezett beruházás megvalósítását, így jelenleg beépítetlen.

A terület rendkívül jó közúti (M6 autópálya, közvetve az M0), vasúti, vízi közlekedési elemekhez való közelsége révén, alkalmas lenne a - közlekedési kapcsolódások szükséges fejlesztésével - a város komplex logisztikai központjának kialakítására. A terület, illetve az érdi szomszédos terület az Új Széchenyi Terv alapján lehetőséget adhat arra, hogy egy konténer- és darabáru kikötőt is befogadjon.

Fejlesztési feladatok

- A fejlesztés feltétele, a 6-os főút bővítésének, a közúti és vasúti, valamint a közmű kapcsolatok kiépítésének vizsgálata. A megvalósításhoz szükséges az FSZKT, TSZT jelenlegi övezeti besorolás módosítása, és a fejlesztővel településrendezési szerződés megkötése.
- A megvalósíthatósági vizsgálatoknak ki kell térniük a környező erdők védelmére, a természeti környezet és a zöldterületek megóvására, fejlesztésére.
- Javasolható a terület Duna-part felőli oldalán irodaépületek elhelyezhetőségének vizsgálata. Emellett fontos javaslatot adni az Érd Megyei Jogú Város területén található határos fejlesztési területtel való kapcsolat, és a fejlesztések közötti építészeti összhang megteremtésére.

6. Észak - Buda



Fejlesztési terület lehatárolása

Duna – Barát patak – Batthyány utca – Pünkösdfürdő utca – Királyok útja – Nánási út – Pók utca – Szentendrei út – Határ út – Aranyhegyi út – Keled út – Szentendrei út – Záhony utca – Jégtörő út – Duna (K-híd)

6. Észak - Buda

Jelentős hagyományokkal rendelkező városrész, amely több, egymástól eltérő adottságú és funkciójú területet foglal magába, míg észak-nyugaton az agglomerációval teremt kapcsolatot.

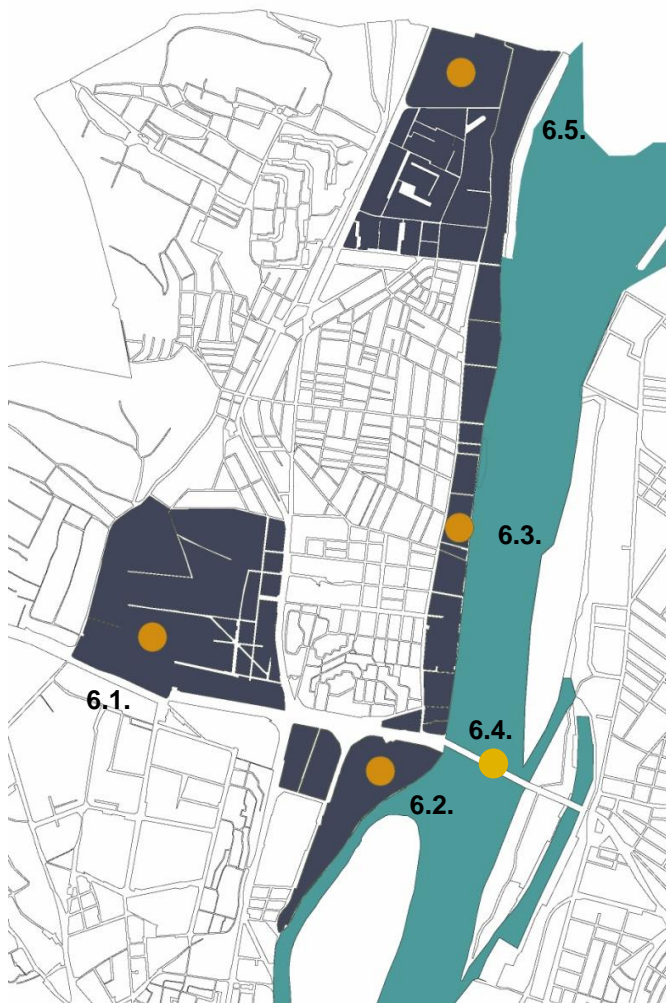
A tervezett Észak-budai városközpont önálló szerkezeti egységet képez majd, amely a Főváros északi kapujaként, egy kisebb városrész léptékű multifunkcionális centrum létrehozásával a tágabb (akár Szentendréig terjedő) térség és a közeli nagy kiterjedésű lakótelepi területek (Békásmegyér, Káposztásmegyér), valamint a Duna-parti, üdülőterületi intézményközpontjává válhat.

A városrésznek hiányzik egy olyan közlekedési eleme (Aquincumi híd) a pesti oldal felé, amely Óbuda-Békásmegyér és Budapest keleti területei között teremt kapcsolatot.

A Római parton cél az épített és a természeti környezet minőségi revitalizálása, összekapcsolva az árvízvédelmi problémák megoldásával.

A Mocsáros dűlő mind természeti értékei okán, mind lakás és intézményi területhasznosítás szempontból meghatározó fejlesztési terület.

A Gázgyár barnamezős rehabilitációs és fejlesztési programjának legfőbb célja a közösségi kulturális funkciók kialakítása, oly módon hogy az egyes fejlesztési elemek egységes városi szövetet alkossanak.



6. Észak - Buda

6.1. Mocsáros dűlő

Előzmények, koncepció, javaslat

A kerületi önkormányzat által 2006-ban készített szabályozási koncepció időközben elévült. Újra kell gondolni a terület fővároson, kerületen belüli szerepét. Az eddigi, főleg lakóterületi fejlesztési javaslattal szemben jelenleg inkább a speciális zöldterülethez (folyamatban van a terület jelentős részének természeti védettség alá helyezése) köthető rekreációs funkciók gondos összeválogatása és telepítése lenne a cél. Ezen az úton elindulva speciális, a helyi karaktert kiemelő, egyedi fejlesztési térség jön létre, amelynek egyedisége révén még a mai gazdasági környezetben is húzóereje lenne.

Fejlesztési feladatok

- A védendő mocsáros élőhely és galériaerdő revitalizálása.
- Kapcsolódó funkciócsoportba tartozó projektek előkészítése (sport, rekreáció, egészség, tematikus parkok, gyermek, és időskori ellátás intézményeinek elhelyezése).
- Közlekedési kapcsolatok biztosítása (a terheléstől függően közúti, kötöttpályás, egyéb közlekedésfejlesztés).
- Az új fejlesztési koncepció kidolgozása után, a szabályozási terv alapjainak megteremtése (tulajdonviszonyok rögzítése, a földhivatali nyilvántartásba vétel), és a megvalósítás, illetve a későbbi értékesítés alapját jelentő gazdasági modell kidolgozása szükséges a terület rendezéséhez.

6.2. Óbudai Gázgyár

Előzmények, koncepció, javaslat

A területre vonatkozó szabályozási terv jelenleg egyeztetés alatt áll. A Fővárosi Önkormányzat a tulajdonában lévő területen magántőke bevonásával többcélú feladatot ellátó tudásipari fejlesztést kíván megvalósítani, amely az alapfunkciókat bővítő, zöldterületbe ágyazott, a tágabb térség felé is megnyitott képzési-oktatási és kulturális elemekkel egészül ki.

A revitalizáció során fontos szempont a történelmi épületegyüttesek védelme a terület sajátos esztétikájának, markáns karakterének és térszerkezetének megőrzése.

Fejlesztési feladatok

- A meglévő „tudásipari” ágazatok megtartása, újak betelepülésének elősegítése.
- A barnamezős területek oktatási, kulturális, tematikus park funkcióval történő hasznosítása.
- Az Új Széchenyi Terv keretében a Gazdasági Minisztériummal és a Graphisoft-tal közösen a technológiai park funkcióhoz kapcsolódóan egyeztetéseket kezdeményezni.

6. Észak - Buda

6.3. Római part

Előzmények, koncepció, javaslat

Rekreáció szempontjából Budapest Duna menti szakaszának egyik legszebb adottságú területe a Római part. A terület nagysága közel 70 hektár, a partszakasz hossza 3 km.

A terület komoly vízi sporthoz kapcsolódó hagyományokkal rendelkezik, így a partszakaszon kialakításra kerülhet egy sportolásra, rekreációra alkalmas, kulturális élményeket nyújtó bicikli- és gyalogúttal szegélyezett partszakasz, amelyen kulturális, és gasztronómiai egységek válthatják egymást. Megoldásra vár a Római part árvízvédelme, amely fővárosi feladat. Ennek értelmében a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlése 2011. június 8-i ülésén döntött a Római parti gát II. üteme nyomvonalának kijelöléséről.

Fejlesztési feladatok

- Az árvízvédelem megoldása.
- Új-régi funkciók telepítése (vízi sport, rekreáció).
- Gazdasági modell a kidolgozása.

6.4. Aquincumi híd

Előzmények, koncepció, javaslat

Az Aquincumi híd a Körvasút menti körút Dunán átívelő eleme. Pest és Buda északi területeinek összekapcsolása révén tehermentesítené a meglévő átkelő helyeket, csökkentené az átkelési pontok nagy távolsága miatt kialakult kényszer forgalmat.

Az idevonatkozó szabályozási tervet 2006-ban fogadta el a Fővárosi Közgyűlés (1064/2006 (06.29.)), ezzel egy időben készült el a Körvasút menti körút kapcsolódó szakaszának engedélyezési terve. A Közlekedési Osztály a tervezésre elkülönített pénzeszközzel rendelkezett (előkészítésre 2011-ig).

Fejlesztési feladatok

- Döntés előkészítés.
- Műszaki tervek elkészítése.
- Építési munkák, megvalósítás.

6. Észak - Buda

6.5. Észak – budai városközpont

Előzmények, koncepció, javaslat

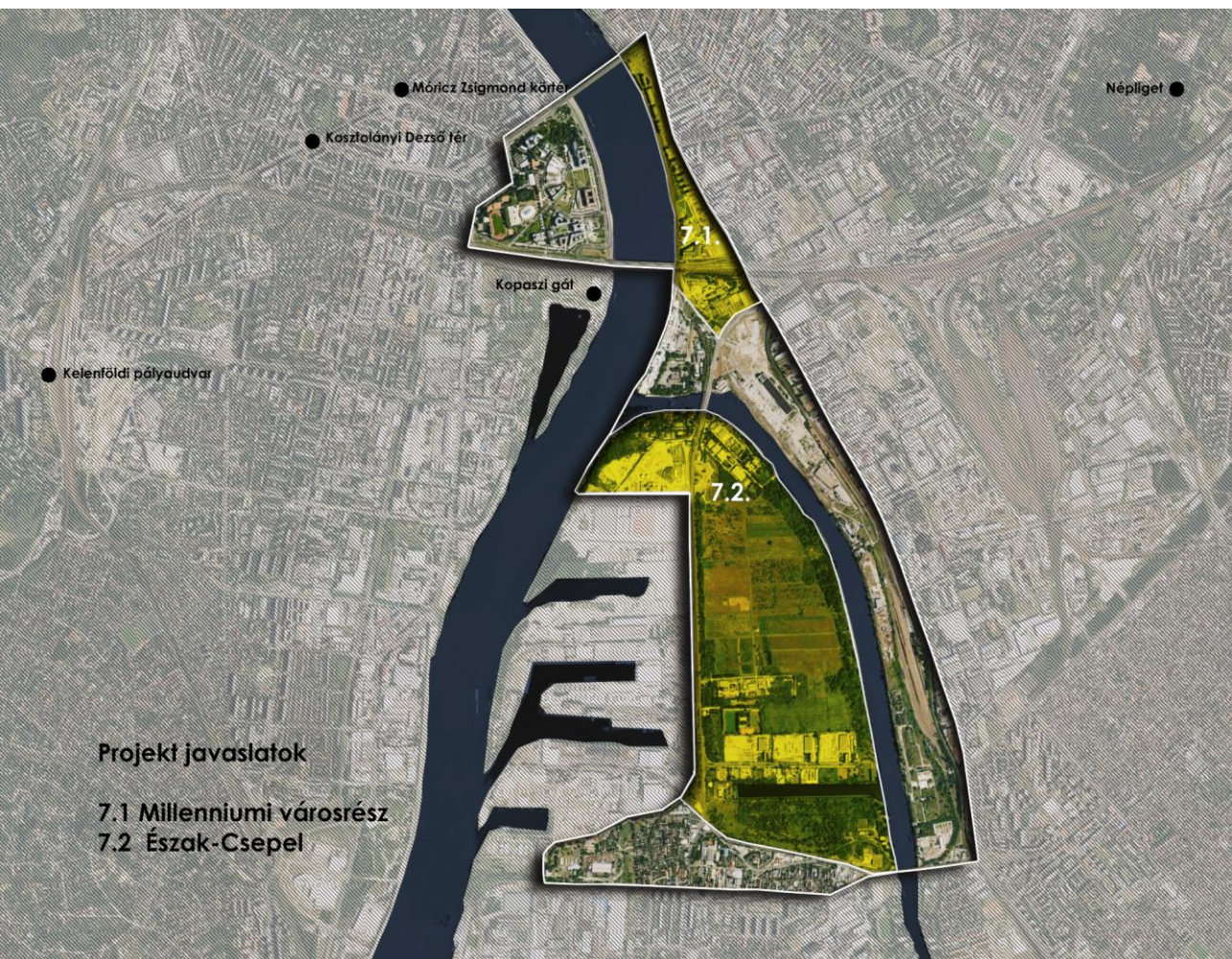
A Békásmegyeri lakótelep, a Duna-parti üdülőterület, Budakalász révén Budapest közigazgatási határa és a Pusztadomb között elterülő ún. „Északi Városkapu” térsége földrajzi fekvése és településszerkezeti adottságai révén alkalmas arra, hogy a főváros északi részének és a hozzá kapcsolódó agglomerációnak többfunkciós – elsősorban kereskedelmi, irodai, idegenforgalmi és rekreációs - központjává váljon.

A fejlesztés célja egy kisebb városrész léptékű centrum létrehozása, amely alkalmas arra, hogy a térség intézményközpontjává váljon. A terület hatályos szabályozási tervvel és településrendezési szerződéssel rendelkezik, amely egy új koncepció alapján módosításra kerülhet. Javasolt a magántőke által finanszírozott részek mihamarabbi megvalósításának kezdeményezése.

Fejlesztési feladatok

- Közép- és hosszútávú fejlesztési koncepció elkészítése.
- A városrendezési- és a gazdasági modell kidolgozása.
- Műszaki tervek elkészítése.
- Megvalósítás

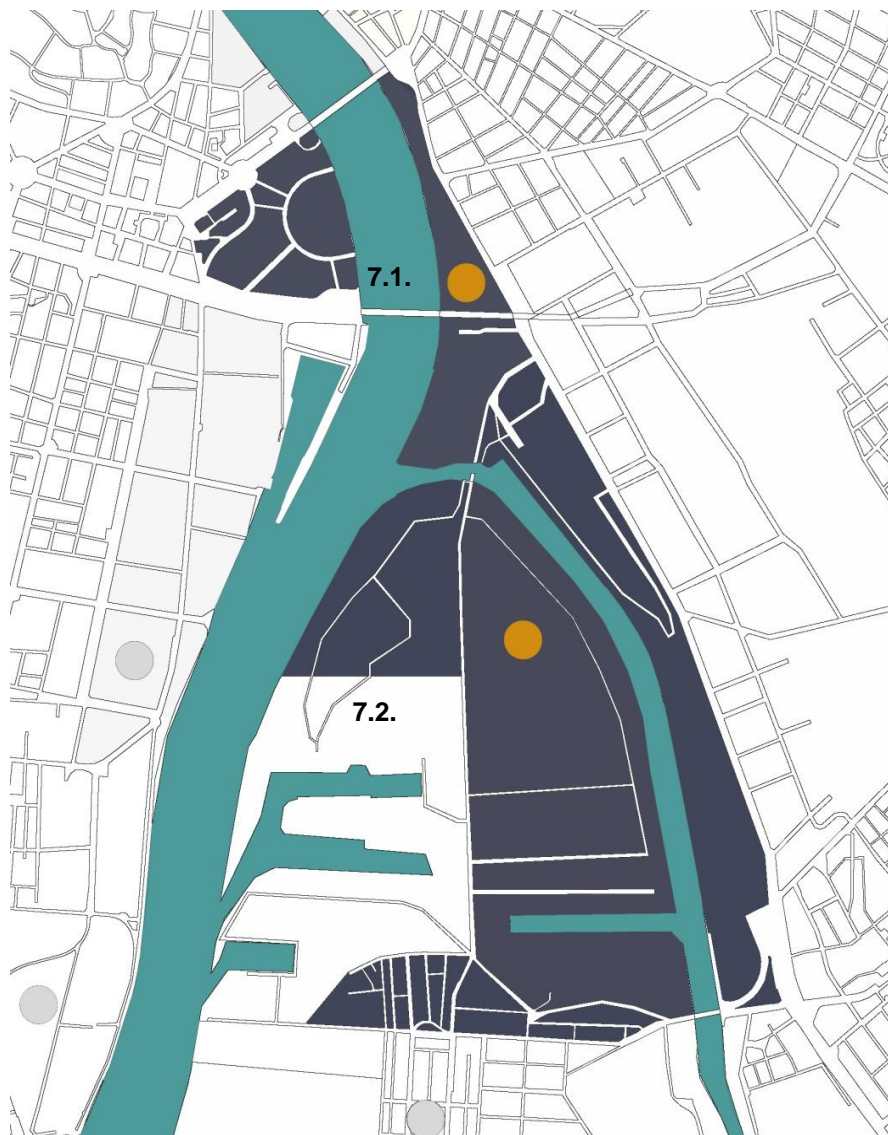
7. Dél - Pest



Fejlesztési terület lehatárolása

Duna (Petőfi-híd) – Irinyi József utca – Budafoki út – Lágymányosi-híd – Duna (bal part)
– Perem út – Budafoki út – Ady Endre út – Gubacsi-híd – Helsinki út – Soroksári út –
Duna (Petőfi-híd)

7. Dél - Pest



A Millenyeumi városrész megfogalmazására azért került sor, mert koncepció vált szükségessé a Belváros fejlesztési-bővítési irányainak kijelölésére.

Az Expo rendezésével egyidőben felszabadult a megszűnt Duna-parti vasúti pályaudvar területe, így a déli irányú bővítés került előtérbe.

A terület átalakulása 1998. évben az új Nemzeti Színház építésének előkészítésével kezdődött meg.

A térség rendkívül jó közlekedési kapcsolattal rendelkezik mind a Belváros, mind a főváros kivezető útvonalai (Könyves Kálmán körút, repülőtéri út, Lágymányos híd) irányába, míg a Dunával való közvetlen kapcsolata jelentősen meghatározza kiemelkedő környezeti minőségét.

7. Dél - Pest

7.1. Millenniumi városrész

Előzmények, koncepció, javaslat

A Millenniumi Városközpont eredeti terveiben a Nemzeti Színház és a Művészetek Palotája mellett szerepelt a Kongresszusi Központ kialakítása is, mely megvalósulása ma sem eldöntött. A központ megépítésével egyidejűleg kialakításra kerülne a Városközpont főtere, a Gregersen tér is.

A területhez szervesen kapcsolódik a Nemzeti Színház épülete és a Lechner Ödön fasor között épülő főépület, melynek I. üteme a végéhez közelít, elkészültével bank székháznak helyet adva. A főépület II. ütemében szálloda kerül megvalósításra.

A Városközpont belvárosi kapuját jelentő Haller kapu épülete szerkezetkész állapotban van, az eredeti elképzelések szerint a CEU egyetemnek és irodáknak biztosított volna helyet, ám az egyetemfejlesztés elmaradt.

Fejlesztési feladatok

- Fejlesztési program kialakítása a Kongresszusi Központra.
- Tervpályázat kiírása az objektumra.
- Megvalósítási terv (gazdasági koncepció).
- Műszaki tervek elkészíttetése .
- Kivitelezés.

7.2. Észak-Csepel

Előzmények, koncepció, javaslat

A Csepel-észak fejlesztési terület a főváros legnagyobb összefüggő átalakuló területe. Fejlesztése az értékesítési előzmények következtében (korábban a XXI. kerületi önkormányzat a szigetcsúcs keleti területével együtt - amely egy majdani fővárosi közpark fejlesztési területe -, magánbefektetőnek értékesítette a több mint 300 hektáros területet) gondos előkészítő munkát igényel. Területfejlesztés szempontjából ez a főváros legnagyobb összefüggő térsége, amely kiváló földrajzi helyzete (a Belvárostól mindössze 6 km-re található), vízközelsége miatt speciális, zöldfelületi dominanciával rendelkező beépítésre alkalmas.

Fejlesztési feladatok

- Új fejlesztési program kialakítása.
- Új tervpályázat kiírása a területre.
- Megvalósítási terv (gazdasági koncepció) készítése.
- Műszaki tervek elkészíttetése.
- Kivitelezés.

8. Budapest - Repülőtér



Fejlesztési terület lehatárolása

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területe, ezen kívül a bevezető út (Ferihegyi Repülőtérre vezető út – Üllői út) és vasút (Ferihegyi Repülőtérre vezető út – belső körvasút vonala – Nyugati pályaudvar) vonala.

8. Budapest - Repülőtér



A budapesti agglomeráció délkeleti szektora – elsősorban az országos és térségi közlekedési rendszerek folyamatban lévő fejlesztésének köszönhetően – fokozatosan az agglomeráció kiemelt jelentőségű fejlesztési területévé válik.

A térség – európai összehasonlításban is kiemelkedő - fejlesztési potenciálját elsősorban a Liszt Ferenc repülőtér és az a tény jelenti, hogy itt (Gyál közigazgatási területén) metszi egymást két európai közlekedési korridor, a IV. és az V. számú Helsinki folyosó. Budapesten a „Keleti Kapu” által érintett terület a főváros olyan potenciális fejlesztési területe, amely szabad területekkel és kedvező ingatlanfejlesztési tulajdonságokkal rendelkezik.

A terület fejlesztői potenciálját erősíti a kapcsolódó nagy közlekedési csomópontok hatása és a barnamezős fővárosi léptékű fejlesztési területek kiemelkedő kínálata, amelyek kiválóan alkalmasak új funkciók telepítésére (kutatás-fejlesztés, logisztika, kiállítás, tematikus vagy élménypark, sport, szórakoztatás, stb.).

A Főváros egyik szégyene a Liszt Ferenc repülőtér és a Belváros közötti útvonal jelenlegi állapota. Különösen az 1990-es évek eleje-közepén megszűnt és felszámolt üzemek, gyárak, üzemi területek elhanyagolt megjelenése okozza az útvonal környezetének kritikán aluli megjelenését. Sajnos a Fővárosba repülővel érkezők ezzel a városképpel találkoznak először.

8. Budapest - Repülőtér

Előzmény

A repülőtér környezete új logisztikai és helyenként városias fejlődési tendenciát mutat, amit jól jellemez, hogy térségi szinten több mint 2.000 hektár mezőgazdasági földterület építési területté való átminősítése történt meg. A térség települései a fejlesztési területeik kínálatával feszített versenyhelyzetben vannak.

Fejlesztési koncepció ,javaslat

A repülőtér tágabb környezetében versenyképes, kiegyensúlyozott, hatékony és környezeti fenntarthatóságot biztosító fejlesztések szükségesek, összehangolva a térségi állami, fővárosi, helyi önkormányzati, magánfejlesztői és helyi lakossági érdekekkel. Funkcióban a légiforgalomhoz kapcsolódó komplex fejlesztések, a kiépülő M0 autópálya csomópontjához köthető pontszerű vállalkozás-, kereskedelem-, szolgáltatásfejlesztések támogatása szükséges. Ezen belül a helyi gazdaságot kell erősíteni kis- és középvállalkozások támogatásával. A légitikötő európai színvonalú kötöttpályás megközelítése, a kiszolgálás időigényének rövidítése szükséges. Ez a kapcsolat nemcsak a repülőtérrel szolgálja, hanem az elővárosi kötöttpályás közlekedést is támogatja. A projektterület differenciált fejlesztése erősítse a városrészközpontok karakterét, javítsa a környezetminőséget.

Fejlesztési feladatok

A térségi szereplők együttműködését és elköteleződését biztosító intézményes eszközök kiépítése, településrendezési szerződések, térségi fejlesztési alapok, finanszírozási modell kidolgozása szükséges.

Közlekedésfejlesztés

- Közlekedésfejlesztés hiányosságainak, a közúti és kötöttpályás kapcsolatok, valamint a kerékpárút hálózatok elmaradt fejlesztéseinek pótlása.
- Európai-országos logisztikai kapcsolat, régiós megközelítés: M4, haránt irányú összekötő utak, elkerülő utak, kerékpárút hálózatok építése, város felőli megközelítés: elővárosi közlekedés, közúti és kötöttpályás hálózatok (villamos/vasút/metró) fejlesztése.

Területfejlesztés

- Térségi térszerkezeti és struktúra terv kidolgozása, amely hosszú távra biztosíthatná, a kiegyensúlyozott és nemzetgazdasági szinten is hatékony fejlődést.
- Logisztikai területek és hálózatok kiépítése, településközpontok fejlesztése és revitalizációja: konferenciaközpontok kialakítása, szálloda és rekreációs fejlesztések.

Környezetvédelem

- Ökológiai hálózatok és a rekreációs szolgáltató hálózatok létrehozása.
- Zajvédelemi és a korlátozott területhasználati / fejlesztési zónák kijelölése.
- Szennyvíztisztító telepek és hálózatok fejlesztése, a vizek visszatartása a vízhiányos térségben, Gyáli patak rekultivációja.

Budapest Főváros Önkormányzata
Főpolgármesteri Hivatal
Városépítési Főosztály

Kerekes György
főosztályvezető

Városfejlesztési Csoport
Maczák Johanna
csoportvezető

Lelkes Nóra
Mátrai Réka
Kovács Barbara

Németh Adrienn
Albrecht Anna

2011.07.27.