

93/2013

## KIVONAT

a 2013. április 29-én (hétfő) a Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága 6. sz. ülésén készült jegyzőkönyvéből.

**NAPIREND:** 1. **Előzetes tájékoztatás a fővárosi településszerkezeti terv és a fővárosi rendezési szabályzat készítésének véleményezési eljárásához**  
Előadó: Gilyén Ince KFÜB elnöke

**HATÁROZAT:**  
**34/2013.(IV. 29.) KFÜB**

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága a Fővárosi Településszerkezeti Terv és a fővárosi rendezési szabályzat készítésének előzetes véleményezési eljárásában az előzetes tájékoztatóban foglalt elhatározásokkal és területtel kapcsolatban a következő megállapítások elfogadását javasolja a Képviselő-testületnek:

- 1.) A Budapest, XVI. kerületi Önkormányzat az eljárás további szakaszaiban vegyen részt.
- 2.) A településszerkezeti terv felsőbb szintű jogszabályokkal területrendezési tervekkel való összhang megteremtése, alapvető feladat.
- 3.) A településfejlesztési koncepcióban, valamint a párhuzamosan készülő Integrált Településrendezési Stratégiában foglalt célok megvalósításával kapcsolatban:

□ A hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet kialakítása vonatkozásában:

- A kerületben kialakult kertvárosi jelleget biztosító területhasználat rögzítése ne tegye lehetővé a beépítés intenzitásának növelését.
- A kötőpályás közösségi közlekedési elemek, így a Metró-HÉV összekötése fejlesztési tengelyként történő figyelembevételét nem jelentheti, a Veres Péter út – Szabadföldi út környezetében lévő területek környezeti léptékétől jelentősen eltérő beépítését. Nem jöhet létre „Váci út”.
- A „kis távolságok városa” elv csak a differenciált funkciók elhelyezésével és azok egymáshoz viszonyított távolságával értelmezhető, amelyet egy-egy térségben, kerületben lehet biztosítani.
- A területhasználat és a közlekedési rendszer térbeli összehangolása nem jelentheti az adott vagy változást nem kívánó, alacsony intenzitású, illetve a terület beépítési intenzitásának növelését vagy annak lehetőségét.
- A város működéséhez szükséges városüzemeltetési funkciókat befogadó területek a vonalas infrastruktúra elemek helybiztosítása:

Jelentős terület biztosított a XVI. kerületben a buszgarázs és cinkotai HÉV-bázis részére. Megoldásra vár a Körvasútsori körút, a Szilas-menti főút, valamint a Külső Kerületi Körút szükségességének, illetve helyének eldöntése. A kerületi képviselő-testület korábbi döntései szerint a Szilas-menti útra és a Körvasútsori körútra nincs szükség, illetve nem megfelelő a tervezett helye, a Külső Kerületi körútra korábbi testületi javaslat a mértékadó, amely a Naplás tavat és környékét nem vágja el a kerületi lakóterületektől.

- A város beépített területeinek – az erdő- és mezőgazdasági, valamint zöldterületek rovására – indokolatlan terjedését akadályozó elve nem jelentheti az egyenletes funkció elosztást és munkahelyteremtést biztosító egyes területek beépítésre szánt területkénti kezelését. Így az M0 mellett, a fővárosi határon belül egyes területeken gazdasági terület kialakítása az agglomeráció felé billenő beépítés kiegyensúlyozását eredményezné.
- A földterületek – takarékos fejlesztések – termőföldek védelme nem a mezőgazdasági tevékenység fenntartását, sokkal inkább a közösségi érdekeket kielégítő funkciók, pl. tényleges erdő kialakítását és védelmének növelését jelentheti.
- A térbeli szerkezetbe illeszkedő központrendszernek a hagyományosan kialakult és átalakult központ jellegű területek fejlődésének segítségét kell jelenteni, figyelemmel a háttérben alapvetően nem változó beépítés intenzitására, jellegére.

□ A főváros közúti közlekedésfejlesztéséhez szükséges helybiztosítással kapcsolatban:

- A közlekedési koncepciók által meghatározott hálózati hiányok közül a Körvasútsori körút, Szilas menti főút, Külső Kerületi körút, a kerületi Önkormányzat korábbi határozatai szerint szükséges ezen utak felülvizsgálata, illetve nyomvonaluk megváltoztatása. A Képviselő-testület fenntartja a „Körvasút körút, Külső Keleti Körút (Naplás tótól nyugatra vezetett nyomvonal) Szilas menti főút tervezetekkel kapcsolatos korábbi elutasító határozatait.
- A kerékpárút-hálózat bővítése indokolt, így a kerületi forgalomcsillapított zónák a főúthálózathoz és a Szilas patak völgye – XVII. kerület; Szilas patak – Duna; Szabadföldi út – Gödöllő – XVI. kerület – Belváros tengelyekhez kialakított hálózathoz csatlakozása.
- A rövid távon elérhető munkahely csak meglévő, illetve létrehozandó gazdasági területek aktiválásával képzelhető el. A lakóterületbe integrálása sem területileg, sem funkciók elhelyezési lehetőségével nem javasolt a kerületi lakóterületeken.
- A differenciált lakóterület kínálat jelenleginél változatosabb – azaz intenzív beépítés lehetőségének

- biztosítása – a hagyományosan kialakult és jellegében megőrzendő beépítés mellett, nem szükséges.
- A kerületben lévő barnamezős területek funkcióváltása nem javasolt, irányított gazdasági tevékenység a munkahelyi területen szükséges.
- ☐ A Duna-menti területek fejleszthetőségének biztosításával kapcsolatban:

- Az előzetes tájékoztatóban jelölt célok közvetve érintik a kerület lakosságát, ugyanakkor egyes fejlesztések – pld. kerékpárút -, illetve közösségi funkciók összekapcsolhatják a kerületet a közösségi célok területeivel.

☐ Az épített értékvédelemmel kapcsolatban:

- A települési épített örökség, helyi védelem lehetőségét az önkormányzati rendeletek hierarchiája tudja biztosítani.
- A városkaraktert és annak egyes különböző megjelenésű elemeit nem védi meg önmagában a magasságkorlátozás.
- A kerületben a KVSZ alapvetően rögzíti a helyi értékeket. Az Ó-Mátyásföld területi védelme megfogalmazandó.

☐ Térségi közlekedési kapcsolatok biztosítása:

- Budapest céljai e témában közvetlenül nem érintik a kerületet.

☐ A fővárosi közösségi közlekedés fejlesztéséhez szükséges helybiztosítással kapcsolatban:

- A városi kötöttpályás hálózat fejlesztésének fontos eleme a HÉV és Metró összekapcsolása a kerület és a keleti agglomeráció számára is, figyelemmel a XVII. kerület irányába történő kapcsolat lehetőségével. Képviselő-testület a tervezett HÉV-Metró összekapcsolás metró üzem módja végállomásának helyét az M0-3. főút csomópontjának körzetébe javasolja helyezni, tekintettel a rendelkezésre álló szabad területre és az intermodalitás jó kihasználhatóságára.
- Az elővárosi vasút számára a körvasút nyomvonala használható a körvasút, mint elővárosi vasút eleme kapacitásával a közúti közlekedés (Körvasút Körút) új nyomvonalát is feleslegessé teheti.
- A közlekedési eszközváltás lehetőségeinek biztosítása, a kerületben fontos feladat a HÉV-Metró kapcsolattal igényelt P+R.

A Képviselő-testület a XVI. kerület területére vonatkozó területrendezési terveket, valamint a környezet alakításában meghatározó jelentőségű önkormányzati rendeleteket (Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat, valamint annak részét képező, egyes területekre vonatkozó kerületi

szabályozási terveket) a Fővárosi Önkormányzatnak megküldi.

A Bizottság az egyeztetési eljárás során a dokumentáció egy papír alapú, és egy elektronikus példányára tart igényt.

Határidő: 2013. május 8.

Felelős: Gilyén Ince bizottsági elnök  
**(5igen, 1 tartózkodott, 0 nem)**

**Kmf.**

**Kaszás Gábor sk.**  
jegyzőkönyv hitelesítő

**Gilyén Ince sk.**  
KFÜB elnöke

A kivonat hitelül:

**Budapest, 2013. május 06.**

  
**Pappné Furdan Mária**  
KFI irodavezető

