

ITS BUDAPEST stratégia 2020

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA-TERVEZET TÁRSADALMI
EGYEZTETÉSE SORÁN BEÉRKEZETT VÉLEMÉNYEK ÉS TERVEZŐI VÁLASZOK
2014. június

TARTALOMJEGYZÉK

I. Vélemények – kerületi önkormányzatok	3
II. Vélemények – államigazgatási szervek	49
III. Vélemények – civil szervezetek	72
IV. Vélemények – Budapesti agglomeráció települései és Pest megye Önkormányzata	74

I. Vélemények – kerületi önkormányzatok

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Budapest I. kerület Buda- vári Önkor- mányzat 1-19915-2/2014.	I.1.1.	Elsőként azt szeretném jelezni, hogy egy ilyen anyag áttekintésére és áttanulmányozására 30 nap semmiképp sem elegendő. (...) Mivel bizonyos, hogy a fővárosi döntéshozók is egyetértenek azzal, hogy egy ilyen stratégiát lehetőség szerint az optimális tartalommal kell megalkotni, illetve elfogadni, úgy gondolom, hogy a jogszabályban előírtnál sokkal hosszabb határidőt kellene az érdekeltek számára biztosítani (ezt egyébként a jogszabály nem tiltja).	Intézkedést nem igényel.
	I.1.2.	Magával az anyaggal kapcsolatban az is feladat lenne, hogy megvizsgáljuk, hogy az abban foglaltak mennyire vannak összhangban a jelenleg éppen folyó fővárosi településszerkezeti tervi, építési szabályzati, településfejlesztési koncepcióra vonatkozó nagyobb fővárosi munkákkal. (...) Az megállapítható, hogy az alapvető szakmai kérdésekben ezek az anyagok koherensek.	Intézkedést nem igényel.
	I.1.3.	A kerületet érintő kérdésekben nagyon kevés egyedi és számtalan általános (egyébként elfogadható) észrevétellel, megállapítással találkoztunk. Ezt azonban inkább hibának értékeljük, hiszen az itt lehetséges beavatkozások az átlagosnál jóval nagyobb hatást gyakorolhatnak nem csak a fővárosra, hanem akár az egész országra is. Néhány olyan elemet szeretnék kiemelni, amely ebbe a kategóriába tartozik: A Budai Vár Palotanegyedének rehabilitációja és a vári funkciók gyökeres felülvizsgálata.	Intézkedést nem igényel. Budai Vár fejlesztése kormányzati feladatkör, szakmai irányító a Forster Központ. Az anyagban a kormányzati projektek között szerepel (stratégiai munkarész, 3. sz. ábra). Budapest Főváros Önkormányzata támogatja a várnegyed ütemezett megújítását.
	I.1.4.	Budapest Főváros 1. kerülete jelenleg munkálkodik a KÖZOP program keretében olyan közlekedésfejlesztési munkákon illetve beavatkozásokon, amelyek keretében jelentősen megváltozhat a Budai Vár és környezete forgalma, parkolása és az ezzel összefüggő környezeti ártalmak kérdése is. Ezeket a terveket a stratégia tervezőinek részletesen meg kellene ismerniük - erre munkatársaink természetesen rendelkezésre állnak.	Intézkedést nem igényel. A szakági tervezők ismerik a nevezett projektet, ennek fogalomtechnikai hatásait figyelembe kívánja venni a Főváros a 'Belvárosi Duna-partok komplex közterületi rehabilitációja' című projekt III. ütemének részletes kidolgozása során.
	I.1.5.	Jelentős „barnamezős” terület a Déli pályaudvar és környezete. Az itt lehetséges fejlesztésekre már évek óta rendelkezésre áll a kerület kétszintes építési szabályrendszere. Az itt lehetséges fejlesztések és az ezzel összefüggő MÁV-forgalmi változások akár országos jelentőségűek is lehetnek.	Intézkedést nem igényel. Déli pályaudvar fejlesztésére vonatkozó elképzelés 2014-2020 között az érintettek részéről nem fogalmazódott meg (MÁV/NIF). Mint potenciális fejlesztési területet a stratégia készítése során figyelembe vettük. (3. sz. ábra). A főváros koordinációjával zajló Duna menti területek összehangolt fejlesztése Tematikus Fejlesztési Programba a projekt - előkészítő tevékenységi tartalommal – befogadásra került.
	I.1.6.	Nagyon kevés információt kaptunk a Duna-partjaink és a mögöttes területek kapcsolatának fejlesztéséről, fejlesztettségéről. Ez a témakör szorosan kapcsolódik a Duna-partok közlekedési rendszere és így a fővárosi közlekedési rendszer kérdései-	Intézkedést nem igényel. Az ITS Budapest 2020 a főváros szerkezeti jelentőségű közlekedés-hálózati elemek megvalósításának stratégiáját

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		hez.	tartalmazza. Az ehhez kapcsolódó, lokális jelentőségű fejlesztési lehetőségek köréről a kerületi IVS/ITS rendelkezhet. A Duna menti fejlesztések részletes, integrált, a kerületek bevonásával készülő stratégiája a Duna menti területek összehangolt fejlesztése Tematikus Fejlesztési Program keretében kerül kidolgozásra 2014 első félévében. Ebben került az a stratégia azonosításra, mely „Integrált Duna-part stratégia” címen a Duna menti zónában tervezett rövid- és középtávú fejlesztési projektek város-szerkezeti integrálásával és megvalósításával kapcsolatos - ágazati és területi szempontokat koordináló - mesterterv és finanszírozási program kidolgozására fókuszál.
	I.1.7.	Annak érdekében, hogy a belső zóna közlekedését humanizálni lehessen elkerülhetetlen a nagyobb kapacitású parkolók telepítése és a megépítése is. E kérdés megoldása - a vári forgalomcsillapítással együtt - jelentős változásokat hozhat a zónában.	Intézkedést nem igényel. A belső zóna forgalmának csökkentésére tett intézkedések tekintetében a – a vári forgalomcsillapítástól függetlenül – a fővárosi személyforgalmi behajtási díj bevezetéséhez kapcsolódó beruházás keretében jelentős férőhelyszámmal rendelkező városi P+R parkoló megvalósítására kerül sor az átmeneti, valamint az elővárosi zónában. Az előző, 2009. évi Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve kiemelten foglalkozott a parkolási infrastruktúrával. Javaslat készült a parkolás egységes intézményi rendszerének kialakítására a 23 kerület és a főváros együttműködését feltételezve. A javaslatok között szerepelt a parkolás-szabályozás egységesítése, a parkolási bevételek fővárosi szintű parkolás-fejlesztésre történő felhasználása is. A jogszabályi környezet megváltozása következtében 2013 óta a parkolás kerületi hatáskörbe került a főváros csak szabályozási kérdésekben, illetve a P+R parkoló területén rendelkezik hatáskörrel. Ennek megfelelően a BKRFT főváros számára megfogalmazott fejlesztési irányai bizonytalanná váltak. A jogszabályok adta lehetőséget kihasználva ma mintegy 40 üzemeltető működik a fővárosban, akiknek a kerületi önkormányzatok felé van elszámolási kötelezettségük. Ennek megfelelően a főváros a kerületi parkolás-fejlesztések területén nem rendelkezik kompetenciával.
	I.1.8.	Ebből és a hasonló munkákból is rendszeresen hiányolom a stratégiának egy lényeg-	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Budapest Főváros III. kerület Önkormányzata 59/82-48/2014		ges elemét, nevezetesen az egymással összefüggő ügyek kijelölését és az ezzel összefüggő koncepcionális, időbeli ütemezést. Az elmúlt évtizedekre az volt a jellemző, hogy mindig az a beruházás valósult éppen meg, amelyre pénz „adódott”, vagy amelyet a magántőke megcélzott. Egy fővárosi stratégiának alapvetően ki kell jelölnie azokat az összefüggéseket, amelyek a megvalósítás során számonkérendők és számonkérhetők.	A főváros kijelölt egy kiemelt területi célt (Dunával együttélő város) és 7 akcióterületet, melyek a beavatkozások területi prioritásait jelölik ki, s egymással összehangolandó fejlesztéseket tartalmaznak. Azért ezek az akcióterületek kerültek kijelölésre, mert itt vannak meg a főváros eszközei a beavatkozáshoz, s így a számonkérhetőség is releváns. Budapest területi, funkcionális városfejlesztésének fő irányait a Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció jelöli ki, mely az összes szereplő számára igazodási pontot jelent a fejlesztések illeszkedését illetően. A főváros három tematikus fejlesztési program előkészítését kezdte meg 2014-ben, melynek célja, hogy Integrált Területi Beruházás keretében, dedikált forráskeret és szervezeti háttér mellett a 7-10 éves programozási időszak alatt a projekteket egymással összehangoltan valósítsa meg.
	I.1.9.	Megismételve azt a javaslatot, hogy erről az anyagról még legyen további egyeztetésre és együttgondolkodásra lehetőség, munkájukhoz sok sikert kívánok.	Intézkedést nem igényel
	I.2.1.	Stratégia munkarész: „Középtávú stratégiai célok kialakítása” munkarészben kérdéses, hogy milyen formában voltak figyelembe véve a tervezésnél a „bottom up” - alulról jövő kezdeményezések, illetve hogy a kerületi civil szervezetek, lakóközösségek be lettek-e vonva.	Intézkedést nem igényel. A kerület főépítésével 2013. május 21-én személyes egyeztetésre került sor a kerületet érintő fejlesztési elképzelések aktualizálása céljából. A kerületek számára 2013. november 19-én – a társadalmi egyeztetés előtt – véleménynyilvánítási lehetőséget biztosítottunk, ismertettük a célrendszert, az aktuálisan kijelölt akcióterületeket, ezzel munkaközi fázisban is biztosítottuk a visszajelzés lehetőségét. A helyi civilek, lakóközösségek bevonása kerületi szinten szükséges.
	I.2.1.	„Területi típusú projektek” ábra három kategóriája arra enged következtetni, hogy az ábrán a tervvel rendelkező, a folyamatban lévő, és a már megvalósított projektek lettek ábrázolva. Kerületi szinten több olyan terület is ábrázolva lett, melyre nincs kész terv. Amennyiben az ITS a lehetséges projekt területeket is fel kívánja tüntetni, akkor az ábra kiegészítése szükséges (pl. egyéb lakótelepi rehabilitáció) egy negyedik jelkulccsal.	Intézkedést nem igényel. Az ábrázolt projektek listája a kerületi főépítési irodákkal folytatott interjúk, a kerületi tervek áttekintése, aktualizálása alapján készült, a projekteket a megvalósítási fázisuk szerint kívánja feltüntetni (megvalósult/folyamatban/tervezett) és nem tér ki arra, hogy a tervezett projektek előkészítése milyen szintű, és a tervezett funkciókat sem tematizálja. A térkép a stratégiai célok megalapozását szolgálta, a térkép a törzssanyagból kikerült, jelenleg a háttérdokumentum részét képezi.
	I.2.2.	A „Területi típusú projektek”: magán, illetve Önkormányzati tulajdont is érint. Az ITS	Elfogadásra javasolt.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		ezen munkarészeiben a partnerekkel való együttműködés stratégiájának ismertetésének kiegészítése szükséges, ami tervezés-előkészítési, de főképp a tervezési fázisban lévő projektekkel kapcsolatban lenne lényeges.	Az anyag kiegészítésre került az 1. fejezet (stratégiai munkarész, 7. oldal)
	I.2.3.	23. oldal 2.1.3 Gázgyár kárelhárítás (kulcsprojekt) KEHOP alap van megjelölve a finanszírozásnál, kérdéses azonban, hogy kaphat-e Uniós támogatást olyan esetben, ahol a szennyező ismert. A Fővárosi Gázművek jogutódja a szennyezőnek.	Intézkedést nem igényel. A kármentesítés előkészítésére a Fővárosi Önkormányzat pályázatot nyújtott be a KEOP keretére 2014-ben. A Fővárosi Gázművek Zrt. többségi tulajdonosa a Fővárosi Önkormányzat, a kisebbségi tulajdonos RWE részvényeit az MVM Zrt. megvásárolta 2013. decemberében, a tranzakció hatósági jóváhagyása folyamatban van. Az MVM tulajdonosa a Magyar Állam. Ennek következtében a Fővárosi Önkormányzat szeretné elérni, hogy a Gázgyári terület kármentesítése uniós forrásból megvalósítható legyen.
	I.2.4.	Célszerű lenne, az áttekinthetőség kedvéért, ha a 22, 23, és a 24. oldalon lévő táblázatok számozása legalább utalna arra, hogy a másik táblázatban melyik projekt melyik.	Intézkedést nem igényel. A „másik táblázat” (oldalszám hivatkozás nélkül) nem értelmezhető.
	I.2.5.	Közlekedési fejlesztések és a potenciális fejlesztési területek kapcsolata c. térkép (36.o.), valamint Közlekedési fejlesztések és a központrendszer kapcsolata c. térkép (37.o.): Lényeges közlekedési stratégiai elem kellene, hogy legyen a körvasút menti körút, az MO meglévő és tervezett nyomvonala, valamint a Bécsi út új nyomvonala (10-es út) a vasúttal való kereszteződéstől.	Részben elfogadásra javasolt. Az észrevétel alapján tájékoztató jelleggel ezek az országos jelentőségű hálózati elemek is feltüntetésre kerülnek. Az észrevételezett hálózati elemek közül az M0 és a 10 sz. főút fejlesztése nem a Fővárosi Önkormányzat, hanem a Magyar Állam kompetenciája, az ITS egyeztetési anyagában szereplő ábrák és tervlapok ezeket a közlekedési infrastruktúra-elemeket ezért nem tartalmazzák. A körvasút menti körút megvalósítása csak az ITS időtávján túl tervezett, csak előkészítés tervezett. (stratégiai munkarész, 5. és 6. sz. ábra kiegészítésre került)
	I.2.6.	A „Műemlékkel érintett terület” kategória nem feltétlenül kapcsolódik az ábra témájához. A használaton kívüli területek között szerepel az Újlak II. és Újlak III. bánya, ami jelenleg Zkp övezeti besorolású, a Mocsáros dűlő területe viszont L4, ami nincs feltüntetve.	Elfogadásra javasolt. Az észrevétel alapján a Mocsáros dűlő térképre került, illetve a jelmagyarázat pontosítása a következőképpen történt: „Műemlékkel érintett, használaton kívüli terület” (stratégiai munkarész, 5. sz. ábra)
	I.2.7.	Indokolt lenne továbbá a jelentősebb tömegközlekedési csomópontok feltüntetése.	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS a stratégiai jelentőségű intermodális csomópontokat jelenleg is tartalmazza.
	I.2.8.	Az ábrákon alkalmazott szürke kitöltés jelentése nem derül ki, a jelmagyarázatban nem szerepel. A jellemzően a lakott, beépített területek lettek szürkék?	Elfogadásra javasolt. Az észrevétel alapján a jelmagyarázat pontosítása megtörtént: lakóterület (stratégiai munkarész, 5. és 6. sz. ábra)

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	I.2.9.	Sokszínű, értékőrző, zöld nagyvárosi környezet c. fejezet táblázata 4.3.7. sorban a Római-part fejlesztése kapcsán az árvízvédelem csak zárójelben szerepel, pedig e nélkül a fejlesztések nem lesznek maradandóak.	Intézkedést nem igényel. A Római-part megújítása egy integrált projekt, amibe az árvízvédelem is beletartozik, ugyanakkor a finanszírozás jellege, háttere miatt külön projektsoron szerepel – (az intelligens városműködés projektjei között 3.1.10.3. sor-számmal)
	I.2.10.	Dunával együtt élő város c. fejezetben is nagyobb hangsúlyt kellene fektetni a város megfelelő árvízvédelmére az évről évre ismétlődő és egyre magasabb árvíz mértékére tekintettel.	Intézkedést nem igényel. Az árvízvédelem kérdését a cél leírása tartalmazza.
	I.2.11.	Az egyeztetések során jelezték, hogy a III. kerület projekttáblázatának kiegészítése szükséges. Ezeket az adatokat legkésőbb március 17-ig megküldjük a megadott e-mail címre.	Intézkedést nem igényel. (Az adatok nem érkeztek meg.)
Budapest Főváros V. kerület Önkormányzata 59/82-41/2014	I.3.1.	Belváros-Lipótváros Önkormányzata az V. kerület közigazgatási határán belül a távhő szolgáltatási rendszerhez való csatlakozást nem tartja megoldhatónak/reálisan megvalósíthatónak (stratégia 28. old. 3. 1.5. pont)	Intézkedést nem igényel. A pilot projekt nem konkrétan a Belvárost, hanem a belső zónát említi, mint lehetőség (a kerületi álláspont a tervezők és Budapest Önkormányzata/Főtáv Zrt. számára ismert).
	I.3.1.	Belváros-Lipótváros Önkormányzata az elmúlt években számos közterületet megújított részben Önkormányzati pénzből, részben Európai Unió pályázati forrásból, valamint állami támogatásból. (stratégia 29. old. 3. 1. 8. pont) A stratégia munkarész pontosan nem határozza meg, hogy területileg mire vonatkozik a Főnyomó gerincvezeték hálózat rekonstrukciója. Amennyiben a Fővárosnak szándéka az V. kerület közigazgatási területén az érintett projekt keretén belül 2014-2016 közötti időszakban fejlesztést lefolytatni, abban az esetben erre vonatkozóan további egyeztetésekre van szükség, mivel pályázati forrásból megvalósított projektek esetén a megvalósítást követő 5 évben bontási tevékenység csak a támogató szervezet hozzájárulásával végezhető.	Intézkedést nem igényel. A közműfejlesztési projektek ütemezése az uniós pályázatokkal kapcsolatos kööttségek figyelembe vételével történik.
	I.3.2.	A stratégia munkarész szerint 2014-2020 közötti időszakban főleg belvárosi területen 9000 db földfelszín alatti tűzcsap földfelszín feletti tűzcsapra történő kiváltása a Főváros szándéka. Belváros-Lipótváros Önkormányzat egész közigazgatási területe műemléki jelentőségű terület (MJT), ezen kívül Világörökségi terület és Világörökségi pufferzóna. Az V. kerület városképi jelentőség miatt a kerület egészén nem tudunk hozzájárulni ahhoz, hogy a tűzcsapokat felszín felettire cseréljék. (stratégia 29. old. 3. 1. 7. pont)	Részben elfogadásra javasolt. A csere a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság általános előírásai szerint történik, bár egyes helyeken a megvalósítása nem releváns, így a leírás pontosításra került. (stratégiai munkarész, 3.1.8.7. projekt leírása)
	I.3.3.	A stratégia (79. old.) kitér a Párisi Udvar fejlesztésére és a Klotild palota D-i szárny fejlesztésére. Tájékoztatom Budapest Főváros Önkormányzatát, hogy jelenleg a felsorolt V. kerületi önkormányzat tulajdonában álló ingatlanok elidegenítési pályázat alatt állnak, ily módon jelenleg azok fejlesztésére vonatkozóan nem ren-	Elfogadásra javasolt. Kérésre a megjelölt potenciális fejlesztési projekteket töröltük, azonban az egész sugárút megújítása szempontjából továbbra is fontosnak tartjuk ezeket a projekteket.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Budapest Főváros VI. kerület Önkormányzata PM/1/282/2014		delkezőnk információval, ezért javasoljuk, hogy kerüljön ki a stratégia munkarészből a két ingatlan.	
	I.3.4.	Egyúttal tájékoztatom Budapest Főváros Önkormányzatát, hogy Belváros-Lipótváros V. kerületi Önkormányzatot a további egyeztetéseken is a Főépítész Iroda fogja képviselni.	Intézkedést nem igényel.
	I.4.1.	Kérem, kapjon kiemelt hangsúlyt a Stratégiában, hogy Budapest belvárosa és VI. kerület Terézváros, a Világörökség részét képezi, melyre jogszabály alapján kezelési tervet kell készíteni (2011. évi LXXVII. törvény a világörökségről). Javasoljuk, hogy a Világörökségi kezelési terv önálló projektként kerüljön bemutatásra a Stratégiában. A világörökségi terület, védő zónájában (MJT Műemléki jelentőségű terület) álló épületek (nagy arányban társasházak), hatékony értékmegőrzése, karbantartása jelenleg megoldatlan, részben állami feladat. Középtávon a terület, Budapest eklektikus városmagja épített örökségének fokozódó romlása várható, amennyiben nem fogalmazódnak meg a magán és a kerületi forrásokat nagyságrendi kiegészítéssel támogató állami programok, műemlék és lakásfelújításra, a műemlék felújításhoz kötődő építési szakmák, vállalkozások örökségmegőrző célú munkavégzéséhez kapcsolódó ÁFA és egyéb gazdasági támogatásra.	Elfogadásra javasolt. A javaslat elfogadható, projektgazda a Magyar Állam / Forster Központ. A Forster Központ által elkészítésre kerülő Világörökségi Kezelési Terv új szemlélettel készül, a megújítás eszközeinek feltárásával. A feladatot a stratégia megvalósításának külső feltételei között (1.6) megjelöltük, illetve a „Nyugati térség-Városliget akcióterület” projektjei között nevesítésre is került. (stratégiai munkarész, 2.1. fejezet)
	I.4.1.	A Stratégia megfogalmazott és célként kitűzött szándékai ellenére, nem teljes körűen veszi figyelembe a futó, ütemezetten induló állami fejlesztések szinergiáit, lehetőségeit, vagy éppen kiegészítésük igényét. Az ITS 2020 csupán szövegekben utalásként tartalmaz olyan a város közlekedésére elemi hatással bíró fejlesztéseket, mint a NIF által vezényelt KP-018-Nyugati pályaudvar csatlakozó vonalszakaszainak elővárosi célú fejlesztése megnevezésű KÖZOP – IKOP (Intelligens Közlekedésfejlesztési OP) projekt, melynek több ütemben történő megvalósulása Budapest egészére, azon belül a 3. akcióterület több projektjére kihat. (A kerület közigazgatási területén 2020 után kezdődő vasút fejlesztés tervei már elkészültek, a ciklusokon átívelő program, későbbre ütemezett elemeinek első sorban Fővárosi érdekű kiegészítése, átgondolása és javítása akkor történhet meg hatékonyan, ha a célok megfogalmazása az ITSben megjelenik.)	Részben elfogadásra javasolt. Az ITS ábrái és tervlapjai a Fővárosi Önkormányzat kompetenciájába tartozó stratégiai jelentőségű közlekedési infrastruktúra elemeit ábrázolja. A főváros közlekedési rendszerének elengedhetetlen része az elővárosi vasúti hálózat, ezért annak fejlesztési elképzelései (pl. kapacitásbővítés, új vasúti megállóhelyek kialakítása), várható hatásai az ITS készítése során figyelembe vételre kerültek. A 3. sz. akcióterületen a hivatkozott NIF projekt szerepel a fejlesztési listában. (stratégiai munkarész, 2.1. fejezet) A hosszú távú városszerkezeti fejlesztési irányokat a Budapest 2030 hosszú távú koncepció fekteti le, az egyes funkciók számára történő területbiztosítást a TSZT rögzíti.
	I.4.2.	Kerületünket érinti a 3. számú NYUGATI TÉRSÉG - VÁROSLIGET AKCIÓTERÜLET. Az akcióterület és a hozzá kapcsolódó projektek ábrázolásra kerültek a dokumentáció 71. oldalán. Az ábrát követi táblázatban a projektek felsorolása. Az ábra és a táblázat között nem teljes az összhang, ami zavart okoz a megértésben. (Pl. Nyugati pályaudvar megújítása Térképi jelölés A2 / Akcióterületi Projektek Táblázatban A3 / jelen levelünkben, a továbbiakban A3) A felsorolt projektek, egymáshoz tartozó összefüggéseit nehéz szemléltetni. Az egyes projektek térbeli egymásra ható egységét, összefüggéseit is bemutató ábrá-	Elfogadásra javasolt. A dokumentációban a módosítások átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész, 2.1. fejezet).

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		ban, erre teszünk javaslatot két gyűjtő projekt megjelölésével: a) A Nyugati tér F2+ gyűjtő területként ábrázolása lehetőséget teremt a projektek összehangolására. Összefüggést jelöl a pályaudvar műemlék épülete (Á3) a hozzá és a közlekedési rendszerekhez kapcsolódó aluljáró (F2), a Nyugati TÉR_KÖZ programban megújuló tér szelet (K3) és a várható kiegészítő projektek között. b) A Nyugati pályaudvar barnamezős, alulhasznosított területének FI+ gyűjtő területként ábrázolása bemutatja a már megkezdett projektek, (A3, FI, MI) és a bevetőben említett EU és állami KözOP - IKOP projektek összefüggéseit. (A Stratégia egy-egyesen kezeli F8 jelű projektként ábrázolja a Rákosrendező területét). A javaslatokat bemutató ábra a levél melléklete.	
	I.4.3.	Az akcióterületi beavatkozások célja a dokumentáció 73. oldalán leírtak alapján "a Belvárosban koncentrálódó látogató forgalom (turizmus és találkozóhely) térbeli "kihúása", új turistaútvonal és szabadidős zóna kialakítása", mely teljes mértékben támogatható.	Intézkedést nem igényel.
	I.4.4.	Az akcióterületi projektek önálló, de az előző bekezdésben megfogalmazott gyűjtő területben történő ábrázolása a városi léptékű célokat és azon belül az egyes projektek szerepét, hatását a véleményezésre átadott anyagnál pontosabban mutathatja be. A gyűjtő területen megnevezett, a kerület szempontjából két legfontosabb Projekt hangsúlyosabb bemutatása, előtérbe sorolása érdekében a következő kiegészítéseket javasoljuk figyelembe venni. a) Az F2 jelű, Nyugati tér és aluljáró megújítása projekt annak jelentőségéhez képest nem jelenik meg kellő hangsúllyal a Stratégiában. A Nyugati tér város szerkezetben elfoglalt pozíciója (országos jelentőségű közlekedési csomópont), az érintettek száma (három kerület határán található), a kapcsolódó, megkezdett projektek (Nyugati tér - Tér Köz, Nyugati pályaudvar megújítása - Á3 jelű projekt) alapján különösképpen igényli a Fővárosi Önkormányzat koordináló szerepvállalását.	Elfogadásra nem javasolt. Nyugati tér fővárosi területeinek fejlesztését tartalmazza az akcióterület. Az akcióterületi kijelölés egyben a fővárosi koordinációs feladatokat is jelent. Az aluljáró felújítására vonatkozóan az előkészítés folyamatban van.
	I.4.5.	b) Az FI jelű projekt, a Nyugati Grund, ahogy az a 73. oldalon olvasható: "méreténél fogva kevésbé sorolható a kulcsprojektek közé" megjegyzés indokolatlan, hiszen a projekt egy sokkal nagyobb városi léptékű fejlesztéslánc első, terület előkészítő eleme. A hatályos Fővárosi szabályozásban és a Terézvárosi építési szabályzatban megfogalmazott "kiemelt szabályozást igénylő összvárosi érdekű terület" (TÉSZ 31 §) intermodális – városi alközpont fejlesztés határozottabb megjelenítését javasoljuk. Önkormányzatunk kezdeményezően, aktívan támogatja mind a terület előkészítő hasznosítást, mind a távlati fejlesztések a Terézvárosi építési szabályzatban is rögzített elveinek megvalósulását.	Részben elfogadásra javasolt. A Nyugati Grund nevesítése megtörtént, a leírásban egyértelműen jelzésre került, hogy a Főváros támogatja a kerületi kezdeményezést és koordinációban is aktív szerepet kíván felvállalni. A dokumentum a szabályozás vonatkozó részével kiegészült.
	I.4.6.	A Stratégiában további, Önkormányzatunk által már megkezdett projektek megjelenítését javasoljuk: A Teréz körút kirakatainak, portáljainak, reklámkihelyezéseinek szabályozása. Teréz	Elfogadásra javasolt. A dokumentációban a javítások megtörténtek. (stratégiai munkarész, 2.1. fejezet).

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		körúti portál program néven a szabályozás céljainak, elemeinek közérthető módon, internetes, képi eszközökkel történő bemutatása, interaktív kiegészítése érdekében a kerület és a Műszaki Egyetem szemléletes és jól kommunikálható fejlesztést kezdett, ami a Fővárosi Önkormányzat szerepvállalásával a Nagykörút egészére kiterjeszthető program.	
	I.4.7.	A Liszt Ferenc tér - Jókai tér - Nyugati tér tengely napjainkban is Budapest egyik legkedveltebb turista célpontja az itt található kulturális intézmények és vendéglátó egységek miatt. A tengely egységes közterület-alakítása, kerületi lehetőségeken túlmenő városi léptékű feladat.	Elfogadásra nem javasolt. A projekt kerületi léptékű, illetve illeszthető a Világörökségi Kezelési Terv feladatai közé.
	I.4.8.	A dokumentáció feszített ütemű elkészítése eddig nem tette lehetővé a kisebb hibák részletekbe menő javítását. Anélkül, hogy az észrevételezést ezzel teljes körűnek tekinthetném, kérem a következő pontatlanságok javítását: A dokumentáció a 74. oldalon hivatkozik a 4012000. (XII. 20.) számú önkormányzati rendelettel jóváhagyott Budapest, VI. kerület Terézváros Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatára (TEKVÉSZ). Önkormányzatunk tartalmilag is új építési szabályzatot fogadott el a 2912011. (VII. 4.) számú önkormányzati rendelettel. Kérem ennek figyelembevételét a Stratégia véglegesítésekor.	Elfogadásra javasolt. A dokumentációban a javítások megtörténtek. (stratégiai munkarész 2.1. fejezet).
	I.4.9.	A Stratégia Megalapozó Munkarészének 146. oldalán leírtak alapján kerületünkben nem található szegregációval veszélyeztetett terület. Ez az álláspont nem felel meg ismereteinknek, de még az ugyanitt található. A krízisterületek városszerkezeti helye - 2008 című térképen ábrázoltaknak sem. Kérjük ennek felülvizsgálatát biztosítani, hogy a Stratégia 3. fejezetében megfogalmazott intézkedések során Önkormányzatunk is bevonásra kerüljön.	Intézkedést nem igényel. A 2011-es népszámlálási adatok alapján aktualizált krízisterületi térkép tartalmaz konfliktussal terhelt területet a VI. kerületben is. (megalapozó munkarész 2.2. fejezet)
	I.4.10.		Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész 2.1. fejezet)
	I.4.11.	73. oldal	Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész 2.1. fejezet)

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		nyába tett lépésként a városfejlesztési alap megteremtése támogatható és az ahhoz kapcsolódó ösztönző rendszer is.	
	I.5.2	Aggályos, hogy a tervezetben szereplő több 100 mrd forintos közlekedésfejlesztési csomag, hogyan kerül finanszírozásra, hiszen köztudomású, hogy azt a következő 2014-20 ciklusban az EU nem kellő mértékben támogatja. Ugyanakkor az energetikai elemek nincsenek megfelelően kibontva, területünk pedig szeretne az energiahatékonyság terén fejleszteni, ez azért lenne fontos, mert az EU viszont ezt a célt kiemelten támogatja.	Intézkedést nem igényel. A főváros megfelelő napi működéséhez, a környezeti állapot javításához legnagyobb mértékben a versenyképes közösségi közlekedés kialakítása tud hozzájárulni. Az alacsony széndioxid kibocsátás – mint EU cél – nem csak az épületek energiahatékonysági beavatkozásain keresztül érhető el, hanem a közösségi közlekedés minőségi fejlesztésén keresztül is. A közlekedésfejlesztési projektek – bár a legjobban előkészített fővárosi projektek tartoznak ide – a megvalósítás során számos kockázattal járnak, ezért ebben az esetben a „túltervezés” szakmailag is indokolt. Az épületenergetikai fejlesztések az ITS-ben csak a fővárosi ingatlanokra vonatkozóan jelennek meg, de tartalmaznak olyan tervezett intézkedést is, mely a magántulajdonban lévő ingatlanok épületenergetikai megújítását támogatja. A kerületi intézmények és bérlakások energiahatékonysági megújítása a kerületi ITS-ek keretében kerülnek részletesen kidolgozásra. Területi stratégiaként Budapest területfejlesztési stratégiája integrálja ezt a területet.
	I.5.3	Az anyag helyesen állapítja meg azt, hogy az ország Budapesten keresztül kapcsolódik a globális nemzetközi térbe. A főváros e helyzeti előnyét kihasználva alapvető törekvés lehet az ország alul fejlett térségeibe irányuló gazdasági prosperitást biztosító lehetőségek exportálása az egyenszilárdságú területi fejlődés érdekében.	Intézkedést nem igényel.
	I.5.4	Elismerve az ITS célrendszerének összeállításával kapcsolatban végzett tervezői munkát, az alábbi kiegészítő javaslatokat és pontosításokat tesszük: 1. Hogy a középtávú stratégia reálisabban kötődjön a jelenhez, és hogy konkrétabb információkat hordozzon, szeretnénk módosító javaslatokat tenni. A jelen idő alkalmazása a megfogalmazásoknál nem releváns, ugyanis azt az érzetet kelti, hogy a jelenlegi helyzet jó és azt nem kell fejleszteni.	Elfogadásra nem javasolt. A jelen idő használatát a célállapotok leírása indokolja.
	I.5.5	Nagyon hiányoljuk annak az alapkérdésnek a tisztázását, hogy a fenntartó, üzemeltető jelleg és az új fejlesztési elemek között, milyen prioritásokat és arányokat fogalmaz meg. A működő szolgáltatások és infrastrukturális elemek fenntartása kell, hogy prioritást élvezzen, és ha ezek üzemeltetése biztosított, akkor lehet forrásokat a fejlesztésre fordítani. Javasoljuk, hogy a projektek közül is azokat helyezték előre, amelyek az üzemelési költségek csökkentését és a meglévő szolgáltatások javítását segítik elő. Ekkor nem áll elő az a helyzet, hogy a legújabb fejlesztések elvonják a	Elfogadásra nem javasolt. A stratégia mindkét szempontot figyelembe veszi, hangsúlyozza is a felújítási szükségletek volumenét, új fejlesztéseket érintő „kiszorító” hatását. A közlekedési hálózat fejlesztése mind a hiányzó hálózati elemek pótlása, mind a meglévő elemek rekonstrukciója tekintetében több évtizedes lemaradásban van. Nem stra-

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		forrást a lepusztult és avult nehezen működő elemek megfelelő szintű üzemben tartásától, illetve fennáll annak a veszélye is, hogy minél több új infrastruktúra elemet hozunk létre annál többbe kerül az üzemeltetésük. A fentiekhez kapcsolódó stratégiára vonatkozó átfogó javaslat: „A jövőben a meglévő szolgáltatások és infrastruktúra fenntartása, üzemeltetése, színvonaluk fokozatos növelése élvez elsőbbséget”	tégiai cél kellene legyen a meglévő elemek karbantartása/felújítása, hanem előre ütemezetten a „napi rutin” részeként kellene megvalósulnia. Tekintettel arra, hogy ez sajnos nem így történik, kompromisszumként a fenntartás és fejlesztés közötti középút megtalálására kell törekedni.
	II.5.6	2. A történelmi városmag - beleértve a VII. kerületet is - gazdasági fejlődését az alábbi két probléma megoldása segítheti elő: a.) A motorizáció növekedése súlyos közlekedési és elsődlegesen parkolási gondokat vet fel, amely akadály lehet a lakosság megtartásának, a magasabb társadalmi presztízssű népesség beköltözésének, a kereskedelem és a vendéglátás életben tartásának, fejlesztésének.	Intézkedést nem igényel. A motorizáció (azon belül is az egyéni motorizált közlekedés) valóban súlyos gond a történelmi városmagban, melynek utcakeresztmetszeteit nem erre a kapacitásra tervezték. Éppen ezért a közlekedési fejlesztések hangsúlyát a közösségi közlekedésre helyeztük, kiegészítve a P+R rendszerrel.
	I.5.7	b.) A lakásállomány szerves összetétele rendkívül kedvezőtlen, nagyon magas az egy és két szobás lakások száma és mintegy 10%-ra tehető a komfortosnál alacsonyabb komfortfokozatú lakások aránya. Az ITS emelje be fő stratégiák közé az alábbiakat: „A történelmi városmag gazdasági prosperitásának elősegítése érdekében a belváros vonatkozásában parkolási stratégia kidolgozására és a lakásállomány minőségi megújítására van szükség.”	Elfogadásra nem javasolt. A stratégiai célok a felvetett javaslatnál jóval integráltabbak. Amennyiben ezek önkormányzati kezelésben vannak, akkor az adott önkormányzatnak van erre lehetősége. A vállalkozások által épített lakásoknál a komfortfokozat megfelelő. Az ITS a „Sokszínű, zöld nagyvárosi környezet” tematikus cél keretében jelöli ki a Városmegújítási Programot, mely elsősorban a történelmi belváros komplex megújítását célozza, integrálva a közterületi és épített környezet megújítását, a parkolási rendszer kezelését.
	II.5.8	3. Miért nem reális a jövőkép? Mert nem értelmezi alapként a meglévő gazdasági-társadalmi helyzetet, hanem ideális viszonyokra tervez. A válság hatására több ezer m2 épület áll üresen, vagy éppen félbe hagyottan városi tájsebet képezve a Főváros arculatában, nem is szólva a kieső adókról. Most ez a legnagyobb problémája a városnak és erre kell koncentrálni elsősorban, ahogyan a „Rögtön jövők” projektben a Főváros is kezdeményezőként lépett fel. Álláspontunk szerint a jövőképeknek erre kellene reagálnia és megoldási javaslatot adnia (ideiglenes használat-pl. szociális bérlakás) biztosításával egy bónusz rendszeren keresztül. Az állami, önkormányzati szerepvállalás lehetőségét is vizsgálni szükséges a kérdésben, még ha nullszaldós is egy beruházás sokkal többet ér, mint egy városi torzó. E gondolat így jelenhetne meg a tervezetben: „A város a jövőben kiemelt figyelmet fordít az üresen álló ingat-	Elfogadásra nem javasolt. A jövőkép hosszú távú célállapotot jelöl, kidolgozása a Budapest 2030 hosszú távú koncepció keretében történt. Középtávon a főváros fontos célként jelöli meg az alulhasznosított területek kezelését, melyek megjelennek a „Vállalkozás- és beruházásbarát gazdasági környezet” és a „Sokszínű, zöld nagyvárosi környezet” célok alatt egyaránt.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		lanokra és a félkész beruházásokra a városi tájsebek megszüntetésére"	
	I.5.9	4. Hiányzik annak meghatározása hogy pl., hogy a város eredeti értékeinek védelme érdekében melyik az a terület, ahol konzerválunk, melyek azok, ahol engedünk új épület építését meghatározott feltételekkel a tömbön belüli foghíjak beépítésére. Az arculati elemek védelme érdekében tett intézkedések, programok is hiányoznak az anyagból Pl. a világörökségi területek, műemléki védelmet élvező épületek kiemelt védelme. Különösen a hídfők csatlakozása a város szövetéhez és a főutak revitalizációja érdemelné erős védelmet, mint a városi sziluett fő elemei. ITS-ről lévén szó ezt a programot lenne szükséges lebontani és forrásokat hozzárendelni. Javaslatunk tömören az alábbi: „A városkarakter és arculat megőrzése, fenntartása és átöröklése a jövőnek. Az eredeti értékeket óvó műemléki szemlélettel a történelmi városmag rekonstrukciója."	Elfogadásra nem javasolt. A hiányolt szabályozási feladatok a településrendezési eszközök részei, nem tartoznak az ITS hatáskörébe. A Városmegújítási Program (4. tematikus cél, „Sokszínű, értékőrző, zöld nagyvárosi környezet”) részleteiben tartalmazza a javasolt programot.
	I.5.10	Javasoljuk az energetikai fejlesztéseket és szemléletet már a stratégiánál megállapítani annak érdekében, hogy városunk energia felhasználása - ezáltal az üzemelési költségek is - csökkenjen. Ugyan a tervezet tartalmaz energetikai célú akciótervet, de rész elemei rendszerré nem állnak össze és nincs bennük átütő erő, a generáló, multiplikátor hatása kétséges. Ötletünk röviden a következő: „A környezettudatos építés és a minél kisebb energiafogyasztás minden projekt fontos szempontjává fog válni. a jövőben fejlesztendő energia rendszerek első sorban a megújuló forrásokon alapuljanak (nap-, szél-, geotermikus erőművek) "	Elfogadásra nem javasolt. A zöld szemlélet, környezet- és klímatudatosság, mint horizontális cél éppen ezt szolgálja.
	I.5.11	A tervezetben szereplő stratégiákkal kapcsolatban lebontott projekt csoportokon belül a kerületünket érintőek az alábbiak. Az egyes projektekhez kerületünk szakmai véleményét formál, melyek, javítják a kerületünkben élők pozícióját.	Intézkedést nem igényel.
	I.5.12	1.) F2 Kossuth Lajos utca - Rákóczi út közterületi megújítása + Rákóczi úti villamos tengely visszaállítása közlekedésfejlesztés irányának függvényében integrált projektként előkészítés előtt villamos vonal kialakításának esetére (megadott költségek 54,5 milliárd Ft, 2016-2019 VEKOP/IKOP) Alapvetően támogatjuk, javasoljuk, hogy a tömegközlekedés nyomvonalát az út pályatest közép vonalába helyezzék és az út mentén parkolókat alakítsanak ki az üzletek számára. Ennek több pozitív hatása van: a közlekedés hatékonyabban integrálódik a településszerkezetbe és fontos, hogy a közlekedés az átmenő jellegből mindinkább helyivé válik, ezáltal a kerület gazdasági prosperitása javul. Kedvező környezeti hatása, hogy a tömegközlekedésből adódó környezeti ártalmak a térfaltól messzebb kerülnek, ezáltal intenzitása csökken, továbbá a zöldfelület vagy fasor is kialakítható. Javasoljuk a projekt részévé tenni a határoló térfalak rehabilitációját, illetve a vizuális összképet meghatározó közterületi elemek igényes és harmonikus kialakítását. Távolban e fő közlekedési tengely lesüllyesztése is elképzelhető a térszín alá.	Intézkedést nem igényel. A főváros feladatait a Mötv. részletesen meghatározza, melyek ebben a projektben is jól körülhatárolhatóak: első sorban a közlekedési fejlesztése és a közterületek megújítása tartozik ebbe. A határoló térfalakat alkotó épületek többnyire magántulajdonban vannak, ingatlanértékük e beruházás hatására jelentősen emelkedik, anélkül, hogy ez rájuk terhet róna. A Városmegújítási Program keretében a főváros támogatni kívánja a társasházak felújítását egy komplex, több komponensből álló támogatási rendszer keretében, mely finanszírozási elemeket, információszolgáltatást és szakmai tanácsadást is integrál.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	I.5.13	2.) F3 Blaha Lujza tér közterületi megújítása részben előkészített projekt (Rákóczi úti fejlesztésekkel összehangolás, integrálás) (600 millió Ft 2016-2019 magánérő bevonása) Szintén támogatjuk, a tovább tervezésbe és a projekt tervezési terület lehatárolásába kérjük, szíveskedjenek bevonni. A tervezett összeg kevésnek tűnik a magánérő bevonása jelen gazdasági helyzetben nem működik. Javasoljuk a pénzügyi háttéroldalanak átértékelését.	Intézkedést nem igényel. A projekt pontosabb költségvetését és finanszírozási hátterét a részletes megvalósíthatósági tanulmány és műszaki tervek alapján lehet pontosítani.
	I.5.14	3.) K2 Belső-Erzsébetváros - tematikus utcák, közterületek megújítása közterület fejlesztés - (folyamatos n.a. folyamatos n.a.) Javasoljuk, a projekt prioritását javítani, és fővárosi pénzügyi keretet, EU forrást hozzárendelni, hogy a projekt realitása növekedjen, és átfogó legyen, azaz a teljes területre terjedjen ki.	Intézkedést nem igényel. Belső-Erzsébetváros tematikus utcáinak kialakítása a Városmegújítási program több elemén keresztül támogathatóvá válik, a részletek kidolgozása a kerületi ITS feladata.
	I.5.15	4.) K3 Madách tér megújítása közterület fejlesztés n.a. n.a. n.a. Nem tudjuk, nem értjük, hogy a teljes kerületi forrásból készülő folyamatban lévő projekt miért szerepel itt, hiszen ha megvalósul, jelen dokumentum számára okafogyottá válik, azaz nem szükséges tervezni. Ehhez kapcsolódva a VEKOP programhoz leadott kerületi projekt javaslatainkat jelen levelemhez csatolom. Kérem jobbító szándékú javaslataink és véleményünk szíves megfontolását.	Részben elfogadásra javasolt. A Madách tér megújítása szinergiaként erősíti az akcióterület fővárosi projektjeit – ezért került bele. Egyetértünk: pontosabb, ha ezért átkerül a Szinergia II. táblázatba. (stratégiai munkarész, 2.1.)
	I.5.16	Budapest Főváros VII. kerület Erzsébetváros Önkormányzata projekt ötletei a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) tervezett intézkedéseivel kapcsolódóan: Vállalkozások versenyképességének javítása, a foglalkoztatás ösztönzése és a tudásgazdaság fejlesztése célkitűzésre vagy a 4.1. közösségvezérelt helyi gazdaság fejlesztések célkitűzésre: Szolgáltató kisipar létrehozatala az önkormányzati tulajdonú, üres nem lakáscélú helyiségekben 1.4 természeti és kulturális vonzerők, turisztikai termékek, valamint az egészség-gazdasághoz és a kreatív gazdasághoz kapcsolódó szolgáltatások fejlesztése célkitűzésre: A Rumbach Zsinagógához és az Árpádházi Szent Erzsébet templomhoz kapcsolódó infrastruktúra fejlesztés Az utcai torkolatokban lévő gettófalak művészeti megjelenítése 3.1. Az Integrált településfejlesztési akciók a Közép-Magyarországi régióban célkitűzésre: A Klauzál tér rehabilitációja 3.4 Községi bérház program kialakítása célkitűzésre: Községi bérház kialakítása a Verseny u. 20-22-24. sz. alatti ingatlanokban 4. 1 Községvezérelt helyi gazdaság fejlesztések célkitűzésre: Új funkció a Király u. 11. sz. első épületében 5.5 Önkormányzati tulajdonú lakóépületek energiahatékonysági célú fejlesztései célkitűzésre: Energiahatékonysági célú fejlesztések a Dohány u. 45. sz., a Kazinczy ti. 49-51. sz., a Király ti. 27. sz. alatti épületekben	Részben elfogadásra javasolt. A projektek közül a Verseny utcai közösségi bérház projekt bekerült az akcióterületi projektek közé. A többi projektet a kerületi ITS keretében javasoljuk integráltan kezelni, illetve figyelembe vételükkel került kialakításra Budapest területfejlesztési stratégiája és programja. A VEKOP idézett intézkedésin a 4.0 változatban lényeges változtatások történtek. (stratégiai munkarész, 2.1.)

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala 59/82-40/2014	I.6.1.	Az akcióterületeket bemutató térképek számozása és a projektek áttekintésére szolgáló összefoglaló táblázatok nincsenek összhangban egymással, a számozás hiányosan jelenik meg a térképen, illetve a táblázat tartalmaz olyan elemeket, melyek nem kerültek a térképen feltüntetésre (4. akcióterület- F8, K4, K6, K7; 5. akcióterület- F2).	Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész, 2.1.)
	I.6.1.	Az 5. akcióterület K3 jelű eleme tévesen került feltüntetésre. A Ferencvárosi rehabilitáció nem Józsefváros területén jelölendő.	Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész, 2.1.)
	I.6.2.	A Sorsok háza kormányzati projekt, tévesen kerületi projektként lett feltüntetve a Fejlesztési előzményeket részletező táblázatban.	Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész, 2.1.)
	I.6.3.	A dokumentáció 86. oldalán, a Ludovika területére folyamatban lévő kerületi szabályozási tervet említene. A területre Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testülete a 63/2012. (XI.23.) számú önkormányzati rendelettel fogadta el az új Kerületi Építési Szabályzatot.	Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész, 2.1.)
	I.6.4.	A projektlistából több tervezett fejlesztés is kimaradt. A Főpolgármesteri Hivatal Városépítési Főosztálya részére 2013. december 3-án megküldtük adatszolgáltatásként a Józsefváros területén tervezett projektek listáját. Kérem a tervezet kiegészítését a hivatkozott adatszolgáltatás alapján (MNPIII; Józsefváros főtere - Horváth Mihály tér; Golgota tér; Losonci tér; Aurora projekt).	Részben elfogadásra javasolt. A projektlisták a fővárosi fejlesztéseket tartalmazzák, a 3. sz. ábrán a kerületek adatszolgáltatásával frissített akcióterületek láthatók, valamint a kerületi projekteket tartalmazó összefoglaló a dokumentáció háttéranyagát képezi, közülük a törzsanyagban csak az akcióterületi projektek kerültek nevesítésre.
Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat	I.7.1.	A Fővárosi Önkormányzat Integrált Településfejlesztési Stratégiájának (ITS) egyeztetési anyagát köszönettel megkaptuk Fontos lépésnek tartjuk, hogy Budapest Főváros Önkormányzata megfogalmazta elvárásait, céljait és fejlesztési irányait a következő európai uniós időszakra vonatkozóan. Bízunk benne, hogy ezek a célok és fejlesztési irányok a kerületi önkormányzatok bevonásával jelenleg is zajló Tematikus Fejlesztési Programnak egyeztetés sorozat eredményeivel összhangban kerülnek véglegesítésre. Az egyeztetési anyaggal kapcsolatos észrevételeinket az alábbiakban foglaljuk össze.	Intézkedést nem igényel.
	I.7.2.	Régóta időszerű a Népliget és környezetének komplex megújítása, amely céllal a Kőbányai Önkormányzat is egyetért. Nélkülözhetetlen, hogy ne csak a sport célú fejlesztések, hanem a zöld- és közösségi területek megújítása is megtörténjen.	Intézkedést nem igényel. A dokumentáció a projektet tartalmazza.
	I.7.3.	Hasonlóképpen lényeges a Rákospatak integrált fejlesztése, amelyben a Fővárosi Önkormányzatnak kiemelt szerepe van.	Intézkedést nem igényel. A dokumentáció a projektet tartalmazza.
	I.7.4.	Fontosnak tartjuk, hogy az ITS-ben fővárosi kiemelt programként megfogalmazott KKV szektor fejlesztés vonatkozásában (finanszírozási, "soft"-jellegű vállalkozás	Intézkedést nem igényel. Támogatjuk Kőbánya törekvését a magas hozzáadott érték-

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		fejlesztési és telephely fejlesztési beavatkozások) a kőbányai gazdasági-munkahelyi területek is célterületté váljanak. Különösen alkalmasnak tartjuk inkubáció és klaszterek kialakításának térségeként a kőbányai gazdasági-munkahelyi területeken belüli bamamezős területeket. Ez annál inkább fontos, mivel Kőbánya továbbra is erőteljesen gazdasági-munkahelyi területként pozicionálja magát, a magas hozzáadott értéket adó ágazatok erősítésével és a jelenlegi területhasznosítás bizonyos típusainak (raktározás, hulladékfeldolgozás) fokozatos gyengítésével	ket adó ágazatok erősítésében, a barnamezős és alulhasznosított területek gazdasági funkcióinak erősítését, elősegítését, illetve a vállalkozások finanszírozási eszközeinek és vállalkozói ismereteinek bővítését a főváros programok tartalmazzák, a kerület vállalkozói és területei ezeknek a programoknak a kedvezményezettjei lehetnek.
Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat 59/82-32/2014	I.8.1.	Melléklet a 34/2014. (II.27.) Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat Képviselő-testületének határozatához: A Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat Képviselő-testületének észrevételei, javaslatai a Budapesti Integrált Településfejlesztési Stratégiához	Intézkedést nem igényel.
	I.8.2.	A Budapesti Integrált Településfejlesztési Stratégia véleményünk szerint jó végrehajtása lehet a nemrégiben elfogadott Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepciónak. Megfelelően összefoglalja az anyag a környezeti, társadalmi és gazdasági célokat, valamint az azokhoz kapcsolódó megvalósítani kívánt programokat, projekteket.	Intézkedést nem igényel.
	I.8.3.	A dokumentum megalapozó munkarésének az Önkormányzat gazdálkodása, a településfejlesztés eszköz- és intézményrendszere c. fejezete részletezi a Fővárosi Önkormányzat kiadásainak és bevételeinek alakulását, többek között a saját bevételeinek vizsgálatát. A dokumentáció rámutat arra a helyzetre, mikor a befektető érdekében egy területet az önkormányzat építési övezetbe sorol át, vagy úgy módosítja az építési övezetet, hogy sűrűbb beépítés válik lehetővé, akkor a terület értékesebbé válik. Megjegyzi továbbá, hogy a fejlesztés során az önkormányzatnak ki kell építenie vagy nagyobb kapacitására kell emelnie az általa nyújtott közszolgáltatást, amiből csak az egyes elemeket finanszíroztatják a befektetővel, míg számos közszolgáltatási elem kiépítése, és fenntartása az önkormányzatra marad. A probléma felvetésével egyetértünk és véleményünk szerint is kezelni kell ezeket a helyzeteket. Szeretnénk azonban felhívni a figyelmet, hogy az ilyen léptékű fejlesztések – ahol már felmerül településfejlesztési megállapodás kérdése - nagyban érintik az adott kerületet. Gondolunk akár a tervezett beruházás eljárásjogi (pl.: településrendezési eszköz módosítása, engedélyeztetés, stb.) lépéseire, vagy akár a megvalósításra. Ennek következtében felül kell vizsgálni a munkarész azon javaslatát, miszerint a nagyobb projektek illetve az építési övezet megváltoztatása során az építési engedély kiadásának előfeltétele a fővárossal kötött területfejlesztési megállapodás legyen. Az ilyen helyzetek kezelése érdekében egy differenciáltabb, a kerületeket jobban bekapcsoló eljárás kialakítására van szükség.	Intézkedést nem igényel. A helyi adókkal és bevételekkel foglalkozó felsorolás a Főváros Gazdasági Programjából került átvételre, az „önkormányzat” ebben az esetben a Fővárosi Önkormányzatot jelenti, s kifejezetten azon projektek körét érinti, amelyek a fővárosi szolgáltatási rendszerek működtetésére, esetleges fejlesztésére is hatással vannak. A minden fél részéről átlátható és kiszámítható rendszert a főváros a differenciált, normatív jellegű fejlesztési hozzájárulás rendszerének bevezetésében látja.
	II.8.4.	Fogaskerekű vasút Az Intelligens városműködés tematikus célon belül, az Intelligens, kooperatív közle-	Elfogadásra javasolt. A dokumentáció javításra került. (stratégiai munkarész,

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		kedés programja alcélban helyesen kifejti a stratégia, hogy a fővárosi közösségi közlekedés fejlesztése során középtávon előnyben kell részesíteni többek között a környezetkímélő megoldásokat. Megjegyzi a dokumentáció továbbá, hogy a fejlesztések prioritizálásánál kiemelt figyelmet kell kapjon a kötőpályás közlekedési hálózat fejlesztése, hiszen független a közúti forgalom zavaró hatásaitól, kisebb légszennyezést eredményez, és az intenzívebb, gazdaságosabb területfelhasználás irányába mutat. Ennek megfelelően a 2014-2020-as időszakra, a Fogaskerekű vasút és környezetének rendezését, mint Fővárosi projektet nevesíti az anyag. A dokumentációban szereplő táblázat 3.2.10 pontjához azonban több kiegészítést teszünk: A projekt megnevezésében a meglévő nyomvonal Széll Kálmán térig történő meghosszabbítását nevezi csak meg, azonban a fejlesztés során a Normafa irányában történő meghosszabbítás is szükséges (az előkészítő dokumentációk is ezt tartalmazzák). A projekt elemeinek felsorolásánál sem egyértelmű a megfogalmazás, mivel a Széll Kálmán térig nem kell pályát építeni, a meglévő villamos nyomvonalát lehet használni.	1.3.)
	I.8.5.	Mivel a projekt már előkészítés alatt van, fővárosi tulajdonú és műemléki védettségű területeket érint és van politikai támogatottsága (a Kormány nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházással nyilvánította), így a prioritás tekintetében kérjük a projektet a Közepes kategóriából a Magas kategóriába sorolni.	Elfogadásra nem javasolt. A prioritizálás szakértői értékelés alapján történt, mely több változó mentén értékelte a fővárosban szükséges közlekedésfejlesztési projekteket. A Normafa projekt egyébként stratégiai jelentőségét illetően a kimagasló (legmagasabb) kategóriába került.
	I.8.6.	A közvetlen területi relevancia ismertetésénél nem csupán a kapcsolódó közterületek megújulásáról van szó, hanem újabb lakó, intézményi és turisztikai területek közösségi közlekedéssel történő feltárásáról és az érintet terület tömegközlekedés szövetébe való integrálásáról. Nem elhanyagolható továbbá a jelenlegi buszjáratok tehermentesítésével járó környezetszennyezés csökkentése sem.	Intézkedést nem igényel. A véleményben megadott szempontok figyelembe vétele az értékelés során megtörtént.
	I.8.7.	Szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy a Fogaskerekű vasút fejlesztése speciális pályája és járműigényei miatt nem hasonlítható össze más villamos fejlesztésekkel. A magas költségigények következtében a költség-haszon elemzés ebben az esetben nem elfogadható, hiszen a projektben sokkal inkább a környezetvédelmi és a műszaki szempontok a hangsúlyosak.	Intézkedést nem igényel. A véleményben megadott szempontok figyelembe vétele az értékelés során megtörtént.
	I.8.8.	Fácános területe Az ITS stratégiai munkarésze öt tematikus célt (kezdeményező, együttműködő városfejlesztés; vállalkozás- és beruházásbarát gazdasági környezet; intelligens városműködés; sokszínű, értékőrző, zöld nagyvárosi környezet; nyitott, szolidáris és aktív budapestiek) és egy területi célt (Dunával együttélő város) határoz meg,	Intézkedést nem igényel. Kerületi szinten ez egy kiemelten fontos ügy, azonban fővárosi szinten sem az elhelyezkedése, sem a jelentősége nem indokolja, hogy magas prioritást kapjon. A kerületi interjú alapján a Fácános projekt a Normafa integrált pro-

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		melyhez különböző programokat, projekteket rendel hozzá. Alapvetően két csoportba osztja a projekteket, ágazati, tematikus jellegű projektekre és területi típusú projektekre. A dokumentum az utóbbi csoportba sorolja azokat a klasszikus városfejlesztési projekteket, amik térben is látványos beruházásokat eredményeznek, azaz döntően a zöldterületi, humán infrastruktúra, közterületi és egyéb beruházási, terület előkészítési projekteket, melyek jellemzően hálózatos jelleggel valósulnak meg (például barnamezők, alulhasznosított területek) és nem minden esetben történt meg a helyszínek konkrét kijelölése. A területi projektekből azok kerültek értékelésre ahol fővárosi vagy állami tulajdonnal, kezelési joggal is érintett a fejlesztés. Ezen kívül kiemelt értékelési szempontot jelentett a műemléki és egyéb védettség jelenléte, illetve a politikai támogatottság. A fentiek figyelembevételével kérjük a Fácános ingatlanát (Budapest XII. ker. Béla király út 59/e., 10525/2 hrsz) a területi típusú projektek között megjeleníteni, hiszen a fentiekben említett kritériumok jelentős részének megfelel, sőt véleményünk szerint a kimagasló stratégiai jelentőségű projektek kritériumainak is megfelel. Az érintett ingatlan jelentősen alulhasznosított, ahol a jövőben az évek óta üresen álló műemléki épületek helyreállítása, közösségi és kulturális funkciók kialakítása és a kapcsolódó közterületek rendbetétele szükséges és várható. Véleményünk szerint a tervezett projekt több tematikus cél keretén belül is megvalósítható, akár a Vállalkozás- és beruházás barát gazdasági környezet tematikus célon belül (a Barnamezős és alulhasznosított területek gazdasági funkcióinak erősítése, elősegítése keretében), akár a Sokszínű, értékőrző, zöld nagyvárosi környezet tematikus célon belül (a Kulturális intézményfejlesztési programban).	jekt részét képezi. A Normafa projekt egyébként stratégiai jelentőségét illetően a kimagasló (legmagasabb) kategóriába került.
Budapest Főváros XIII. kerület Angyalföld Önkormányzata 59/82-21/2014	I.9.1.	A dokumentáció megfelel a jogszabályi előírásoknak, alkalmas volt véleményalkotásra. SZMSZ-ünkkel összhangban a véleményeket a kerületfejlesztési ügyekben eljáró bizottságunk tárgyalta és hozta meg 47/2014. (11.26.) TKLB.sz. határozatát. Levelemhez csatolom az előterjesztést és a vonatkozó határozatot. Kérem a határozatban szereplő kiegészítéseket a Program közgyűlési anyagában figyelembe venni szíveskedjék. Az ITS elfogadása szükséges kelléke a Fővárosi Önkormányzat 2014-2020 közötti EU pályázati anyagainak. A közgyűlés által elfogadandó középtávú stratégia tartalmi követelményeit a 314/2012.(XI.8.) Korm.rendelet 2.sz. melléklete részletezi. Az ITS tartalmát alapvetően a főváros 2013-ban elfogadott Hosszú távú Fejlesztési Konceptiója (2030-ig), az időközben kimunkált, még jóváhagyást nem nyert fővárosi Településszerkezeti Terv, továbbá az egyeztetés alatt álló középtávú Területfejlesztési Program határozza meg. A 170 oldalas dokumentumot a BFVT Kft. által irányított tervezőcsapat készítette el. Az anyag tartalmi felépítése a jogszabályi előírásoknak megfelel, a dokumentálás	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		módja kulturált, elmélyülést igényelő. A helyzetfeltáró elemzés a térségi kapcsolatok után társadalmi jellemzőket, a humán infrastruktúrát, esélyegyenlőséget, Budapest gazdasági szerepét, a táji környezetet, a közlekedési - és közmű infrastruktúrát, az épített értékeket és a környezetvédelmi kihívásokat tárgyalja kiegyensúlyozott módon, a településfejlesztési intézményrendszer értékelése mellett. Az egyes megközelítéseket problématérképen szintetizálja és tendenciákat összegez. A várospolitikai, -irányítás korrekt támasza lehet a beavatkozási területek, valamint a szegregációs pontok megjelölése. A stratégia a középtávú céloktól eljut a beavatkozások társadalmi, műszaki, finanszírozási összefüggéseihez, melyet pénzügyi tervvel és ütemezési javaslattal támaszt alá. Értékes része az anyagnak a koordinációk, a monitoring szervezeti, finanszírozási javaslatai. Az akcióterületi projektek jellemzően belváros irányultságúak, a főváros külső kerületei nem lesznek nyertesei a középtávú EU finanszírozásoknak.	
	I.9.2.	Kerületünket közvetlenül a 2. jelű akcióterület érinti (Duna-part, Dagály-fürdő, Rákos-patak revitalizáció, 2-es villamos az Árpád-hídig vezetve), valamint a 3. jelű akcióterület (Szegedi úti felüljáró, Szabolcs utcai volt kórháztömb) érinti. Mindkettő fejlesztési tartalma összhangban áll hosszú távú koncepciókkal és KSZT-inkekkel, amennyiben a 2-es villamos végállomása a főváros egyéb fejlesztési tartalmú anyagaival összhangban a Gyöngyösi utcánál lesz.	Intézkedést nem igényel. A 2-es villamos északi meghosszabbítása a tervezett fővárosi közúti vasúti beruházásokat elemző előzetes megvalósíthatósági tanulmány készült, döntés ez alapján születik a későbbiekben. (A villamos vonalának meghosszabbítására ismereteink szerint jelenleg nincs a BKK és a kerület által is kölcsönösen elfogadott nyomvonal, sem a Jászai Mari tér – Árpád híd, sem az Árpád híd – Gyöngyösi utca közötti szakaszra.)
	I.9.3.	Kedvezőtlen, hogy nem szerepel középtávú akcióterületként a Népsziget és a Körvasútsori körút az Aquincumi-híddal térsége, márpedig e fejlesztések nagyságrendje és urbanisztikai hatása indokolná azt.	Elfogadásra nem javasolt. Egyetértünk az említett fejlesztések térszerkezeti, stratégiai jelentőségével, ugyanakkor középtávon reálisan csak a közlekedésfejlesztési projektek előkészítésére kerülhet sor. A Népszigeten a főváros tulajdona és ennek folytán beavatkozási eszköze minimális, ugyanakkor fontosnak tartja a sziget zöldterületi fejlesztését. Ez egy integrált, tulajdonosokat is bevonó fejlesztési projekt keretében a Térségi Zöld Terv fontos eleme lehet. A Népsziget megújítása kerületi projektként részét képezheti a Duna menti területek Tematikus Fejlesztési Programjának.
	I.9.4.	A feltüntetett több, mint 100 db projekt indokoltságának bemutatása korrekt, azonban ekkora kínálat kezelhetetlennek tűnik - elsősorban finanszírozás szempontjából. Célszerű lenne egy pontrendszerrel minősíteni az egyes kezdeményezéseket, projekteket, mert így a "kiválasztás" objektivitása hiteltelenné válhat, csökkenhet a	Intézkedést nem igényel. A fővárosi projektek prioritizálása megtörtént, melyben a területi szinergia értékelése fontos szempontként szerepelt.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		magasabb minőséget kínáló szinergia az egyes elemek között.	
	I.9.5.	Helyes törekvés a városmárka, citymarketing hangsúlyának növelése, továbbá egy hatékonyabb szervezeti felépítés a Főpolgármesteri Hivatalon belül.	Intézkedést nem igényel. A javaslatot a dokumentáció tartalmazza.
	I.9.6.	Az ITS-t véleményeztettük a XIII. kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiáját 2008-ben elkészítő és két évente monitorozó Városkutatás Kft.-vel. A szakértők alapvetően átgondolt, igényes dokumentumnak minősítették az anyagot (néhány fent leírt hiányosság mellett) és alkalmasnak arra, hogy ez évi IVS felülvizsgálatunk illeszkedjen a Fővárosi Önkormányzat elhatározásaihoz.	Intézkedést nem igényel.
	I.9.7.	A teljes dokumentációt digitális formában eljuttattam a T. Bizottság tagjaihoz, a XIII. kerületi Közszolgáltató Zrt. vezérigazgatójához, valamint a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnökéhez. Észrevételeiket az ülésen ismertetik.	Intézkedést nem igényel.
	I.9.8.	a Tulajdonosi, Kerületfejlesztési és Lakásgazdálkodási Bizottság a) elfogadja a Budapest 2020 Integrált Településfejlesztési Stratégiájában (2014 január) foglaltakat azzal, hogy kéri a Népsziget és a Körvasútsori körút az Aquincumi híddal környezetének akcióterületté nyilvánítását, továbbá a 2-es villamos északi irányú továbbvezetését a Gyöngyösi utcáig, b) felkéri a Polgármestert, hogy a véleményt és észrevételt küldje meg a Fővárosi Önkormányzatnak.	Elfogadásra nem javasolt. A válaszokat az előzőekben megadtuk.
Budapest Főváros XIV. kerületi Önkormányzata 59/82-35/2014	I.10.1.	Budapest - Integrált Településfejlesztési Stratégia - Megalapozó Munkarész 16. oldal: Hatályos településfejlesztési és településrendezési szerződések; Észrevétel: Csak a Fővárosi Önkormányzat által megkötött településrendezési szerződéseket tartalmazza, ugyanakkor a kerületek is kötöttek városfejlesztési folyamatokat befolyásoló településrendezési szerződéseket.	Intézkedést nem igényel. Igen, a vizsgálat a főváros szerződéseire terjedt ki az ITS jellege miatt.
	I.10.2.	39. oldal: Célcsoport alapú beavatkozási irányok: 1.) Mélyszegénységben élő lakosság, ezen belül hajléktalanok, hátrányos helyzetű családok; Észrevétel: A felnőttképzési lehetőségek elérhetősége mellett fontos az érintettek munkahelyi elhelyezkedésének segítése.	Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek (megalapozó munkarész 5. fejezet).
	I.10.3.	55. oldal: helyi adók; Észrevétel: Az idegenforgalmi adóbevételek kerületi körbe kerülésével az egyes kerületek a feladat és hatáskörükbe tartozó infrastruktúra, hálózati elemek fenntartását, felújítását, fejlesztését biztosítják, erősítve ezzel az idegenforgalom megtartó, és növelő hatását. A jelenlegi szabályozást megfelelőnek tartjuk.	Elfogadásra nem javasolt. A Mötv. által meghatározott főváros feladatként fenntartott szolgáltatórendszerek (közösségi közlekedés, összvárosi szintű városmárka) szükségesek a kerületek számára az idegenforgalom szempontjából. A jelenlegi szabályozás ezek finanszírozását nem biztosítja az idegenforgalmi adón keresztül, így ezt ellentmondásosnak és a jövőben újragondolandónak tartjuk. Az ITS-ben ennek ellenére nem fogalmaztunk meg konkrét javaslatot – a várospolitikára bízva a megfelelő megegyezést.
	I.10.4.	55. oldal: helyi adók; Észrevétel:	Elfogadásra nem javasolt.

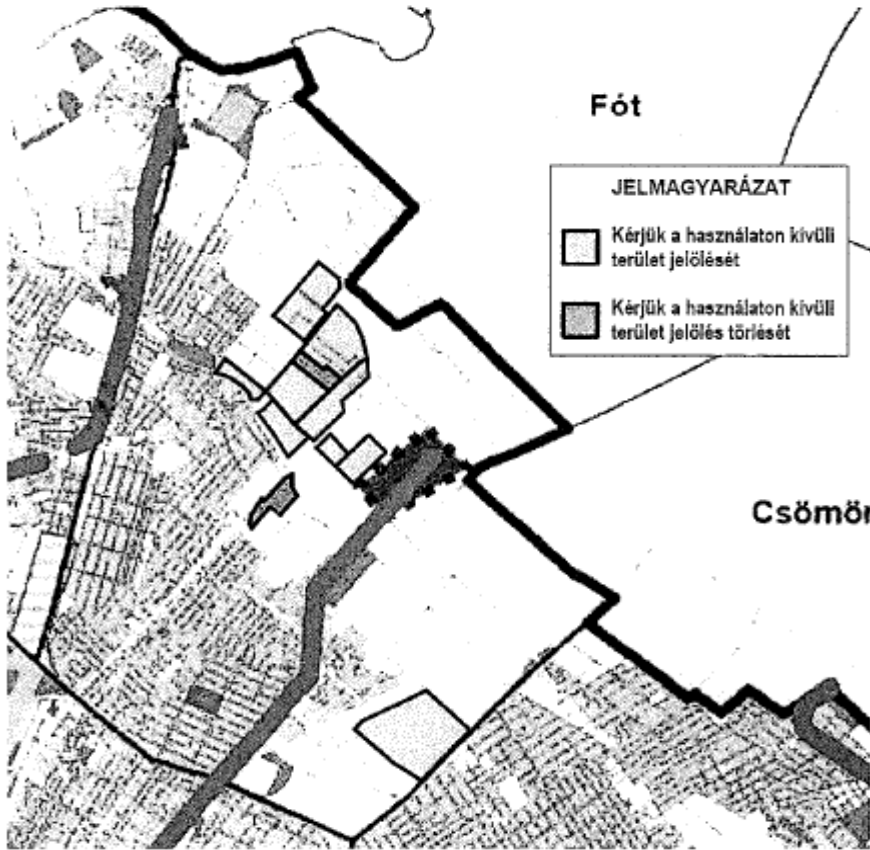
Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		Építési övezetbe sorolás, vagy sűrűbb beépítést lehetővé szabályozási terv módosítás esetén az érintett önkormányzat a befektetővel településfejlesztést megállapodást köt. Ez nagyobb projekt esetében is igaz. Nem tartjuk indokoltnak fővárosi szintre emelni a településfejlesztési megállapodás megkötését, tekintettel arra, hogy a fejlesztés közvetlen hatásai az érintett önkormányzat közigazgatási határain belül jelentkeznek. A befektető általi beruházások alapvetően a helyi önkormányzat tulajdonában lévő közterület fejlesztési és alapellátó létesítmény fejlesztési igényeket generálnak, melyeket alapvetően a helyi önkormányzatnak a befektetővel kötött településfejlesztési megállapodásban rögzítettek alapján kell biztosítani.	Az ITS által leírt helyzet – ahogy azt annak szövege ki is emeli – a nagyobb volumenű fejlesztésekre vonatkozik, ahol a helyileg ugyan a kerületekben épülő, a sűrűbb beépítésből adódó fejlesztésnek jelentős mértékű fővárosi szintű hatása van a Mötv. által meghatározott, főváros feladatként fenntartott közlekedési hálózatra (közösségi közlekedés, fővárosi fenntartású közúti szerkezeti elemek). Indokoltnak tartjuk továbbra is, hogy ezekre az esetekre szükséges kidolgozni egy olyan szabályozást, mely a fővárosi többletfeladatokat is kompenzálja.
	I.10.5.	57. oldal: A Városrehabilitációs Keret pénzügyi alapját a bérlakások eladásából származó kerületi befizetések jelentik; Észrevétel: Szükséges, hogy a továbbiakban a bérlakás értékesítési bevételek felett közvetlenül az érintett kerületek rendelkezessenek, Lakásgazdálkodási Alapjuk feltöltésére, a lakásmobilitás, tömbösítés, lakásfelújítási célok megvalósítására. Ez tudja biztosítani az előbbieken felsoroltakon túl a kerületek vagyonvesztésének elkerülését is.	Intézkedést nem igényel. A keret – ahogy azt a fejezetben le is írtuk - kiosztásra került a kerületek számára 2013-ban, így a felvetett kérdés nem releváns.
	I.10.6.	119. oldal; Tényezők - Társadalom, gazdaság, humán infrastruktúra: A megállapítás szerint a magánbérlakás - szektor jogi helyzete rendezetlen. Észrevétel; A megállapítás nem megalapozott, a tulajdonjog a magánlakások esetében ingatlan nyilvántartási bejegyzéssel rendezett, a lakások bérbeadása a bérlő és tulajdonos közötti megállapodás szerint történik.	Elfogadásra nem javasolt. A bérlakás szektor átlátható, biztonságos működése ennek ellenére nem biztosított megfelelően, sem a bérlők, sem a bérbeadók irányában; problémás ezen kívül a szektor szürke zónában való működése is.
	I.10.7.	Budapest - Integrált Településfejlesztési Stratégia - Stratégiai Munkarész 17. oldal: Városfejlesztés finanszírozási háttérének megújítása: „A normatív fejlesztői hozzájárulás vagy annak egy része a Fővárosi Önkormányzat városfejlesztési alapokban való részvételét finanszírozhatja ...”; Észrevétel: A normatív fejlesztői hozzájárulás nemcsak a Fővárosi Önkormányzat városfejlesztési alapokban való részvételét finanszírozhatja, hanem az egyes érintett kerületi önkormányzatokét is, attól függően, hogy a befektetővel melyik önkormányzat köt településfejlesztési megállapodást.	Intézkedést nem igényel. Első lépésben – a kerületekkel is egyeztetve – ki kell dolgozni a normatív fejlesztői hozzájárulás rendszerét, mely pont a kiszámíthatósága miatt helyettesítené az esetlegesen működő településfejlesztési megállapodást. Az eszköz lényege, hogy ösztönzőként is alkalmazható legyen. A bevételek fővárosi önkormányzat és kerületi önkormányzatok közötti megosztását, a befolyó bevételek felhasználását szintén a részletes megvalósíthatósági tanulmány keretében kell kidolgozni.
	I.10.8.	17-18. oldal: Együttműködések erősítése; Észrevétel; Szükségesnek tartjuk az érintett szakmai kamara bevonását a fejlesztési kérdések koordinálására, a döntés - előkészítés hatékonyság növelésére felállításra kerülő testületben.	Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész, 1.3 fejezet)
	I.10.9.	22. oldal: Fővárosi projektek / 2.1.4. Rákosrendező előkészítése; Észrevétel: A Rákosrendező területe a XIV. kerület közigazgatási határán belül található, tulajdo-	Elfogadásra nem javasolt. A terület fejlesztése városszerkezeti jelentőségű, nagysága

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		nosi szerkezete vegyes, (Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzat, Magyar Állam, MÁV Zrt., kis részben magán tulajdon) az érintett területek tulajdonbavételét Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzata már kezdeményezte, a fejlesztés előkészítését nem fővárosi projektként, hanem kerületi projektként szükséges nevesíteni.	miatt fővárosi koordinációt igényel.
	I.10.10.	42. oldal: Észrevétel: 4.3.4. Rákospatak integrált fejlesztése projekt esetében a tervezett 1 Mrd Ft véleményünk szerint alultervezett.	Elfogadásra nem javasolt. A táblázatban szereplő sor a fővárosi fejlesztési elemeket és költségeket becsli csak költségoldalán a 2014-2020-as időszakra.
	I.10.11.	48. oldal: Dunával együtt élő város; Kiemelt cél: a Duna integrálása a város életébe; Észrevétel; projekt célként szükséges szerepeltetni a kisvízfolyások revitalizációját is,	Elfogadásra javasolt. A Duna menti területek Tematikus Fejlesztési Program keretében a kisvízfolyások revitalizációjának torkolati szakaszai érintettek és az integrált program részeit képezhetik. A javasolt változtatás a dokumentációban átvezetésre került. (stratégiai munkarész, 1.3 fejezet)
	I.10.12.	74. oldal: (Városliget) Észrevétel: A 29732/I hrsz.-ú ingatlan a Magyar Állam, Budapest Főváros Önkormányzata, Magyar Alkotóművészeti Közhatal Nonprofit Kft. és Budapest Főváros XIV. Kerület Zuglói Önkormányzata osztatlan közös tulajdonában van.	Elfogadásra javasolt. A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész, 2.1 fejezet)
	I.10.13.	97. oldal: Nem akcióterületeken megvalósuló jelentős fejlesztések; Végrehajtásért felelős szervezet: Budapest Főváros Önkormányzata; Észrevétel: A barnamezős területek, mint városfejlesztési célterületek közül nem minden fejlesztés végrehajtásáért lesz felelős szervezet Budapest Főváros Önkormányzata.	Intézkedést nem igényel. A 97. oldalon leírt fejlesztés a barnamezős és alulhasznosított területek funkcióváltásának egyik eszközeként került megjelölésre, melynek részletes kidolgozására a későbbiekben kerül sor. A végső kedvezményezettek lehetnek kerületi önkormányzatok is, azonban a koordinációt és a projekt végrehajtó intézményrendszerét a Fővárosi Önkormányzat biztosítja.
	I.10.14.	158 - 166. oldal; Indikátor táblázat több helyen hiányos.	Elfogadásra javasolt. A kiegészítések a dokumentációban megtörténtek (stratégiai munkarész, 6.4 fejezet)
Budapest Főváros XV. kerületi Polgármesteri Hivatal Főépítési Iroda	I.11.1.	A Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiájának tervezetét 2014. február 5-én kaptuk meg. A tervezet igen terjedelmes dokumentációját (mind a megalapozó munkarészt, mind a stratégiai munkarészt) a jogszabály által biztosított szűk határidőn belül részletesen áttekintettük, egyaránt szem előtt tartva XV. kerület érdekeit és az összvárosi érdekeket. A XV. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete a 2014. februári ülésén az 171-174/2014.(11.26.) ök. számú határozataiban fogalmazta meg azokat az észrevételeket, véleményt, amelyek átvezetését fontosnak tartja a Főváros ITS tervezetének véglegesítésénél.	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet 31. § (1) bek. értelmében mellékelten megküldöm a XV. kerületi Önkormányzat véleményét a Főváros ITS tervezetéről, amelyet a fenti képviselő-testületi határozatok és az ahhoz tartozó melléletek részletesen tartalmaznak. Előterjesztés a Fővárosi Önkormányzat Integrált Településfejlesztési Stratégiájának véleményezéséről (Ikt.sz. 1/54-39/2014. sz. anyag)	
	I.11.2.	17112014. (11.26.) ök. számú határozat: Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a Fővárosi Önkormányzat Integrált Településfejlesztési Stratégiájának véleményezése kerüljön kiegészítésre az alábbiakkal: Az 1/54-39/2014. sz. előterjesztés 5. mellékletben szerelő stratégiai jelentőségi állami vagy fővárosi tulajdonnal érintett projekteket ábrázoló térképen az Észak-Pesti Kórház területe kimagasló jelentőségű minősítést kapjon. / Felelős: polgármester, Határidő: 2014. március 5. (Jogsabályi hivatkozás: 31412012. (XI. 8.) Kormányrendelet 28. § (1), 31.§ (1) bekezdése) (Szavazati arány: 16 igen szavazat, egyhangú) (Megerősítve a TVÉKB 2812014. (11.24.) sz. határozata)	Elfogadásra nem javasolt. A területi projektek értékelését szakértők végezték megadott szempontok és pontrendszer szerint. Az Észak-Pesti Kórház területének fejlesztése szervesen integrálódhat a Barnamezős területek Tematikus Fejlesztési Programjába, amennyiben a funkcionális megújítás, funkcióváltás a jelenlegi alulhasznosított ingatlanegyüttesre – vagy annak részterületeire projektként megfogalmazható.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	I.11.3.	Előterjesztés a Fővárosi Önkormányzat Integrált Településfejlesztési Stratégiájának véleményezéséről (Ikt.sz. 1/54-39/2014. sz. anyag) készült a Képviselő-testület 2014. február 26-án 14.00 órakor kezdődő nyilvános ülésén hozott határozatokról 173/2014. (11.26.) ök. számú határozat: Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, kéri a Fővárosi Önkormányzatot, hogy az „ITS Budapest stratégia 2020” című, Budapest Főváros Önkormányzata által készített Integrált Településfejlesztési Stratégiának véglegesítése során vegye figyelembe az 1/54-39/2014. sz. előterjesztés 10. mellékletében a tervezet egyes elemeinek javítására, korrekciójára tett javaslatot. / Felelős: polgármester / Határidő: 2014. március 5. (Jogsabályi hivatkozás: 31412012. (XI. 8.) Kormányrendelet 28. § (1), 31.§ (1) bekezdése) (Szavazati arány: 16 igen szavazat, egyhangú)	Részben elfogadásra javasolt. A megadott térkép alapján a dokumentáció javításra került, azonban a hivatkozott térkép a dokumentációból kikerült, a háttéranyagok részét képezi.
	I.11.4.	A Főváros Integrált Településfejlesztési Stratégiájának tervezetére vonatkozó észre-	Elfogadásra javasolt.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		vételek Stratégiai munkarész 13. oldala: A Főváros területén azonosított területi típusú projektek ábráján a XV. kerület Újpalotai lakótelep területén az ún. Zsókvár projekt ütemezett megvalósítása folyamatban van, így annak jelölését kérjük módosítani (2008 óta megvalósult helyett folyamatban lévő). javítandó elemek	A megadott térkép alapján a dokumentáció javításra került, azonban a hivatkozott térkép a dokumentációból kikerült, a háttéranyagok részét képezi.
	I.11.5.	Stratégiai munkarész 36. oldala: A tervezett közlekedési fejlesztések és potenciális fejlesztési területek kapcsolatát bemutató térképen használaton kívüli területként került ábrázolásra több olyan terület, ami a fővárosi településrendezési véderdő besorolással szerepelnek. Ilyen a tehenészeti telepet délről határoló terület, valamint a honvédelmi célú ingatlan és az M3 közötti területsáv. Ezen területeknek a tervekben védelmi, elválasztó szerepük van, tehát nem tekinthetők használaton kívülinek. Több olyan terület található viszont a kerületben, ahol a beépítetlen területek jelenleg hatályos keretvezeti besorolása ugyan lehetővé tenné hasznosításukat, viszont egyéb tényező - csatorna hiány - következtében ez máig nem történt meg. Az alábbi térképen ábrázoltuk, amely alapján a véleményezési anyagban szereplő ábra korrekciója szükséges:	Elfogadásra javasolt A javasolt változtatások a dokumentációban átvezetésre kerültek. (stratégiai munkarész, 1.3 fejezet, 5 és 6. sz. ábra)

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
			
	I.11.6.	Előterjesztés a Fővárosi Önkormányzat Integrált Településfejlesztési Stratégiájának véleményezéséről (Ikt.sz. 1/54-39/2014. sz. anyag) készült a Képviselő-testület 2014. február 26-án 14.00 órakor kezdődő nyilvános ülésén hozott határozatokról 174/2014. (11.26.) ök. számú határozat: Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, kéri a Fővárosi Önkormányzatot, hogy az „ITS Budapest stratégia 2020” című, Budapest Főváros Önkormányzata által készített Integrált Településfejlesztési Stratégiának véglegesítése során vegye figyelembe az 1/54-39/2014. sz. előterjesztés, a 171/2014. (II.26.) ök számú határozattal módosított 11. mellékletében a tervezettel kapcsolatos összesített véleményt. Felelős: polgármester; Határidő: 2014. március 5.; (Jogszabályi hivatkozás: 31412012. (Xf 8.)	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		Kormányrendelet 28. § (!). 31.§ (1) bekezdése); (Szavazati arány: 17 igen szavazat, egyhangú)	
	I.11.7.	174/2014. (11.26.) ök. számú határozat, Előterjesztés 11. melléklete, A 17212014. (JL26.) ök. számú határozat szerint kiegészítve: A Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzat véleménye a Főváros Integrált Településfejlesztési Stratégiájának tervezetével kapcsolatban	Intézkedést nem igényel.
	I.11.8.	A véleményezésre megküldött anyag mind összetettségét, mind alapos kidolgozottságát, tartalmát, struktúráját tekintve véleményünk szerint megfelelően alátámasztja a Főváros területének középtávon meghatározható fejlesztéseit.	Intézkedést nem igényel.
	I.11.9.	A városfejlesztéshez kapcsolódó finanszírozási rendszer Kiemelten fontosnak tartjuk és támogatjuk a „Kezdeményező, együttműködő városfejlesztés” célcsoportban a városfejlesztés finanszírozási hátterének megújítására tett javaslatot. Az elmúlt időszakban az Étv. által bevezetett és igen alulszabályozott településrendezési szerződés intézménye volt hivatott a magánfejlesztésekhez kapcsolódóan a kapcsolható közcélú fejlesztések finanszírozásának magánszektor felé történő „áthárítására”. A tapasztalatok azt mutatják, hogy ez a rendszer nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, így egyetértünk azzal, hogy elengedhetetlen az uniós irányelveknek megfelelően innovatív, működőképes és beszédhető, a fejlesztők számára is kiszámítható, a városfejlesztés területén átláthatóan hasznosuló normatív fejlesztési hozzájárulási konstrukció mielőbbi Fővárosi szintű kidolgozása.	Intézkedést nem igényel. A javaslatot a dokumentáció tartalmazza.
	I.11.10.	Körvasút menti körút A célcsoporton belül kitér a tervezet arra, hogy a gépjármű közlekedés infrastruktúrájában jelenleg hálózati hiányt jelentő, összvárosi érdek elemek középtávon nem tudnak megvalósulni - pl. a Körvasút menti körút, É-i és D-i Duna-hidak - előkészítéseket viszont folytatni kell. A Körvasút menti körút, mint összvárosi érdeket kiszolgáló közlekedési elem a főváros (nem a kerület) szempontjából fontos, mert egy új, hiányzó, a Budapestet jellemző sugarasgyűrűs rendszerbe illeszkedő gyűrűt hoz létre. Azonban annak nyomvonalát, csomópontjait úgy kell kialakítani, hogy a lehető legkevesebb környezeti kárt okozza az itt élők életkörülményeiben. Önkormányzatunk évek óta kifejezte az FSZKT-ban javasolt, majd 2006 óta a tiltakozás ellenére rögzített nyomvonal elleni kifogását. A TSZT előzetes eljárásának megindításakor, valamint párhuzamosan futó, a Budapesti Közlekedési Rendszertervének felülvizsgálata során jeleztük: elismerve a körvasúti körút összvárosi fontosságát, olyan csomópont alternatívák készítését tartjuk szükségesnek, mely a lehető legkevesebbé érinti a kerület beállt kertvárosi lakóterületei!. A kérés ellenére a készülő TSZT tervlapja gyakorlatilag a 2006-ban elfogadott nyomvonaltervet rögzítő FSZKT keretövezeti határainak megfelelő területfelhasználási besorolást tartalmazza, azaz a teljes M3-as – Körút cso-	Intézkedést nem igényel. Az ITS 2014-2020 időtávlatán belül a Körvasút menti körút XV. kerületet érintő szakaszának sem a megvalósítására, sem a részletes előkészítésére nem kerül sor. A nyomvonal és csomópontok kialakítására vonatkozó tervek egyeztetési folyamatába az érintett önkormányzatok bevonásra kerülnek, így a véleményben szereplő kerületi érdekek a későbbiekben megjelenhetnek a településrendezési tervekben.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		mópont területi helyigényét beépítésre nem szánt területfelhasználási egységbe sorolja. Figyelembe véve, hogy a stratégia 2014-2020 közötti időszakában a Körvasút XV. kerületet érintő szakaszán érdemi előkészítő munka nem tervezett, továbbra is határozottan kérjük, hogy a javasolt és szükséges csomópont kialakítására készüljenek valós alternatívák az előkészítés időszakában, egyeztetve az érintett szakaszra vonatkozó tervezeteket Önkormányzatunkkal.	
	I.11.11.	Újpalota-Keleti pályaudvar kötőtpályás kapcsolata Az Intelligens városműködés tematikus célrendszerhez kapcsolódó fővárosi projektek 3.2.7 pontjában szereplő „Rákóczi út, Thököly út, Csömöri út, Újpalota kötőtpályás kapcsolata, Rákóczi út humanizálása, villamospálya építése” projektben élvezzen elsőbbséget az Újpalota-Keleti pu. kötőtpályás kapcsolat kiépítése.	Intézkedést nem igényel. Az Astoria-Thököly út-Újpalota villamosvonal előkészítésére és teljes megvalósítására a BKK ZRT. fejlesztési elképzelései szerint a 2014-2020 közötti időszakban sor kerül. Szakaszolás csak a részletes műszaki tervezés során határozható meg.
Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzata	I.12.1.	A véleményezésre megküldött, Integrált Településfejlesztési Stratégia dokumentumait a XVI. kerületi Önkormányzat Képviselőtestületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága, az Önkormányzat Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló, 10/2011. (IV. 20.) önkormányzati rendelet 29/A. §-ban kapott felhatalmazás alapján 2014. 02. 24-i ülésén véleményezte, melyről szóló határozatát mellékelten megküldjük. 26/2014. (II. 24.) KFÜB: Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselőtestületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága a Budapest Stratégia 2020 véleményezésre megküldött anyagával kapcsolatban rögzíti véleményét. A Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS Budapest Stratégia 2020) egyeztetési anyagában rögzített célok megvalósítását támogathatónak tartja, ugyanakkor a XVI. kerület vonatkozásában az ITS kapcsolatban, a következő észrevételeket teszi:	Intézkedést nem igényel.
	I.12.2.	a Szilas patak ökológiai hálózat szempontjából értéként történő megjelölésével egyetért.	Intézkedést nem igényel.
	I.12.3.	A HÉV-vonallal kapcsolatban hiányolja, hogy a 2014-2020 közötti HÉV-vonal pályarekonstrukciója, valamint a 3.2.17. számú projekt - a Metró-Gödöllői HÉV összekötés – pályarekonstrukciót, járműkorszerűsítést tartalmaz és a Metró-vonal megközelítését konkrétan nem említi. (A terv előkészítése miatt. az ITS-ben szerepelnie kellene.)	Intézkedést nem igényel. Az M2 metró és a gödöllői HÉV összekötésének és felújításának elsődleges célja az utazási idő csökkentése, a kötőtpályás közlekedési módok vonzóná tétele az általa érintett térségben élők számára. Az ITS-ben megfogalmazott célok alapján a projekt értelemszerűen magába foglalja a kerületben élők számára a felszíni közösségi közlekedés átszervezését a kötőtpályás közlekedéshez illeszkedve, valamint a HÉV megállókhöz tartozó P+R parkolóhelyek kialakítását.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	I.12.4.	A javasolt P+R Ilona-telepen való kialakítása kedvezőtlen.	Elfogadásra nem javasolt. A városhatárhoz legközelebbi megálló az Ilonatelep, ezért van itt (Begónia utca) kijelölve a P+R parkoló.)
	I.12.5.	A HÉV-Metró összekötés, valamint a Metró-vonal végpontja (kerülethatár) határozza meg a P+R megfelelő helyét.	Elfogadásra nem javasolt. A P+R parkolók nem csak az agglomerációból érkezőket, hanem a fővárosi lakosságot is szolgálni hivatottak, ezért indokolt több helyszínen is parkolási létesítmény létrehozása.
	I.12.6.	A Külső Keleti Körút nyomvonalával kapcsolatban, ha a 2020-ig terjedő időszakban az nem is éri el a kerület területét, akkor is a hosszabb távú területfejlesztés miatt a később megvalósuló nyomvonal (pl. TSZT-ben szereplő alternatív-nyomvonal) lehetőségét jelezni kell).	Intézkedést nem igényel. Nem az ITS-nek a feladata a közlekedési infrastruktúra elemeinek távlati helybiztosítása, nyomvonalainak meghatározása.
	I.12.7.	A légi közlekedési zaj tekintetében, annak a XVI. kerület területén jelentkező hatását is figyelembe kell venni.	Intézkedést nem igényel.
	I.12.8.	Az ITS vonatkozó időszakában tervezett Tér-Köz plusz program a közösségi terek kialakulásának és tartalommal való negtöltésének elősegítésére, támogatandó.	Intézkedést nem igényel.
Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatának Polgármesteri Hivatala	I.13.1.	A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 31.§-a alapján mellékelten megküldöm a Fővárosi Integrált Településfejlesztési Stratégia véleményezése tárgyában Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testülete által hozott 56/ 2014. (III.6.) Kt. határozatot. Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testületének 2014. március 6-án megtartott rendkívüli képviselőtestületi ülésén meghozott döntésekből / Iktatószám: 9-2/ 4 /2014. 34/2014/03. 04. Rendkívüli sürgősséget igénylő előterjesztés Javaslat a Fővárosi Integrált Településfejlesztési Stratégia és a Fővárosi Területfejlesztési Program véleményezésére / 56/2014. (III. 6.) Kt. határozat	Intézkedést nem igényel.
	I.13.2.	1./ Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatának Képviselő-testülete a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 31.§ (1) bekezdésében nyert felhatalmazás alapján úgy dönt, hogy az „Integrált Településfejlesztési Stratégia – ITS Budapest 2020” (a továbbiakban: ITS-tervezet) változatlan tartalommal történő jóváhagyását nem támogatja, amelynek részletes indokait az 1. számú melléklet tartalmazza. 2./ A Képviselő-testület kéri Budapest Főváros Önkormányzatát, hogy az 1. számú mellékletben foglalt kéréseinek megfelelően módosítsa az ITS-tervezet anyagát.	a mellékletekben jelzett vélemények és a válaszok az alábbiakban található

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		3./ A Képviselő-testület kéri Budapest Főváros Önkormányzatát, hogy az ITS-tervezettel szorosan összefüggő, fővárosi programok és településrendezési eszközök tárgyában adott korábbi véleményeit jelen tervkészítés folyamán is vegye figyelembe. 4. / A Képviselő-testület felkéri a polgármestert, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket az 1-3. pontokban foglalt döntéseknek megfelelően.	
	I.13.3.	Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatának észrevételei az Integrált Településfejlesztési Stratégia - ITS Budapest 2020 (ITS) tervezetével kapcsolatban Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata több alkalommal kifejtette a fővárosi településrendezési eszközök, koncepciók és programok készítésével kapcsolatos, az országos fejlesztési szándékoknak és a helyi problémáknak, fejlesztési igényeknek megfelelő, általános kéréseit: A Városfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság 93/2011. (09.08) VVB határozatában foglaltak a Budapest Városfejlesztési Koncepciójának véleményezése tárgyában. A Városfejlesztési és Vagyongazdálkodási Bizottság 46/2013. (IV.17) VVB. határozatában foglaltak a TSZT és az FRSZ tervezetének előzetes véleményezése tárgyában. Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testülete által hozott 27 /2014. (II.4.) Kt. határozatában foglaltak a TSZT és az FRSZ tervezetének véleményezése tárgyában. Az Önkormányzat fenti határozatokban megfogalmazott véleményeit továbbra is fenntartja, és kéri azok figyelembevételét jelen tervkészítés során is. A fenti határozatokban foglaltak figyelembevételére a tervkészítések során eddig nem került sor, így az azokkal rendszert alkotó ITS egyes megállapításaival sem tudunk egyet érteni. Budapest Főváros jelenleg még hatályban lévő, korábbi településrendezési eszközei, koncepciói, programjai és stratégiái nem orvosoltak számos problémát és nem biztosítottak a mai gazdasági versenyképességnek megfelelő, rugalmas szabályozási hátteret. A fővárosi tervek és dokumentumok ilyen mértékű átalakítása mögött az volt a jogalkotói szándék, hogy azok fogalmazzanak meg újszerű, általános gondolatokat és javaslatokat A megalapozó munkarész valós problémákat fogalmaz meg, és a stratégiai munkarész bevezetőjében megfogalmazott fővárosi önkormányzati szándékokkal és a középtávú célokkal is egyet tudunk érteni. Azonban a célok részletes kifejtése, térbeni vonatkozásai illetve az azokhoz rendelt projektlisták nem adnak eszközöket a problémák megoldására, így Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente fejlesztési	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		elképzeléseinek megvalósítására sem. Egyetértünk a helyzetfeltáró és elemző munkarészben foglaltak számos megállapításával, ezek közül különösen az alábbiakkal: A) A „Településhálózati összefüggések, térségi kapcsolatok” fejezethez tartozó SWOT analízis (12. oldal) szerint gyengeség: Forgalmi szempontból túlterhelt közlekedési kapcsolat Budapest és várostérsége között, a kétszintű önkormányzati rendszerből adódó koordinációs és együttműködési problémák, nagy tranzitforgalom, kevés megállító és hozzáadott értékkel bíró gazdasági funkció. B) A „Településhálózati összefüggések, térségi kapcsolatok” fejezethez tartozó SWOT analízis (12. oldal) szerint veszély a Makroregionális pozíciókért erősödő verseny a térség nagyvárosai között. C) A „Településhálózati összefüggések, térségi kapcsolatok” fejezethez tartozó „fejlesztési kihívások” cím (12. oldal) alatt rögzítésre kerül: Budapest várostérség pozitív nemzetközi megítélésének erősítése (városmarketing, Budapest márka); A várostérség szereplőivel történő intenzívebb együtműködés, problémák közös megoldása, fejlesztési potenciál közös kiaknázása; Kerületekkel történő intenzívebb együttműködés. D) A „Fejlesztési és rendezési környezet, illeszkedés” fejezet ismerteti az egyes területfejlesztési dokumentumokban foglalt, főbb célokat: Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK): Gazdasági növekedés, versenyképes, exportorientált, innovatív gazdaság; Kreatív- és tudás társadalom, korszerű gyakorlati tudás, K + F+ I; Vidéki térségek értékalapú felemelése; Egységes és integráló társadalom és gazdaság, egyenlő létfeltételek az ország egész területén; Mobilitás, az elérhetőség megújuló rendszerei és kapcsolt terei. Pest Megyei Területfejlesztési koncepció (PMTFK): Pest megye térségének nemzetközi és országos multimodális közlekedési kapcsolatrendszerének fejlesztése a transzfer szerep ellátása és hálózatos térstruktúra kialakulása érdekében; A gazdaság teljesítményének, hatékonyságának és stabilitásának erősítése; több lábon álló gazdaság; a technológia és tudásintenzív, valamint a foglalkoztatást erősítő ágazatok kiegyensúlyozott fejlesztése; Gazdasági húzóterseink innovációs teljesítményének, versenyképességének,	

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		exportjának növelése; Tervezett, koordinált térségfejlesztés, takarékos területhasználat, épített és környezeti értékek megóvása és fejlesztése. Budapest Területfejlesztési Koncepciójában 1. stratégiai cél: „kezdeményező, együttműködő terület-, város- és térségfejlesztés" E) A „Budapest társadalma" fejezet fejlesztési kihívásai között szerepel „a térbeni, társadalmi szerkezet egyensúlyának kialakítása" (26. oldal). F) A „Budapest humán infrastruktúrája" fejezet egyik fontos fejlesztési kihívásként nevesíti: „Kultúra és városmarketing fejlesztése: fiatalok megtartása és foglalkoztatása" (33. oldal). G) A „Budapest gazdasága" fejezet - SWOT-analízis megállapításai (52. oldal): Gyengeségek: - a fővárosi gazdaság átlagos teljesítménye alulmarad a régiós versenytárs fővárosokéval szemben; - a helyi gazdaság kiemelkedő ágazatainak nemzetközi versenyképessége nem kielégítő; - a fővárosi barnamezős területek megújulása sok helyen lassan halad, vagy elakadt. Zöldmezős gazdasági területek korlátozottak. Lehetőségek: - az EU támogatási rendszerek prioritásai között a 2014-2020-as programozási időszakban a gazdaságfejlesztés kiemelt helyen szerepel; - az európai viszonylatban alacsony munkabéreköltségek és alacsony ingatlan árak miatt nőhet a kereslet a nagy mennyiségű, kvalifikált munkaerőt alkalmazó cégek részéről fővárosi telephelyek iránt; - kutatási klaszterek erősödésével Budapest nemzetközi versenyképessége és gazdasági teljesítménye nő. H) A zöldfelületi rendszer elemeit bemutató „zöldfelületi, ökológiai kapcsolatok" ábra (68. oldal) Budapest Főváros XVII. kerület tekintetében csak a Merzse-mocsár sávját és a Rákospatak mentét ábrázolja „meghatározó zöldfelületi elem" -ként a stratégiai munkarészben. Alapjaiban egyetértünk e munkarészben foglaltakkal is, különös tekintettel az elővárosi zónára vonatkozó megállapításokkal (143. oldal), amelyek összegzéséből (144. oldal) Rákosmentére vonatkozóan az alábbiak különösen igazak: Probléma, konfliktus: - közösségi közlekedés - intermodális csomópontok hiánya - zöldterületek minősége Fejlesztési szükségletek: - jól megközelíthető, munkahelyekben is megerősödő, helyi közösségekre épülő	

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		komfortos városrészek hálózata, városrészek élhetőbb é tétele, központrendszer megerősítése, közlekedési kapcsolatok javítása (kötőttpályás kapcsolatok fejlesztése, illetve ráhordó járatok racionalizálás, P+ R, IH R), vízfolyások menti rekreációs fejlesztések, helyi gazdaságfejlesztés, identitáserősítés, közösségépítés. Fejlesztést hátráltató tényezők: kedvezőbb feltételekkel kínált gazdasági telephelyek a szomszédos agglomerációs településeken; helyi gazdaságfejlesztés lehetőségei korlátozottak egyes kerületekben.	
	I.13.4.	A „Konceptió átfogó céljai” fejezetben meghatározott, fővárosi önkormányzati szándékok még a megalapozó munkarész megállapításait tükrözik, azonban a Stratégiai munkarészben foglaltak számos ponton nem nyújtanak megoldást az alapos vizsgálatkészítés során megállapított problémákra.	Intézkedést nem igényel. A stratégia feladata a beavatkozások fő irányainak (céljainak) és kulcsprojektjeinek, akcióterületeinek kijelölése. Nem tud minden problémára és fejlesztési szükségletre megoldást kínálni.
	I.13.5.	5.1Kerületi sajátosságok figyelembe vételének hiánya: A Stratégiai munkarész általános hibája, hogy - a XVII. kerület tekintetében - nem veszi figyelembe a helyi fejlesztési szándékokat és igényeket. A megküldött dokumentáció 13. oldalán lévő „A Főváros területén azonosított típusú projektek” ábra önkényesen több olyan térképi elemet jelöl, amelyre vonatkozóan nincsen tudomásunk sem megvalósult, sem folyamatban lévő, sem tervezett projektről, viszont számos kerületi fejlesztési szándékot nem tartalmaz (pl. szárazhegyi munkahelyteremtés projekt területe).	Elfogadásra javasolt. A megküldött projektlista alapján módosítottuk a kerületi fejlesztési szándékok jelölését, azonban a hivatkozott térkép a dokumentációból kikerült, a háttéranyagok részét képezi. Szeretnénk kiemelni, hogy a 2. sz. ábra a kerületi adatszolgáltatás alapján az akcióterületi projekteket tartalmazza és megjelenik rajta a szárazhegyi munkahelyi terület is.
	I.13.6.	5.2. Munkahelyteremtést korlátozó megállapítások: A megalapozó munkarész számos ponton utal a fővárosi gazdaságfejlesztés fontosságára, sőt problémaként jelöli meg, hogy a munkahelyteremtés lehetőségei az elővárosi zóna kerületeiben korlátozottak, holott az Agglomeráció települései e fejlesztési lehetőségeiket jól kihasználják. Ezzel szemben az ITS stratégiai munkarésze a zöldmezős beruházások visszaszorításra irányul az alábbi megállapításokkal (9. oldal): a szabadterületek rovására történő, korábban meghatározott zöldmezős fejlesztések területi nagysága nem változik, a jelentős kiterjedésű, használaton kívüli barnamezős területek - a „zöldmezős” fejlesztésekhez képest vonzóbbá válva - fokozatosan hasznosításra kerülnek, betöltve kívánatos városi szerepüket. Továbbá a „Vállalkozás- és beruházásbarát gazdasági környezet” tematikus cél részletezésénél (21. oldal) elvként fogalmazza meg az ITS a barnamezős és alulhasznosí-	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS nem fogalmaz úgy, hogy munkahelyteremtés csak a barnamezőkben lenne megengedett, kizárólag egy olyan intézkedéscsomagot határoz meg – saját feladatkörben – mely a barnamezős területek funkcióváltásának, gazdasági hasznosításának előremozdítását irányozza elő. Kifejezetten hivatkozik arra, hogy a kerületeknek saját stratégiákban kell a helyi foglalkoztatás bővítésére az eszközöket meghatározni. A külső kerületek munkahelyteremtését tehát az ITS nem lehetetleníti el. A Pest megyei és fővárosi együttműködés és funkcionális munkamegosztás keretében az agglomerációs övezetben is cél a foglalkoztatási lehetőségek bővítése, csökkentve ezzel a befelé irányuló ingázás mértékét, s növelve a külső kerületek számára a

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		tott területek gazdasági funkcióinak erősítését a zöldmezős fejlesztésekkel szemben. Fenti megállapítások Rákosmentére vonatkozóan ellehetetlenítik a munkahelyteremtés célját, hiszen kerületünkben nincsenek barnamezős fejlesztési területek. Budapest jelenleg hatályos településrendezési eszközei és fejlesztési dokumentumai is a barnamezős területek újrahasznosítására irányulnak, azonban ezen területek fejlesztése az elmúlt évtizedekben nem volt sikeres. Ennek egyik oka, hogy e területek nem kapcsolódnak közvetlenül az ország főúthálózatához, azok csak lakóterületen keresztül közelíthetők meg, jelentős környezetvédelmi problémákat és lakossági konfliktusokat okozva ezzel. Ugyanakkor a barnamezős területeken való munkahelyteremtés szándékának elmentmond az ITS átmeneti zóna zöldfelületekkel való ellátásának és szükség szerinti funkcióváltásának célja (10. oldal). Eszerint az átmeneti zóna barnamezős területein inkább jelentős zöldfelülettel bíró, ún. „fehérgalléros” munkahelyeket (irodák, művelődési-oktatási intézmények stb.) kellene létrehozni. A jelentős közúti és vasúti forgalmat generáló ún. „kék-köpenyes” munkahelyeket pedig a kiváló közlekedési kapcsolatokkal (MO körgyűrű) rendelkező elővárosi zónában, zöldmezős beruházként kialakítani. Fentiek alapján kérjük Budapest Főváros Önkormányzatát, hogy a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005 . évi LXIV. törvény 2011-bcn történt módosításakor megfogalmazott országos szándéknak, valamint a Budapest Főváros Közgyűlésének 2344/2013. (XII. 11.) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyott, mindkét fél által aláírt együttműködési megállapodásban foglaltaknak megfelelően jelenítse meg az ITS-ben a Budapest XVII. kerület, Péceli út - MO autópálya - közigazgatási határ - MO autópálya - Pesti út - kül-belterületi határ által határolt területen (Százashegy) történő munkahely-teremtést, továbbá az folyamatban lévő kerületi projektként jelenjen meg az ITS Stratégiai munkarésében.	lakóhelyhez közeli munkalehetőségek számát. A XVII. kerület szempontjából szeretnénk továbbá kiemelni, hogy a szomszédos kerületek határos területei komoly foglalkoztatási lehetőséget biztosítanak a kerületi lakosok számára is (Kőbánya, XVI. kerület, repülőtér közvetlenebb térsége). Az ITS számol azzal, hogy a fővárosban zöldmezős beruházások is meg fognak valósulni azokon a területeken, ahol a jogszabályi háttér erre lehetőséget biztosít. A BATrT szerinti besorolásokat a TSZT készítése során kell figyelembe venni. A TSZT tervezése folyamatban van, az ITS, csak mint kerületi fejlesztési szándékot tudja azonosítani a Százashegy területét – ennek kiterjedése, lehatárolása nem a Fővárosi ITS feladata. Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. tv 7. § (3) bekezdés d) „a termőföld igénybevételel járó, újonnan beépítésre szánt területek kijelölésénél elsősorban a termőföld védelméről szóló törvényben meghatározott átlagosnál gyengébb minőségű termőföld-területek jelölhetők ki”, valamint e) pontjait „a települések beépítésre szánt területe csak olyan területfelhasználás céljára növelhető, amilyen célra a település már beépítésre kijelölt területén belül nincs megfelelő terület” figyelembe kell venni településrendezési eszközök készítése során. Százashegy területén új beépítésre szánt területek kijelölése csak fentiek figyelembevételel lehetséges. A TSZT tervezete a már kijelölt és nem igénybevett területek mellett a Budapest Főváros Kormányhivatalának Földhivatala Földmérési és Földügyi osztály állásfoglalása alapján a részben műszakilag igénybevett területeket jelöli ki gazdasági területként. Azok a területek, amelyekkel kapcsolatban a BFKF a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény alapján földvédelmi kifogást emelt, továbbra is mezőgazdasági területfelhasználási egységként kell meg-

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
			tartani.
	I.13.7.	5.3. Kötőtpályás közlekedésfejlesztési kapcsolat kérdésének mellőzése A helyzetértékelő munkarész többszörösen problémaként említi az elővárosi zónába sorolt küldő kerületek közösségi közlekedési rendszerének alulmaradottságát és a kötőtpályás közlekedési kapcsolat hiányát. Rákosmente azon budapesti kerületek közé tartozik, amelynek nincsen városi kötőtpályás közlekedési kapcsolata a belvárossal. E probléma megoldására a Budapesti Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (BKRFT) nevesítette az M2 metró és a HEV összekötésével létrejövő rákoskeresztúri szárnyvonalat, amelyre Előzetes Megvalósíthatósági Tanulmány (EMT) készült, illetve jelenleg kidolgozás alatt áll a Budapest Főváros Önkormányzata által megrendelt, uniós forrásból támogatott Megvalósíthatósági Tanulmány (MT). Az ITS kerületünk e fejlesztési szándékát és problémáját figyelmen kívül hagyja, és az „Intelligens városműködés” tematikus célja mellé rendelt táblázat (33. oldal) 3.2.17. som csupán az M2-es metró és a Gödöllői HÉV összekötését nevesíti.	Elfogadásra nem javasolt. A gazdasági válság általános hatásaira, valamint a jövőben becsülhető (2014-2020, 2020-2027) közlekedésfejlesztési források nagyságára a készülő TSZT és BKRFT a főváros korábban tervezett közlekedési rendszerét jelentősen módosítja, ésszerűsíti. Emiatt elvetésre került számos korábban tervezett közúthálózati elem, és több nagy értékű (több 10 mrd. Ft-s) közösségi közlekedési beruházás is. Többek között a 2-es metró hűvösvölgyi szárnyvonala, a 4-es metró budafoki szárnyvonala, valamint a 3-as metró Ferihegyig történő meghosszabbítása. A mintegy 130 mrd. Ft-ot igénylő rákoskeresztúri metrószárnyvonal semmiképpen nem lehet egy közel 7 évet lefedő időszakban megjelenő elem. Az időbeli ütemezést Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve határozta meg. A XVII. kerület kötőtpályás közösségi közlekedése javításának lényegesen nagyobb a realitása, ha az a vasúti infrastruktúrára épül, mivel az IKOP 2014-2020 között többszörösét biztosítja a vasúti fejlesztésekre mint a városi közlekedési rendszerek megvalósítására.
	I.13.8.	5.4. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér fejlesztése AZ ITS tervezete a repülőtérhez kapcsolódó fejlesztési területeket kizárólag a XVIII. kerület közigazgatási területén jelöl ki, holott kerületünkben is van számos fejlesztési terület, amelyek közelségük miatt a repülőtérhez kapcsolódóan is fejleszthetők. Fentiek alapján kérjük, hogy az ITS-ben a repülőtérhez kapcsolódó fejlesztési területként jelenjen meg a szárazhegyi munkahelyteremtésre szánt terület.	Elfogadásra nem javasolt. A lehatárolás indikatív jellegű, mely tartalmaz XVII. kerületi területeket is. Pest megye Önkormányzata Közgyűlése határozatot hozott a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Vonzáskörzetének Térségi és Gazdaságfejlesztési Programja című tanulmány elkészítéséről, melynek elkészítésében Budapest Főváros Önkormányzata is részt kíván venni, s ebbe a folyamatban a fővárosi kerületek érdekeit is érvényesítené szeretné.
	I.13.9.	A véleményezésre megküldött ITS-tervezet Budapest XVII. kerület Rákosmente problémáinak megoldásra nem tartalmaz javaslatot, fejlesztési igényeit nem veszi figyelembe. A zöldmezős bernházások visszaszorítására vonatkozó megállapításával, a XVII. kerület belső kerületekkel való kötőtpályás tömegközlekedési kapcsolata kérdésének mellőzésével és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérhez kapcsolódó kerületünket hátrányosan érintő fejlesztési elképzelésének rögzítésével ellehetetleníti Rákosmente legfontosabb fejlesztési céljait. Kérjük az ITS-tervezet a fentiek figyelembe vételével történő átdolgozását.	válaszok a fenti tételekhez kapcsolódóan

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Budapest Főváros XX. kerület Pesterzsébet Önkormányzat	I.14.1.	Az ITS vizsgálatokat végzett a stratégia megalapozására. Meghatározza, bemutatja a különböző területrendezési tervekkel, eszközökkel történő kapcsolódásokat, a Budapesti Városfejlesztési Konceptió (továbbiakban: konceptió) hosszútávú (2030-ig szóló) céljaival való egyezéseket. A stratégia átveszi annak kiemelt célkitűzéseit, arra épül rá. Az ITS középtávú program, ami 2020-ig megvalósítani kívánt konkrét projektek listáját is tartalmazza, ezért a véleményezésünk súlypontjában is elsődlegesen a kerületet közvetlenül érintő projektek, azok időbeni megvalósítása van.	Intézkedést nem igényel.
	I.14.2.	A konceptió térbeli vonatkozásait mutató kiemelt célokkal egyetértünk. A 9. oldalon lévő térkép alapján Pesterzsébet hosszútávon a Gubacsi-híd lábánál szerkezeti jelentőségű mellékközpontot kap, érinti a körvasút fejlesztés, és lakótelep rehabilitációs terv is. A Duna kiemelt szerepe a tervben elsősorban a főágra terjed ki.	Intézkedést nem igényel.
	I.14.3.	Az IVS hat középtávú tematikus célt jelöl meg, melyeket részletesen kifejt, és projekt elemeket fogalmaz meg hozzájuk. Az egyes fejlesztéseket prioritási sorrend és módszertan alapján határozza meg. Az összefoglaló térképen (15. oldal) súlyozza a projekteket. A XX. kerület kizárólag a térképen gyógyfürdővel van jelen, jelentőségét véleményem szerint alulértékelve. A tematikus célok meghatározásával elvben egyetértek, a célok még több projekt esetében kezdeti fázisban vannak. Ezek a következők :	Intézkedést nem igényel.
	I.14.4.	Kezdeményező, együttműködő városfejlesztés Elsősorban intézményi fejlesztéseket, projekteket állít fel. A Városfejlesztési alap felállítása üdvözlendő, de hatékonysága nagyban függ az alapok volumenétől. A Városmárka kialakítása is érthető célkitűzés, fontos, hogy, jól eladható" arcot kapjon Budapest. Ehhez kapcsolódóan érdemes lenne megfontolni egy kreatív csoport létrehozását is, mely új, egyedi „attrakciók” megfogalmazását megvalósíthatóságát vizsgálná. Megfontolandó egyes projektek összevonása is.	Elfogadásra nem javasolt. A nyílt innovációt, a társadalom ötleteinek befogadását horizontális célként jelöli meg az ITS. A projektek összevonása jelen fázisban nem indokolt, azonban a megvalósíthatósági vizsgálatok során erre sor kerülhet.
	I.14.5.	Vállalkozás és beruházásbarát környezet Általában egyetértünk a tematikus cél kifejtésével. A KKV-k fejlesztése, és a start-up cégek támogatása fontos szempont, főleg egyes kis méretű barnamezős területek rehabilitálására. Ezek a cégek jelenleg is erősen központban koncentrálnak, ezért szerintünk az elővárosi zóna helyzetbe hozása is fontos lenne: „A programba a műemléki védettségű és/vagy historikus városszövetben elhelyezkedő használaton kívüli ingatlanok (iskolák, közintézmények) az elsődleges cél.” Nem értünk egyet az Inkubációs Hálózat kifejezetten a műemlék jellegű területi zónára történő elsődleges lekorlátozására, hiszen akkor a „kompakt város” elve egyre kevésbé érvényesül, a külső kerületek versenyképessége tovább csökken (2.1.1. számú projekt). A 2.1.6. „Rögtön Jövök” és a 2.3.-as KKV-kat ösztönző program üdvözlendő, fontos átfogó projektek. A 2.2.4. Dunai gazdasági programban az RSD (Ráckevei Duna-ág) nem szerepel, bár bizonyos gazdasági, hasznosítási szem-	Intézkedést nem igényel. Az Inkubációs Hálózat program részleteinek kidolgozása 2014-ben indul, kapcsolódva a Barnamezős területek Tematikus Fejlesztési Programjához. A finanszírozási források ismeretében lehet a speciális irányokat, prioritásokat meghatározni. A program előzetesen fontos támogatandó célnak és szempontnak tartja az épített örökség – közte az ipari örökség - gazdasági hasznosítás keretében történő megújítását, melynek nincsenek területi korlátai. A 2.2.4. alatt kijelölt helyszínek indikatív jellegűk, alapját a Budapest Duna menti területeinek fejlesztése című tanulmányterv képezi.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		pontok itt is lehetségesek (sétahajózás és kikötői stb.).	
	I.14.6.	Intelligens városműködés A Klímaváltozásra reagáló, környezetvédelmi program általános megállapításaival egyetértünk. Ennél a pontnál a közvetlen területi hatással rendelkező közlekedési fejlesztéseket emeljük ki. Sajnálatosan Pesterzsébetet 2014-20 között közlekedés-fejlesztési építési munka nem érinti. Tervezés-előkészítési munka viszonylag több is van. 2020-ban ér véget a 3-as villamos és az M5-ös metró előkészítési munkái, a hosszú ideje fejlesztési tervként szereplő körvasút is még előkészítési fázisban marad. A 3.2.14. pontban feltüntetett 3-as villamos déli részének megtervezése alacsony súlyozottsággal rendelkezik, amivel nem értünk egyet. Budapest egyetlen új mellékközpontjának kialakítása (Gubacsi-híd) a tervek szerint középtávon nem valósul meg. Az árvízvédelmi rendszerek megerősítése kapcsán a gátmagasítások mellett alternatív árvízvédelmi munkákat is meg lehetne vizsgálni (gyűjtő medencék, ártéri területek kijelölése stb.), melyeket szorosan Pest-megyével lehet csak megoldani. A probléma többirányú kezelése a Tematikus Fejlesztési Programok szakértői tárgyalásain is előkerültek. Az Önkormányzatunkat érintő, RSD kotrását, vízminőségének javítását javasoljuk felvenni a projektek közé.	Elfogadásra részben javasolt. A 3-as villamos pesterzsébeti szakaszának meghosszabbítása kapcsán 2014-2020 között az előkészítés történik meg, ezért került alacsony prioritással megjelölve (az előkészítési fázisban lévő projektek kapták ezt a jelölést). Az ITS nem befolyásolhatja a megvalósíthatósági tanulmányok készítése tematikáját (súlyozás). Sajnálatos módon az elérhető források lényegesen elmaradnak az indokolt fejlesztési igényektől. Az RSD vízminőségének javítása – mint feladat – a stratégia megvalósításának külső feltételei között szerepel, mint kormányzati feladat.
	I.14.7.	Sokszínű értékőrző, nagyvárosi környezet A Tér_ Köz városrehabilitációs pályázat folytatását üdvözljük, mely a helyi közösségi területek megújításának leghatékonyabb eszközének bizonyulhat. Általánosan jó iránynak gondoljuk a városmegújítási program projekt elemeit, reméljük, hogy a belváros prioritása mellett, a külső kerületek is támogatásokhoz jutnak. A fürdőváros programmal általánosan egyetértünk, fontosnak tartjuk hangsúlyozni az ebben rejlő lehetőségeket. A projekteknél azonban szükségesnek tartjuk felvenni magas prioritással a pesterzsébeti jódos-sós fürdő fejlesztését, rehabilitációját is, hiszen a legutóbbi pozitív tárgyalások is arra utalnak, hogy a fejlesztés előrébb kerül az eddig tervezetthez képest. Kérem, hogy ezzel kapcsolatban egyeztessenek a Budapest Gyógyfürdői és Hévízei Zrt.-vel.	Elfogadásra nem javasolt. A projektek prioritizálása szakértői értékelés alapján történő, a pesterzsébeti jódos-sós fürdő fejlesztése a Fürdő program részét képezi (stratégiai munkarész, 1.3 fejezet)
	I.14.8.	A 4.3.8. RSD integrált fejlesztését helyesnek tartjuk, Pesterzsébeten éveken belül létrejövő fejlesztések várható hatása okán kérjük a Fővárost fontolja meg gyalogos híd megvalósítását Pesterzsébet és Csepel között is.	Elfogadásra nem javasolt. A 2014-2020 közötti időszakban –a finanszírozási lehetőségekre tekintettel- az RSD-n csak a Molnár-szigetet Csepel szigettel összekötő híd tervezhető reálisan, a Duna menti területek összehangolt fejlesztése Tematikus Fejlesztési Programba befogadásra kerültek a kerületi javaslatok, a megvalósíthatósági vizsgálatok függvényében kerülhetnek realizálásra.
	I.14.9.	A „Nyitott szolidáris aktív budapestiek” és a „Dunával együtt élő város” célkitűzéseivel egyetértünk, a korábbi tematikus céloknál a Duna-parttal kapcsolatos lokális	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		elképzeléseinket megfogalmaztuk.	
	I.14.10.	A stratégia megvalósításának külső és belső feltételrendszerénél a kerületekre vonatkozó együttműködési elvi szempontokkal egyetértünk. A gyakorlati megvalósítása többek között a Tematikus Fejlesztési Programok tárgyalásain dőlhet el.	intézkedést nem igényel
	I.14.11.	A megvalósítást szolgáló beavatkozásoknál sajnálatosan akcióterületben a kerületünk nem érintett, ami részben városszerkezetben betöltött szerepével is magyarázható. Reméljük, hogy a párhuzamosan formálódó Tematikus Fejlesztési Programoknál ez Pesterzsébetre nézve hátrányt nem fog jelenteni.	intézkedést nem igényel
	I.14.12.	A stratégia többi alpontjához (szegregációs terv, a Stratégia külső-belső összefüggései, a stratégia megvalósításának kockázatai) nem kívánunk részletes véleményt fűzni, nem fogalmazunk meg kifogásokat.	intézkedést nem igényel
Budapest Főváros XXI. kerület Csepel Önkormányzata	I.15.1.	Csepel városfejlesztési pozíciója még mindig háttérbe szorul a korábbi stratégiai tervekhez képest, ahogy ezt már a „Budapest 2030” című dokumentumhoz írt véleményünkben is jeleztük. Az egyeztetési anyagokban megfogalmazott, kerületünket érintő fejlesztési célok és az akcióterületek kijelölése között jelentős ellentmondás található. Csepel polgármestereként kiemelt fontosságúnak tartom a munkahelyteremtést, a munkahelyek megőrzését elsősorban Csepel barnamezős területein: a volt Weiss Manfréd Acél- és Fémmű, a Szabadkikötő, és a Papírgyár területén. Fontos számunkra a jobb logisztikai feltételek megteremtése a Szabadkikötő területén, hivatkozva a 486/2013. (XII. 17.) Korm. rendeletre, amely a 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet módosításával a Csepeli Országos Közforgalmú Kikötő fejlesztését nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházássá tette. Szükségesnek tartom, hogy a Főváros és Csepel közötti szoros partnerséget alapul véve a csatolt szakmai vélemény alapján új Fővárosi ITS készüljön, a tervezet egészüljön ki „Csepel hosszú távú felzárkóztatása” akcióterülettel. Összességében a dokumentumok és Csepel stratégiai céljai közötti összhang hiánya miatt a terveket nem tartom elfogadhatónak.	Elfogadásra részben javasolt. A fővárosi ITS-ben egyetlen kiemelt területi típusú stratégia cél fogalmazódott meg, ez a „Dunával együttélő város”, melynek részletes, kerületekkel együttműködő tervezése a Tematikus Fejlesztési Program keretében el is indult. Csepel egyébként mindhárom TFP során érdekelt, projektjei ebben a három stratégiában integráltan tudnak megjelenni. A „Csepel hosszú távú felzárkóztatása” elnevezésű akcióterületi javaslatot nem tudjuk elfogadni. A főváros ezt a felzárkóztatást alapvetően a közlekedésfejlesztési projektein keresztül tudja eredményesen megvalósítani, ugyanakkor az érintett projekteknek csak a tervezése, előkészítése valósítható meg reálisan 2014-2020 között, ezeket viszont az anyag tartalmazza. A hivatkozott fővárosi közlekedési és gazdasági projektek esetében minden esetben konkrétan megjelölésre került, hogy azok milyen módon kívánják a csepeli fejlesztési szándékokat elősegíteni.
	I.15.2.	Budapest XXI. Kerület Csepel javaslata az Integrált Településfejlesztési Stratégia Budapest 2020 és a Fővárosi Területfejlesztési Program tervezetéhez a 314/2012. (XI. 08.) Korm. rendelet 31. §-a és a 218/2009.(X.6.) korm. rendelet 17.§ szerint A vélemény kialakítása során a 2008-ban készült, 2014. évben aktualizált, hatályos Csepel IVS, valamint a készülő Csepel hosszú távú felzárkóztatásának programjában megfogalmazott városfejlesztési célokat tekintettük alapul, összhangban a közelmúltban a BTFK, „Budapest 2030” TSZT, FRSZ tervezetéhez készült véleményünkkel.	Intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		A vélemény a tervezetek azon részeire korlátozódik, amelyek kihatással lehetnek Csepel fejlesztési lehetőségeire. Megállapítható, hogy a korábbi stratégiai tervekhez képest Csepel városfejlesztési pozíciója háttérbe szorult, ahogy ezt már a „Budapest 2030” dokumentumhoz írt véleményünkben is jeleztük. A pozícióvesztés! az alábbi tények támasztják alá:	
	I.15.3.	1. Az ITS-ben megfogalmazott fejlesztési célok és az akcióterületek kijelölése között ellentmondás van A „ Budapest 2020” a stratégiai célokon keresztül kijelöli a városfejlesztés középtávú fókuszterületeit. A Főváros területén azonosított területi típusú projekteket ábrázoló térképen (13. old.) Csepelen feltűnően nagy a tervezett projektek száma, megfelelően a kiemelt célok térbeliségét ábrázoló térkép (9.old.) Csepeli vonatkozásainak. Ezzel szemben egyetlen akcióterület sem érinti a kerületet, sőt még az akcióterületeken kívül végrehajtandó jelentős fejlesztések közül is csak egyetlen projektben (Budapest Inkubációs Hálózat) érdekelt.	Intézkedést nem igényel. Az akcióterületek kijelölésének metodikáját a stratégia ismerteti. Csepelen valóban jelentős mennyiségű projekt/potenciális fejlesztési területet azonosítottunk, ugyanakkor – a 3. sz. ábra szerint - a fővárosi és állami tulajdonnal, kezelési joggal érintett projektek száma nagyon alacsony, így a főváros „befolyásoló” eszközei is korlátosak. A hivatkozott térkép a dokumentum háttéranyagában szerepel, kikerült a törzsanyagból, ugyanakkor a kerületek adat-szolgáltatása alapján aktualizált kerületi akcióterületek beillesztése és figyelembe vétel megtörtént a stratégiaalkotás során.
	I.15.4.	2. Körgyűrűs közlekedési kapcsolatok fontosságuknak nem megfelelő prioritása Budapest többi kerületéhez képest Csepel legnagyobb lemaradása a sziget jellegből adódó közlekedési kapcsolatok hiányából ered. A kerület kiemelt érdeke ezen kapcsolat kiépítése: Körvasút menti körút, 3-as villamos átvezetése, M5 metró, Duna hidak megvalósulása. Az ITS -bár utal a Csepel közlekedési kapcsolatainak kulcsfontosságú fejlesztéseire, konkrét megvalósításukat 2020 utánra prognosztizálja. Ezen beruházások előkészítésére mindössze a Körvasút menti Körút 4. szakaszára vonatkozóan (3.2.22.), és az M5 metró elemeként a H7 vonalak rekonstrukciójára (3.2.19 .) irányoz elő költségkeretet.	Intézkedést nem igényel. Tekintettel a finanszírozás korlátos forrásaira, a prioritásokat meghatározó döntéshozókészítő megvalósíthatósági tanulmányok nem csak az egyes projektek szükségességét, indokoltságát vizsgálták, hanem a megvalósíthatóság egyéb aspektusait is (költségoldal és finanszírozás), s a projektek egymással is összevetésre kerültek. Az időbeli ütemezést Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve határozta meg. A hivatkozott, Csepelt érintő projektek előkészítését teljes mértékben tartalmazza a projektlista (A körvasút menti körút tartalmazza a következő projektelemeket: villamos átvezetés, Csepel-Albertfalvai Duna híd, Gubacsi híd felújítása, bővítése)
	I.15.5.	3. Duna kiemelt szerepe csak a belvárosra korlátozódik A sziget-jellegből adódóan a Duna nyújtotta lehetőségek Csepelt a főváros Közép-Európai szinten is egyedülálló, jelentős kerületévé tehetnék. Emiatt különösen hátrányosnak tartjuk, hogy az ITS-ben kiemelt célként meghatározott „Kiemelt szerepű Duna” célterület Csepelre nem vonatkozik. (9. old.). Ez ellentmondásban áll azzal is, hogy a „sokszínű, értékőrző, zöld nagyvárosi környezet” tematikus cél „Zöld Program” keretén belül a hosszútávú városfejlesztési	Intézkedést nem igényel. A „Dunával együttélő város” területi cél került megfogalmazásra középtávú területi célként az ITS-ben (a hivatkozott oldal és ábra a hosszú távú koncepció által kijelölt fejlesztési irányokra vonatkozik) – és ez a csepeli területeket is integrálja. Részletes kidolgozása a Tematikus Fejlesztési Program keretében történik. Az RSD menti fejlesztések

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		koncepció kiemelt feladataként, stratégiai irányként meghatározza a Ráckevei-Soroksári Duna-ág menti területek megőrzését, fejlesztését. 39. old.	koordinációja – mint fővárosi feladat – is megjelent a projektek között is, továbbá az Észak-Csepel közpark előkészítése, átmenti hasznosítása is.
	I.15.6.	Összességében egyetlen akcióterület sem érinti a kerületet. Budapest 2020 terveze- te szerint kijelölt akcióterületek, kiemelt célok és Csepel stratégiai céljai közötti összhang hiánya miatt a tervezet Csepel számára jelen formájában nem elfogadha- tó.	Elfogadásra nem javasolt. Az akcióterületi kijelölés hiánya véleményünk szerint nem jelenti azt, hogy Csepel stratégiai céljaival az ITS összhang- ja ne volna meg. A három tematikus fejlesztési program – melyből kettő nem területi alapú, akcióterületi kijelölés, hanem tematikus megközelítésű – mindegyike releváns Csepel szempontjából, a stratégiai célok mindegyikéhez kapcsolható konkrét lokális fejlesztés.
	I.15.7.	Budapest jelenleg hatályos IVS-e Csepel Park és Duna Projektterületként nevesítve két akcióterületi kijelölést is tartalmazott Csepel területére vonatkozóan. Az akció- területi kijelölések elhagyása Budapest 2020 tervezetéből Csepel számára visszalé- pést jelent, egyúttal Dél- Budapest- térségét a középtávban előirányzott 10 -20 évre „látszólag” fejlesztés nélkül hagyja. A Hungária- körgyűrű mentén felsorakoztatott akcióterületek láncolata a Duna-ágak által elválasztott területek mentén megsza- kad, ezek összekapcsolása és a Sziget fejlesztése Csepel számára kiemelt cél.	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS a Fővárosi Önkormányzat stratégiája. Olyan akcióte- rületeket jelöl ki, ahol a beavatkozások befolyásolásához, irányításához kellő eszközzel rendelkezik, a végrehajtás számonkérhető. Nem jelenti egyúttal azt, hogy a térség fejlesztés nélkül marad – mint ahogy ez más fővárosi terü- letek, kerületek esetében sem lenne kedvező. Csepel eddig is jelentős uniós forrás segítségével fejlődhetett, a gazda- ságfejlesztés vonatkozásában a csepeli gerincút és a nem- régiben támogatást kapott Szabadkikötő emelhető ki.
	I.15.8.	Budapest 2020 és a Fővárosi Területfejlesztési Program számos programelemmel segítheti Csepel fejlődését, mivel közel 35 tervezett projektekhez tudunk kapcso- lódni. Azonban ezek a projektek egymástól elkülönülten, mozaikszerűen valósulnak meg, közép- és hosszútávon a főváros és kerület összehangolt fejlesztési stratégiája adhat garanciát arra, hogy a tervezett fejlesztések összességében a kerület felzár- kózását eredményezzék.	Elfogadásra nem javasolt. A fővárosi ITS a célokat jelöli ki, megfogalmaz kerületet is érintő konkrét projekteket (pl. D-pesti hőkooperációs rendszer, csepeli gerincút 2. szakasz), és a kerületi kisebb léptékű projektek illeszkedését és nem egy esetben finan- szírozását is biztosító programokat. Az összhang megte- remtése kerületi vonatkozásban a kerületi ITS feladata lesz. Az integrált szemléletet a tematikus fejlesztési prog- ramok keretében kívánjuk érvényesíteni, ezek közül a Duna menti területek TFP kifejezetten területi fókusszal integrálja a fejlesztési elképzeléseket.
	I.15.9.	Ezért a kerületi ITS akcióterületet beillesztve a fővárosi ITS-be, szükségesnek tart- juk az ITS Budapest 2020 kiegészítését a „8” jelű „Csepel hosszú távú fejlesztése” akcióterülettel, az alábbi prioritásokkal: „Csepel hosszú távú fejlesztése” akcióterület kijelölése (A fejezetben Csepel IVS- ben szereplő akcióterületek megnevezése és leírása során Csepel projektjavaslatait számozással soroljuk.)	Elfogadásra nem javasolt. A korábbiakra hivatkozva a javaslatot nem tartjuk elfogad- hatónak.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	I.15.10.	CS-1 . Városközpont A Belváros központja rendezetlenségével sem építészeti, sem terület felhasználási, sem pedig környezetrendezési szempontból nem jelent hosszú távú, fejlődőképes jövőt a városrésznek. Az agglomerációból eredő, valamint a kerület mellékútjairól összegyűlő, és Budapest belső kerületei irányába tartó forgalom a Belvárosban összpontosul. Fejlesztési célok: Szent Imre tér és környékének városközponttá alakítása, a területen multimodális csomópont építése, II. Rákóczi Ferenc úttól nyugatra eső terület új funkciókkal való megtöltése, halmozottan hátrányos helyzetű lakosság integrációs igényeinek figyelembe vétele, lakótelepek komplex rehabilitációjának a folytatása. 1. Városközpont lakóépületeinek energetikai korszerűsítése (rezsicsökkentés energetikai korszerűsítéssel, szociális városrehabilitáció folytatása) 2. Térköz- Projekt 1.-városközpont lépénypételek ü 1-Ük 3. Térköz- Projekt 2.- Táncsics- Kozma- Petőfi utca sétáló folytatása 4. Térköz- Projekt 3.- Táncsics- Adytól 5. Térköz- Projekt 4.- Táncsics M. utca településképi arculat-fejlesztése a földszinti funkciókkal 6. Kossuth L. utcai fasorok revitalizációja, fővárosi hatáskör	Elfogadásra nem javasolt. Kerületi ITS keretében releváns akcióterület.
	I.15.11.	CS-2. Észak Csepel A városrész stratégiai célja Budapesti szinten is egyedülálló komplex városrész létrehozása, amely egyben integrálódik a jelenlegi Csepel szövetébe is. A terület alkalmas vegyes, lakó, lakáshoz kapcsolódó munkahely, egyedülálló tudásközpont, sport és szabadidős tevékenységek, valamint egy új városi közpark létrehozására. 1. É-csepel, mint új fővárosi közpark (sport-rekreáció, rendezvényközpont) 2. Lakóterületi és irodafejlesztés 3. Infrastruktúrafejlesztés- Főtáv 4. Kvassay-zsilip és lakótelepe, Szabadkikötő értékvédelme 5. Logisztikai feltételek megteremtése (nemzetgazdaságilag kiemelt beruházás) 6. RSD turisztikai célú kihasználás feltételeinek megteremtése i szakasz (É-cs- Gubacsi hídig) 7. M5 tervezése	Elfogadásra nem javasolt. Kerületi ITS keretében releváns akcióterület. A nagy volumenű infrastruktúra fejlesztések megvalósítása nélkül szakmailag nem megalapozottak a nagyléptékű tervezett ingatlanfejlesztések. Ezzel összefüggésben az Észak-Csepeli közpark területe is az előkészítés, átmeneti hasznosítás szintjén tekinthető reálisnak. A Duna menti területek TFP keretében a nevezett projektek közül integrálható az 1., 5. és 6. elem egyaránt.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	I.15.12.	CS-4. RSD fejlesztése Az akcióterületen komplex szabadidő központ létrehozása a cél, amely részben a kerület lakóinak biztosít szolgáltatásokat, részben pedig Csepel imázsát javítva külső látogató forgalmat generál, és bevezeti a kerületet a nemzetközi rendezvények rendszerébe (pl. sportrendezvények, konferenciák). Mindennek a megvalósítására a Ráckevei-Soroksári Dunaág egyedülálló lehetőséget biztosít, a fejlesztés maximálisan figyelembe kell, hogy vegye a természeti értékek védelmére vonatkozó, szabályozási tervben rögzített előírásokat. 1. RSD turisztikai célú kihasználás feltételeinek megteremtése (Gubacsi-hídtól- Kis-dunaöböl) (Daru-domb-projekt) Kerületi érdekű rekreációs projektek (vízisínpad, sportcentrum, evezős és kerékpáros sportok feltételeinek megteremtése, horgászverseny, hajóforgalom jogi-intézményi feltételeinek megteremtése, Molnárszigettel való kapcsolatteremtés, tanösvény-kialakítás, 2. RSD turisztikai célú kihasználás feltételeinek megteremtése (Kis-duna-öböl fejlesztése) Kerületi érdekű rekreációs projektek (vízisínpad, sportcentrum, evezős és kerékpáros sportok feltételeinek megteremtése, horgászverseny, hajóforgalom jogi-intézményi feltételeinek megteremtése, Molnár-szigettel való kapcsolatteremtés, tanösvénykialakítás, 3. Folyamatban lévő projektek folytatása (Szennyezőanyag kivezetése a parti sávból, RSD kotrása, Erzsébeti Szennyvíztisztító tisztított szennyvizeinek átvezetése Csepelsziget alatt a Dunába, Tasi és Kvassay- zsilip rekonstrukciója) 4. Turisztikai érdekű rekreációs projektek (sportcentrum, evezős és kerékpáros sportok feltételeinek, hajóforgalom jogi-intézményi feltételeinek megteremtése, Molnárszigettel való kapcsolatteremtés, természetközeli korszó kialakítása)	Elfogadásra nem javasolt. Integrált – több kerületet érintő – projektként szerepel az ITS-ben, mely fővárosi koordinációt igényel. Az integrált projekt – zöldhálózati, rekreációs rendszer – magába foglalhatja az É-Csepel területén tervezett közpark előkészítést, átmeneti hasznosítását.
	I.15.13.	CS-5. Csepel-Háros Az akcióterületen komplex szabadidő központ létrehozása a cél, amely részben a kerület lakóinak biztosít szolgáltatásokat, részben pedig Csepel imázsát javítva külső látogató forgalmat generál, és bevezeti a kerületet a nemzetközi rendezvények rendszerébe (pl. sportrendezvények, konferenciák). Mindennek a megvalósítására a Ráckevei-Soroksári Dunaág egyedülálló lehetőséget biztosít, azonban a fejlesztés maximálisan figyelembe kell, hogy vegye a természeti értékek védelmére vonatkozó, szabályozási tervben rögzített előírásokat. 1. Infrastruktúrafejlesztések (II. Rákóczi Ferenc út kiszélesítése, Gerincút folytatása, csatornázás) 2. szociális rehabilitáció (szegregációs térkép, tulajdonrendezés, szabályozási terv) 3. kiskertes-kertvárosias karakter kialakítása (ökokertek-bolgárkertészeti hagyomány felélesztése, identitás-tudat kialakítása) 4. Csatornázás biztosítása a vízbázis-védelem érdekében	Elfogadásra nem javasolt. Kerületi ITS keretében releváns akcióterület. a II. Rákóczi Ferenc út kiszélesítését és a gerincút megépítésének folytatását az ITS tartalmazza.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	I.15.14.	CS-6. Csepel Ófalu A terület fejlődését középtávon a kiépült Gerincút határozza meg. Csepel Ófalunak a Gerincút által elszakadó, csatornázatlan területen történő fennmaradása az iparterület ölelésében nem biztosítható. A Gerincút megépülése után a terület zárvány jellege erősödni fog, az amúgy is kedvezőtlen társadalmi összetétel tovább romlik. A területen lakó emberek társadalmi és földrajzi integrációja érdekében a területet szanálni kell, a lakókat integrált lakókörnyezetbe kell helyezni. A területet eztán hasznosítani kell az elhelyezkedésének megfelelően ipari, kereskedelmi célokra. 1. lakóterület felszámolás -intézményi-városközponti funkciók kialakításával (KSZT, tulajdonviszonyok, védőterületek rendezése, KKV-k bevonása) 2. történeti Csepel, mint településmag bemutatóhely kialakítás	Elfogadásra nem javasolt. Kerületi ITS keretében releváns akcióterület. Javasoljuk a tervezett projekteket a Szociális Városrehabilitáció Tematikus Fejlesztési Programba integrálni.
	I.15.15.	CS-8. „Csepel Gyárváros” területe (a volt Weiss Manfréd Acél- és Fémmű, a Szabadkikötő, és a Papírgyár területe) A barnarnezős zárványterületek fejlesztése során cél elsődleges szempont az integráció a kerület életébe, a vonzóbb fizikai környezet kialakítása, a terület foglalkoztatási szerepének megőrzése és fejlesztése, a működő vállalkozások megtartása, fejlesztése. A Csepel Művek területén a komplex rehabilitáció a városba történő intenzív bekapcsolódással, a vegyes területhasználattal a spontán, mozaikszerű fejlesztések helyett egységes logika mentén kialakított koncepció szerint, alábbi elvek mentén valósítható meg: Ipari-kereskedelmi funkciók megtartása, a jelenlegi foglalkoztatási létszám növelése. Az ipari hagyományokra épülő magasabb hozzáadott értékű foglalkoztatási területek kialakítása. pi: irodafunkciók, high-tech technológia. Kiskereskedelmi, szolgáltatási, kulturális és intézményi funkciók megtelepítése Értékvédelem: 120 éves épített környezet értékőrző fejlesztése. A sűrűn beépített területek lazítása az értékvédelmi szempontok figyelembevételével. A közösségi területek növelése, minőségi megújítása. Zöldfelületek minőségi megújítása, arányának növelése. Integráció a városszövelbe: a Duna-part adta lehetőségek kihasználása, a Duna-partvárosközpont közvetlen kapcsolatának megteremtése, a Duna-part megnyitása a helyi lakosság számára. A volt Csepel Műveken kívüli. azzal közvetlen határos barnarnezős területek revitalizációját a Csepel Művek fejlesztésével összehangolt megvalósítása- tekintettel a Szabadkikötő Intermodális Logisztikai Központ megvalósult és jövőben terve-	Elfogadásra nem javasolt. Javasoljuk a tervezett projekteket a Barnarnezős területek Tematikus Fejlesztési Programba integrálni.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		zett fejlesztéseire, a Papírgyárral való összehangolt fejlesztésre, arculati kialakításra 1. menedzsmentszervezet felállítása 2. Csepel kapuja 1. projekt (Szent István tér- Központi út) 3. Csepel kapuja II. projekt (Duna- Központi út) 4. barnamező revitalizáció (KKV-k bevonása, művészeti akciócsoportok, műemlék-védelem, tulajdonviszonyok rendezése, menedzsment) 5. Duna-gyár kapcsolat kialakítása (Hajókikötő1 6. Tér a gyárban- Közterületrendezés, utak kialakítása, gyári közterek 7. Funkcióváltással együttes és azonos mértékű talajmentesítés 8. Papírgyári inkubáció	
	I.15.16.	CS-9. Rózsadomb - árvízvédelem területe Fejlesztési cél: az árterület hosszútávon történő megszüntetése érdekében területfelhasználás előkészítése, a Duna árvízvédelmi szabályozásával. A 18/2003.(XII.9.) KVV-M-BM együttes rendelet szerint a települések ár-és belvíz veszélyeztetettségi alapon történő besorolása lapján a XXI. kerület az erősen veszélyeztetett zónába tartozik. 1. Szegregációs térkép készítése – illegális lakosok felmérésére 2. Talajcsere, árvízi erdők kitisztítása 3. Komplex árvízvédelem előkészítése- szabályozási terv készítése, felmérési terv 4. Duna-szabályozás előkészítése az árvíz-védelem érdekében, árvízvédelmi vonal rekonstrukciója 5. Lakossági áthelyezés az árvíz-védelem érdekében 6. Duna-Rózsa sétány: Part menti zöldfelület rendezés, korzó 7. Partnerségi együttműködés szervezeti kialakítása a Fővárossal	Elfogadásra nem javasolt. Javasoljuk a tervezett projekteket a Duna menti területek Tematikus Fejlesztési Programba integrálni.
Budafok-Tétény Budapest XXII. ker. Önkormányzata	I.16.1.	Hivatkozva a 2014. január 30-án kelt, tárgyi témájú levelére, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 31.§ (1) bekezdése alapján a tárgyi témában az alábbi választ adom: A megalapozó munkarész megfelelő részletezettséggel ismereti a tervezési környezetet, a kapcsolódó tervi dokumentumokat, és jelentős részben épül Budapest Városfejlesztési Koncepciójában foglaltakra. Kerületünkre vonatkozóan a megalapozó munkarészekre az alábbi konkrét észrevételeket teszem:	intézkedést nem igényel
	I.16.2.	107. és 126. oldal: A „Dunapart II” területén található „rekultiválendő hulladéklerakó” jelölés pontatlan, kérem „rekultiválendő hulladéklerakó (rekultiváció folyamatban)” jelölésre módosítani, továbbá kérem törölni az egykori Metallochemia környékéről a potenciálisan szennyezett terület jelölést, melyet a fővárosi TSZT véleményezésénél is jeleztünk.	Elfogadásra javasolt. A dokumentum javításra került. (megalapozó munkarész, 13. fejezet, 93. ábra; II.1. fejezet)
	I.16.3.	107. és 126. oldal: Kérem pótolni a 230850/8 hrsz-ú ingatlan - rekultiválendő hulladéklerakó területét.	Elfogadásra javasolt.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		déklerakó (folyamatban lévő) 230850/6 hrsz-ú ingatlan - rekultiválandó hulladéklerakó jelölését.	A dokumentum javításra került. (megalapozó munkarész, 13. fejezet, 93. ábra; II.1. fejezet)
	I.16.4.	111. oldal: Véleményem szerint nem helytálló a kerület egész területén jelölni, hogy árvízveszély szempontjából „erősen veszélyeztetett” terület.	Elfogadásra javasolt. A jelölés csupán a 18/2003. (XII. 9.) KvVM–BM együttes rendelet alapján szemléltető ábraként ként került a dokumentációba, mely a Duna menti sáv tekintetében, arra koncentrálna pontosításra kerül.
	I.16.5.	A stratégiára vonatkozó konkrét észrevételeim: Sajnálatommal veszem tudomásul, hogy a fejlesztési stratégiában az akcióterületek szinte csak a belső kerületek területeit érintik, pedig a külső kerületek - beleértve Budafok-Tétény területét- is jelentős fejlesztési lehetőségekkel rendelkeznek, melyről az anyag nem vesz tudomást. Ez szakmailag ezért is vitatható, mert a külső kerületek területén a Fővárosi Önkormányzatnak már most is jelentős elmaradása van a városfejlesztési projektek terén.	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS a Fővárosi Önkormányzat stratégiája. Olyan akcióterületeket jelöl ki, ahol a beavatkozások befolyásolásához, irányításához kellő eszközzel rendelkezik, a végrehajtás számonkérhető. Nem jelenti egyúttal azt, hogy a térség fejlesztés nélkül marad – mint ahogy ez más fővárosi területek, kerületek esetében sem lenne kedvező. A fővárosi ITS-ben egyetlen kiemelt területi típusú stratégia cél fogalmazódott meg, ez a „Dunával együttélő város”, melynek részletes, kerületekkel együttműködő tervezése a Tematikus Fejlesztési Program keretében el is indult.
	I.16.6.	Javasolom hangsúlyozottabban szerepeltetni az anyagban a Dunamenti Intermodális Logisztikai Központ (DILK) fejlesztésére vonatkozó elképzeléseket.	Intézkedést nem igényel. A dokumentációban szerepel a hivatkozott projekt. Jelenleg a döntéselőkészítő anyagok készülnek, ennek függvényében kerül a projekt véglegesítésre.
	I.16.7.	Javasolom hangsúlyozottabban szerepeltetni az anyagban Budafok-Belváros rehabilitációját (Városház tér - Mária Terézia út - Kossuth Lajos utca projekt), ami a BKK előkészítésében jelenleg tervezési fázisban van.	Elfogadásra nem javasolt. Kerületi ITS keretében releváns akcióterület, a fejlesztési szándékot a fővárosi ITS figyelembe vette. A budapesti villamos- és trolibusz járműfejlesztési projekthez kapcsolódó közlekedésfejlesztési elemek előkészítése megkezdődött.
	I.16.8.	50. oldal: Nem támogatom, hogy a Hunyadi laktanya gazdasági hasznosítást kapjon, véleményem szerint itt a Településszerkezeti Tervvel összhangban rekreációs és szabadidős hasznosítás lenne kívánatos, figyelemmel a Háros-sziget és Hunyadi-sziget országos természetvédelmi területeire. Az erre a célra történő terület előkészítés megindítását támogatom. Mivel a terület a Fővárosi vagyonkezelésébe került és a stratégiailag kiemelt Duna-parti területen helyezkedik el, javasolom a terület és környezetének akcióterületként történő kijelölését. A fejlesztések során kérem, hogy a laktanya értékes épületeit vegyék figyelembe.	Részen elfogadásra javasolt. A gazdasági hasznosítás tágabban értelmezendő. Helyet adhat a terület a szabadidő-gazdaságnak, kreatív gazdaságnak egyaránt. Az akcióterületi kijelölés módszertanát a stratégia ismerteti, ennek alapján a kijelölés nem indokolható.
	I.16.9.	Kerületünk számára szintén kiemelt fontosságúnak tartom a Duna bekapcsolását	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		Budapest közlekedési rendszerébe, melynek során kerületi közforgalmi hajókikötő kijelölését és kiépítését tartom szükségesnek Budafok városközpont térségében. Ez a kikötő alkalmas lehet mind a Budafok-Csepel közti átkelőhajó megindítására, mind a Rákóczi híd felé új hajóviszonylat indítására.	Az ITS előkészítés szintjén tartalmazza a Duna integrálását Budapest közlekedési rendszerébe. A konkrét kikötő- és kompfelvezetésre vonatkozó javaslat a Duna menti TFP projektjeként tud szerepelni.
	I.16.10.	A 3 villamos Dél-Buda felé történő meghosszabbítását támogatom.	Intézkedést nem igényel.
	I.16.11.	Kérem, hogy „zöld program” elemeihez legyen felvéve a Hosszúréti-patak kerületi szakaszának a patakmeder revitalizációjának, rekonstrukciójának az eleme, a Kastélypark utcai park fejlesztése és a Tétényi fennsík és Kamaraerdő természetvédelmi alapú látogatóbarát fejlesztése.	Részen elfogadásra javasolt. A projektek a Térségi Zöld Terv keretei között tudnak megjelenni, illetve a helyi ITS integrált fejlesztési elképzelési között. A zöldterületi fejlesztésekre fordítható uniós források 2014-2020 között a régióban csak nagyon korlátozottan lesznek elérhetők, ezért azok a projektek élveznek prioritást, melyek jelentős vonzáskörzettel rendelkeznek.
	I.16.12.	Az ITS-ben a tervezett Duna-parti (Albertfalva és Érd közti, Balaton felé) kerékpáros (EUROVELO), gyalogos (Magyar Zarándokút Szigetszentmiklós felé) kapcsolat megteremtését véleményem szerint a jelenleginél hangsúlyosabban kellene szerepeltetni.	Intézkedést nem igényel. Az EuorVelo 6 hálózat fejlesztését a kerékpáros közlekedés hálózatfejlesztési projektje integrálja, a konkrét nyomvonalszakaszok még nem kerültek kijelölésre, a projekt megvalósítására ütemezetten kerül sor.
	I.16.13.	Budapest csatornázásának fejlesztése terén a kerületi közvetlen dunai szennyvízbevezetések megszüntetése és a Központi Szennyvíztisztító felé az új vezeték megépítése fontos megoldandó hiányosság.	Intézkedést nem igényel. Az anyag tömörsége miatt az egyes kerületi feladatokra és megoldandó problémákra sajnos nincs mód kitérni, így csak a 2015-ig teljesítendő teljes csatornázottsági cél az ami említésre kerül.
Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzat Polgármesteri Hivatala	I.17.1.	Köszönettel vettük a 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet 31. § (I) bekezdés alapján történt megkeresésüket Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiájával kapcsolatban. Szakmai észrevételeinket az alábbiak szerint részletezzük:	intézkedést nem igényel
	I.17.2.	Örömmel olvastuk az anyagban, hogy a legfontosabb célok között került feltüntetésre a fővárosi városvezetés kezdeményező, koordináló szerepkörének megerősítése, valamint a köz- és magánszférához tartozó szereplőkkel való intenzív együttműködés. Alapvetően fontosnak tartjuk, hogy a főváros koordinálja, összehangolja a területén jelentkező fejlesztési igényeket, ehhez mi is szükségesnek tartjuk, hogy mihamarabb felálljon az ITS végrehajtásáért felelős szervezet.	intézkedést nem igényel
	I.17.3.	A 3. Intelligens városműködés elnevezésű fejezethez tartozó táblázat 3.1.11 pontjában olvasható a BKISZ II. elnevezésű projekt, mellyel kapcsolatban nem találtunk külön részletezést, azt viszont csak remélni tudjuk, hogy a projekt befejezésével már nem marad Budapest területén csatornázatlan lakóterület.	intézkedést nem igényel. (derogációs kötelezettség)
	I.17.4.	Nagyon kedvezőnek tartjuk, egyúttal teljes mértékben támogatjuk a tervezett gyalogos és kerékpáros híd létesítését a Molnár szigeten át Csepel és Soroksár között.	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		Szintén egyetértünk az É-D-i regionális gyorsvasút déli szakaszával kapcsolatos beruházás előkészítésén belül a 2016-2020 között tervezett Ráckevei HÉV vonal rekonstrukciójával. Hasonlóképpen pozitívnak ítéljük az RSD integrált fejlesztésén belül a 2014-2015 között tervezett part menti területek zöldterületi, rekreációs megújítását.	
	I.17.5.	Az „Intelligens városműködés”, mint tematikus célkitűzés keretén belül a közlekedésfejlesztések 2014-2020 között tervezett előkészítés i munkálatai közül hiányoljuk a soroksári elkerülő út nyomvonalának kijelölését, pontosítását az Ócsai út és a soroksári vasútállomásnál kijelölt P+R parkoló között. Nem szerepel az anyagban, viszont tudomásunk szerint tanulmányterv készül a Haraszti út mellett a Millenniumtelep környékén tervezett P+R parkolóval kapcsolatban. Szorgalmazzuk, hogy a Haraszti út tehermentesítése érdekében szerepeljen a Stratégiában a Haraszti út - BILK-MO csomópont közötti összekötő út mielőbbi kiépítése, aminek köszönhetően a Haraszti út melletti üzemek (pi: Közgép) tehergépjármű forgalmát már nem az orbánhegyi lakóterületen átvezetve lehetne biztosítani. Amennyiben nem rendelkezik jó megközelítéssel a tervezett P+R parkoló, akkor nem tudja betölteni szerepét. Ezért szorgalmazzuk, hogy ne csak a parkoló kialakítása, hanem annak megközelítése is legyen célkitűzés az elkövetkező időszakban. A soroksári vasútállomás mellett tervezett P+R parkoló a jelenlegi közúthálózatról gyakorlatilag egyáltalán nem megközelíthető.	Elfogadásra nem javasolt. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének időbeli ütemezését Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve határozta meg. A Soroksári elkerülő úttal kapcsolatos előkészítő feladatokra a BKK-val történt egyeztetés alapján a 2014-2020 közötti időszakban várhatóan nem kerül sor. A Haraszti út menti P+R parkoló kialakítását és a Haraszti út-BILK körforgalom közötti közúti kapcsolat megvalósítását a jelenleg egyeztetés alatt álló TSZT és BKRFK sem tartalmazza.
	I.17.6.	Véleményünk szerint a belvárosba irányuló átmenő forgalom csökkentése másképpen nem oldható meg, csak ha a külső kerületekben (lehetőleg a városhatár közelében) magas színvonalú tömegközlekedési kapcsolatok állnak rendelkezésre az agglomerációból érkező k számára. Ennek érdekében javasoljuk, hogy létesüljenek mielőbb intermodális csomópontok az elővárosi zónában. Az elővárosi zónában létrehozandó intermodális csomópontoknak további előnye lenne, hogy az átmenő forgalom csökkentésével tehermentesíteni lehetne a belvárosba vezető sugárutakat, az átmeneti zónákban javasolt mellékközpontokat, valamint a belvárosi fő központot is. A belsőbb városrészekben található távolsági autóbusz végállomások, járatok egy részének kitelepítésével javulhatna a külső kerületek helyzete a tömegközlekedés területén is, továbbá a közlekedési csomópontok melletti területfejlesztésekkel új munkahelyek teremthetők, ezáltal az ingázók száma is kevesebb lenne.	Intézkedést nem igényel. A stratégiai jelentőségű intermodális csomópontok fejlesztését az ITS tartalmazza.
	I.17.7.	A 36. oldalon található ábráról hiányoljuk a külső kerületi körút Soroksár központ - M5 autópálya közötti szakaszának 2014-2020 közötti előkészítésének jelölését. Javasoljuk, hogy I. ütemben inkább a soroksári szakasz kiépítésével kezdődjön az út kiépítése.	Elfogadásra nem javasolt. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének időbeli ütemezését Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve határozta meg, ez alapján a Külső keleti körút előkészítésére, megvalósítására a 2014-2020 közötti időszakban nem kerül sor.

II. Vélemények – államigazgatási szervek

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Hivatal Állami Főépítész	II.1.1.	Tartalmi előírásoknak való megfelelés: 1.1. A megalapozó vizsgálatról: A tartalmi követelmények fejezetei ésszerű csoportosításba foglaltak. Az egyes fejezetek összefogottan, azonos rendszerben felépítettek. Az önkormányzat településfejlesztési tevékenységének és intézményrendszerének önkritikus megállapításai, valamint a vagyongazdálkodás hiányosságainak elemzése előremutató rész.	intézkedést nem igényel
	II.1.2.	1.1. A megalapozó vizsgálatról: A településüzemeltetési kérdéskörök egyes részletei megjelennek más fejezetekben, de hiányzik átfogó ismertetésük, és hasonlóképpen az intézményfenntartás is. Mindkét témakörnek különös jelentősége van a főváros egészét átfogó ellátási rendszerek között, javasolt az ITS tervezet kiegészítése.	Elfogadásra javasolt. A dokumentum kiegészítésre került. (megalapozó munkarész, I.7. fejezet)
	II.1.3.	1.2. A helyzetelemző és a helyzetértékelő munkarész • A beavatkozást igénylő területek bemutatása részleges, számos egyéb problémával terhelt városrész hiányzik. (több lakótelep, krízis helyek, leromló városrészek)	Elfogadásra nem javasolt. A II.1.fejezet külön alfejezetben foglalkozik a szegregált vagy szegregációval veszélyeztetett területek elemzésével. A főváros koordinálásával és a kerületek együttműködésével 2014-ben készülő Szociális Városrehabilitáció Tematikus Fejlesztési Program keretében a tématerületre egy célzott stratégia készül, a helyzetfeltárás pedig már tartalmazni fogja az időközben rendelkezésre álló 2011. évi népszámlálási adatok feldolgozását is.
	II.1.4.	1.3. Az Integrált településfejlesztési stratégia Az ITS tervezet fejezetei pontosan lefedik a Trk. tartalmi követelményeit.	intézkedést nem igényel.
	II.1.5.	Átfogó szakmai észrevételek, javaslatok: 2.1. Az ITS tervezete hangsúlyosan ismerteti, hogy Budapest fővárosi szerepei mellett, az európai térségben egy tágabb várostérségnek és az agglomerációjának a központja is. Korszakváltás jelentőségű a fővárosi önkormányzat és a Pest megyei önkormányzat megállapodása, együttműködési szándéka. Az ITS tervezetéből a két önkormányzatnak az agglomerációs településeket érintő közösen tervezett fejlesztései csak közvetetten ismerhetők meg.	Intézkedést nem igényel. A két önkormányzatnak két kiemelt területi vonatkozású tervezési feladata van: a Férihegyi Gazdasági Övezet akcióterületre vonatkozó részletes tervezés Pest megye, a Fővárosi Önkormányzat, illetve az érintett kerületi és települési önkormányzatok együttműködésével Pest megye koordinálása mellett 2014-ben indul. A Duna menti területek Tematikus Fejlesztési program Szintén hasonló együttműködés mellett Budapest Főváros koordinálásával 2014 januárjában meg-

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
			kezdődött. Mindkét tervezés feladata, hogy középtávon részletes területi stratégiát alakítson ki. A stratégia 6.3 fejezete kiemeli a két önkormányzat területfejlesztési koordinációja mellett megvalósuló területi, intézményi és ágazati fejlesztési témaköröket.
	II.1.6.	2.2. A Kormány és a fővárosi önkormányzat között nagyon jelentős megállapodás jött létre. A Kormány döntései alapján több nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás megvalósítása van folyamatban, és továbbiakat is terveznek a fővárosban. Az ITS javasolt akcióterületi fejlesztései között csak néhányat említenek meg, de nem tárják fel a kormányzati és a fővárosi fejlesztések közötti összefüggéseket. Az akcióterületen kívüli nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházások környezetében kapcsolódó fővárosi és kerületi kiegészítő fejlesztések lennének szükségesek, hogy az országos jelentőségű létesítmények és környezetük minősége összhangban lehessen, a beruházások szinergiája érvényesülhessen. Az ITS tervezetében nem említettek: 1. ker. Budai Vár és környéke - Várbazár; II. ker. Margit krt. 85-87. - közpark fejlesztés; V. ker. Steindl Imre program; VII. ker. Országos Bírósági Hivatal; VIII. ker. Holokauszt Gyermekáldozatainak Emlékhelye - Európai Oktatási Központ; XI. ker. Tüskecsarnok - uszodafejlesztés - Rubik kocka; VIII. ker. Nemzeti Lovarda - Nemzeti Lovas Program; XIII. ker. OMRRK; XIX. ker. Dél-pesti utánpótlás-nevelési központ; XXI. ker. Csepel Szabad kikötő; XII. ker. Normafa Park történelmi sportterület.	Részben elfogadásra javasolt. A III.1. fejezet kitér a célok kialakításának módszertanára, ebben ismerteti a várostérséget érintő – többek között a kormányzati projektek – összegyűjtésének, értékelésének módszertanát is. Az ITS készítése során egy több mint 500 tételes projektlista került összeállításra, mely az ismert fővárosi, kerületi, magán és kormányzati projekteket is tartalmazza. Az akcióterületek kialakításánál azok a beavatkozási fókuszterületek lettek kijelölve, ahol a különböző szereplők által megvalósítani kívánt vagy megvalósított projektek közötti szinergia és / vagy koordinált fejlesztés indokolt. A felsorolt kormányzati projektek közül több projektet a kijelölt akcióterületek is tartalmaznak. A beazonosított projekteket a 2. sz. térkép tartalmazza, illetve az észrevételt elfogadva egy külön térképen is megjelenítjük mellékletben a kormányzati fejlesztési szándékokat.
	II.1.7.	2.3. Az ITS tervezetének egyik új, hangsúlyos eleme, hogy a fővárosnak hatékony marketinggel városmárkát kell kialakítani. A Budapest városmárka leglényegesebb eleme a főváros kiemelkedő természeti adottságai mellett a belső zóna építészeti öröksége, a világörökség rangú városrészek, és az azokat övező eklektikus épületegyüttesek, továbbá a szecesszió kiemelkedő alkotásai. A jellemzően száz évnél idősebb épületállomány méltó fizikai és erkölcsi megújítása folyamatos feladat. A Belváros megújított közterületeit övező leamortizálódott homlokzatok erőteljes kontrasztot alkotnak. Nem lehet vitatott, hogy minden időszakban a fővárosi városfejlesztés hangsúlyos részének kell lennie a történelmi városrészek rehabilitációjának, hiszen a városmárka lényegét adják. Közismert, hogy az eddigi ráfordítások ellenére a hátra lévő feladatok nagyságrendje óriási, a sok évtizedes lemaradás pótlásához, egy arányos egyensúly megteremtéséhez, eléréséhez még több évtized kiemelt ráfordításai szükségesek. A 2014-2020 közötti időszak városfejlesztési stratégiájában is jelentőségéhez illő arány-	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS a 4. tematikus cél („Sokszínű, értékörző, zöld nagyvárosi környezet”) keretén belül határozta meg az ún. Városmegújítási Programot, melynek elsődleges fókuszterülete a – véleményben is kiemelt – belső zóna. Hatékonyabb beavatkozás csak a finanszírozási rendszer megújításával biztosítható (városfejlesztési alap, visszatérítendő támogatások, mellyel a rendelkezésre álló keret bővíthető és „újratemmelhető”). A program kiemelt figyelmet fordít a társasházak megújítására egy több komponensből álló támogatási rendszer kialakításával. A cél, hogy a társasházak jobban tudjanak élni a megnyíló EU finanszírozási

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		ban lenne indokolt szerepelnie a történeti városrészek megújításának. Az épületek jelentős része magántulajdonú társasház. A gazdasági válság időszakában különös jelentősége van, hogy a lakosság a jól működő társasházi pályázatok révén kiemelt támogatást, kedvezményeket nyerhessen, hogy aktív résztvevője legyen az épületek felújításának. Az ITS tervezete a városrehabilitációs keret megszűnését tényként ismerteti, és helyette nem tartalmaz javaslatot. A társasházi pályázatokra megjelölt költségarányok mértéke elenyésző a közlekedési vagy a hulladékkezelési költség előirányzatokhoz képest.	lehetőségekkel és az értékőrzés a felújítások során szakmailag biztosított legyen. A társasházak felújítására, illetve közlekedési és hulladékkezelési infrastruktúrafejlesztésre beállított költségek volumene között valóban lényeges eltérés mutatkozik. Ez egyrészt a Fővárosi Önkormányzat Mötv. szerinti feladatainak, másrészt a finanszírozási lehetőségek figyelembe vételéből adódik. A hulladékkezelés és a közlekedés témakörében meghatározott fejlesztések támogatják legeredményesebben a környezeti állapot javítását, hozzájárulnak a főváros napi működőképességének javításához, alapvetően befolyásolják az itt élők életminőségét és a város gazdaságának versenyképességét.
	II.18.	2.4 Az ITS tervezete megalapozottan tekinti gazdasági húzóágazatnak a turizmust. Fontos felismerés, hogy az intézményrendszere és irányítása átszervezésre szorul, annak érdekében, hogy az elmúlt évek növekedése hosszabb távon fenntartható legyen az egyre bővülő látogatók számára. A turisztikai vonzerő célterületét is a történeti városrészek képezik, valamint a színvonalas kulturális rendezvénysorozatok jelentős hányadának a helyszínei is.	intézkedést nem igényel
	II.1.9.	2.5 Budapest nemzetközi idegenforgalmi megítélésében a közbiztonságnak és a közisztaságnak fontos szerepe van. Nem kevésbé a város lakói részéről is folyamatos elvárás ezek megfelelő színvonalának biztosítása. Míg a közbiztonság javuló tendenciát mutat az utóbbi években, addig a főváros közterületei, még a nemrég megújítottak is elhanyagoltak, szemetesek. A díszburkolatok szennyezettek, rágógumi maradványokkal borítottak. Különösen kedvezőtlen állapot jellemzi a nagy forgalmú átszállóhelyeket, a gyalogos aluljárókat, a tömegközlekedési megállóhelyeket. Egyáltalán nem megoldott a közterületek megfelelő mértékű, minőségű és gyakoriságú takarítása. A városba látogatók benyomásait, az itt élők, tanulók és dolgozók közérzetét lényegesen befolyásolja a közterületek állapota. Környezetvédelmi, levegőtisztasági szempontból is fontos lenne a porszennyezettség csökkentése a járdák és az utak takarításával. Komplex programcsomagok kidolgozása, érdemi eredményeket biztosító rendszerek működtetése kiemelt feladat lenne, viszont az ITS tervezete meg sem említi e problémakört. A városüzemeltetés egyes témakörei több fejezetben megjelennek, de hiányzik fejlesztésének átfogó bemutatása, a várost használók közérzetére való hatások elemzése.	Elfogadásra nem javasolt. A felvetéssel egyetértünk, ugyanakkor ennek kezelését a meglévő városüzemeltetési rendszerben kívánjuk kezelni, stratégiai jelentőségű fejlesztési típusú beavatkozás nem indokolt. Az intelligens városműködés cél kiegészült a köztisztasággal összefüggő szemléletformálással.
	II.1.1	2.6. Az ITS tervezete több helyen utal arra, hogy egyidejűleg készül a főváros közleke-	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sorszám	Vélemény	Válaszok
	0.	dési rendszertervének felülvizsgálata. Elvárható, hogy az ITS és a közlekedési rendszerterv teljes összhangban legyen, különösképpen akkor, amikor a jelenlegi ITS tervezet nagyszabású közlekedésfejlesztési elképzeléseket ismertet.	A két terv összhangja biztosított. A közlekedési rendszerterv meghatározza a középtávú prioritásokat. Az egyes projektek értékelése komplex szemlélettel, a városfejlesztési szempontok integrálásával történt. BP: Az ITS készítése és egyeztetése során folyamatos egyeztetéseket folytattunk a BKRFT elkészítését is koordináló BKK Zrt-vel, így a két terv összhangja – a műszaki tartalmak tekintetében biztosított. Tekintettel azonban arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat Képviselőtestülete a BKRFT-t még nem hagyta jóvá, így amennyiben annak egyeztetési anyagában módosítás történik, ezt az ITS érintettsége esetén abban is át kell vezetni.
	II.1.1 1.	2.7.A fővárosban a lakónépesség területi elhelyezkedését részletesen ismerteti az ITS tervezete. A történelmi folyamatok révén, a fővároshoz csatolt egykori városok és falvak miatt a főváros pesti elővárosi részein lakik 700 ezer ember, míg a belső zónában mindössze 300 ezer, és a hegyvidéken csak 160 ezer. Ezzel szemben a belső zónában közel 400 ezer munkahely van, továbbá a felsőoktatási intézmények többsége is itt helyezkedik el. Az agglomeráció településeiből kb. 500 ezer ember ingázik naponta a főváros munkahelyeire, intézményeibe. A kompakt város célját tekintve, a lakás és munkahely távolságok optimalizálása érdekében, az elérési hosszak csökkentéséhez az elővárosi zóna alkalmas területein és a barna mezős átmeneti zónában egyaránt javasolható új munkahelyi fejlesztési területek kijelölése. A kompakt városi és a foglalkoztatási célokkal, valamint a munkahely teremtési szándékokkal nem összeegyeztethető, és emiatt vitatható az ITS tervezetének kizárólag a barna mezőben megengedett munkahely fejlesztése. Az 1990-es években a városrendezési szempontok figyelmen kívül hagyásával megvalósult iparterületi privatizáció révén a barna mezős területeken bonyolult tulajdonosi összetétel jött létre, mely korlátozza új vállalkozások betelepülését. A fővárosi barnamező nagyméretű alulhasznosított területeit elsősorban a vasúti területek képezik. A munkahelyek betelepülésének előfeltételei a vasútfejlesztési döntések, és a kapcsolódó kormányzati intézkedések. Érthető a városhatár felől beékelődő zöld zónák védelme, de ezek között meg kell találni az infrastruktúrával ellátott, vagy könnyen ellátható területeket, amelyek alkalmasak munkahelyi fejlesztésekre. Különösen aktuális lenne a földvédelmi jogszabályok hatása miatt átgondolni azokat a mezőgazdasági területeket, amelyek zárvány jellegük miatt	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS nem fogalmaz úgy, hogy munkahelyteremtés csak a barna mezőkben lenne megengedett, kizárólag egy olyan intézkedéscsomagot határoz meg – saját feladatkörben – mely a területek funkcióváltásának, gazdasági hasznosításának előremozdítását irányozza. Kifejezetten hivatkozik arra, hogy a kerületeknek saját stratégiákban kell a helyi foglalkoztatás bővítésére az eszközöket meghatározni. A külső kerületek munkahelyteremtését tehát az ITS nem lehetetleníti el. A Pest megyei és fővárosi együttműködés és funkcionális munkamegosztás keretében az agglomerációs övezetben is cél a foglalkoztatási lehetőségek bővítése, csökkentve ezzel a befelé irányuló ingázás mértékét, s növelve a külső kerületek számára a lakóhelyhez közeli munkalehetőségek számát.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		nem, vagy csak nagyon korlátozottan művelhetőek. A tervezhető gazdasági telephelyek megfelelő zöldfelületi arányával a biológiai aktivitásérték is tartható lehet.	
	II.1.1 2.	2.8 Budapest lakásállományának több mint 90%-a az 1990-es években lezajlott privatizáció révén magántulajdonba került. Az új lakásépítést nem bérlakásokat építő tőkeerős nagybefektetők valósítják meg, hanem kis és középvállalkozások építik értékesítésre. A főváros lakásállományának mennyiségét és minőségét is javította a 2000 és 2009 között megvalósult befektetői lakásépítés. A lakásbérlet a magánszektorban kezd kialakulni. A fővárosi önkormányzat tulajdonában maradt kisszámú lakásállományt a városrehabilitációs programokhoz javasolt elsősorban felhasználni a korábbi gyakorlatot folytatva, a fennmaradó rész szociális bérlakás számára lehet hasznosítható. A rászorultak szociális lakhatási támogatása a kerületi önkormányzatokkal együtt kialakítandó rendszer keretében javasolható, a szolidáris város célhoz kapcsolódóan. A főváros lakásstruktúrájának egyik fontos kérdése a lakótelepek jövője. Több százezer ember él a mennyiségi lakásfejlesztés jegyében létesített lakótelepeken. A lakótelepek adottságai, problémái eltérőek, így jövőképük is differenciáltan határozható meg. Több évtizeden át az itt élő városlakók életminőségére közvetlenül hat az épületek közötti zöld és közterületek minősége. 2020-ig legalább előkészítő tanulmányok lennének szükségesek a lakótelepek lehetséges jövőképeinek elemzéséhez.	Intézkedést nem igényel. A véleménnyel egyetértünk. A fővárosi lakásállomány hasznosítására vonatkozóan a Közgyűlés 2014. februárban fogadta el a lakásgazdálkodás középtávú stratégiáját („A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában levő lakásokkal történő gazdálkodás koncepciója 2014-2017”), mely az egyes lakásszegmensek gazdálkodási irányait meghatározza. A főváros a támogatást a lakáspolitikai szempontból preferált szociálisan támogatható csoportok esetében – a támogathatóság odaítélésének függvényében – végzi. A főváros koordinálásával és a kerületek együttműködésével 2014-ben készülő Szociális Városrehabilitáció Tematikus Fejlesztési Program többek között foglalkozik a társadalmi és fizikai problémákkal küzdő lakótelepekkel is. A lakótelepek megújítására vonatkozó egyedi koncepciók és stratégiák kidolgozása elsősorban a kerületek hatáskörébe tartozik, ugyanakkor a Főváros több olyan programot, projektet tervez indítani, vagy folytatni, mely a területi alapú stratégiák megvalósítását segítik (pl. Városmegújítási program elemei, Zöld program, antiszegregációs programokat támogató szolgáltatások, stb.)
	II.1.1 3.	A fővárosi fejlesztésekhez kapcsolódó szakmai javaslatok: 3.1. Megfontolásra javasolt az ITS tervezetben a legnagyobb költségtervezetű, 100 milliárdos hulladékkezelési projektek prioritása, a gazdaságosság és a társadalmi hasznosság szempontjából.	Elfogadásra nem javasolt. A hivatkozott projektekre (HUHA II.) elkészültek a részletes megvalósíthatósági elemzések, melyek mind költség, mind társadalmi hasznosság oldaláról (összességében közgazdasági költség-haszon oldalról) alátámasztották a projekt megvalósíthatóságát.
	II.1.1 4.	3.2. Az IVS tervezete jelentős kötőtpályás tömegközlekedési fejlesztési elképzelést tartalmaz. Egyes elemeinek több szempontú hatáselemzése javasolható, amely során a zaj-, és rezgésterhelés valamint városképi megjelenés, az építészeti értékekkel való összhang is figyelembe veendő. A zártpályás szakaszok jelentős városszerkezeti tagolást okoznak, gátolják a szomszédos városrészek közötti kapcsolatokat, a főváros több részén elzárják a lakosságot a Duna parttól. A kötőtpályás fejlesztések tervezésénél, valamint különösen a HÉV szerelvények időszerű cseréjénél a pályák átjárhatóságát	Részben elfogadásra javasolt. Az ITS által javasolt kötőtpályás közösségi közlekedések jelentős része közúti vasúti (villamos) fejlesztés. Ezen vasúti pályák és a rajta közlekedő járművek a városi szövetbe jól illeszkednek, elvágó hatást nem idéznek elő. A regionális gyorsvasúti fejlesztések és HÉV felújítások során cél a vasúti pálya átjárhatósá-

Véleményező	Sorszám	Vélemény	Válaszok
		javasolt biztosítani, hiszen a Duna part megközelíthetősége alapvető célja a Dunával együtt élő fővárosi programnak. A 2-es villamos északi meghosszabbítása során a Margit híd pesti hídfőjének városképi kialakítása kiemelt szempontként javasolható. A déli meghosszabbítás legalább annyira alátámasztott a Csepeli és Ráckevei HÉV kapcsolatokkal, azok időszerű járműcserejével összefüggésben. Legalább a projekt előkészítése javasolható 2020-ig.	gának optimalizálása (pl. gödöllői HÉV pályasüllyesztése a XVI. kerület egy szakaszán), ez azonban a vasúti üzemi jellegből adódóan csak korlátozottan lehetséges. Az elővárosi közlekedésben is részt vevő vasutak társadalmi hasznossága azonban így is jelentősen meghaladja az elvágó hatás által okozott „károkat”. A gödöllői, csepeli és ráckevei HÉV vonalak fejlesztésére vonatkozóan megvalósíthatósági tanulmány van kidolgozás alatt a műszaki kérdések tisztázására.
	II.1.1 5.	3.3. A bemutatott akcióterületek kiválasztásának szempontjait részletesen ismerteti az ITS tervezete, de nem derül ki, hogy milyen körből választották ki azokat, azaz hiányoznak a további, akár későbbi akcióterületi elképzelések. Az ITS véleményezési időszakában ezek ismertetése indokolt lenne.	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS készítésének jelen fázisában 7 akcióterület került kijelölésre az ismertetett szempontoknak megfelelően, melyek közül kiemelt jelentőségű volt a fővárosi projektek és /vagy fővárosi koordinációt igénylő projektek jelenléte. A fővárosban azonosított projektek területi elemzése alapján további akcióterületek nem kerültek kijelölésre. Az ITS felülvizsgálata során (amelyet legalább négy évente a vonatkozó kormányrendelet alapján el kell végezni) újabb akcióterületek kialakítását javasolhatja.
	II.1.1 6.	Az akcióterületek érthetően a fő fejlesztési irányelv szerint, a Duna menti területekre koncentrálódnak, de a fejlettebb északi városrészek túlsúlyba kerültek. Kérdéses, hogy a nagyszabású beruházások főhálózati közúti ellátása biztosítható lesz-e az MO északi folytatásának megvalósulása nélkül, a túlterhelt óbudai főhálózaton.	Intézkedést nem igényel. Az M0 észak-nyugati szektorának (11 sz. és 10 sz. főutak között), valamint a 10 sz. főút fővárosi bevezető szakaszának (közigazgatási határ – Szentendrei út) kiépítésére előre láthatólag 2020-ig sor kerül. Tekintettel azonban arra, hogy ezek a fejlesztések országos jelentőségű hálózati elemek, nem a fővárosi fejlesztési kompetenciájába tartozna, ezért az ITS ezeket a közúthálózati elemeket nem tartalmazza, azonban megvalósulásuk hatásaival számol.
	II.1.1 7.	A megjelölt hét akcióterület között érdemben egyedül a Népliget relatív új elem, a többi már megkezdett, részben előkészített projektek folytatása.	Intézkedést nem igényel
	II.1.1 8.	A fővárosi önkormányzat elsődleges feladatai közé tartozik a főhálózatok fejlesztése, de az ITS tervezete a városszerkezetet meghatározó fő infrastruktúra elemeknek csak	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS a beruházások finanszírozására előreláthatólag

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		az előkészítésére tesz javaslatot 2014-2020 közötti időszakban. A fővárosi önkormányzat számára is ismert, hogy egyes túlterhelt főútvonalak mentén élők közvetlen egészségkárosodást szenvednek el az évek óta ígért, de elmaradó, a környezetterhelést csökkentő fejlesztések miatt. Dél Pest jelentős részének környezeti terhelése csökkenthető lenne a már száz éve kijelölt negyedik körút ütemezett megépítésével, amely a csepeli fejlesztéseket, valamint dél Pest és dél Buda fejlesztendő barnamezős területei között a város belső részeit elkerülő kapcsolatot létesítő új Dunai hidat is előkészíthetné.	rendelkezésre álló források figyelembe vételével tud javaslatot adni az elkövetkező periódus közlekedési fejlesztéseinek prioritására, megvalósítására. A 2014-2020 időszakban a főútvonalak forgalmának csökkentésére elsősorban a városi- és elővárosi kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztésével, valamint a hozzá kapcsolódó P+R parkolók kialakításával lát lehetőséget. A Körvasút menti körút és a hozzá szervesen kapcsolódó Duna-hidak közül a 2014-2020 közötti időszakban az ITS a BKK Zrt-vel egyeztetetten az Üllői út-Soroksári út-Albertfalvai híd – 6 sz. főút szakasz előkészítését tartalmazza.
	II.1.1 9.	A kijelölt hét akcióterületekhez kapcsolódó szakmai észrevételek: 4.1. Gázgyár akcióterülete több megkezdett, előkészített projekt összekötésével alakult ki, kihasználva a szinergia előnyös hatásait.	intézkedést nem igényel
	II.1.2 0.	4.2. A Margitsziget és a Dagály-fürdő tervezett fővárosi beruházása a nemzetgazdasági szempontból kiemelt kormányzati beruházással a FINA programmal szorosan összehangolandó.	intézkedést nem igényel
	II.1.2 1.	4.3. A Városliget törvény alapján a tervezett kormányzati és fővárosi fejlesztések koordinálása kiemelt feladat.	intézkedést nem igényel
	II.1.2 2.	4.4. Az M4 átadásával a Rákóczi út humanizálása időszerűvé vált. A jelenlegi közlekedési főútvonal zaj és levegő szennyezése mérséklendő annak érdekében, hogy a gyalogosforgalom részére megfelelő környezeti állapot jöjjön létre. A lepusztult, használaton kívüli üzletek megújulásának előfeltétele a humanizált, védettebb gyalogosfelületek kialakítása. A városi életteret biztosító sugárúttá alakításhoz elengedhetetlen a közúti sávok csökkentése, parkolósáv, kerékpárút és zöldsáv kialakítása. A javasolt villamos pálya helyigénye kérdésessé tenné a kívánatos keresztmetszeti kialakítás megvalósíthatóságát, e szempontból átgondolásra javasolt létesítése. Az Astoriánál a villamos fejállomás, vagy a kanyarodó kapcsolataik a városi tér alakítás szempontjából jelentős kompromisszumokkal járnának. A Blaha Lujza tér megújítása fonódó villamos nélkül kedvezőbb lenne megvalósítható. A Rákóczi út menti üzletek megújításához gazdasági szabályozók alkalmazása is javasolt. Az M4 Keleti pályaudvari végállomásától kifelé, a külső városrészek kapcsolatahoz a Thököly úti villamos visszaállítása kedvező elképzelés.	Intézkedést nem igényel. Az ITS Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési tervével összhangban határozza meg a 2014-2020 között megvalósuló közlekedési projektelemeket. A közlekedés, és azon belül a városi közlekedés fejlesztésére felhasználható források azonban jelentősen csökkentek. Az ITS által nevesített Astoria-Thököly út-Újpalota villamosvonal Rákóczi úti szakaszának megvalósítására a megvalósíthatósági tanulmány elkészült, az engedélyezési és kiviteli tervek előre láthatólag 2016-ig készülnek el. A Rákóczi út keresztmetszeti elemeinek elrendezésének meghatározására ezekben a részletes tervekben kerül sor. A Keleti pályaudvartól Újpalota elérhetősége szempontjából mindenképp fontos a kötöttpályás közlekedés biztosítása, azonban Újpalota –és majdan az M3 autópálya menti P+R parkolók- belvárosi kapcsolatát

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
			színvonalasan egy gyorsvasúti vonal tudja megfelelően kiszolgálni.
	II.1.2 3.	4.5. A Népliget megújulásához, fővárosi jelentőségű közpark és szabadidő-sport központtá fejlesztéséhez tömegközlekedési kapcsolatainak, megközelíthetőségének minőségi megoldása indokolt.	Intézkedést nem igényel Az M3 tervezett felújítása, illetve a folyamatban lévő 1-es villamos pályarekonstrukciós projekt ezt a célt szolgálja. Kapcsolódhat a projekthez továbbá a 2014-2020 közötti időszakban megvalósuló trolibusz-vonalhálózat fejlesztése is, melynek keretében az Elnök utca térsége bekapcsolásra kerül a Népliget metróállomáshoz.
	II.1.2 4.	A 3., a 4. és az 5. jelű akcióterületek közé ékelődő leromlott állapotú történeti városrészek komplex rehabilitációjának kereteit meg kell teremteni az akcióterületek színergiájának érvényre jutása érdekében.	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS a Soksínű, értékőrző, zöld nagyvárosi környezet tematikus cél alatt biztost eszközöket ennek megvalósítására (Városmegújítási Program). Az akcióterületek a beavatkozások fókuszterületeit jelöli ki, egyben olyan projektek megvalósítását irányozza elő, melyek a környező városrészek megújítását katalizálják.
	II.1.2 5.	4.6. A Kelenföld akcióterület, intermodális csomóponttá való további fejlesztése, mint a főváros egyik kapuja az M4 kapcsán előkészített projektekkel rendelkezik.	intézkedést nem igényel Budapest Főváros Önkormányzata jelentős – közel 2 milliárd Ft értékű – közlekedésfejlesztési tervezési munkát valósított meg az elmúlt 7 év alatt, ennek következtében a fejlesztési projektek jól előkészítettek. A stratégia sikeres megvalósításának előfeltétele, hogy a jól előkészített, szakmailag támogatott projektek bekerüljenek a stratégiába. Az M4 projekthez kapcsolódó tervezett közlekedésfejlesztési elemek (buszterminál, P+R parkoló) finanszírozása a 2014-2020 közötti operatív programokon keresztül tervezett (szemben a folyó, finanszírozási háttérrel rendelkező projektekkel, melyeket a stratégia folyamatban lévő projektként kezel, ilyen többek között a Széll Kálmán tér felújítása és a budai fonódó villamos projekt, az 1-es villamos pályafelújítása):
	II.1.2 6.	4.7. Budapest nemzetközi kapcsolataihoz és a tervezett turisztikai növekedéshez a nemzetközi repülőtér hatékony működése, valamint a belső városrészekkel való közvetlen kapcsolatainak megteremtése kulcsfontosságú.	Intézkedést nem igényel. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér fejlesztésére a Budapest Airport rendelkezik fejlesztési stratégiával (közeljövő tervei: Cargo City és egy szállodaprojekt,

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
			összesen mintegy 40 millió euro értékben), a repülőtér hatékonyabb működésének, de minimum nemzetközi pozíciójának megtartásához kormányzati szerepvállalásra is szükség van közvetlenül (kötöttpályás kapcsolatok fejlesztése, nemzeti légitársaság) és közvetetten is (versenyképes üzleti környezet). Budapest Főváros Önkormányzata saját hatáskörben a repülőtérre vezető gyorsforgalmi út korszerűsítésével és a térségi terv (akcióterületi terv) kidolgozásában való részvétellel kíván hozzájárulni közvetlenül.
	II.1.2 7.	Felhívom szíves figyelmét a Trk 28. § és 31. § előírásaira, melyek szerint: „28. § (1) A koncepciót, a stratégiai és a településrendezési eszközöket a polgármester, illetve a főpolgármester (a továbbiakban együtt: polgármester) egyeztetési a partnerségi egyeztetés szerinti érintettekkel a helyi adottságoknak megfelelően, az államigazgatási szervekkel, az érintett területi és települési önkormányzatokkal. (2) Koncepció, stratégia, településrendezési eszköz vagy azok módosítása véleményezési eljárás lefolytatása nélkül nem fogadható el,„ .31. § (1) A stratégia tervezetét a polgármester véleményezésre megküldi a 30. § (1) bekezdésében meghatározott résztvevőknek. A résztvevők a stratégia tervezetét 21 napon (a főváros esetében 30 napon) belül véleményezik. (2) A polgármester a beérkezett véleményeket, illetve a vélemények alapján átdolgozott stratégiát ismerteti a képviselő-testülettel. (3) Az elfogadott stratégiát az önkormányzat honlapján közzé kell tenni. (4) A stratégia elfogadásáról és honlapon való közzétételéről a polgármester 5 napon (a főváros esetében 10 napon) belül értesítést küld az egyeztetésben részt vetteknek és az állami főépítésznek." Megjegyzem, hogy a főváros kétszintű önkormányzati rendszere révén, a jogszabályokban előírt fővárosi és kerületi ITS-k egymásra épülési kötelezettsége miatt, indokolt lett volna a kerületek aktív részvételét biztosítani a fővárosi ITS készítése során. Ugyancsak célszerű lett volna a hatályos kerületi IVS-ekben szereplő fejlesztések áttekintése, és az összefüggések figyelembe vétele.	Intézkedést nem igényel. A kerületekkel több körben történt egyeztetés a tervezés során, továbbá a hatályos ITS-ek figyelembe vétele megtörtént. A kerületi ITS-ekben foglalt fejlesztési elképzelések, illetve a kerületek információi alapján frissített projektadatbázis figyelembe vételével készült el az ITS célrendszerének kialakítása.
Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi szolgálat Országos	II.2.1.	A stratégiai részletesen foglalkozik Budapest Fürdőváros program keretében megvalósuló fejlesztésekkel, néhány kiemelt fejlesztési területen fekvő gyógyfürdő és környezetének rekonstrukciójával. A stratégia tartalmával egyetértek, ellene kifogást nem emelek.	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Tisztifőorvosi Hivatal			
BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály Balesetmegelőzési és Közlekedési osztály	II.3.1.	A főváros közlekedési stratégiai fejlesztési tervével kapcsolatban közlekedésrendészeti szempontból kifogást nem emelek, az abban foglaltakkal egyetértek.	intézkedést nem igényel
Budapest Főváros Kormányhivatalának, Földhivatala Földmérési és földügyi osztály	II.4.1.	A Stratégia a használaton kívüli, az úgynevezett alulhasznosított, barnamezős területek fejlesztését célozza meg, illetve feltárja, hogy ezen területek jelentős tartalékot adnak a főváros későbbi fejlesztéseire, ahol lehetőség nyílik a városias funkciók elhelyezésére. Fentiekkel összhangban megállapítható, hogy Budapest főváros közigazgatási területén jelentős azon területek száma, amelyek belterületbe csatolását a földhivatalok korábban már engedélyezték, de azok területfelhasználása, beépítése nem történt meg. A fel nem használt beépítetlen területek következtében újabb területek igénybevétele, belterületbe csatolásának engedélyezésére csak akkor kerülhet sor, ha az önkormányzat a beépítésre szánt, belterületi felhasználásra kiengedett földrészleteket a településszerkezeti tervében meghatározott célra ténylegesen felhasználja. Budapest főváros teljes területe összesen 52512 hektár. Ebből a mezőgazdaságilag hasznosított terület (erdő nélküli termőföld terület) 7226 hektár, amely a teljes terület 14 %-a. Az ingatlan-nyilvántartás adatai szerint a főváros belterületén 21590 darab ingatlan szerepel kivett beépítetlen területként, melyek összterülete 4893,43 hektár. E tény alapvetően meghatározza a későbbi fejlesztéseket, így a „zöldmezős” beruházások korlátját jelenti a termőföldvédelem, hiszen a termőföldek rovására a jövőben már nem irányulhat fejlesztés akkor, ha van még a település belterületén beépítésre kijelölt, de még fel nem használt terület is A Stratégia Helyzetértékelés, valamint Munkarész című dokumentációjában megfogalmazott célok tehát összhangban vannak a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: TM.) termőföld mennyiségi védelmére vonatkozó előírásaival. A fenti célokkal egyetértve BFKH Földhivatala támogatja a barnamezős területek hasznosítását, amellyel a termőföldek mennyiségi védelme előtérbe kerül a fejlesztéseknél. A fővárosi termőföldek mennyiségi csökkenésének visszaszorítása érdekében BFKH Földhivatala nem támogatja azon fejlesztéseket, amelyek a főváros adott kerületében átlagosnál jobb minőségű termőföldek termelésből való kiesését eredményezi, illetve	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sorszám	Vélemény	Válaszok
		a termőföldek rovására irányuló fejlesztéseket, addig amíg a belső üres, barnamezős területek jelentős tartalékot adnak a város későbbi fejlesztéseinek elhelyezésére.	
Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Felső- ügyelősége Útügyi osztály	II.5.1.	A stratégia alapvető koncepciójával - a közösségi közlekedés, és az egyéb környezetben közlekedési módok előtérbe helyezése, vonzóvá tétele, feltételeinek megteremtése, valamint a vasútvonalak városi közösségi közlekedésbe való integrálása - egyet értünk.	intézkedést nem igényel
	II.5.2.	A Duna, mint vízi közlekedési útvonal közlekedési hálózatba történő bevonását, a vízparthoz való hozzáférés lehetőségének javítását támogatjuk. Ugyanakkor a Duna menti integrált közlekedési folyosó létrehozása mint cél, és a gyalogos, kerékpáros forgalom növelésével párhuzamosan a közúti gépjármű forgalom csillapítása között ellentmondást látunk. A rakpartok forgalomcsillapítását csak alternatív útvonalak biztosításával tartjuk lehetségesnek.	Elfogadásra nem javasolt. Az alternatív útvonalak biztosítása helyett az ITS a 2014-2020 időszakban a városi és elővárosi (elsősorban kötöttpályás) közösségi közlekedés fejlesztésével, az átmeneti és elővárosi zónában a kötöttpályás közlekedéshez kapcsolódó P+R parkolók építésével, valamint az M4 metró átadásához kötődő személyforgalmi behajtási díjrendszer bevezetésével kívánja elérni a Belvárost átmenő forgalmának csökkentését. Az ITS Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési tervével összhangban határozza meg a 2014-2020 között megvalósuló közlekedési projektelemeket. A közlekedés, és azon belül a városi közlekedés fejlesztésére felhasználható források azonban jelentősen csökkentek.
	II.5.3.	Az alközpontok létrehozását is szükségesnek tartjuk a belváros forgalomcsillapítása szempontjából, azonban hiányoljuk, hogy a budai oldalon a II. kerület területén a tervezet alközpont létrehozására nem tesz javaslatot.	Elfogadásra nem javasolt. A Széll Kálmán tér megújítása a folyamatban lévő projektek között szerepel, tekintettel arra, hogy finanszírozási háttere biztosított.
	II.5.4.	A belváros forgalomcsillapításával egyidejűleg - a belvárosból kiszoruló forgalom átrendeződésének kezelésére - a külső kerületek hálózati fejlesztését elengedhetetlennek tartjuk.	Intézkedést nem igényel. Az ITS a 2014-2020 időszakban a városi és elővárosi (elsősorban kötöttpályás) közösségi közlekedés fejlesztésével, az átmeneti és elővárosi zónában a kötöttpályás közlekedéshez kapcsolódó P+R parkolók építésével, valamint az M4 metró átadásához kötődő személyforgalmi behajtási díjrendszer bevezetésével kívánja elérni a Belvárost átmenő forgalmának csökkentését. Az ITS Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési tervével összhangban határozza meg a 2014-2020 között megvalósuló közlekedési projektelemeket. A

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
			közlekedés, és azon belül a városi közlekedés fejlesztésére felhasználható források azonban jelentősen csökkentek.
	II.5.5.	A kötőtpályás tervezett fejlesztésekkel kapcsolatos véleményünk, hogy a Rákóczi úti villamos vonal Erzsébet hídon történő átvezetését műszakilag nem tartjuk reálisnak. (Az Erzsébet hídon a villamos közlekedés a híd tartószerkezeti problémája miatt lett megszüntetve.)	Intézkedést nem igényel A 2014-2020 között fejleszteni kívánt szakasz nem tartalmazza az Erzsébet hídon való átvezetést.
	II.5.6.	Ugyanakkor hiányoljuk, hogy a terv nem ad javaslatot a magas motorizációjú budai oldalon a közúti közlekedésnek tényleges alternatívát jelentő (megfelelő kapacitással rendelkező, nem többszöri átszállással elérhető) kötőtpályás közlekedési lehetőség fejlesztésére. Megvizsgálandó a Szépvölgyi út és a Dózsa György út közötti közvetlen kapcsolat - legalább közösségi közlekedési eszközökkel történő - megteremtésének a lehetősége.	Elfogadásra nem javasolt. A jelenleg egyeztetés alatt álló TSZT és BKRFT az Észak-déli regionális gyorsvasút a Kolossy tér - Szent István park irányú vonalát tartalmazza, amely funkciójában hasonló kapcsolatot biztosít. Ennek megvalósítása azonban az ITS időtávlátán belül nem reális.
	II.5.7.	Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a közelmúltban véleményezett Fővárosi TSZT és FRSZ közlekedési munkarésze több az ITS-ben szereplő, 2020-ig megvalósítandó, fejlesztési elemet nem tartalmazott. (Rákóczi úti villamos, Fogaskerekű vasút Széll Kálmán térig történő meghosszabbítása, Nagy Lajos király útja fejlesztése.) Véleményünk szerint az Integrált Településfejlesztési Stratégia alapján kell a TSZT-t és az FRSZT elkészíteni, és a különböző településrendezési eszközöknek egymással összhangban kell lenni.	Intézkedést nem igényel. Mind az ITS, mind a TSZT és FRSZ, valamint a BKRFT készítése jelenleg folyamatban van, az egyeztetési dokumentációk véleményezése zajlik. Az egyeztetési anyagok eltérő időpontban való lezárása miatt fordulnak elő kisebb eltérések, azonban ezek a véleményezés és jóváhagyás során összhangba kerülnek.
	II.5.8.	Az akció területekhez kapcsolódó közlekedésfejlesztéseket támogatjuk.	intézkedést nem igényel
	II.5.9.	Egyéb észrevételek, melyek vizsgálatát és az ITS-be történő beépítését javasolja: Az átmeneti zónában fontos közlekedési szempont a megfelelő átszállókapcsolatok, P+R parkolók kialakításával az eszközváltás lehetőségének megteremtése, segítése és a közösségi közlekedés vonzóbbá tétele.	intézkedést nem igényel. Az észrevétellel egyetértünk, a terv tartalmazza a P+R parkolók kialakításának szükségességét.
	II.5.10.	Az elővárosi, valamint a hegyvidéki zónában a hiányzó hálózati kapcsolatok fejlesztése. Az MO autópálya Budai szakaszából a 10-es és 11-es főutakat összekötő szakasz megvalósítása jelentős forgalmi terhet venne le a jelenlegi hálózatról.	Intézkedést nem igényel. Az MO észak-nyugati szektorának (11 sz. és 10 sz. főutak között), valamint a 10 sz. főút fővárosi bevezető szakaszának (közigazgatási határ – Szentendrei út) kiépítésére előre láthatólag 2020-ig sor kerül. Tekintettel azonban arra, hogy ezek a fejlesztések országos jelentőségű hálózati elemek, nem a főváros fejlesztési kompetenciájába tartozna, ezért az ITS ezeket a közúthálózati elemeket nem tartalmazza, azonban megvalósulásuk hatásaival számol.
	II.5.1	Dunai hidak építése. Budapest vonatkozásában az Aquincumi híd illetve a Csepel szí-	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	1.	getet érintő hidak a Galvani út - Kén u. kapcsolatot biztosító hidak, illetve az Albertfalvai kapcsolatot biztosító hidak.	A Körvasút menti körút és a hozzá szervesen kapcsolódó Duna-hidak (Aquincumi híd és Albertfalvai híd) közül a 2014-2020 közötti időszakban az ITS a BKK Zrt-vel egyeztetetten az Üllői út-Soroksári út-Albertfalvai híd – 6 sz. főút szakasz előkészítését, valamint az Aquincumi-had és kapcsolódó Körvasút menti körút szakaszok előkészítését tartalmazza.
	II.5.1 2.	Elsősorban forgalombiztonsági szempontból tartjuk fontosnak a külön szintű kapcsolatok (közúti, vasúti) szükségességének átgondolását.	Intézkedést nem igényel.
	II.5.1 3.	A kerékpáros és gyalogos közlekedés hálózatát úgy kell meghatározni, hogy helyigényük megfelelően biztosítható legyen.	Intézkedést nem igényel. A kerékpáros létesítmények kiépítettségének mértéke, típusa a részletesebb tervezés során kerül meghatározásra. A területigény biztosítása a kerületi szabályozási tervek, valamint a jelenleg készítés alatt álló FRSZ hatásköre.
	II.5.1 4.	A teherfuvarozásban a kombinált rendszerek átfogó fejlesztése, kihasználatlan Kapacitások hasznosításával elősegíti a közlekedési alágazatok közötti terhelés kedvezőbb elosztását, és egyben közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi előnyökkel is jár.	intézkedést nem igényel.
Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Szakigazgatási Szerve	II.6.1.	A budapesti városfejlesztési koncepcióban foglalt hosszú távú célok egyeztetése során, az általunk kiemelt környezet-egészségügyi szempontból fontos célok beépültek programjavaslatba. A stratégiai szempontok meghatározásánál érvényesültek a megvalósítandó fejlesztések, azaz a jó minőségű környezet kialakítását, az egészséges életkörülmények biztosítását, a stratégia egyes elemei tartalmazzák. A zöldfelületek mennyiségi és minőségi fejlesztése, az árvízvédelem, a városüzemeltetési szolgáltatási rendszerek (víz, szennyvíz, hulladék) és a zaj- és talajszennyezések csökkentése kapcsán tett javaslatokat környezet-egészségügyi szempontból támogatom, észrevételt nem teszek.	intézkedést nem igényel
Forster Gyula Nemzeti Örökség- gazdálkodási és Szolgáltatási Központ	II.7.1.	Az elkészült településfejlesztési dokumentáció, alapos vizsgálatokra támaszkodva, egy értékközpontú, fejlesztéseket előirányzó jövőképet vázol fel, melyet, mint célt, támogatunk. A helyesen megfogalmazott célok elérése csak egy hasonlóan átgondolt, a védelemre érdemes településszerkezeti elemek megtartását és továbbélését biztosító szabályozással, és annak maradéktalan betartásával lehetséges.	intézkedést nem igényel
	II.7.2.	A város adottságait, történeti, településszerkezeti és építészeti, valamint táji és természeti értékeit figyelembe vevő, azt megőrizve fejlesztő településrendezési eszközök létrehozása érdekében a Forster Gyula Nemzeti Örökséggazdálkodási és Szolgáltatási Központ folyamatos szakmai segítségét biztosítja.	intézkedést nem igényel
	II.7.3.	Az elküldött ITS Budapest stratégia 2020 megalapozó munkarészben a Helyzetelemzés	Elfogadásra javasolt.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		9. pontjában Az Épített környezet cím alatti „A Területi Védelem elemei” fejezetben pár pontosítást javasolunk: Budapest- a Duna-partok, a Budai Várnegyed és az. Andrássy út (kulturális) Világörökségi területet (a világörökségi helyszín és/vagy a világörökségi helyszín védőövezete) magukba foglaló budapesti kerületek: Helyszín: I.,II.,V.,VI.,XI.,XIII., XIV. Védőövezete: II., V., VI., VII., IX., XI., XIII., XIV. kerület Világörökségi várományos területek: A budai termálkarszt-rendszer barlangjai: (természeti) (1993) A meglévő kulturális világörökségi helyszín területi és tartalmi bővítéseként. A budai termálkarszt legjelentősebb barlangrendszerei, amelyek Budapest belterületén, a Rózsadomb és a Budai Várhegy felszíne alatt húzódnak (Budapest II., III. kerület) Javasolt világörökség várományos helyszín: 1. Pál-völgyi-barlangrendszer (29, 7 km) 2. Ferenc-hegyi-barlang (6,7 km) 3. Molnár János-barlang (6 km) 4. József-hegyi-barlang (5.7 km) 5. Szemlő-hegyi-barlang (2,2 km) 6. Budai Vár-barlang (3,3 km) Javasolt védőövezet: E barlangok 10-100 m felszín alatti mélységben húzódó járatai fölött elhelyezkedő, a felszínen lévő ingatlanok területének a világörökség várományos helyszínek védőövezetként történő kijelölése javasolt. A római limes magyarországi szakasza - A Ri1Ja Pannonica Magyarországon (K) (2009) szigetszerűen elhelyezkedő erődmaradványai és vonala (Campona erőd , Contra Aquincum erődök, Aquincum katonai tábor és limes út, Aquincum katonai táborai és katonavárosa) Lechner Ödön független, premodern építészet.1 (K) (2008) A várományos helyszínek közül négy Budapesten, egy Bács-Kiskun megyében, Kecskeméten található. Budapesti helyszínek: Iparművészeti Múzeum, Budapest, 9. ker., Üllői út 33-37., Hőgyes Endre utca 10-12., Kinizsi Pál utca 31. Szent László plébániatemplom, Budapest, 10. ker., Szent László tér 25. Budapest, Földtani Intézet, Budapest, 14. ker., Stefánia út 14., Szabó József köz 2. Postatakarékpénztár, Budapest, 5. ker., Hold utca 4., Kiss Ernő utca 4., Perczel Mór utca 3., hrsz.: 24744	A dokumentáció aktualizálásra került. (megalapozó munkarész, I.10)
	II.7.4.	A meglévő értékek megőrzését és gazdagítását szolgáló fejlesztési szándék és az ezekre épülő szabályozás tervezete ellen kifogást nem emelünk. A településrendezési	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		eszközök készítése során kérjük részünkre a jogszabályban rögzített dokumentációk megküldését.	
Honvédelmi Minisztérium Hatósági Hivatal	II.8.1.	A honvédelem érdekei, továbbá az Integrált Településfejlesztési Stratégiában (Stratégia) megfogalmazott célkitűzések között ellentmondást - a tervezés jelen fázisában - nem tapasztaltam. A stratégiai fejlesztési prioritásokat, operatív programokat a HM tárca részéről támogathatónak ítélem azzal, hogy a Főváros területén lévő katonai létesítmények, honvédelmi rendeltetésű területek működtetését, üzemeltetését, fejlesztésének lehetőségeit a tervek megvalósítása során is biztosítani kell.	Intézkedést nem igényel.
	II.8.2.	A Fővárosi Projektek 2014-2020. cím alatt megjelenített XXII. kerületi volt Hunyadi Laktanya területfejlesztési terveinek előkészítésével kapcsolatban tájékoztatom, hogy a laktanya területének a Fővárosi Önkormányzat részére történő átadását követően, a HM tárca vagyonkezelésében a 232043/1, 232045/7 hrsz-ú (Háros u. 1-3.) ingatlanrészek maradtak meg.	intézkedést nem igényel
	II.8.3.	A Stratégia kulcsprojektjei között szerepel a Margitsziget integrált fejlesztése. A Honvédelmi Minisztérium vagyonkezelésében a 23800/5 és 23800/6 hrsz-ú ingatlanok találhatóak a Margitszigeten, ezért a HM tárca partnerként működik közre.	Intézkedést nem igényel. a Honvédelmi Minisztérium meg lett jelölve az integrált fejlesztés partnerei között (stratégiai munkarész, 2.1 fejezet)
	II.8.4.	A Dunával együttélő város (területi cél) címszó alatt megfogalmazott IV. kerületi volt Hunyadi Laktanya területfejlesztési terveinek előkészítésével kapcsolatban tájékoztatom, hogy a laktanya területéből a HM tárca vagyonkezelésében a 76485/158 hrsz-ú ingatlan maradt.	intézkedést nem igényel
	II.8.5.	Akcióterületi projektek között felsorolt Hajógyári-szigeten a 23796/29 hrsz-ú ingatlan van honvédségi kezelésben.	Intézkedést nem igényel.
	II.8.6.	Tekintettel arra, hogy a fenti programok vonatkozásában a HM tárca használatban lévő objektumokkal, ingatlanokkal is rendelkezik, fontosnak tartom az együttműködést a Fővárosi Önkormányzat és a Honvédelmi Minisztérium között. A továbbiakban felmerülő szakmai kérdések tisztázásához a szükséges koordináció a HM tárca részéről biztosított.	Intézkedést nem igényel
Budapest Főváros Kormányhivatala I. Kerületi Építés- ügyi és Örökség- védelmi Hivatala Örökségvédelmi osztály	II.9.1.	A hosszú távú városfejlesztési koncepció célkitűzéseivel összhangban az Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) határozza meg az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény alapján a Fővárosi Önkormányzat által előkészítendő, koordinálandó, megvalósítandó fejlesztéseket, kulcsprojekteket, amelyek az új Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (a továbbiakban: OFTK) 2014-20-as időszakra vonatkozó keretfeltételek szerint kerültek megfogalmazásra. Az eljárás során egyúttal figyelemmel kell lenni Budapest speciális helyzetére a 2014-2020-as programozási időszak tervezési, stratégiaalkotási folyamatában, mivel a vá-	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		rosfejlesztési koncepció és az ITS mellett a főváros a magyarországi megyék számára előírt tervezési dokumentumokat is párhuzamosan most készíti elő a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény alapján, a 21812009. (X.6.) Kormányrendelet tartalmának megfelelően. A területfejlesztési program lesz a főváros egészére vonatkozó koordináló terv, amely természetesen az ITS alapvetően gazdaságfejlesztésre koncentráló javaslatával összhangban kerül kialakításra. Az ITS mutatja be az ágazati és területfejlesztési irányokat, valamint azokat a tervezett programokat, amelyeket a Főváros Önkormányzata középtávra tervez, így időtávja illeszkedik az EU programozási ciklusához, és azzal számol, hogy a megvalósításra a 2020. évet követően további 3 év áll rendelkezésre.	
	II.9.2.	A VFK releváns fejezeteit aktualizáló, kiegészítő helyzetértékelés a főváros egyedi történelmi és építészeti örökségét, mint a fejlesztési potenciál erősségét ajánlja a programkészítés figyelmébe, ugyanakkor felhívja a figyelmet a gyakran változó jogszabályi környezetből, és az együttműködési problémákból eredő veszélyekre. A környezeti terhelés növekedése a legértékesebb belvárosi területek élıhetőségére jelenthet veszélyt, illetve a Duna menti területek komplex fejlesztése érzékenyen érintheti a világörökségi értékek megőrzését. Ezeket a megállapításokat örökségvédelmi szempontból annál is inkább figyelemre méltónak tartom, mivel a területrendezésben a főváros szerepköre éppen a közelmúltban gyengült meg a jogszabályok megváltozásából eredően. A műemléki védelem alatt álló budapesti ingatlanok helyzetértékelésével egyetértve örökségvédelmi szempontból indokoltnak tartom annak hangsúlyozását, hogy a rossz állapotú, elhanyagolt műemlékek felújítását fókuszba helyezı projektgenerálás során nem szabad megfeleledkezni arról az alapvetésről, mely szerint az értékek csak környezetük kontextusában tudnak megfeleledően érvényesülni. A megőrzés feladatai nem csupán a tervezés és kivitelezés szakmai igényességét, hanem a jelenleginél nagyobb mértékű közösségi szerepvállalást is igényelnek. Egyetértek azzal, hogy a védelmi szintek és kategóriák közötti összhang megteremtése javíthatja az értékvédelmi szempontok társadalmi elfogadottságát, ezért örökségvédelmi szempontból támogatom az ezzel összefüggő intézkedéseket, további javaslatokat.	intézkedést nem igényel
	II.9.3.	Az ITS Budapest stratégia 2020 dokumentum helyzetértékelésének megfogalmazásával, a programozási időszakra meghatározott tematikus és területi célokkal, az akcióterületek kijelölésével, a megvalósítás nyomon követésére javasolt eszközökkel örökségvédelmi szempontból egyetértek.	intézkedést nem igényel
Közép- Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvé-	II.10. 1.	A 314/2012. (XL 8.) Korm. rendelet 31. §-a alapján véleményezésre benyújtott tájékoztatásban vázolt Fővárosi integrált településfejlesztési stratégia ellen a Felügyelőség táj- és természetvédelmi, hulladékgazdálkodási, zaj- és rezgésvédelmi, vízvédelmi valamint levegőtisztaság-védelmi szempontból kifogást nem emel.	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
delmi Felügyelő-ség	II.10. 2.	A stratégia készítésénél tekintettel kell lenni arra, hogy a szabályozások, e l ő írárok nem veszélyeztethetik. a település természeti és tájképi értékeit, a környezeti elemeket, az emberi egészséget, az életminőség környezeti feltételeit. Ennek érdekében annak tartalmát úgy kell meghatározni, hogy az a jelenleg érvényben lévő környezetvédelmi, táj- és természetvédelmi, valamint vízvédelmi jogszabályokkal összhangban legyen.	intézkedést nem igényel
Közép- Duna-völgyi Vízügyi Hatóság	II.11. 1.	A településfejlesztési stratégiához általánosan: A vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/ 1996. (V. 22.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 72/ 1996. (V. 22.) Korm. rendelet] 3. § (1) bekezdése alapján a vízimunka elvégzéséhez, vízilétesítmény megépítéséhez (átalakításához, megszüntetéséhez) szükséges vízjogi létesítési engedélyt az építtető, a tulajdonos vagy a vagyongazdálkodó köteles megszerezni. A kérelemhez a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges kérelemről és mellékleteiről szóló 18/ 1996. (VI. 13.) KHVM rendeletben meghatározott engedélyezési terveket kell csatolni, és azokat meg kell küldeni az illetékes hatóságnak. A 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdés a) pontja alapján a meglévő vízjogi engedélyt módosítani kell, amennyiben az engedélyes a vízilétesítményt át akarja alakítani, vagy az engedélyben meghatározott műszaki megoldástól eltérően kívánja megterveztetni, megépíteni, illetőleg üzemeltetni, továbbá a vízhasználatot az engedélytől eltérő módon (mértékben) kívánja gyakorolni.	intézkedést nem igényel
	II.11. 2	A településfejlesztési stratégia víziközművekkel és egyéb vízilétesítményekkel kapcsolatos vonatkozásai: A T. Címzett által a Hatóság felé véleményezésre megküldött egyeztetési anyag vizsgálata során megállapításra került, hogy egyes tervezett beruházások során az érintett területeken a közüzemi ivó-, csapadék-, és szennyvízhálózat kiépítése, átépítése, megszüntetése szükséges, abban az esetben a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet] 3. § (1) bekezdése alapján vízjogi létesítési engedélyt kell kérni Hatóságtól a a fentiek szerint. A településfejlesztési stratégia egyes tervezett beruházásai a tervezett tevékenység a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény [a továbbiakban: 1995. évi LVII. törvény] 1. számú mellékletének 25. pontja alapján meghatározott vízimunka, illetve a 26. pontja alapján meghatározott vízilétesítmény fogalma alá tartozik (pl.: Fürdőváros Program beruházásai), abban az esetben a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet] 3. § (1) bekezdése alapján vízjogi létesítési engedélyt kell kérni Hatóságtól a a fentiek szerint. Amennyiben a településfejlesztési stratégiában rögzített valamely beruházás során a kormunálistól eltérő szennyvizek tisztítására építőipari műszaki engedéllyel, vagy CE megfelelőségi jelöléssel nem rendelkező berendezés kerül létesítésre, abban az esetben a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet] 3. § (!) bekezdése alapján vízjogi	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sorszám	Vélemény	Válaszok
		létesítési engedélyt kell kérni a Hatóságtól a fentiek szerint.	
	II.11. 3.	A településfejlesztési stratégia vízbázisvédelmi vonatkozásai: - Amennyiben a tervezett tevékenységek vízbázisvédelmi területet érintenek, a vízbázisok védőövezeteinek hasznosítása és az ott végzett tevékenységek során az ivóvízbázis esetleges szennyeződéstől való védelme érdekében be kell tartani a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet] előírásait.	intézkedést nem igényel
	II.11. 4.	A településfejlesztési stratégia vízrendezési és árvízvédelmi vonatkozásai: A tárgyi Településfejlesztési Stratégiát (Megalapozó - és Stratégiai munkarész) vízrendezési, árvízvédelmi szempontból elfogadom és Térségi csapadékvíz elvezetési Stratégiával, Rákospatak integrált fejlesztésével, a Duna nagyvízi medrét érintő projektekkel (Duna-parti sáv fejlesztése, Duna menti területek- és a fővárosi szakaszon lévő szigetek (Margit-sziget, Népsziget, Hajógyári-sziget) fejlesztése, kerékpárút hálózat nagyvízi medret érintő fejlesztése), valamint az árvízvédelmi művek fejlesztésével, rekonstrukciójával kapcsolatban az alábbi észrevételeket teszem:	intézkedést nem igényel
	II.11. 5.	Új árvízvédelmi mű megépítéséhez (beleértve az árvízvédelmi célú feltöltéssel történő magaspart kialakítását is), vízfolyásrendezéshez, újonnan létesülő csapadékvíz-elvezető rendszer vízellátási létesítményeinek megépítéséhez, valamint meglévő vízellátási létesítmények átépítéséhez tervet kell készíteni és a Hatóságtól a 1995. évi LVII. törvény 28. § (1) bekezdése alapján vízjogi létesítési engedélyt kell kérni a 18/1996. (VI.13.) KHVM rendeletben előírt mellékletek csatolásával.	intézkedést nem igényel
	II.11. 6.	Tervezett csapadékvíz-elvezető rendszerek befogadóit ellenőrizni kell annak tekintetében, hogy a bevezetett többletvíz biztonságga el tudják-e szállítani, a tervezés során meg kell vizsgálni a meglévő és az engedélyezett vízrendszerekhez való csatlakozás feltételeit.	intézkedést nem igényel
	II.11. 7.	Vízfolyás keresztezés kialakításánál figyelembe kell venni a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV.29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 147/2010. (IV.29.) Korm. rendelet rendeletben] 1. számú mellékletének 2.4.2., 2.4.6., valamint 8.1.2.1. pontját.	intézkedést nem igényel
	II.11. 8.	A nagyvízi medrek, a parti sávok, a vízjárta, valamint a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról és hasznosításáról, valamint a nyári gátak által védett területek értékének csökkenésével kapcsolatos eljárásról szóló 211/2006. (I. 31.) Korm. rendelet [továbbiakban: 21/2006. (I. 31.) Korm. rendelet] III. részében, a folyók nagyvízi medrének használatával, hasznosításával kapcsolatban az alábbi előírások szerepelnek: 5.	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		§ (1) A folyószakasz mederkezelőjének az építmény nagyvízi mederben történő elhelyezéséhez való hozzájárulása előtt vizsgálnia kell a tervezett építménynek az árvíz és a jég levonulására gyakorolt hatását. Az építmény kialakítása és magassági elhelyezése során a mértékadó árvízszint és az eddig előfordult legmagasabb árvízszint közül a magasabbat kell figyelembe venni. (2) Építmény nagyvízi mederben történő elhelyezéséhez a folyószakasz mederkezelője akkor járulhat hozzá, ha van az igénybe vett területre vonatkozó, kihirdetett nagyvízi mederkezelési terv és annak figyelembevételével az építmény megvalósítható. Nagyvízi mederkezelési terv hiányában a folyószakasz mederkezelője akkor járulhat hozzá az építmény elhelyezéséhez, ha a kérelem: a) a folyómeder használatával és a vízfolyás fenntartásával közvetlenül összefüggő megfigyelő, jelző állomás, a nagyvízi meder használatával összefüggő vízilétesítmény, valamint kikötői, rév-, kompátkelőhelyi vagy vízrendészeti építmény elhelyezésére irányul; b) közcélú nyomvonalas építmény vagy vízilétesítmény elhelyezésére irányul, és az építmény, vízilétesítmény az árvízi lefolyási viszonyokat nem befolyásolja kedvezőtlenül; e) a nagyvízi mederben fekvő települési belterületen történő építmény-elhelyezésre irányul, és a megvalósítandó építmény árvíz elleni védelmének biztosítását - ideiglenes védmű kiépítésével - a települési önkormányzat vállalja. Megjegyzés: a Duna folyam mederkezelője az érintett szakaszon a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság (1088 Bp. Rákóczi u. 41.)	
	II.11. 9.	Kerékpárút-szakasz létesítése akkor vízjogi létesítési engedély köteles, ha a nagyvízi mederben feltöltés is épül, valamint partvédelem (burkolat, biztosító kőszórás) is kialakításra kerül.	intézkedést nem igényel
	II.11. 10.	A Duna folyamra vonatkozó parti sávot a 21/2006. (I. 31.) Korm. rendelet 2.§ (3). bekezdés a) pontjának, a Mogyoródi-, Szilas-, Rákos-, Gyáli-, Hosszúréti-, Aranyhegyi patakra vonatkozó parti sávot a e) pontjának megfelelően kell figyelembe venni.	intézkedést nem igényel
	II.11. 11.	A Duna folyam 10 m széles, a Mogyoródi-, Szilas-, Rákos-, Gyáli-, Hosszúréti-, Aranyhegyi-patak 3 m széles parti sávját, valamint az elsőrendű árvízvédelmi töltés rézsú-lábtól mért mentett- és vízoldali 10 m széles védősávját szabadon kell hagyni, a parti- és védősávban a fenntartási munkákat akadályozó állapot nem tartható fenn.	intézkedést nem igényel
	II.11. 12.	A Duna folyam medrét érintő beavatkozásokkal kapcsolatban be kell szerezni és vízjogi engedélyezés folyamán a Hatóságnak is be kell nyújtani a Duna folyam érintett szakaszának meder- és vagyonkezelője, a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság meder- és vagyonkezelői hozzájárulását, az I. rendű árvízvédelmi védmű (rakparti támfal, töltés, vagy mellvédfal) érintettsége esetén pedig a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. (1095 Budapest, Soroksári u. 31.) üzemeltetői hozzájárulását is be kell	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		szerezni.	
	II.11. 13.	A Hatóság az ITS Budapest stratégia 2020 - Integrált településfejlesztési stratégia - Megalapozó - és Stratégiai munkarész című egyeztetési anyagot elfogadja, és a beruházások során elvégzendő munkák során kéri a fentiek figyelembevételét.	intézkedést nem igényel
Magyar Bányászati és Földtani Hivatal Budapesti Bányakapitányság	II.12. 1.	A jelezett dokumentáció a Bányakapitányság hatáskörét csak általánosságok szintjén érinti. A főváros területének földtani fölépítésével foglalkozó rész megalapozott, az ebből levont környezetvédelmi következtetések helytállóak. További hatásköri szempontjainkat inkább a konkrétabb munkafázisokban tudjuk és kívánjuk érvényesíteni.	intézkedést nem igényel
Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatala	II.13. 1.	Az ITS Budapest Főváros Önkormányzata számára meghatározott, a város fejlesztésének középtávú feladatainak megvalósítását biztosító kulcsprojektekkel és integrált akcióterületi beavatkozásokkal, valamint annak meghatározott keretfeltételeivel egyetértek, azokkal kapcsolatban észrevételt nem teszek. Fentiek alapján a Budapest Főváros Integrált Településfejlesztési Stratégiájának elfogadását támogatom.	intézkedést nem igényel
Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Hivatala	II.14. 1.	A megalapozó vizsgálat helyzetelemzés munkarész tartalmaz az elektronikus hírközlés jelenlegi állapotára vonatkozó információkat. Tájékoztatom, hogy 2013. október 03-tól hatályos az elektronikus hírközlési építmények elhelyezéséről és az elektronikus hírközlési építményekkel kapcsolatos hatósági eljárásokról szóló 14/2013. (IX. 25.) NMHH rendelet (a továbbiakban: NMHH rendelet) mely egyebek mellett tartalmazza az elektronikus hírközlési építmények elhelyezésének szabályait is. Az NMHH rendelet 26. § (1) bekezdésében rendelkezik arról, hogy a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 5. §-ában, és 9-13. §-ában szabályozott településfejlesztési koncepcióhoz, helyi építési szabályzathoz, valamint településszerkezeti tervhez továbbá a helyi építési szabályzathoz kapcsolódó megalapozó vizsgálatnak a R. 1. melléklet helyzetfeltáró munkarész 1.16.3 pontját érintő, illetve a településszerkezeti tervhez, valamint a helyi építési szabályzathoz kapcsolódó alátámasztó javaslatnak az R. 3. melléklet 35. sor 4.3. pontját érintő minimális tartalmi követelményeit az NMHH rendelet 4. melléklete határozza meg. A megalapozó vizsgálat elektronikus hírközlési fejezetét a többi szakági munkarésszel összhangban kell elkészíteni, tartalmi részletessége pedig függ a feladat jellegétől, de ebben a fejezetben meg kell jeleníteni a meglévő elektronikus hírközlési építmények elhelyezését a felhasználók számára elérhető, alábbi szolgáltatások vonatkozásában: a) helyhez kötött telefonszolgáltatás;	Intézkedést nem igényel. A megalapozó vizsgálat elektronikus hírközlési fejezete a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendeletnek megfelelően, a 14/2013. (IX.25.) NMHH rendelet figyelembevételével, a többi szakági munkarésszel összhangban készült a feladat jellegének megfelelő részletezettséggel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		b) mobil rádiótelefon szolgáltatás; c) vezetékes másorelosztó szolgáltatás - analóg és digitális, valamint internet szolgáltatásra alkalmas megoldással -; d) internet szolgáltatás; e) műsorszórás. Az NMHH rendelet alapján az elektronikus hírközlési fejezetnek biztosítania kell a szolgáltatásnyújtás szabadságát, a szolgáltatások szabad áramlását, be kell mutatnia a fogyasztói érdekek hatékony védelme területén a szabad szolgáltató- és szolgáltatás-választás, az esélyegyenlőség, az egyetemes szolgáltatáshoz való hozzáférés biztosítását, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások, új technológiák elterjedési lehetőségét. A megalapozó vizsgálathoz készülő elektronikus hírközlési fejezetben össze kell vetni és értékelni kell az előzetesen beszerzett adatokat. A fejezet elkészítéséhez be kell szerezni az érintett elektronikus szolgáltatók nyilatkozatát. A szolgáltatók részére kiküldött tájékoztatás adatkérő levél kötelező tartalmi elemeit az NMHH rendelet 26. § (6) bekezdése tartalmazza. Végezetül tájékoztatom arról is, hogy elektronikus hírközlési fejezetet csak a településtervezési és az építészeti-műszaki tervezési, valamint az építésügyi és az építésügygel összefüggő szakmagyakorlási tevékenységekről 266/2013. (VII. 11.) Korm. rendelet 1. mellékletének - 1. Tervezés, -1. részében meghatározott szakterületi jogosultsággal (településrendezési hírközlési tervező, betűjele: TH) rendelkező és névjegyzékbe vett tervező készíthet. Fenti véleményt a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményről szóló 314/2012. (XI.08.) Korm. rendelet 31. §-a alapján adta a Hatóság.	
Országos Atomenergia Hivatal	II.15. 1.	Településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (Eljr.) 31. § (1) bekezdése, továbbá a 9. melléklete biztosítja. Az Eljr. mellékletében az OAH „*érintettség esetén” kiegészítéssel szerepel, továbbá a melléklet szerinti táblázat „Adatszolgáltatás témaköre” című rovata az OAH-ra vonatkozó jogszabályi szempontokat nem tartalmaz. A 31. § (1) bekezdése alapján az OAH a stratégia tervezetét 21 napon (a főváros esetében 30 napon) belül véleményezi. A megkeresésére válaszolva tájékoztatom, hogy a tervezett Fővárosi Integrált Településfejlesztési Stratégia tartalma az OAH hatás- és feladatköréit nem érinti.	intézkedést nem igényel
Pest Megyei	II.16.	Az erdők kérdésével a 1.8. fejezet foglalkozik a Tájji, természeti adottságok és zöldte-	Intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Kormányhivatal Erdészeti Igazgatósága	1.	rületi rendszerek témán belül. Az erdőterületeket a rekreációs zöldterületek között említi a tanulmány. A meg lévő erdők esetében általános tény, hogy a nagyobb tömbök a különböző infrastrukturális létesítmények hatására folyamatosan aprózódnak. A budai oldalt ez az aprózódás eddig kevésbé érintette. Az MO autópálya tervezett nyugati szektora, a 10-es főút bevezető szakasza igen jelentős klimatikus és környezeti hatással járhat, mely hatások vélhetően nem fogják pozitívan befolyásolni az erdők életfeltételeit. A pesti oldalon az MO építés során az aprózás megtörtént, de a folyamat nem fejeződött be. A X., XVI. és XVII. kerületben tervezett nyomvonalas létesítmények eddig egybefüggő tömböket terveznek megszüntetni, feldarabolni. Ezért is kezdeményezi az erdészeti hatóság az ún. Külső Keleti Körút tervezett megépítésének felülvizsgálatát. Ebben a térségben a megépült MO a kereszti irányú forgalom jelentős részét eltereli. A Ferihegyi út meghosszabbítása is erdő tömböt vág ketté. illetve az M4 autópálya bevezető szakaszának helybiztosítása a további útépítést álláspontom szerint ebben a térségben szükségtelenné teszi. Ha az ementáli sajtban nagyon sok a lyuk, akkor előbb-utóbb már nem marad sajt csak lyuk. A felszabdalt korábbi erdő tömb a rekreációs képességeinek töredékét tudja csak nyújtani.	A véleményben hivatkozott közlekedési beruházások közül az MO gyorsforgalmi út NY-i szektorának, a 10 sz. főút, valamint az M4 autópálya (31 sz. főút) fővárosi bevezető szakaszának fejlesztése –bár kétségkívül fontos Budapest számára- nem a főváros kompetenciájába tartozik. A Külső keleti körút megépítése, a valamint a Ferihegyi út meghosszabbítása nem szerepel a 2014-2020 között megvalósítandó beruházások között.
	II.16. 2.	A meglévő erdők felaprózását meg kell előzni, az infrastrukturális létesítményeket az erdőn kívül szükséges elhelyezni .	Intézkedést nem igényel
	II.16. 3.	A Főváros i Szabályozási Keretterv jelentős, erdőtelepítésre tervezett területet tart nyilván. Azonban az elmúlt évtizedekben ezeken a területeken új erdő telepítése gyakorlatilag egyáltalán nem valósult meg. A zöldfelületi rendszerekben az erdőtelepítések jelentős fejlődést eredményezhetnek. Az erdőtelepítések későbbi rekreációs éltékét jelentősen növeli, ha ezen telepítések minél inkább tömbszerűen valósulnak meg. minél nagyobb méretben. Az erdők esetében az erdőről és erdő védelméről szóló 2009. évi XXXVII törvény (Evt.) rendelkezéseiben foglaltak betartása szükséges.	Intézkedést nem igényel
Pest Megyei Kormányhivatal Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság	II.17. 1.	Talajvédelmi szempontból a legelőnyösebb a meglévő infrastruktúra elemek felhasználásával megvalósuló fejlesztés. Új termőföldterületek igénybe vételét a lehető legkisebb mértékűre kell korlátozni.	intézkedést nem igényel
	II.17. 2.	Új termőterületek igénybe vétele esetén: a) Termőföld területen tilos a talaj humuszos termőrétegének engedély nélküli eltávolítása. b) Mezőgazdasági művelési ágban nyilvántartott területen történő beruházások építési engedélyezési eljárásába a talajvédelmi hatóságot is be kell vonni. Az építési engedélyes tervben külön munkarészben kell foglalkozni a területen található humuszos	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sorszám	Vélemény	Válaszok
		feltalaj védelmével, a letermelés, a deponálás és a felhasználás módjával. c) Mezőgazdasági művelési ágban nyilvántartott területen történő, 400 m²-t meghaladó beruházás esetén humuszos termőréteg mentését megalapozó talajvédelmi tervet kell készíteni. d) A tervezett beruházások engedélyezési eljárása során a talajvédelmi terv megállapításai alapján az engedélyes tervben külön munkarészben kell foglalkozni a területen található humuszos feltalaj védelmével, a letermelés, a deponálás és a felhasználás módjával. Amennyiben lementett humuszos feltalaj elszállításra kerül, az adott tétel vonatkozásában talajvédelmi járulékot kell fizetni e) A lakó- és gazdasági területek kijelölése -kapcsán vizsgálni kell a környezetben folytatott mezőgazdasági tevékenység hatásait a későbbi panaszbejelentések elkerülése érdekében.	
	II.17.3.	A földtani viszonyok, talajszennyezés fejezetben található általános értékeléssel és prioritások meghatározásával egyetértünk, így a fenti feltételekkel megadtam a szakhatósági véleményt.	intézkedést nem igényel

III. Vélemények – civil szervezetek

Véleményező	Sorszám	Vélemény	Válaszok
Levegő Munkacsoport	III.1.1.	Az ITS tartalmazza a „Fővárosi projektek 2014-2020” felsorolását. Ennek 3 .2.1. tétele a „Fővárosi személyforgalmi behajtási díj rendszer bevezetése és a hozzá kapcsolódó beruházások”. „ Rövid tartalma: Budapesten a Hungária körút - Budai körút által határolt területre bevezetett behajtási díjfizetési rendszer kiépítése, melynek elemei: ellenőrző rendszer, díjfizető rendszer, forgalomtechnikai eszközök, ellenőrző járművek+ tervezés és kommunikáció + kapcsolódó P+ R parkolók Becsült költség: 15, 1 milliárd Ft. Ütemezés: döntéshozást követően 34 hónap alatt megvalósulhat. ” A Levegő Munkacsoport és a Magyar Közlekedési Klub véleménye szerint ez a projekt a) Hibás elven alapul, mint közlekedésszervezési elképzelés b) Rosszul értelmezi a főváros szerkezetét, igen szűken határozza meg Budán a forgalomtól védendő városrészeket, még nagyobb forgalommal veszélyeztetve ezzel a szerinte védendő városrészekkel szomszédos, azonos beépítettségű és laksűrűségű területeket, ráadásul a „kapcsolódó P+R parkolókkal” azok zöldfelületeit is veszélyeztetve, gyalogos közlekedési felületeit csökkentve. a) Szerintünk hibás a projekt által javasolt kordonos megoldás, ehelyett más módszerekkel sokkal jobb eredményeket lehetne elérni. Javasoljuk a „Korszerű közlekedésszervezési eszközök Budapesten és Budapest környéki településeken a közlekedési eredetű zaj- és légszennyezés csökkentésében” című kiadványunkat, melyet - elektronikus úton - levelünkkel egy időben megküldünk. Ezt a kiadványunkat a múlt évben bemutattuk a Fővárosi Közgyűlés Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottságában, valamint www.levego.hu honlapunkon is szerepel. b) Az ún. „Budai körút” által meghatározott „belső zóna”, amennyiben az azon belüli városrészek védelmi előnyt élveznének a rajta kívül eső városrészekkel szemben, hibás városszerkezeti felfogáson alapul. A Petőfi híd budai nyomvonalán kívüli Lágymányosi lakótelep nyolcemeletes sávházainak laksűrűsége például meghaladja a szemben lévő	Elfogadásra nem javasolt. Az ITS Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési tervével összhangban határozza meg a 2014-2020 között megvalósuló közlekedési projektelemeket. A személyforgalmi behajtási díj határvonala nem a forgalomtól védendő területek határán kerül kijelölésre, hiszen az alapján – az észrevétellel egyet értve- egy sokkal kiterjedtebb zóna kijelölése lenne indokolt. A P+R parkolók elhelyezése és kialakítása a részletesebb tervezések keretében történik, egyértelműen nem kijelenthető, hogy ezek minden esetben a zöldfelületek rovására kerülnek lehelyezésre (pl. térszín alatti többszintes parkolók, vagy parkolóházak esetében a fajlagos területre vetítve jelentősen több jármű helyezhető el, mint felszíni tömbparkolók, vagy rendezetlen parkolási viszonyok mellett. A személyforgalmi behajtási díj bevezetése csak a kapcsolódó fejlesztésekkel (kötőpályás közösségi közlekedés fejlesztése, jelentős számú P+R parkoló telepítése, stb.) együtt eredményezheti közlekedési és környezeti körülmények javulását. Ennek érdekében jelentős előrelépések történtek mind a közlekedésszervezés, mind a mobilitás-menedzsment terén. Sajnos a közlekedési infrastruktúra-hálózat fenntartása és fejlesztése több évtizedes lemaradásban van (pl. Körvasút menti körút, Duna-hidak, stb.) melyek megvalósítására a gazdasági válság hatásai miatt az ITS 2014-2020 időtávlatában valószínűsíthetően ismételtelen nem kerül sor. Így az op-

Véleményező	Sorszám	Vélemény	Válaszok
		terület laksűrűségét, az Ybl-díjas Lágymányosi kislakótelep Hamzsabégi útig terjedő zártosú, keretes beépítésű tömbjei szintén. A Bocskai út vonalán kívül eső, Hamzsabégi út és Karolina út által határolt háztömbök szerkezeti szempontból szervesen csatlakoznak a Bocskai úton belüli utcaszerkezethez. A XII. kerület Alkotás utca és Németvölgyi út közé eső területe szintén belvárosias beépítettségi és laksűrűségű. A II. kerületben a Margit körúton kívül lévő, Rózsadomb alsó utcái szintén belvárosias laksűrűségűek. Kérjük, hogy a „Fővárosi projektek 2014-2020” fent említett 3.2.I pontját szíveskedjenek törölni, mivel hibás szemlélete miatt nem javítaná, hanem súlyosbítaná a sűrűn lakott fővárosi lakóterületek forgalmi zsúfoltságát. A kordonvonallal való elhatárolás egyébként is éppen az azt alkotó főútvonalakon okozna olyan nagy forgalom növekedést, melynek lég- és zaj szennyezése a kordonon belül védeni szándékozott lakóterületekre is kihatna. Kérjük, hogy a projektben szereplő hibás elgondolás helyett szíveskedjenek mérlegelni egyéb, célravezetőbb módszereket, és azok kidolgozására javaslatot tenni a Fővárosi Közgyűlésnek.	timálisnak tűnő megvalósítási sorrend helyett a Fővárosnak a rendelkezésre álló hálózattal és infrastruktúrával kell eleget tenni az M4 metróvonal átadását követő kötelezettségének. Budapest sugaras-gyűrűs közúthálózati rendszere – bár jelenleg több helyen még hiányos - de könnyen átlátható szerkezetet alkot. A behajtási díj határvonalát ott célszerű kijelölni, ahol a zónán átmenő forgalom számára jelenleg kapacitástartalékkal rendelkező alternatív útvonal-választási lehetőség adódik. Nem elsősorban annak érdekében, hogy személygépjárművel kerülő úton el tudja érni az úti célját, hanem amiatt, hogy eszközváltási lehetőséget találjon (ha ezt nem tette meg még az elővárosi, vagy átmeneti zónában) olyan elsősorban kötöttpályás közösségi közlekedési eszközökkel, mellyel a zónán belüli célállomását elérheti. A pesti oldalon erre több lehetőség is adódhat, azonban a budai oldalon a városszerkezet és a közút-hálózat szerkezete ebből a szempontból nem tekinthető egységesnek, tekintettel arra, hogy a domborzati adottságokból adódóan a budai úthálózat gyűrű irányú elemei nem alakultak ki.
	III.1.2.	Célszerűnek tartanánk Budapest zónarendszerének meghatározását is fentiek figyelembe vételével differenciálni a budai oldalon, mivel a „Budai körút” szerinti merev elhatárolás szerintünk városszerkezeti szempontból nem szakszerű és hibás döntésekhez vezethet.	Elfogadásra nem javasolt. A zónarendszer tekintetében a Budapest 2030-ban meghatározott és elfogadott lehatárolást veszi figyelembe az ITS. Ez eltérő karakterisztikájú fővárosi területeket jelöl, indikatív jelleggel, s elsősorban a problémák, jellemzők összegzésének célját szolgálja. (Konkrét beavatkozások alapján nem ez veendő figyelembe).

IV. Vélemények – Budapesti agglomeráció települései és Pest megye Önkormányzata

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
Budaörs Város Önkormányzata	IV.1.1.	A múlt évben a BTFK véleményezése során is fontosnak tartottuk hangsúlyozni a Főváros és Pest Megye területfejlesztési koncepcióinak, terveinek összhangját, ezért azt ismét megteesszük. . .' Hangsúlyozzuk, hogy a területi tervezés és irányítás szintjén is lényeges a közigazgatási határokon átnyúló vonalas infrastruktúra elemek összehangolt fejlesztése.	intézkedést nem igényel
	IV.1.2.	Hiányoljuk; hogy az ITS a Budaörsi Repülőtér vonatkozásában nem fogalmaz meg fejlesztési célokat.	Elfogadásra nem javasolt. Igényként azonosítottuk a repülőtér helyrehozatalát (XI. kerület – javaslat kisgépek, magánjet-ekre specializálódott business típusú repülőtér kialakítására) ugyanakkor erre vonatkozóan konkrét projektjavaslatról, előkészítésről nincs tudomásunk. Az MNV Zrt. kezelésében lévő reptér fejlesztése, a műemléképület felújítása magánbefektetők által történhet. A terület jelenleg alulhasznosított területként kezelendő.
	IV.1.3.	A 3.2.28. új pont (stratégia 3.5. oldal) hiányzik. az M4 Metró továbbvezetésének. előkészítése. Az agglomeráció számára nem elfogadható, hogy 2020-ig semmilyen lépés nem történik legalább a Virágpiaci meghosszabbítás érdekében.	Elfogadásra nem javasolt. A jelenleg egyeztetés alatt álló Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének egyeztetési anyaga tartalmazza a nyomvonal meghosszabbítását. Az ITS Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési tervével összhangban határozza meg a 2014-2020 között megvalósuló közlekedési projektelemeket. A közlekedés, és azon belül a városi közlekedés fejlesztésére felhasználható források azonban jelentősen csökkentek.
	IV.1.4.	A stratégiában szereplő környezetvédelmi fejezetekkel összességében egyetértünk, azonban a zajvédelemmel kapcsolatos feladatokat célszerűnek tartanák bővebben kifejteni. (intézkedési tervben foglaltak megvalósulása, érintettségi számokak változása) 3. Intelligens városműködés, 3.2. Intelligens, kooperatív közlekedés programjánál a közlekedés fejlesztése során számolni érdemes a zajterhelés csökkenésével, melynek indikátora lehetne az érintettségi számok változása.	Elfogadásra nem javasolt. A zajvédelemmel kapcsolatos intézkedések bővebb kibontása a környezeti program feladata. A zajvédelmi szempontok és projektelemek az integrált projektek műszaki tartalmának kialakításakor kerülnek beépítésre.
	IV.1.5.	A csapadékvíz elvezetéssel kapcsolatos része, hasonló szemléletű, mint a Pest Megyei Területfejlesztési Programé. Tekintettel arra, hogy egyre inkább a rövid idejű, nagy csapadékok válnak jellemzővé, javasoljuk a vizek késleltetett levezetését, ami-	Részben elfogadásra javasolt. A csapadékvizek visszatartása helyi szabályozás során érvényesíthető, mely megalkotása során figyelembe

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		vel elkerülhető, a gazdaságtalan, az év nagy részében túlméretezett hálózatok kiépítése, azaz betározással kiegyenlítettebbé lehet tenni a vizek levezetését, és így a meglévő rendszerek is sok esetben megfelelőek lehetnek. Mindenütt, ahol erre lehetőség van, késleltető tározók kialakítása javasolt. A Hosszúréti patakról az anyag csak annyiban tesz említést, hogy ebbe, több más patakhoz hasonlóan, tisztított szennyvizet vezetnek, így már szennyezetten érkezik a fővárosba. Arról, hogy a patak nem képes a mértékadó csapadékvizek levezetésére, még utalás sincs, a probléma kezelésére vonatkozó stratégiai elképzelést az egyeztetési anyag nem tartalmaz.	veszik beépítést, az elvezető rendszer, valamint a talajviszonyok is. Utóbbi esetén nem csak a csapadékvizek visszatartásával, hanem a vizek helyben tartásával, elszikkasztásával is lehet számolni, mely által az elvezető hálózat tehermentesítése a legkedvezőbb. (megalapozó munkarész, I. 12)
	IV.1.6.	A Megye és a Főváros (külső kerületek) térségi szervezések koordinálásában betöltött szerepének megerősítését szolgáló intézkedések részletezését, a koordinációt elősegítő szervezet létrehozását továbbra is elengedhetetlenül szükségesnek tartjuk (a stratégia 6. fejezete).	Elfogadásra kerül. A Hosszúréti patakra, illetve általánosan az agglomerációból érkező fővárosi patakokra vonatkozóan az anyag kiegészítésre kerül. (megalapozó munkarész, I. 12)
Dunakeszi Város Önkormányzata	IV.2.1.	Dunakeszi Város Polgármestere nem emel kifogást a Főváros Integrált Területfejlesztési Stratégiájának egyeztetési anyaga ellen, kéri azonban, hogy a dokumentációba is kerüljön bele Budapest és Pest Megye külön régióba szervezése, hogy a fejlődés ne álljon meg a megye gazdagabb térségeinek határánál, növelve. az elmaradottabb térsége) leszakadását. Az eljárás további menetében Dunakeszi Város Önkormányzata részt kíván venni.	Intézkedést nem igényel. A koordináció menedzselését alapvetően a két önkormányzat végzi (Fővárosi Önkormányzat, Pest Megye Önkormányzata)., mely az alulról jövő kezdeményezéseket szeretné generálni és támogatni. Ennek intézményesíthető formái később kerülnek részletesen kidolgozásra. Az ágazati típusú együttműködési területek a 6. fejezetben felsorolásra kerültek.
Gyál Város Önkormányzata	IV.3.1.	Dunakeszi Város Polgármestere nem emel kifogást a Főváros Integrált Területfejlesztési Stratégiájának egyeztetési anyaga ellen, kéri azonban, hogy a dokumentációba is kerüljön bele Budapest és Pest Megye külön régióba szervezése, hogy a fejlődés ne álljon meg a megye gazdagabb térségeinek határánál, növelve. az elmaradottabb térsége) leszakadását. Az eljárás további menetében Dunakeszi Város Önkormányzata részt kíván venni.	Elfogadásra nem javasolt. Nem az ITS témakörében kezelendő kérdés.
Gyál Város Önkormányzata	IV.3.1.	A megküldött dokumentációt felülvizsgáltam és a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 31412012. (XI. 8.) Korm. rendelet alapján azzal kapcsolatosan kifogást, észrevételt nem teszek.	Intézkedést nem igényel
Maglód Város Önkormányzata	IV.4.1.	A CD adathordozón megküldött stratégiai munkarész áttanulmányozását követően az ott szereplő szabályozási elképzelésekkel és a benne foglalt célokkal és hatásokkal kapcsolatban kifogással nem élünk. Fontosnak érezzük a stratégiai munkarészben is megjelenő szemléletet, amely a budapesti várostérség, így az Agglomeráció településeinek érdekeit is figyelembe veszi. Az Agglomeráció települései által eddig fel nem tárt lehetőségek társadalmi-, gazdasági-, természeti potenciáljai a fejlesztés koordinálásában meghatározó szerepet kell, hogy kapjanak.	Intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		A jövőképből is nagy hangsúlyt kapott a várostérrel való együttműködés. Az Agglomerációs településként nyitottak vagyunk a Budapesttel közösen megfogalmazásra kerülő közös célok elérése érdekében a tervezés-fejlesztés területén az együttműködés szélesítésére. Az ITS készítés során lefolytatandó további véleményezési eljárás teljes folyamatában részt kívánunk venni, a dokumentációt elektronikus formában kérjük megküldeni.	
Solymár Nagyközség Önkormányzata	IV.5.1.	Solymár Budapesthez közvetlenül kapcsolódó település. Az IVS térbeli vonatkozásainál kiemelt természetvédelmi területek és zöldfelületi rendszer fontos eleme. Településünk célja továbbra is a kedvező környezeti állapot fenntartása - Önkormányzatunkkal - nemcsak saját, de a főváros érdekében is. Így ez a zöld gyűrű hosszútávon biztosított.	intézkedést nem igényel
	IV.5.2.	Ma már egyre nagyobb szerepet kap a stratégiai tervezésnél a város és környéke kapcsolat. Sajnálatos tapasztaltuk azonban, hogy az IVS a városkörnyékkel szinte alig foglalkozik. Véleményünk szerint a Főváros fejlesztéséről, csak a stratégiai jelentőségű, hozzá közvetlenül kapcsolódó agglomerációs településekkel való közös gondolkodással lehetne dönteni. Hisz ez a viszony egymásrataláltságról szól. Ez a közös gondolkodás sajnálatos módon elmaradt, s nem történt meg a stratégiai elhatárolások szintjén sem ezen kapcsolatok rendezése.	Elfogadásra nem javasolt. A fővárosi ITS stratégiai céljai, területi és ágazati indikatív projektjei a várostérrel folyamatainak megismerésével, Pest Megye Önkormányzatával konzultálva kerültek meghatározásra. Olyan fővárosi kompetenciába tartozó fejlesztési irányokat jelöl ki, melyek az egész várostérrel jobb működését, a gazdaság versenyképességét és a lakosok komfortérzetének javulását eredményezik.
	IV.5.3.	Véleményünk szerint a „Kezdeményező, együttműködő városfejlesztés” -nek sokkal konkrétabban kellene tartalmaznia a Főváros- városkörnyék együttműködéseit is. Pest Megye települései és a közvetlenül határos városkörnyéki települések súlya, jelentősége a főváros szempontjából különböző. Ennek árnyaltabb kezelésére lenne szükség.	Elfogadásra nem javasolt. A koordináció menedzselését alapvetően a két önkormányzat végzi (Fővárosi Önkormányzat, Pest Megye Önkormányzata), mely az alulról jövő kezdeményezéseket szeretné generálni és támogatni. Ennek intézményesíthető formái később kerülnek részletesen kidolgozásra. Az ágazati típusú együttműködési területek a 6. fejezetben felsorolásra kerültek.
	IV.5.4.	Településünk készséggel kapcsolódna a fővárosi turisztikai fejlesztésekhez, zöld programokhoz. A Zsíros-hegy természetvédelmi területen található turistaház újjáépítése a főváros és környéke turisztikai fejlesztéseinek jelentős pontjává válhatna.	Intézkedést nem igényel. A Térségi Zöld Terv, illetve a térségi szintű turisztikai koordináció keretében ezek a projektek integrálhatók.
	IV.5.5.	Természetesen, mint agglomerációs településnek térségünk közlekedési rendszere a legaggasztóbb. Az IVS témája a fenntartható közlekedés elősegítése és a kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrák előtti akadályok elhárítása. Azonban a térségünk közlekedési rendszerére, a fővárosba beérkező forgalom fogadására vonatkozóan nem találtunk az IVS-ben utalást sem.	Intézkedést nem igényel. A közlekedésfejlesztés keretében – kapcsolódva az elővárosi vasúti fejlesztésekhez –P+R parkolórendszer többlépcsős kiépítése tervezett.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	IV.5.6.	Megjegyezni kívánom, hogy a városkörnyéket érintő, de a főváros II. kerületén fizikailag is áthaladó MO szakasz sem került a stratégiai tervezésbe, bár lehet, hogy ez az IVS időtávlátán túlmutat, ez nemcsak a városkörnyéki települések, de a Főváros szempontjából is jelentős. Ugyanígy a főváros elérését biztosító 10-es út, és annak fővárosi fogadókapuja sem került a stratégiába, mely térségünk szempontjából szintén stratégiai jelentőségű.	Részben elfogadásra javasolt. Az észrevételezett nyomvonalak fejlesztése nem a Fővárosi önkormányzat fejlesztési kompetenciájába tartozik, ezért azok megvalósításának ütemezése sem a tárgyi ITS hatásköre. A kapcsolódó fejlesztéseket bemutató térképpel az ITS kiegészült.
	IV.5.7.	Fontos továbbá településünk szempontjából településünket érintő, a Fővároshoz kapcsolódó kerékpárutak megerősítése a III. kerület illetve a II. kerület irányába.	Intézkedést nem igényel. A fővárosi kerületek és a szomszédos települések közötti kerékpáros infrastruktúra kerületi terveszköz szintjén kezelhető, a kerületi önkormányzat hatásköre. A Budapest közigazgatási területén összességében megvalósuló kerékpáros infrastruktúrának csak a településszerkezeti jelentőségűnek ítélt és 2014-2020 között megvalósítandó nyomvonalai jelennek meg az ITS-ben. A többi, így a hiányolt kapcsolatok is vagy az ITS időtávlátán túl, vagy az érintett kerületekkel történő együttműködés során kerülhetnek megvalósításra.
Vecsés Város Önkormányzata	IV.6.1.	A Ferihegyi gazdasági övezet Pest megyével közös térségi projekt fővárosi fejlesztési elemeként a Ferihegyi repülőtérre vezető út korszerűsítését Irányozták elő a tervben. amely kedvezően érinti városunkat is. Sajnálatos módon azonban a tervezett korszerűsítés csak a Határ út és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér I. terminálja közötti szakaszt érintené. Javasoljuk, hogy az út korszerűsítése te1jedjen ki az Üllő i út - vasút külön szintű átvezetésére is (az ún. Steimetz-csomópont), mivel a NIF ennek már elkészítette az engedélyezési terveit. de a 100-as vasútvonal korszerűsítése címen futó uniós projektből kimaradt. Ugyanakkor javasoljuk a tervek kismértékű módosítását. melyet korábban is kezdeményeztünk. hogy ne csak a vasúti. hanem közúti közlekedést is a lehető legjobban szolgálja. Ennek a külön szintű csomópontnak a szükségessége évtizedes, azonban úgy tűnik. hogy a több közigazgatási területet és nem csak budapesti. hanem az országos közutat érintő fejlesztést senki nem érzi a sajátjának. A következő évek integrált területi fejlesztéseit támogató szabályozási környezet miatt talán ez a projekt is beemelhető lenne a fejlesztési tervekbe.	Elfogadásra nem javasolt. A Ferihegyi repülőtérre vezető út korszerűsítésének a célja a jelenlegi 2x1 sávós gyorsforgalmi út zárt pályájának kapacitás-bővítése, közlekedésbiztonságának javítása. Az észrevételezett szakaszt a kialakítása révén ez a probléma nem érinti, ezért az ITS a 2014-2020 közötti időszakban a csomópont fejlesztésével nem számol.
	IV.6.2.	Örömmel nyugtáztuk, hogy a terveikben számolnak a 100-as sz. vasútvonal korszerűsítésével egyidejűleg egy többletvágány megépítésével. amely a repülőtér 2. terminálja felé szint alatti nyomvonalvezetéssel biztosítana kapcsolatot. A hosszú ideje hiányzó repülő téri kötőtpályás kapcsolat előkészítése és megvalósítása az egész	intézkedést nem igényel.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		térség fejlesztésének lendületet adna. Az ITS sajnos még csak az elő készítésével számol a 2020-ig tartó időszakban, de egy elfogadott, netán engedélyezett terv már magában hordozza a megvalósítás lehetőségét. hiszen az eddigi próbálkozások eddig sem jutottak el.	
	IV.6.3.	Szeretnénk jelezni, hogy a Budapest - Pest megye által előirányzott. a Férihegyi gazdasági övezetre vonatkozó fejlesztési tervek kialakításában aktívan szeretnénk részt venni. és nem szeretnénk. ha a korábbi évtized gyakorlata megismétlődne. amikor a térségre vonatkozó fejlesztési terveket a bevonásunk nélkül készítették el és még kérésre sem adta át a Főpolgármesteri Hivatal Főépítési Irodája. il l. Városépítési Főosztálya a részünkre, csak több éves késéssel.	intézkedést nem igényel.
Dunaharaszti Város Önkormányzata	IV.7.1.	A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XL 8.) Korm. rendelet 31. § alapján véleményezésre megküldött Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája Dunaharaszti településrendezési és fejlesztési érdekkörét közvetlenül nem érinti, ezért a stratégia tervezettel kapcsolatban kifogást nem emelünk, észrevételt nem teszünk.	intézkedést nem igényel.
Ecser Nagyközség Önkormányzata	IV.8.1.	A képviselő-testület 6 igen szavazattal - ellenszavazat és tartózkodás nélkül - az alábbi határozatot hozta: 21/2014.(II.26.) sz. határozat Ecser Nagyközségi Önkormányzat Képviselő-testülete tudomásul veszi a Fővárosi Önkormányzat Integrált Településfejlesztési Stratégia tervezetét. Ecser Nagyközség Önkormányzata az eljárás további szakaszában részt kíván venni.	intézkedést nem igényel.
Halásztelek Város Önkormányzata	IV.9.1.	A településfejlesztési stratégiában nevesített direktívákra alapozott fejlesztésekből - Halásztelek Város életminőségét, kiegyensúlyozott fejlődésére közvetett módon pozitív hatással bíró - programok közül kiemelten kell kezelni: 1. a meglévő zöldfelületek arányának növelését (az EU direktíváknak megfelelő 9m2/fő minimális zöldfelületi érték biztosításával, a biológiai aktivitás növelésével, illetve a csatlakozó területfelhasználási egységek - a stratégiában ábrázolt erdőművelés alá történő vonásával);	Intézkedést nem igényel.
	IV.9.2.	Folytatni, fokozni kell a nagytérenyi barnamezős területek, iparterületek rekultivációját, talajcsere munkálatainak felgyorsításával;	Intézkedést nem igényel. A javaslatot az anyag tartalmazza. A barnamezős területekre vonatkozóan a főváros koordinációja mellett Tematikus Fejlesztési Program készül, az érintettek bevonásával

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
	IV.9.3.	Duna, mint összefüggő „zöldfolyosó”, a meglévő zöldfelületek fejlesztésének és védelmének, biológiai aktivitás növelésének programját (egységes, összefüggő zöldfelület létrehozásával);	Intézkedést nem igényel. A javaslatot az anyag tartalmazza. A Duna menti zöldterületek hálózatának kialakítása fontos elemét képezi a Duna Tematikus Fejlesztési Programnak, melynek kidolgozása 2014 év elején indult, az érintettek bevonásával és a Fővárosi Önkormányzat koordinációjával
	IV.9.4.	Az M5 nyomvonalának a Csepeli Auchan és OBI területéig történő meghosszabbítását (itt új helyközi buszpályaudvar, nagy kapacitású P+R és R+R parkolók kialakításával · akár a meglévők bővítésével, a terület adott);	Elfogadásra nem javasolt. Mivel az M5 metró nyomvonalának meghosszabbítását Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének egyeztetési anyaga a csepeli temetőig tartalmazza. A BKK Zrt. 2014-2020 közötti időszakra vonatkozó fejlesztései között a É-D-i regionális gyorsvasút Astoria és Csepel, Erdősor utca közötti szakasz megvalósításának előkészítése szerepel
	IV.9.5.	A menetrendszerinti hajójárat hálózati fejlesztését (javasolt a meglévő járatok üzem idejének, járatsűrűségének növelése, egyes járatok déli végállomásának Halásztelekreig történő meghosszabbítása);	Intézkedést nem igényel. A javaslatot az anyag tartalmazza. Az ITS tartalmazza a Duna integrálását Budapest közlekedési rendszerébe, a 2014-2020 közötti időszakban a projekt előkészítésére, tanulmánytervek, megvalósíthatósági tanulmányok készítésére kerül sor
	IV.9.6.	Az MO-ás autópályát terheltségének enyhítése érdekében az Albertfalva - Csepel között új közúti híd mielőbbi megépítésének programját (ez nem csak Délbuda, de a Csepel-sziget északi részének területfejlesztésére pozitívan hatna, a mellet, hogy a Csepel-sziget, Halásztelki agglomerációs forgalom számára is útvonal alternatívát jelenten Bel-Buda, Észak-Buda felé. Kvassay zsilip és Soroksári út tehermentesítése!);	Intézkedést nem igényel. A javaslatot az anyag tartalmazza. Az albertfalvai Duna-híd megvalósítása a Körvasút menti körút Soroksári út – 6 sz. főút közötti szakasz beruházásának keretén belül történik. Az ITS 2014-2020 időtáblájában a projekt előkészítésére kerül sor.
Törökbálint Város Polgármestere	IV.10.1.	Az Integrált Településfejlesztési Stratégia megalapozó és stratégiai munkarésze is több pontban foglalkozik a közösségi közlekedés fejlesztésének témakörével, térségi összehangolásával. A bevezető utak túlszűfolttsága, a forgalomból származó lég- és zajszennyezés, a fővárosi P+R parkolók hiánya felhívja a figyelmet az elővárosi kötőpályás közösségi közlekedés, összehangolt, integrált szemléletű fejlesztésének szükségességére. Véleményünk szerint az agglomeráció nyugati térségének és Budapest közlekedési problémáinak enyhítése szempontjából Törökbálint Tó Park területére tervezett intermodális központ és elővárosi vasút (vagy metróvonal meghosszabbítás) stratégiai jelentőségű.	Elfogadásra nem javasolt. Törökbálint elővárosi kötőpályás közlekedésének fejlesztési lehetőségei a vasúti kapcsolat révén adóttak. Ennek megvalósítása a NIF Zrt./MÁV Zrt. fejlesztési kompetenciájába tartozik, az S-Bahn rendszerhez kapcsolódóan ehhez már készültek előkészítő és megalapozó tanulmányok. Az M4 metróvonal főváros szempontjából jelentősebb, Bp. Kelenföldi pu. – Virágpiac közötti meghosszabbítására a 2014-2020 időszakban előkészítés szintjén sem kerül sor, a várható pénzügyi források figyelembe vételével.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		Fontosnak tartjuk Kelenföld és Törökbálint Tó-park között a tervezett elővárosi vasút vagy metróvonal meghosszabbítás nyomvonalának jelölését és helyigényének biztosítását a fővárosi településrendezési tervekben (a meglévő vasúti pálya mellett, harmadik vágányként), valamint az elképzelés szerepeltetését a fejlesztési kihívások felsorolásában és a közlekedési fejlesztések 2014-20 közötti időszakra tervezett előkészítő tervei között. A fent leírtak értelmében, kérjük a megalapozó munkarész kiegészítését „az elővárosi vasút vagy metrónyomvonal hosszabbítás” programponttal az alábbi helyeken: • 1. Helyzetfeltáró és elemző munkarész, SWOT elemzés lehetőségei , illetve a fejlesztési kihívások (96.-97. oldal), • II. Helyzetértékelő munkarész - Infrastruktúrára vonatkozó SWOT analízis (133.oldal) lehetőségei között, az elővárosi vasút fejlesztésekre vonatkozó megállapítás kiegészítése a metróvonal (M2. vagy M4.metró) hosszabbítás kérdésének felvetésével, • a legfontosabb fejlesztési kihívások {136. oldal) közé kérjük felvenni az elővárosi vasút létesítésére vagy metrónyomvonal hosszabbításra vonatkozó elő készítés , helybiztosítás tervét Kelenföld irányából, a vasúti nyomvonal mentén, az agglomeráció felé. A stratégiai munkarész kiegészítését az alábbi pontokban javasoljuk: • Intelligens városműködés, fővárosi projektek 2004-2020, intelligens, kooperatív közlekedés programok közé kérjük felvenni, az M1-M7 autópálya találkozásánál lévő agglomerációs térség irányába, az M2-es (vagy M4) metróvonal meghosszabbításának vagy elővárosi vasút létesítésének előkészítését, Kelenföld akcióterület projektjei (90.oldal) közé kérjük felvenni az előző pontban említett előkészítő tervezést. Kérem tisztelt Főpolgármester-helyettes úr közreműködését abban, hogy a főváros településfejlesztési stratégiájában Kelenföld irányából, a vasúti nyomvonal mentén, az agglomeráció felé vezető elővárosi vasútvonal, esetleg metróvonal meghosszabbítás kellő hangsúlyt és támogatást kapjon.	Az 1 sz. Budapest-Hegyeshalom vasútvonal elővárosi célú fejlesztése feltétlenül támogatott fejlesztési javaslat. Az alátámasztó munkarészek kiegészítésre kerülnek az elővárosi vasúti közlekedéssel.
Pest Megye Önkormányzata	IV.11.1.	Az ITS jellegéből adódóan természetesen általában egy kissé befelé forduló tanulmány, de az ország fővárosának stratégiájában kiemelt szerepet kell kapnia az Európai Unió egyik alapelvét képező kapcsolatok fontosságának, amely a városon belüli kapcsolati rendszereken túlmenően a térségi és a nemzetközi, makroregionális kapcsolatokat egyaránt magába foglalja. Megyei önkormányzat lévén ezt a prioritást igen fontosnak ítéljük meg, hiszen a Főváros fejlődése nem vonatkoztatható el a környezetétől, az érintett nagyvárosi térségtől, megyétől, régiótól. E tekintetben természetesen elsődleges a környező településekkel való együttműködés területei-	intézkedést nem igényel

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		nek a meghatározása, kimunkálása, amelynek során a cél a korábbinál hatékonyabban működő kooperáció, a kiegyensúlyozott településhálózat megteremtése, amelyben Budapest mellett a nagyjából azonos szerepkört betöltő települések, Pest megye sűrű kisvárosi hálózata szorosan együttműködhetnek. Mint a dokumentum is írja: „Budapest és térsége egy komplex, sokszereplős tér, ahol a kooperációban rejlő lehetőségek kiaknázása a hatékonyságot és a teljesítőképességet számos területen képes növelni. Különösen érzékeny kérdés a kerületekkel, Pest megyével, az agglomerációs településekkel, valamint a kormánnyal való együttműködés, hiszen a véges fejlesztési forráskeret egymással versengő helyzeteket eredményezhet.” Budapest és várostérsége - mint azt már számos egyeztetésen, dokumentumban, állásfoglalásban kifejtettük - nem egy egységes funkcionális várostérség, ezért a Főváros külső kapcsolatait az adott szomszédos térség jellege, területi adottságai, elsődleges funkciói alapján kell meghatározni, tervezni. A szoros együttműködés alapja elsősorban a közlekedési infrastruktúra, amelynek legfőbb összekapcsoló elemei az ITS elhatározásainak megfelelően fejlesztendők.	
	IV.11.2.	Megállapítható, hogy a gondosan kidolgozott anyagban felsorolt fejlesztések teljeskörű megvalósítása csak hosszabb távon lehet realitás, de nagyban segítheti Budapest Főváros Önkormányzatának munkáját a fejlesztés tekintetében meghatározott javaslatok prioritizálása, a fontossági sorrend felállítása még akkor is, ha ezek pénzügyi fedezetének biztosítása az elkövetkező években csak részben várható.	Intézkedést nem igényel. A prioritizálás megtörtént, az operatív programok folyó tervezése, s így a finanszírozási háttér bizonytalansága, valamint egyes, nagyvolumenű projektek megvalósításával járó kockázatok miatt az ITS valóban „túltervez”. Az ITS egy előzetes prioritizálást tartalmaz, további döntéselőkészítő anyagok, valamint az operatív programok finanszírozási lehetőségeinek ismeretében a fontossági sorrendek változhatnak. Tekintettel arra, hogy a projektek jellemzően különböző operatív programok eltérő intézkedési alatt lesznek finanszírozhatók, a fontossági sorrend meghatározása csak azonos típusú projektek – pl. kötőpályás közlekedésfejlesztési projektek esetében indokolt.
	IV.11.3.	Ismételten ki kell hangsúlyoznunk azonban azt a hiányérzetet, ami a Főváros elvárt „Kaputérségi” szerepkörének betöltése tekintetében érezhető Budapest utóbbi hónapok során készített terület- és településfejlesztési dokumentumaiban. Véleményünk szerint nincsenek kellő mértékben kidolgozva az ITS-ben a Magyarország nemzetközi szintű versenyképességét megalapozó programok. Egy-egy fejezetben ugyan említésszerűen megjelennek a Főváros és Pest megye gazdasági, kulturális vezető szerepe megerősítésének alapját képező kiemelt fejlesztési területek, javaslatok, de ezek országos és nemzetközi jelentőségükhöz mérten kevésbé kidolgozottak (pl. a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér térsége kizárólag a közlekedésfejlesztés	Elfogadásra nem javasolt. A kapu funkciók erősítését a stratégia kiemelten kezeli, elsősorban a gazdaságfejlesztés eszközein keresztül. Budapest nemzetközi pozíciójának, „KAPU” szerepének erősítése elsősorban a technológia és tudásintenzív ágazatok, a K+F+I tevékenységek makroregionális szintű jobb teljesítményével érhető el. Ez Budapest legfontosabb versenyelőnye a térség-

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		területén szerepel a gyorsforgalmi út megújításával). E kérdéskört a Fővárosi Területfejlesztési Program egyeztetési anyagáról a jelen véleménnyel párhuzamosan készülő állásfoglalásunk fejti ki részletesen.	ben, olyan ágazatok kimagasló jelenlétével, mint az IKT, egészségipar (gyógyszergyártás, bionika, stb.) és a gépipar. Budapest 2020-ra regionális strat-up központtá kíván válni, melyet a 2013-ban megkezdődött technológiai inkubátor program és a finanszírozási eszközök célzott allokálása is támogat. A területileg is megjelenő gazdasági zónákban (mint pl. Ferihegyi Gazdasági Zóna) a magas hozzáadott értéket termelő ágazatok megtelepedése támogatott, melyek a repülőtéri logisztikai szolgáltatások bázisán alakíthatók ki. Elsősorban a megállító funkciók, profilok kialakítása a cél a tranzit igényekre kiépített logisztikai szolgáltatásokkal szemben.
	IV.11.4.	Erőssége az anyagnak az egyes tematikus célokhoz középtávra kidolgozott cselekvési és ütemterv, amely mankót ad a döntéshozók számára, hogy a Fővárosi Közgyűlés által határozattal jóváhagyott hosszútávú Városfejlesztési Koncepcióban megfogalmazott célok elérése érdekében melyek azok az első lépések, amelyek megvalósítása a közeljövőben elengedhetetlenül szükséges, és amelyek meghatározhatják a város további fejlődésének irányait. Iránymutatást ad a dokumentum azzal is, hogy a célok eléréséhez szükséges anyagi források megszerzésének lehetőségeit is feltárja. Előremutató abban a tekintetben, hogy az egyes Operatív Programok eddig megismerhető támogatási területeinek tudatában az ezeken keresztül elérhető támogatások külső forrásból remélt biztosításán túlmenően számol az állami, a fővárosi költségvetés lehetőségeivel és a magántőke bevonásával is.	intézkedést nem igényel
	IV.11.5.	Az ITS Budapest 2020 stratégia 154. oldalán kezdődő „Pest megyei önkormányzatával és a megyei települési önkormányzatokkal való együttműködés” című fejezet nagyon szűkszavúan ismerteti a Főváros és Pest megye között napi szinten folyó területfejlesztési munkát (bár a korábbi fejezetek megemlíti az egyes tematikus célokhoz kapcsolódó kooperációt). Nem tér ki a leírás a Rákospatak revitalizációjára vonatkozó kibontakozó együttműködésre, amelyben az érintett kerületi önkormányzatok és Pest megyei települések is szerepet kapnak. Szintén nem kerül itt említésre a - dokumentum egyéb fejezeteiben, több esetben részletesen ismertetett - Duna kapcsán működő együttgondolkodás, amely számos tématerületet felölel. De ezen túlmenően nem lehet figyelmen kívül hagyni az árvízvédelem, a csapadékvíz-elvezetés, a hulladékgazdálkodás, a műszaki infrastruktúra-hálózatok, az oktatás, az egészségügy, a turizmus, a gazdaság, a logisztika és még megszámlálhatatlan ágazat kizárólag közösen megoldható feladatait sem. Ki kell azonban hangsúlyozni, hogy a	Elfogadásra javasolt. Az anyag az észrevételnek megfelelően kiegészítésre kerül. A fejezet célja – a konkrét projektek bemutatása helyett – az együttműködés fő tématerületeinek beazonosítása. (stratégiai munkarész, 6.3 fejezet)

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		dokumentáció egyéb fejezeteiben részletesen ismertetésre kerülnek az említett együttműködések, mint arról az „1.4. Horizontális célok” „Partnerség, kooperáció, participáció” című alfejezete is ír: „Több olyan projekt megvalósítása mellett döntött a főváros, melyek a kerületek, Pest megye, és az érintett gazdasági, intézményi és civil szereplők bevonásával és/vagy együttműködésében valósul meg.”	
	IV.11.6.	Örömmel üdvözljük a Főváros innovációs fejlesztési elképzeléseit, az IKT, a kreatív ipar, a zöld gazdaság és a logisztika ágazataiban tervezett programokat, amelyek sikeresen hozzájárulhatnak a régiós központi szerep megerősítéséhez.	intézkedést nem igényel
	IV.11.7.	Szintén egyetértünk az „1. Kezdeményező, együttműködő városfejlesztés (tematikus cél)” című, „A városfejlesztés intézményi hátterének fejlesztése” alcímű fejezetben kifejtett, kifejezetten gazdasági profillal működő marketingkommunikációs szervezetről szóló elképzeléssel, amelyet a Főváros a térségi gazdaságfejlesztés szervezésére és tervezésére, a befektetés-ösztönző feladatok ellátására kíván középtávon - várostérségi hatáskörrel való működtetéssel - Pest megyével együttműködve megvalósítani.	intézkedést nem igényel
	IV.11.8.	Meg kell említeni, hogy a klímaváltozáshoz való hatékony alkalmazkodás keretében a „Térségi csapadékvíz elvezetési stratégia” címen szereplő, a felszíni víz elvezetésére, kezelésére vonatkozó, 2014-2015. évben tervezett átfogó terv elkészítése, valamint az „Árvízvédelmi rendszerek megerősítése elsőrendű védvonalak rekonstrukciója és fejlesztése” elnevezésű feladat szintén a Főváros és Pest megye együttműködésével képzelhető csak el.	Elfogadásra javasolt. Az anyag az észrevételnek megfelelően kiegészítésre kerül. (stratégiai munkarész 1.3. fejezet)
	IV.11.9.	Ugyancsak szükséges a közös gondolkodás a „Klíma- és környezetvédelmi program” című fejezet „CNG/LNG gázhasznosító rendszer kialakítása, fermentáló üzemek létesítésével és ehhez kapcsolódóan alternatív üzemű célgépek beszerzése” elnevezésű projektelképzeléssel kapcsolatban, hiszen az említett Pusztázásmori tervezett, depóniagázra, vagy biogázra telepítendő kiserőmű Pest megye közigazgatási területéhez tartozik.	Intézkedést nem igényel. A projekt előkészítése során egyeztetés történik az érintett önkormányzatokkal.
	IV.11.10.	A dokumentum részletes téma-leírásaiból megállapítható, hogy a stratégia javaslatai megvalósulásuk esetén, hosszú távon számos előnyös változást eredményezhetnek a város lakosságának életminősége, a gazdaság, a településhálózat fejlesztése, a környezetvédelem stb. vonatkozásában, ezért az elkövetkezendő évek ITS mentén végezhető településfejlesztési munkájához nagyon sok sikert kívánunk.	Intézkedést nem igényel.
Kistarcsa Város Önkormányzata	IV.12.1.	Kistarcsa Város Önkormányzatának Képviselő-testülete Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiáját megtárgyalta és ahhoz az alábbi kiegészítést kéri: A Stratégia 3.2.17. sorszáma szerinti „M2-es metró - Gödöllői (H8/9-es) HÉV összekötése” projekt tartalmában kéri megjeleníteni a 1. 3-as számú főút további forgalomnövekedésének megakadályozását célzó intéz-	Elfogadásra nem javasolt. A BKK Zrt. az ITS 2014-2020 évek közé eső időtávatában a 3 sz. főút fővárosi szakaszán stratégiai jelentőségű fejlesztést nem tervez. Elfogadásra nem javasolt.

Véleményező	Sor-szám	Vélemény	Válaszok
		kedést, 2. H8 HÉV vonalon Kistarcsa, Eperjesi utcánál kialakítandó szintbeli közúti átjáró, jelzőlámpás gyalogos átkelőhely és az ehhez kapcsolódó Eperjesi utcai akadálymentes HÉV megállóhely létesítését, 3. a H8 HÉV vonal fejlesztésével egyidejűleg a Kistarcsa Deák F. utcánál lévő közúti aluljáró kiszélesítését, P+R parkolók építését.	A főváros településfejlesztési stratégiájának nem kompetenciája közigazgatási határon kívül eső projektek műszaki tartalmának meghatározása.