

## **Előzmények**

A Gubacsi-dűlő KSZT egyeztetési anyaga a IX. és a kapcsolódó XX. kerületi partszakaszra 2009 első félévében elkészült. A terv a jelenleg legnagyobb elérhető, műszakilag megalapozott területcsökkentés lehetőségét tartalmazta a MÁV Dunaparti-teherpályaudvaron, megnövelte a rendelkezésre álló I-keretövezet területét, tiszta területszerkezetet teremtett, innovatív közlekedésfejlesztési megoldásokat alkalmazott és lehetőséget teremtett az értékén alul használt Duna-part **városias beépítésére**. A még hatályba nem lépett KSZT alapján megtörtént az FSZKT módosítása, mely szerint a KL-VA területen kiszabályozott észak-déli gerincút parti oldalán I-keretövezet, városi oldalán KL-VA keretövezet húzódik, biztosítva a vasúti terület további **ütemezett visszafejlesztését** és az I-keretövezet későbbi kelet felé való terjeszkedését. A gerincút helyét az északi végen csatlakozó KSZT-ben kiszabályozott gerincút, déli végen a tervezett Duna-ág alatti közúti alagút csomópontrendszer **egyértelműen meghatározta**.

## **A módosítás szükségessége**

A hatályba nem lépett KSZT-ben meghatározott területszerkezet a telektulajdonosok (magántulajdonosok és MÁV) közötti megegyezést feltételezte a szükséges területcseréket és terület-felszabadításokat illetően. Az azóta eltelt időben azonban nem sikerült a MÁV-val megegyezni az FSZKT-ban I-keretövezetbe átsorolt korábbi KL-VA-területek megszerzéséről, ezért a vízparti sáv közel 50%-át kitevő telek tulajdonosa a KSZT módosítását kezdeményezte. A módosítás lényege a tervezett területszerkezet átalakítása oly módon, hogy a telek a MÁV tulajdonában lévő területek **igénybevétele nélkül** is beépíthető, közúttal és közművekkel feltárható-ellátható legyen. Ennek eredményeképpen a telek MÁV-területtel szomszédos határvonalán **kényszerűen új feltáróutat** kell elhelyezni, mely a keskeny parti sávot kedvezőtlenül tovább tagolja.

## **Az FSZKT módosítása**

Mivel a KSZT a Duna-ág és a Soroksári út közötti teljes terület szabályozásáról intézkedik, megoldást kell találnia a **távlatban szükségessé váló** gerincút elhelyezésére is. A tervezett gerincút megvalósítása annak ellenére szorosan kötődik a jelenleg első ütemben fejlesztésbe vonni tervezett területhez, hogy közvetlen fizikai kapcsolat nincsen közöttük. Az út számára szükséges terület megszerzéséről és az út kiszabályozásáról nem lehet lemondani, mivel annak szabályozási szélessége, valamint északi és déli, már **adottságként kezelendő** csomópontjai szükségesek a terület megközelítéséhez és a megfelelő kapacitáshoz. Úgyszintén a gerincút kiszabályozandó közterületén kerülnek majd megépítésre azok a közműnyomvonalak, melyek a teljes terület közműellátásában játszanak szerepet. Mivel a partmenti telek és a MÁV-terület határára kerülő új feltáróút olyan közel kerül a gerincút eredeti nyomvonalához, hogy az beépíthetetlen területeket eredményez, a gerincutat **módosított nyomvonalon** kell kiszabályozni, a korábban tervezettnél mélyebben be kell vezetni a jelenleg a MÁV által használt rendezőpályaudvar területére.

Az út értelemszerűen a módosított nyomvonallal is az I és KL-VA területek közötti elválasztósávot fogja képezni, **az I-keretövezet nő, a KL-VA pedig lecsökken**. A módosítandó KSZT-ben meg kell határozni a vasúti terület további csökkentésének **műszaki feltételeit**, ennek megfelelően a hatályos FSZKT-t módosítani kell. A vonatkozó rendeletek ugyanis kimondják, hogy minden olyan esetben az FSZKT módosítására van szükség, amikor valamely más keretövezet javára a Z, illetve a KL- célzott területfelhasználású övezetek területe csökken. Ezzel az intézkedéssel a Főváros a stratégiai fontosságú közlekedési- és zöldterületek feletti ellenőrzést szándékszik megerősíteni. Bár jelen esetben a vasúti pályaudvar elhelyezése és a vasútvonal nyomvonalvezetése olyan örökség, amelytől a kerület és a Főváros is szabadulni igyekszik, mint a Duna-partot leértékelő tényezőtől, ettől függetlenül a gerincút kelet felé való eltolódásával a **KL célzott területfelhasználású közlekedési keretövezet területe csökken**, tehát az FSZKT-módosítási eljárást le kell folytatni.

### **A módosítás várható hatásai**

A módosítás következtében nem szükséges a terület tulajdonosai közötti kooperáció, a parti sávban a fejlesztések a KSZT hatályba lépése után azonnal, egymástól függetlenül indíthatók. A vasúti terület csökken, ennek hatásait a vasúti teherpályaudvar működésére egyeztetési folyamatban kell tisztázni.