

A CSEPEL-ÉSZAK SZIGETCSÚCS BEÉPÍTÉSÉNEK LEHETSÉGES TERÜLETFEJLESZTÉSI HATÁSAI A SZIGETEN – A „MANHATTEN” HELYETT „VÍZIVÁROS”

SIPOS ZSOLT

A Csepel-sziget északi csúcsa a főváros legnagyobb (kb. 200 ha) egybefüggő beépítetlen területe. Határai a Duna, a Ráckevei-Duna, a Budafoki út, az Ady Endre út és a Duna utca.

Ez a terület már 1950 előtt is a fővároshoz tartozott, amikor Csepel még önálló település volt. Az 1930-as években még kizárólag ipari üzemeket terveztek ide, aztán hatalmas ipari-logisztikai térségként képzelték el, azonban az iparosítás elkerülte ezt a területet. A hetvenes évektől kezdődően egy központi budapesti szennyvíztisztító potenciális telephelyeként is szolgált.

Nagy előnye a területnek, hogy igen közel fekszik mind a Ferencvárosban kialakuló Millenniumi városközpont, mind a budai oldalon felépült új „egyetemvároshoz”. Hátrányos viszont az, hogy a kevés híd miatt egyelőre a szigetet nehéz megközelíteni.

Az egykori világkiállítási tervekhez kapcsolódóan is voltak elképzelések a szigetcsúcs beépítéséről, de a világkiállítás elmaradása ezeket is megghiúsította. Bizonyos mértékig ezeknek a továbbfejlesztéséből született az a „Csepel-Manhattan”-nek is nevezett koncepció, amely magas toronyházakkal is számolt, és főleg intézményeket telepített volna ide (multinacionális cégeképviselők, Közép-Európai Regionális Központ, esetleg új kormányzati negyed). Ez a terv még mintegy 100 ezer új munkahelyet ígért.

A kerületi önkormányzat kezdettől fogva támogatta is ezeket a terveket, mind az új munkahelyek, mind az iparüzési adóból származó bevételek miatt. A főváros elképzelései viszont tartalmaztak egy közparkot, amely enyhítheti a nagyvárosi zöldterületek hiányát, és a beépíthető területek két részre osztását is, javasolták egy vegyes „intézménydomináns” és egy vegyes „lakódomináns” övezetre. A fővárosi közgyűlés 1998-ban, ebben a szellemben fogadta el Budapest Településszerkezeti Tervét (továbbiakban TSZT) és Fővárosi Szabályozási Kerettervét (továbbiakban FSZKT) is. Ezenkívül a fővárosi közgyűlés határozata – a városkép védelmére hivatkozva – 55 méterben maximalizálta a fővárosban épülő új épületek magasságát, így a magasabb toronyházakat a szigetcsúcs beépítési tervekből is ki kellett hagyni.

A kerület és a főváros egyeztetései oda vezettek, hogy 2001 tavaszán már körvonalazódnak kezdett a kompromisszum. Májusban a Fővárosi Közgyűlés tájékoztatást hallhatott arról, hogy a TSZT-re és az FSZKT-re milyen módosítási igények érkeztek, valamint arról, hogy a területre vonatkozóan építészeti tervpályázatot fognak kiírni. Az országos, nyilvános, titkos városrendezési-városépítészeti tervezési ötletpályázatot 2001. június 25-én írta ki Budapest Főváros Önkormányzata, Csepel Önkormányzata, a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium, valamint az Észak-Csepel Ingatlanfejlesztési Rt.

A tervpályázat célja a szigetcsúcs településszerkezetének, terület-felhasználásának, a beépítés karakterének, elveinek, mértékének és funkcionális összetételének meghatározása volt. Alapvető szempont volt, hogy az erősen különböző funkciók – Budapest központi szennyvíztisztító telepe, az új városi közpark, a MAHART kikötők logisztikai funkciója, a tervezett lakóépületek és intézmények – összehangolva, egymást erősítve, komplex módon valósuljanak meg. A fő cél a jövő lakható városmodelljének kialakítása egy jó adottságú, de igen vegyes rendeltetésű területen. Egy olyan új 21. századi városrészt kell létrehozni, ahol négy nagyon eltérő funkció egymás mellett tud élni.

A pályázóknak a kiírás szerint figyelembe kellett venniük, hogy a kiírók leghatározottabb szándéka volt egy legalább 40-45 hektáros, de lehetőleg minél nagyobb városi közpark

létrehozása. Továbbá azt a tényt is, hogy a központi szennyvíztisztító várhatóan 2007-re készül el. (A Fővárosi Közgyűlés 2363-2364/1999. számú határozatai a telephelyét is rögzítették.) A közlekedési hálózat tervezésekor arra kellett figyelemmel lenniük, hogy a Galváni úti Duna-híd Budapest tervezett Duna-hídjai közül a jelenlegi ütemezés szerint utoljára kerül megvalósításra. Valamint, hogy a hosszú távon tervezett észak-déli regionális gyorsvasutat középtávon a jelenlegi HÉV és 2-es villamos integrált rendszere fogja helyettesíteni. A kiírás szerint a lakó és intézményi terület beépítését többféle módon is el tudják képzelni. Arra is felhívják a figyelmet, hogy a terület nagy előnye a vízfelületek közelsége, az élővízzel való kapcsolat.

A pályázat beadási határideje 2001. november 8-a volt, eddig a határidőig 11 pályamunka érkezett. Az eredményhirdetést 2001. december 12-én tartották. A 11 pályázat közül kilencet díjaztak és a további tervezés már a pályázat eredményeinek figyelembe vételével történik. A pályázat eredményeinek szintézisére, a TSZT és az FSZKT módosítását előkészítő területrendezési tanulmányterv készítésére, a BVFT Kft. kapott megbízást.

Csepel Önkormányzatának Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottsága 2002. április 11-én hozott határozatában elkészítette saját javaslatát a TSZT és az FSZKT módosításához. A Fővárosi Közgyűlés 2002. május 30-án elfogadta a módosítások koncepcióját 968-969/2002. határozataiban. A BFVT Kft. 2002. júliusában elkészítette a szabályozási tanulmánytervet.

A területet érintő lényeges változás az is, hogy a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési és a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium júliusban előterjesztést készített a kormány számára a Csepeli-szabadkikötő országos közforgalmú kikötővé nyilvánításáról.

A tervpályázat több pályamunkájában feltűnt a szigetcsúcs keleti oldalán, a Ráckevei-Duna partján egy olyan lakóövezet, amely intenzív kapcsolatban van a vízzel („lagúnapark”). Meg kell említeni, hogy ez már az URB Kft. szigetcsúcs beépíthetőségéről készített elemzésében is szerepelt. Ez az elem adta a szigetcsúcs beépítésének új fantázianevét is („Csepel-Víziváros”).

A jelenlegi „Víziváros”-konceptió elemeinek bemutatása

A terület északnyugati részén a számára korábban kijelölt területre kerül a Központi Szennyvíztisztító. Az elvárások szerint korszerű technológiával megépülő, teljesen zárt rendszerű létesítmény lesz. (A technológia kialakítására és a beruházás megvalósítására nemzetközi pályázat készül ISPA támogatással.) Így a szükséges védőtávolságot csökkenteni lehet, ezért a létesítmény várhatóan csak a kijelölt terület egy részét foglalja majd el. Célszerű a kijelölt terület délnyugati részét igénybe venni erre a célra. A megmaradó terület további hasznosítása csak a beruházás megvalósulása után határozható meg. Városias beépítése, de a közparkhoz csatolása is elképzelhető. A szennyvíztisztító tervezett kapacitása 350 ezer m³/nap. Ez a kapacitás akár a főváros szennyvizeinek 80%-t is lefedheti.

A szigetcsúcs kitüntetett pontját átfogó, a Dunára kinyíló új nagy városi közpark magterülete a korábbi TSZT-ben kijelölt 30 hektárnyi terület rész a szigetcsúcs északkeleti negyedében. Ekkora terület a közpark létesítéséhez kevés, ezért a Ráckevei-Duna mentén déli irányba elnyúlóan további közpark-területet kell kijelölni. (A Fővárosi Közgyűlés mintegy 45 hektár nagyságú területre, elővásárlási jogának a bejegyeztetéséről döntött 2002. márciusában.) Az északnyugati oldalon további mintegy 17 hektár területet lehet a közparkhoz csatolni. Így a park területe a déli terjeszkedéssel együtt elérheti a 70 hektárt, amivel a Margitszigetet megelőzve Budapest harmadik legnagyobb közparkja jöhetne létre.

A Ráckevei-Dunához kapcsolódó nemzetközi evezőspálya létesítése körülbelül 25-30 hektár területet igényelne. Nyilvánvaló, hogy a pálya létrehozása nem mehet a zöldterületek rovására, ezért a megépítése esetén az egyéb célra beépíthető terület nagysága csökkenne. Ezenkívül a pálya létesítése jelentős terepbeavatkozásokat és műtárgyak építését feltételezné. Ezek a műtárgyak jelentősen megváltoztatnák az alacsony fekvésű partszakaszok ma még természetes

jellegét. Éppen ezért bár a magyar evezősportnak égető szüksége lenne egy színvonalas bázisra, ezt a nagy beavatkozást csak abban az esetben érdemes vállalni, ha Magyarország megkapja nyári olimpiai játékok rendezési jogát, de ebben az esetben az egész beépítési koncepció megváltozna, hiszen egybehangzó vélemények szerint a szigetcsúcs ideális helyszíne lehetne az olimpiai falunak is. (Ezt az esetet azonban jelen sorok írója nem tartja túl valószínűnek.)

A MAHART Csepeli-szabadjkötő az ország egyetlen trimodális áruforgalmi csomópontja, amely 2 vasúti, 2 közúti és 1 vízi Helsinki-folyosó metszéspontjában fekszik. Infrastruktúrája egyedülálló (60 milliárd forint értékű), 90 hektáros területén túl rendelkezik 24 hektár fejlesztési területtel is. A fejlesztésekre a kormány is 6,6 milliárd forintot szán, valamint pályáztunk ISPA-pénzekre és a Kohéziós Alap forrásaira is. A legfontosabb fejlesztési cél, olyan új RO-RO-terminál létesítése, amely már nem csak a személygépkocsikat, hanem a kamionokat is képes fogadni.

A kikötő forgalma 1997 óta látványosan növekszik. Ez azért is fontos, mert az EU-ban kifejezetten szorgalmazzák a környezetbarát közlekedési módok fejlesztését. A kikötő a megfelelő fejlesztésekkel képes lehet az ország kivitelének és behozatalának akár a 10%-át is lebonyolítani. Ez azt is jelentené, hogy a belvízi közlekedés szerepe és aránya jelentősen növekedne az ország közlekedési struktúrájában. A fejlesztésekkel a kikötő átrakóból multifunkcionális logisztikai szolgáltató központtá válhatna, persze tudnunk kell, hogy a hajóforgalom növekedéséhez külső tényezők is hozzájárulhatnak, leginkább a jugoszláv folyószakasz megtisztítása és újbóli hajózhatósága.

A legtöbb vitát az eddigi tervek során a Közép-Európai Regionális Központnak is nevezett intézményi terület váltotta ki. Mint arról már korábban szó volt, a „Csepel-Manhattan” fantáziánéven emlegetett korábbi terveknek ez képezte az egyik legfajsúlyosabb részét. Az újabb tervekben már csak kisebb területen létesülnének intézmények és szó volt már az 55 méteres magassági korlátozásról is. Ráadásul az építészeti ötletpályázatot elbírálók előnyben részesítették azokat a pályamunkákat, amelyek az ilyen maximált magasságú toronyházakból is csak néhányat terveztek létesíteni. Azonban ha a megvalósítás és a kivitelezés színvonalas lesz, akkor a terület tényleg regionális központtá válhat, amely jelentősen növelné a sziget presztízsét. Ami pedig a méretet illeti, nem is biztos, hogy az adott funkcióhoz a rendelkezésre álló terület ne lenne elég.

A vegyes „lakódomináns” területre nézve nagyon érdekes és impozáns tervek láttak napvilágot. Az új házak döntően egy-két, esetleg háromemeletes épületek lehetnének, amelyek közvetlen kapcsolatban állhatnának a vízparttal. A terület egyedi karakterét a mesterségesen létesített vízfelületek köré szervezett beépítés adhatja meg. Ez a lakóövezet döntően a keleti oldalon, a közparktól délre helyezkedne el. Egyes tervekben a mesterséges vízfelületet úgy képzelik el, hogy a Ráckevei-Dunából kivezetéssel kis lagúnákat hoznának létre, és a házak azok köré csoportosulnának. A víz adta lehetőségekkel élve a lakásokhoz, házakhoz külön szolgáltatásként stégek és csónakkikötők társulhatnak. A vízparti adottságoknak és a szintén közel található közparknak köszönhetően ezen a területen, ha nem is luxus-, de mindenféleképpen színvonalas, minőségi lakások épülhetnének. Azonban más szakemberekkel együtt, az intenzív beépítés kapcsán két dologra szeretném felhívni a figyelmet: a vízparti élőhelyek védelmére, és az árvízvédelemre. A végső tervek elkészítésekor ezeket a szempontokat is figyelembe kell venni, és a beruházásokat csak akkor szabad elkezdni, ha ez a két probléma teljesen megnyugtatóan rendeződik.

A „lakódomináns” terület nagyságától függően, a regionális intézményeken túl, helyi funkciókat kielégítő intézményekre (iskola, orvosi rendelő, üzletek, szolgáltatások) is igény lesz, ezért ilyeneket is létesíteni kell.

Összességében a jelenlegi tervek ismeretében 40-45 ezer munkahely és mintegy 10 ezer lakás létrejötte valószínűsíthető.

A beépítéshez szükséges közlekedési fejlesztések tervezett ütemezése

A főváros közép és hosszú távú közlekedésfejlesztési terveiben több a Csepel-szigetet is érintő terv szerepel, de a szűkös anyagi erőforrások miatt ezt csak több lépcsőben lehet megvalósítani. A BFVT Kft. már említett tanulmányterve ezek ütemezésére is javaslatot tesz.

Elsőként a Csepeli gerincút kiépítését javasolja, ami azért is pozitív, mert a szigeten a közúti forgalom nagy része észak-déli irányban bonyolódik le, két igen kis áteresztő képességű úton, amelyek közül az egyik ráadásul átvezet a terület igen sűrűn lakott részein is. A tervek szerint a gerincút 2x2 sávós lenne, néhol szervízúttal, összehangolt közlekedési lámpákkal, és ami szintén nagyon pozitív javaslat, a gerincúttal párhuzamos kerékpárúttal. A nyomvonalát a Csepel Művek keleti határán tervezik, a Szabadkikötő és a Csőgyár között, az iparvágányok felett felüljáróval, amely a Kossuth Lajos utca felé is kapcsolatot teremt. A Csepeli HÉV magas vezetőségű szakaszai alatt, a Corvin úti felüljáró mentén, terepszinten érné el a gyár északi határát. A Mag utcától délre vagy a II. Rákóczi Ferenc út 2x2 sávósra bővítésével vagy egy új, a tehergépkocsik számára kialakított 2x1 sávós út kiépítésével számol a terv.

A második lépcsőben a Határ úti és az albertfalvai Duna-hidak megépítése következne. Mindkét hídon és a közöttük lévő útszakaszon is 2x2 sávós utat terveznek, valamint villamospályát az Albertfalvai hídra és vagy a Határ úti vagy a meglévő Gubacsi hídra, ami által a 3-as villamos tovább vezethető lenne egészen Albertfalváig, és létrejönne a harmadik villamos körgyűrű Budapesten (Körvasút). Az Ady Endre úton a villamospályát az utasforgalmi igények súlyvonalához közel lenne célszerű vezetni. Így a Csepeli HÉV átalakítása után a villamossal szintbeni átszálló kapcsolat lenne kialakítható. A HÉV vonalán egyébként a beépítés elhelyezkedésétől függően, két-három új megállóhely létesítését is tartalmazza a terv. Miután a szigetnek Buda felé az M0-ás hidat leszámítva egyáltalán nincs kapcsolata, így a két híd közül is az Albertfalvai híd élvez elsőbbséget.

Egy másik nagyszabású és Csepelen túlmutató hosszú távú elképzelés szerint a Szentendrei és a Csepeli HÉV összekötésével létrehoznák az Észak-déli regionális gyorsvasutat, ahol a szerelvények metró üzemmódban, 3-4 percnként közlekednének. Ennek első ütemében a jelenlegi HÉV vonalat és 2-es villamos vonalát kötnék össze kombinált pályával, és ezen maximum 54 méter hosszú szerelvények közlekedhetnének.

A terv szerint a harmadik lépcső a Galváni úti és az Illatos úti hidak megépítése lenne. Az előbbi megépítése a pénzen túl azonban környezetvédelmi szempontból is bizonytalan. Ha mégis megépülnének, akkor a tervek szerint autóbusszjáratok is közlekedhetnének rajtuk, mind az Etele tér, mind pedig a Millenniumi-városközpont felé.

A dunai személyhajó-forgalom növelése is célszerűnek látszik. Ennek érdekében indokolt lenne személyhajó-kikötőt kijelölni. Ezt egyébként a XI. és XXII. kerület már megtette. Csepelen, pedig a Csepel Művektől délre, vagy pedig a Galváni híd és a torkolat között lenne elképzelhető. A minőségi turizmus fejlesztéséhez, pedig a III. medence feltöltésével, akár yacht kikötő kialakítását is meg lehetne oldani. A Ráckevei-Dunán a Kvassay és a Gubacsi hidak között két-három kikötőt is lehetne létesíteni, és itt vízibuszok is közlekedhetnének.

A korábban említetteknél sokkal kisebb beruházást igényelne, hogy a közpark és a pesti oldal között két-három fából készült gyalogos (esetleg kerékpáros) híd épüljön.

A megvalósuló fejlesztések területfejlesztési hatásai

A szennyvíztisztító megépítésének következtében a főváros teljesen lefedhető lesz, és az itt keletkezett szennyvizet teljesen egészében tisztítani lehet. Ennek következtében a Duna vízminősége jelentősen javulni fog, egyes vízügyi szakemberek szerint még az is elképzelhető,

hogy a Duna Budapesttól délre fekvő szakaszán ismét alkalmas lesz fürdésre is. Ez sokat jelenthet idegenforgalmi szempontból, hiszen a szigeten több olyan terület is található, főleg a Ráckevei-Duna partján, ahol üdülőövezeteket találunk (Ráckeve, Szigetszentmárton).

A gerincút megépítése (a korábban említett két verzió bármelyike) jelentősen javítani tudná Csepel és a sziget többi települése között a közlekedést. A tervezett Duna-hidak megszüntetnék Csepel viszonylagos elzártságát a fővároson belül. Így Csepelről könnyebb lesz eljutni akár Budára, akár Pestre, főleg ha a korábban említett korszerű és környezetbarát tömegközlekedés is kiépül.

1. táblázat

A területfelhasználás intenzitásának bemutatása területi mérleg segítségével –
A fejlesztési terület városrendezési javaslatainak területi mérlege (forrás: BFVT Kft.)

Területegység jele	Tervezett felhasználás	Bruttó terület (ezer m ²)	Közterületi arány	Nettó terület (ezer m ²)
SZT	Szennyvíztisztító kijelölt területe	362,6	—	362,6
MAH	MAHART-kikötő területe	1 020,0	—	1 020,0
MOL	Petróleum kikötő területe	476,0	—	476,0
VP-1	Városi park magterülete	417,0	—	
VP-2	Szigetcsúcs területe	397,0	—	
VP-3	Városi park déli nyúlványa	120,0	—	1 060,0
ER	Erdőterület	126,0	—	
INT-1	Vegyes intenzív beépítésű intézménydomináns	605,0	40%	363,0
INT-2	Vegyes intenzív beépítésű intézménydomináns	363,0	30%	254,0
LA-1	Lakóterület	380,0	40%	228,0
Összesen	—	4 266,600	—	3 764,0

A Csepeli-szabadjkötő felvázolt fejlődése országos jelentőséggel is bírna, mert modellszámítások szerint a közúti export 5-10%-a, az importnak, pedig 4-8%-a terelhető vízre, ami a levegő minőségének jelentős javulásával járhat. Itt szükséges megemlíteni, hogy a kikötő és a sziget bejárata között evvel szükségszerűen megnőne a teherforgalom, és a károsanyag-kibocsátás, de ez egyrészt elkerülné a sziget belsejét, másrészt talán az is ellensúlyozná, hogy a fejlesztési területen tervezik kialakítani a főváros egyik legnagyobb egybefüggő zöldterületét is.

A szigetcsúcsához nem kapcsolódik olyan szorosan, de a sziget közlekedéséhez igen, hogy a Dunaújvárosban tervezett híd nyomvonalának egyik verziója szerint a Csepel-sziget déli csücskén is áthaladhatna a reménybeli M8-as autópáttal együtt, sőt a Pestterv Kft. megyei területrendezési tervének 2000-es változata szerint, még a V8-as vasúti transzverzális is érinthetné a szigetet. Ezekkel a tervekkel, azonban sem gazdaságossági, sem környezetvédelmi szempontból nem lehet teljesen azonosulni. A vasúti átmetszés teljesen szükségtelennek látszik, míg a közúti híd is talán jobb helyen lenne a szigettől délre.

A könnyű megközelítés érdekében azonban épülhetne egy bekötőút egy kisebb kapacitású, nagy mennyiségű tranzit teherforgalmat nem indukáló híddal, a Ráckevei-Duna felett Makád térségében.

A területfelhasználás intenzitásának bemutatása területi mérleg segítségével –
A fejlesztési terület városrendezési javaslatainak területi mérlege (forrás: BFVT Kft.)

Területegység jele	Funkciók	Szintterület sűrűség	Maximális beépítés	Szintterületi mutató	Épület szintterület /szintek száma
SZT	—	—	—	—	—
MAH	—	—	—	—	—
MOL	—	—	—	—	—
VP-1	sport,	—	—	—	—
VP-2	vendéglátás,	—	2%	—	21200
VP-3	szabadidő,	—	—	—	—
ER	kultúra	—	—	—	—
INT-1	iroda, kereskedelem 5000 lakás	2,4	60%	4	1452000/6
INT-2	iroda, intézmény	1,75	50%	2,5	635000/5
LA-1	Intézmény, 5000 lakás	1,5	50%	2,5	570000/5
Összesen	Egyéb funkciók, 10000 lakás	—	—	—	2678000

A Közép-Európai Regionális Központtal világvárosi funkciók is Csepelre települhetnének. Ennek közelsége, a kikötő közelségével együtt azt is ösztönözheti, hogy a fejlesztési területtől délre is, például a Csepel Művek területén az elhagyott csarnokok jobban értékesíthetők legyenek, és nem csak szolgáltatók, hanem akár termelő üzemek számára is. Ennek köszönhetően nem csak a korábban említett 40-45 ezer, hanem akár még több munkahely is létesülhetne. Csepel számára ez növekvő iparüzési adóbevételeket jelenthetne, valamint magával hozhatná az önkormányzat tulajdonát képező ingatlanok értékének a növekedését is. A sziget többi települése számára, főleg a közelebbi (a főváros többi részéhez viszonyítva), és a javuló közlekedés miatt könnyebben megközelíthető munkahelyek jelentenének előnyt.

A minőségi turizmus megjelenését segítené a már említett yachtkikötő, valamint a Ráckevei-Duna ágon a vízibusz közlekedés.

A lakóterületen a minőségi lakások (a „lagúnapark”) kiépülése magasabb jövedelmű, és így többet fogyasztó rétegeket is Csepelre vonzhatna. A közelmúltban lezajlott nagy dunai árhullámra való tekintettel is szükséges azonban leszögezni, hogy mind ehhez a beruházáshoz, mind a többi fejlesztéshez meg kell erősíteni az árvízvédelmi töltéseket, és partvédő műveket is.

Mindezen pozitív vonások (javuló közlekedés, munkahelyteremtés, a Duna javuló vízminősége, a világvárosi funkciók betelepülése, a városi park zöldterülete) együttesen a sziget presztízsének növekedéséhez vezethetnek. Ennek köszönhetően nem csak a szigetcsúcs körülbelül 2 km²-es területén, hanem egész Csepelen, sőt az egész szigeten növekedésnek indulhatnak az ingatlanárak is. A kerület önkormányzata a növekvő adóbevételekből Csepel elmaradottabb részeinek infrastrukturális fejlesztését is el tudná végezni, valamint kötelező feladatait (oktatás, egészségügy) is könnyebben tudná finanszírozni. A többi település is számíthatna a bevételek növekedésére, még ha csak áttételesen is (például idegenforgalomból). És az sem elképzelhetetlen, hogy a különböző hazai és nemzetközi pályázatokon is könnyebben juthatnának forrásokhoz a ráckevei kistérség szigeten fekvő települései, ha az azokból megvalósuló fejlesztések, illeszkednének a szigetcsúcs beruházásaihoz.

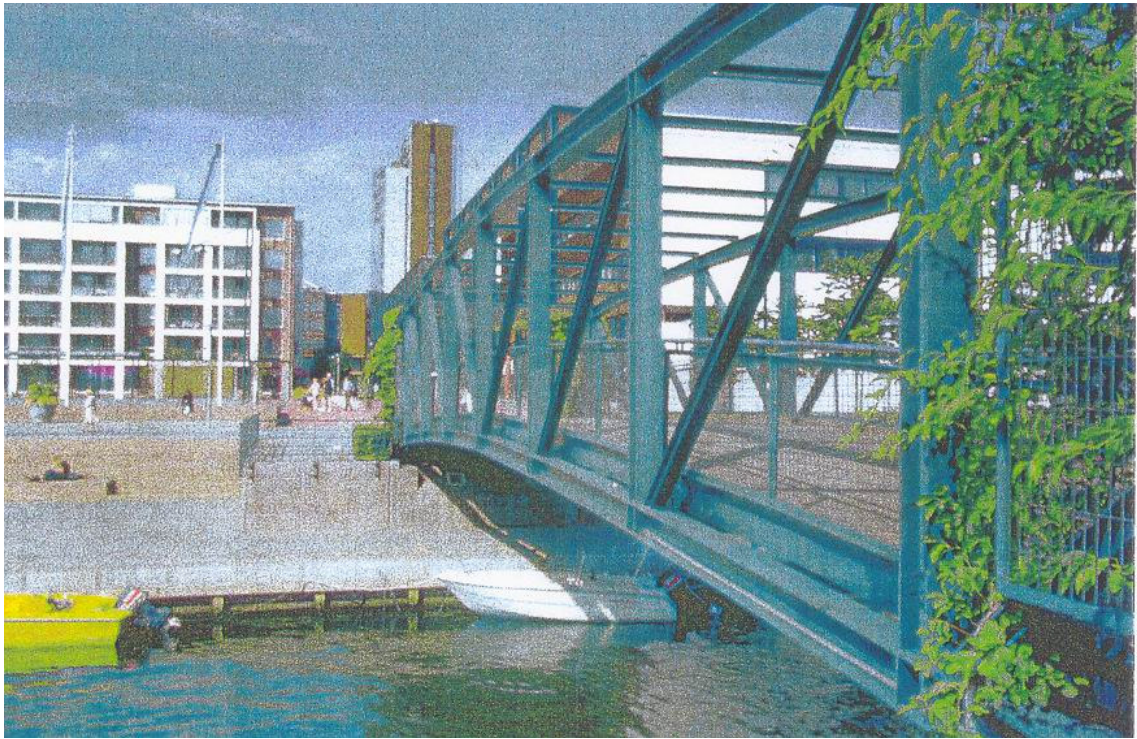
A Csepel-szigeten több mint 100 ezer ember él, és talán nem túlzás azt állítani, hogy a sziget északi csúcsának fejlesztése mindnyájuk életkörülményeit javíthatja.

IRODALOM

- A Budapest, Csepel-északi szigetcsúcsra vonatkozó településszerkezeti terv és fővárosi szabályozási keretterv módosításának koncepciója. – Előterjesztés a Fővárosi Közgyűlés számára 21-257/2002. számon. 2002. május.
- Budapest, Csepel-északi szigetcsúcs beépítése. – Tervpályázati zárójelentés. Bíráló bizottság. 2001. december 1.
- Budapest Főváros XXI. kerület Észak-Csepel szigetcsúcs szabályozási tanulmányterv. – BFVT Kft. 2002. július.
- Budapest Főváros XXI. kerület Észak-Csepel szigetcsúcs településszerkezeti terv-módosítási koncepció. – BFVT Kft. 2002. május.
- Budapest, XXI. kerület Csepel-Észak szabályozási tervének előkészítése. – MŰ-HELY Területfejlesztő és tervező Rt. 2002. április.
- Csepel-északi szigetcsúcs beépítése az országos városépítészeti ötletpályázat tükrében. – A bíráló bizottság összefoglaló értékelése. 2002. május.
- Csepel-északi szigetcsúcs beépíthetőségi elemzése. – Tanulmányterv. URB Regionális fejlesztési és beruházásszervezési Kft. 2000. augusztus.
- Előterjesztés a kormány részére a Csepeli-Szabadkikötő országos közforgalmú kikötővé nyilvánításáról. – FVM és GKM. 2002. július.
- Javaslat a Fővárosi Településszerkezeti Terv, valamint a Keretszabályzat módosítására. – URB Regionális fejlesztési és beruházásszervezési Kft. 2000. november.
- Javaslat Budapest, XXI.kerület Észak-Csepel szigetcsúcs településfejlesztési koncepciójához. – Budapest-Csepel Önkormányzata, Főépítési Iroda. 2002. április.



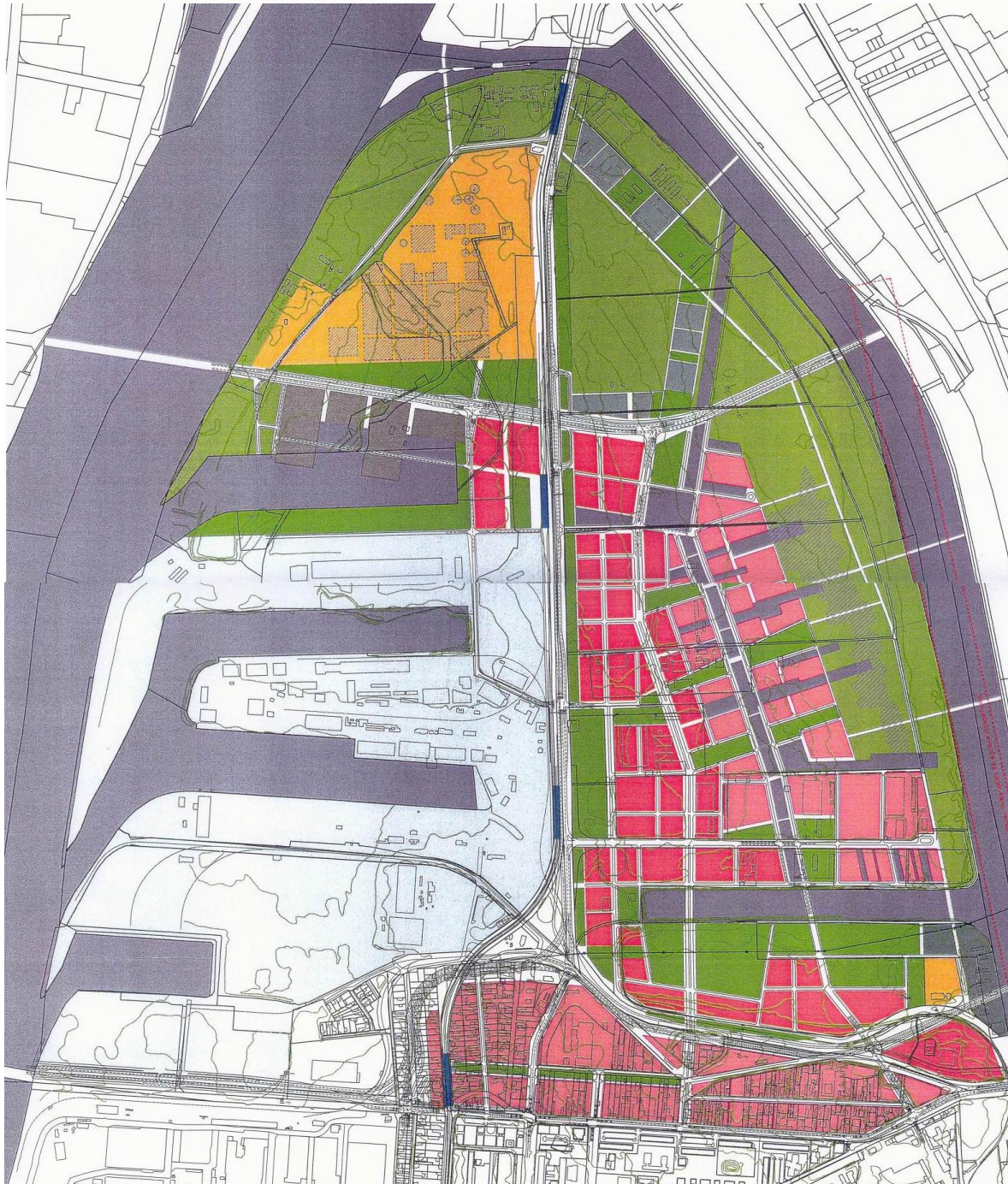
1. ábra. Csepel-északi szigetcsúcs jelenlegi képe (légifelvétel)



2-3. ábra. Vízparti beépítések (nemzetközi példák)

IELMAGYARÁZAT:

	Városias beépítésű, nagyintenzitású vegyesfunkciós terület		Zöldbeágyazott intézményterület		Városi park zöldfelülete		Közműterületek
	Városias beépítésű vegyesfunkciós terület		Logisztikai terület		Közkert, közpark		Vízfelület



4. ábra. Budapest XXI. kerület Észak-Csepel szigetcsúcs szabályozási tanulmányterv
(forrás: BFVT Kft.)