

# Kistarcsa településfejlesztési koncepciója

**PESTTERV**

**Pest megyei Terület-,Település-, Környezet  
Tervező és Tanácsadó Kft.**

1085. Budapest, Kőfaragó u. 9.  
Tel: 267 05 08, 267 70 78 Fax: 266 75 61  
E-mail: [pestterv@pestterv.hu](mailto:pestterv@pestterv.hu)  
[www.pestterv.hu](http://www.pestterv.hu)

**2009. január**

**Készítette:**

**Károlyi János (éksz. 13-1017) - településfejlesztés**  
**Schuchmann Péter (éksz. 01-506) - településfejlesztés**  
**Lombár István (mksz. 01-1167) - közlekedés**  
**Dima András (mksz. 01-2130) - közműellátás**

**Ügyvezető igazgató:**  
**Schuchmann Péter**

## **PESTTERV**

**Pest megyei Terület-, Település-, Környezet  
Tervező és Tanácsadó Kft.**

1085. Budapest, Kőfaragó u. 9.  
Tel: 267 05 08, 267 70 78 Fax: 266 75 61  
E-mail: [pestterv@pestterv.hu](mailto:pestterv@pestterv.hu)  
[www.pestterv.hu](http://www.pestterv.hu)

## Tartalom

1. Bevezetés.....	4
2. Helyzetértékelés összefoglalása .....	6
3. SWOT elemzés .....	17
4. A várost érintő, - de nagyobb térségre vonatkozó korábbi - területfejlesztési, ágazati koncepciók, programok értékelése.....	20
5. Kistarcsa város jövőképe.....	24
6. Kistarcsa város fejlődésének lehetséges forgatókönyvei .....	24
7. A fejlesztési koncepció célstruktúrája.....	26
8. A fejlesztési célok tartalma .....	26

## 1. Bevezetés

Kistarcsa helyi konszenzuson alapuló - *a pályázati követelményeknek is megfelelő* - településfejlesztési és településrendezési dokumentumok nélkül felkészületlen a területi folyamatok hatékony kezelésére, kisebb az esélye a fejlesztési támogatások megszerzésére, az itt élő polgárok életminősége javítására, illetve a helyi gazdaság fejlesztésére.

Fentiek figyelembevételével döntött úgy a város Képviselőtestülete, hogy a helyi érdekek és a megváltozott tartalmi követelmények együttes figyelembevételével megújítja az elfogadásuk óta sok vonatkozásban elavult településfejlesztési és rendezési eszközeit, dokumentumait.

Új - *hosszú távra szóló* - településfejlesztési koncepciót, e koncepció szolgálatában új településrendezési tervet készít, e dokumentumokhoz illeszkedően pedig kidolgozza a város - *középtávra (2013-ig) szóló* - Integrált Városfejlesztési Stratégiáját (IVS).

A PESTTERV Kft-nek adott megbízás értelmében a cég szakértői és tervezői **dolgozzák ki a város fejlesztési és rendezési dokumentumait**. A lehetséges fejlődési irányok felvázolása, a távlati célok kijelölése, a prioritások meghatározása és a helyi társadalom által való támogatása képezheti csak alapját a település hosszú távú érdekeit leginkább szolgáló terveknek.

**Az Önkormányzat és a tervezők egyetértettek abban, hogy a most készülő dokumentumok akkor lesznek hatékony eszközei Kistarcsa fejlődésének és irányításának, ha azokat a településfejlesztési, stratégiai célokat szolgálja, amelyeket az Önkormányzat a kistarcsai véleményformáló polgárok bevonásával és egyetértésével határoz meg.** A településfejlesztés alapelveinek meghatározására egyeztetés-sorozat keretében került sor.

Az egyes, konkrét területek fejlesztésében, felhasználásában és szabályozásában megfogalmazható alternatívákat is akkor lehet a közösség, Kistarcsa hosszú távú érdekei szempontjából minősíteni és közöttük választani, ha a településfejlesztés stratégiai céljaiban és a megvalósításhoz felhasználható eszközökben egyetértés van a polgárok és választott vezetőik között.

Ennek kialakítását szolgálta az Önkormányzat által kezdeményezett egyeztetés-sorozat, amelynek során a résztvevők értékelték a kialakult helyzetet, és számbavették:

- a város sajátos értékeit,
- településfejlesztés erőforrásait,
- a fejlődést gátló tényezőket,
- a fejlődés lehetséges alternatíváit, az egyes alternatívák megvalósulásának feltételeit és következményeit.

A résztvevők először meghatározták a településfejlesztési koncepciót megalapozó - általuk támogatott - fejlesztési célkitűzéseket, így többek között:

- Kistarcsa számukra kívánatos jövőképét,
- azokat a településfejlesztési stratégiai célokat és alapelveket, amelyeket a további konkrét településtervezésnél irányadónak kell tekinteni,
- a fejlődés lehetséges alternatíváit, az egyes alternatívák megvalósulásának feltételeit és következményeit,
- azokat a településfejlesztési stratégiai célokat és alapelveket, amelyeket a város egésze és városrészei további konkrét tervezésnél irányadónak kell tekinteni,
- azokat a célterületeket (*akcióterületeket*) amelyek fejlesztéséhez a város egészének érdekei fűződnek.

Kistarcsa településfejlesztési stratégiájának meghatározása a regionális és kistérségi összefüggések figyelembevételével, de alapvetően a helyi adottságokra, értékekre és érdekekre alapozottan történt.

A településfejlesztés irányainak kialakításánál - *fentiek figyelembevételével* - hasznosításra kerültek mindazok a gondolatok:

- amelyek a korábbi településrendezési tervbe beépültek és még aktuálisak,
- azok, amelyek a Közép-Magyarországi Régió és a Budapesti Agglomeráció hosszú távú területfejlesztési koncepcióiban és stratégiai programjaiban, az agglomeráció területrendezési tervében és a Kistérség fejlesztési dokumentumaiban ezidáig megfogalmazódtak,
- valamint, amelyeket jelen munkafolyamatban részt vevő intézményvezetők, cégvezetők, önkormányzati képviselők, bizottsági tagok és városi polgárok kifejtettek és amelyekben egyetértés alakult ki e fejlesztési koncepció kidolgozásában részt vevő munkacsoport tagjai között.

A fejlesztésről folyó viták eredményeként rajzolódott ki "Kistarcsa településfejlesztési koncepciója", amely Képviselőtestület általi megerősítés után egyaránt vezérfonala lesz a településrendezési terv módosításának, megújításának, mint az Integrált Városfejlesztési Stratégia kidolgozásának.

Az első csoportbeszélgetés eredményének figyelembevételével a PESTTERV Kft tervezői elkészítették Kistarcsa város településfejlesztési koncepciója első munkaváltozatát, amelyet 2008. szeptember 11-én a Képviselőtestület tagjai megvitattak, véleményeztek. A településfejlesztési koncepció a javaslatok és észrevételek figyelembe vételével továbbdolgozásra, illetve több vonatkozásban kiegészítésre, pontosításra került. A fejlesztési koncepcióba beépítésre kerültek Kistarcsa időközben kinevezett új főépítészének javaslatai is. A településfejlesztési koncepciót 2009. január 26-i ülésén megtárgyalta a Településfejlesztési és Pályázatkezelő Bizottság. Pontosító javaslatok, kiegészítések átvezetését követően a Bizottság Kistarcsa településfejlesztési koncepcióját Képviselőtestületi előterjesztésre alkalmasnak tartotta.

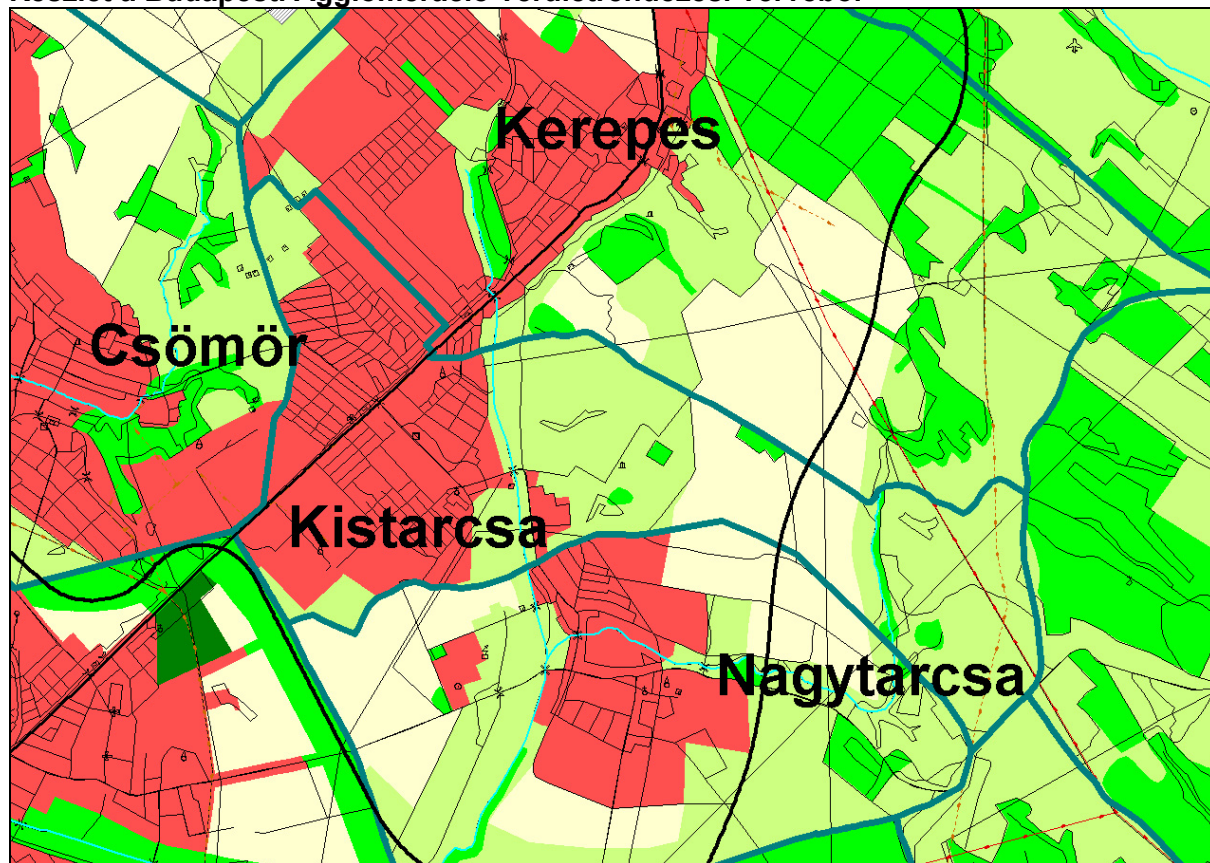
**Jelen dokumentum, a településrendezést megalapozó településfejlesztési koncepció célja és feladata a város fejlesztésénél figyelembe vehető pozitív adottságok és előnyök, illetve a fejlesztést megnehezítő, akadályozó negatív tényezők és konfliktusterületek feltárása, a Kistarcsa számára kívánatos jövőkép megfogalmazása, a fő fejlesztési irányok, prioritások kijelölése, amelyek - területi vonatkozásaikat is figyelembe véve - iránymutatásul szolgálnak majd Kistarcsa Integrált Városfejlesztési Stratégiájához éppúgy, mint a településszerkezeti terv módosításához és a településrendezési szabályozás kidolgozásához.**

## 2. Helyzetértékelés összefoglalása

### Térségi meghatározottság

Kistarcsa a Budapesti Agglomeráció szerves része, Budapesttel közvetlenül határos település. Kistarcsa az agglomerációs övezet kertvárosi gyűrűjének része, amelyet települési funkciók sűrűsége, az egyes települések térbeli elkülönülésének hiánya, illetve a települési területek összenövése jellemez. Kistarcsa területe is közvetlenül kapcsolódik Kerepes, illetve Csömör beépített, illetve beépítésre szánt belterületeihez. Ezért sem a város térszerkezetének, kapcsolatrendszerének fejlesztése, sem területfelhasználásának alakítása, sem infrastruktúra hálózatainak fejlesztése, sem a környezeti problémák kezelése nem nélkülözheti a térségi-, területi vonatkozások figyelembevételét, az érintett települések közötti együttműködést. Bár a város területfejlesztési összefüggésben a Gödöllői kistérséghez tartozik, településfejlesztés és településrendezés vonatkozásában nem a annyira a kistérség egészével, mint a közvetlen szomszédos településekkel és kerületekkel kell együttműködnie saját tervei és programjai térségileg összehangolt megvalósítása érdekében

### Részlet a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéből



Kistarcsa fejlődésében az agglomerációs lét meghatározó, annak kedvező és negatív hatásaival egyaránt. A Budapesttel való szoros kapcsolatrendszer előnyének tekinthető, hogy Kistarcsa polgárai számára könnyen elérhető mindazon gazdag intézményi és szolgáltatási kínálat, amelyet Budapest nyújt, továbbá a fővárosi munkaerőpiac nyújtotta széles kínálat. Mindezek azonban odavezettek, hogy Kistarcsa nem bővelkedik helyi munkalehetőségben, és a helyben igénybe vehető szolgáltatások köre is szegényes. A térségi hatásterülettel bíró kórház jelenléte több szempontból is pozitív, mivel az itt élők

egészségügyi ellátása terén tölt be fontos szerepet, valamint a város egyik jelentős foglalkoztatója is. Az agglomerációs létből fakadó sajátosság, hogy a város 10 ezer főt meghaladó népessége ellenére alig tölt be központi szerepköröket, miközben hasonló népességű városok az ország más vidékein akár jelentős térszervező erővel is rendelkeznek.

A város agglomerációs térszerkezetben elfoglalt helyét a Kistarcsa központján keresztül haladó - és a várost kettészelő - 3. sz. főút és a Budapest-Gödöllő HÉV vonal határozza meg. E két közlekedési tengely az agglomerációs övezet egyik legnagyobb forgalmat levezető közlekedési folyosója. Előbbi agglomerációs és nagytérségi, utóbbi kimondottan elővárosi forgalmat bonyolít.

A város közigazgatási területének sajátosságát adja a város területének szokatlan, hosszan elnyúló alakja. A történelmi településmag és a későbbiekben beépült, illetve fejlesztés alatt álló területek ehhez kapcsolódnak, a város a közigazgatási területének nyugati részét gyakorlatilag teljesen elfoglalja, és a közigazgatási határ által a város behatárolt, Kerepessel, Csömörrel összeépült. A beépült területeket keletről a Szilas-patak és azt kísérő völgy határolja, amely védett területeivel a beépítés korlátját képezi.

Kistarcsa térségi jelentősége a M0 körgyűrű keleti szakaszának megépültével az elkövetkező években várhatóan még erőteljesebben felértékelődik. A város határában kiépült új autópálya csomópont az országos és a nemzetközi vérkeringésbe is közvetlenül bekapcsolja a várost. Jelentősen javul továbbá és többirányúvá válik ezzel Kistarcsa elérhetősége, ami erőteljesen növeli fejlesztési potenciálját, felértékeli a fejlesztésre kijelölhető területeit.

## Demográfiai jellemzők, migrációs folyamatok

Kistarcsa lakónépessége 2008-ban 10.557 fő volt, amellyel Pest megye kisebb lélekszámú városai közé sorolódik. Kistarcsán az elmúlt évtizedek trendjét megvizsgálva számottevő különbségek tapasztalhatók a népességszám változásának irányában és a változás intenzitásában is. 1970-től napjainkig több intenzív növekedésű időszak is előfordult (70-es évek), de emellett népességvesztés is megfigyelhető volt. Az akkor még község Kistarcsa legdinamikusabban a 70-es években növelte népességét, amikor több mint negyedével nőtt a település, egyrészt a kedvező természetes reprodukciós értékeknek köszönhetően, másrészt pedig az ország távolabbi részeiből történő beköltözések hatása is szerepet játszott. A 80-as években ennek ellenkezője zajlott, elsősorban az elköltözések hatására 7 százalékkal csökkent a lakosság szám. A rendszerváltást követő gazdasági és területi folyamatok eredményeként a 90-es években a negatív tendencia megfordult, és intenzív növekedés vette kezdetét, amely egészen a mai napig tart.

### Lakónépesség változása 1970-2008

Szám					Változása (%)			
1970	1980	1990	2001	2008	1970-1980	1980-1990	1990-2001	2001-2008
7449	9520	8847	9198	10557	+27%	-7%	+4%	+14,7%

A város népessége a legutóbbi évek során töretlenül növekedett. 2001 és 2008 között évről évre nagyságrendileg 100-200 fő közötti értékkel növekszik a település, amelynek népessége 2007-re lépte át a 10 ezer fős nagyságot.

**Kistarcsa népességszámának alakulása 2001-2008**

Lakónép. 2001 (fő)	Lakónép. 2002 (fő)	Lakónép. 2003 (fő)	Lakónép. 2004 (fő)	Lakónép. 2005 (fő)	Lakónép. 2007 (fő)	Lakónép. 2008 (fő)	Növekmény 2001-2008 (%)
9198	9418	9594	9793	9863	10230	10557	<b>+14,7</b>

A város természetes szaporodási mutatói évről évre kismértékben ugyan, de negatív egyenleget mutatnak. A halálozások száma 18 és 46 fő közötti évenkénti értékekkel múlta felül a születéseket az évtized első felében, aminek eredményeképp Kistarcsán a népesség természetes fogyása zajlik. Ezt a csökkenést azonban többszörösen képes ellensúlyozni az új beköltözések tartósan magas száma. A városban a népességnövekedés elsődleges forrása tehát a pozitív vándorlási egyenleg. A főváros agglomerációjában regisztrált szuburbanizáció célterületei közé tartozik Kistarcsa is, a településre beköltözők nagyobb része Budapestről érkezik. Mellettük azonban távolabbi megyékből is települnek be - a kedvező, főváros-közel fekvésű - Kistarcsára.

A környező települések sorában Kistarcsa dinamikája mérsékelt. Az elmúlt hét éves időszakban a város a megyei átlagot közel másfélszeresen felülmúló mértékben - +14,7 százalékkal - növekedett, de a közeli települések többsége ennél is nagyobb mértékben növelte népességét.

**Népességszám alakulása a szomszédos településeken**

	Lakónépesség 2001 (fő)	Lakónépesség 2008 (fő)	Növekmény 2001-2008 (%)
<b>Kistarcsa</b>	<b>9198</b>	<b>10557</b>	<b>+14,7</b>
Kerepes	8269	9903	<b>+19,8</b>
Nagytarcsa	2788	3454	<b>+23,9</b>
Csömör	7266	8723	<b>+20,1</b>
Mogyoród	4755	5887	<b>+23,8</b>
Isaszeg	10256	11151	<b>+8,7</b>
Pest megye összesen	1083877	1195020	<b>+10,3</b>

**Lakásállomány**

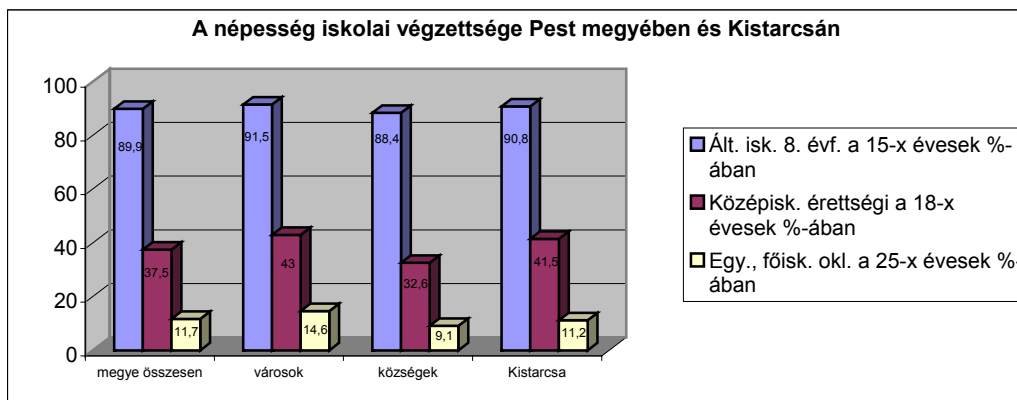
Kistarcsa lakásállománya 3531 lakásból áll 2008 elején. 2001-ben a népszámláláskor még csak 3159 lakást tartottak nyilván a városban. Hét év leforgása alatt tehát 11,7 százalékos növekedés következett be. Csak 2007-ben közel 130 lakás épült mindössze egy év alatt. Mindez azt jelzi, hogy Kistarcsa az elmúlt években egyenletes és jelentős bevándorlást tudhat magáénak, a városban folyamatos igény van új lakások, illetve építési telkek iránt.

**A településen élők képzettségi szintje**

A népesség képzettségi szintjének felvázolására csak a 2001. évi népszámlálás adatai alapján van lehetőség. Megjegyzendő, hogy 2001 óta Kistarcsa népességének struktúrájában az intenzív migráció érezteti hatását. Mivel a városba jellemzően kisgyermekes fiatal családok költöznek, akik jobb képzettségi mutatókkal is rendelkeznek, ezért a város iskolázottsági adatai javulóban vannak a 2001-es állapothoz képest.

2001-ben a 7 évesnél idősebb korú népességen belül Kistarcsán a népesség iskolázottsági mutatói közel megegyeznek a megyei átlaggal. Az általános iskolai és középiskolai végzettség tekintetében a megye és a községek átlagánál kedvezőbb Kistarcsa mutatója. A 25 évesnél idősebb korú népességen belül a felsőfokú végzettségűek aránya a megyei

átlaghoz (11,7%) hasonló (11,2%). A megyei városok átlaga (14,6%) volt, ami viszont kedvezőbb érték, mint Kistarcsa 11,2%-os mutatója.



### Az inga-vándorforgalom jellemzői

Kistarcsa sajátos agglomerációs helyzetéből adódóan a napi munkába járás kiváltotta napi ingázással a település fokozottan érintett. A városban meglévő munkalehetőségek száma messze nem elegendő a lakosság helyben foglalkoztatásához. A munkavállalók jelentős része (40 százalékuk) napi rendszerességgel ingázik lakó- és munkahelye között. 2001-ben a 6525 fő helyben foglalkoztatott lakónépességből 2599 fő járt el más településre munkavégzés céljából, és 3926 fő volt a helyben foglalkoztatott, vagyis az ingázók és a helyben foglalkoztatottak aránya 40 illetve 60%. Az első számú ingázási célpont természetesen Budapest, de Gödöllő vonzása is meghatározó. A HÉV nyújtotta kiszámítható közlekedési kapcsolat kedvező feltételeket biztosít a napi rendszerességű utazáshoz. Az ingázás legnagyobb arányban a 30-49 éves korosztályt érinti. Az ingázók iskolai végzettségét tekintve a legalább középiskolai érettségivel rendelkezők adják az ingázók 56 százalékát. Az eljárók több mint kétharmada a szolgáltatási szektorban dolgozik. Az ingázás érinti az iskoláskorú korosztályt is. A tanulók a helyi általános iskolák mellett Budapest és Gödöllői iskoláit veszik igénybe elsősorban. Budapest és Gödöllő széles iskolaválasztékának elszívó hatása a középiskolások esetében fokozottabban érvényesül.

### Humán szolgáltatások, intézményi ellátottság

Kistarcsa intézményhálózata jól kiépített. Az alapfokú oktatás két óvodában, két általános iskolában és egy gimnáziumban folyik. A Kölcsey Ferenc általános iskola a település legnagyobb és legrégebbi iskolája, amely az első letelepültek idején épült meg 1742-ben. A Szent István Általános és Zeneiskolában került bevezetésre az országban elsőként, a szelektív hulladékgyűjtés. A városban jelenleg a - növekvő igények ellenére sem - található bölcsődei ellátás, azonban a közeljövőben központi helyen, a Batthyány utcában új bölcsőde létesül, amely 40 férőhelyet biztosít majd.

A kulturális szolgáltatásokat elsősorban a Városi Művelődési Ház, a Városi Könyvtár és Kistarcsai Kulturális Egyesület által szervezett programok biztosítják. A város kész tervekkel rendelkezik új Művelődési Házára vonatkozóan, melynek helyszíne az Ifjúság tér. A sportolási lehetőségek közül kiemelkedő az uszoda létesítménye, és a kispályás labdarúgásnak is komoly tradíciói vannak a városban.

Az egészségügyi létesítmények száma kielégítő. Az egészségügy bemutatásánál meghatározó jelentőségű - a tulajdonképpen nem Kistarcsa által üzemeltetett, de - a

közigazgatási területén található Pest megyei Flór Ferenc Kórház, amely évente 25 ezer fekvő-, és 260 ezer járó beteget lát el az egész megye területéről.

A város egészségügyi alap intézményrendszerébe négy háziorvosi rendelő, két házi gyermekorvosi rendelő és két fogászat tartozik. A volt internáló tábor területén egészségházat hoztak létre.

Református lelkészi hivatal és Katolikus plébánia is van Kistarcsán és a szociális szolgáltatásokat két magánkézben lévő szeretetotthon - Johannita, Tiszta szív - is bővíti.

A városban az intézményi kapacitások bővítése nem tart lépést a népességnövekedéssel, mára hiányok alakultak ki. A tendencia egyik okaként a településrendezési megállapodás nélkül fejlesztett lakóterületek és az ott megjelenő többlet népességszám jelölhető meg.

Kistarcsa helyben elérhető rekreációs típusú szolgáltatásainak bővülése szempontjából fontos körülmény, hogy a város északnyugati részén - jelenleg külterületen - rekreációs park kialakítása folyik. Horgásztó, kispályás labdarúgópályák, tenispályák, strandröplabda pálya készült el ezidáig. A beruházó tervezi a paraszti életmód bemutatását, mesterségbemutató és kisállatsimogató, továbbá egy klubház, szabadtéri előadások megtartására alkalmas amfiteátrum létesítését is.

### A településszerkezet jellemzői

A város közigazgatási területe 1102 ha, ebből a belterület 451 ha, a külterület pedig 540 ha. A HÉV vonal és a 3. sz. számú főút a város belterületén, annak felezővonalán halad át, ezáltal lényegesen meghatározza a településszerkezetet.

A duális településközpont egyik része a Hősök tere, Kölcsey utca eleje és az Ifjúság tér által határolt területen fekszik. A településközpont másik része a Hunyadi utca, Thököly utca területe, a két HÉV állomás közötti rész. Itt található a Művelődési Ház, a központi orvosi rendelő, a piac, a posta és a református templom is. A központi területhez szervesen kapcsolódik a volt fésűfonó gyár átalakulóban lévő gyártelepe, amelyen jelenleg benzinkút, élelmiszerüzlet és raktár található.

A településközpont szerves része a volt internáló tábor nagyterjedésű területe. A tábor a város egyik legjobb pozíciójú és számos hasznosítási célra alkalmassá tehető területe. Hasznosítását nehezíti, hogy jelenleg nincs önkormányzati tulajdonban. A terület jövőbeni hasznosítása még nem kialakult, több elképzelés is megfogalmazódott, történelmi emlékhelytől a rekreációs és sport területig.

### A tábor területe légifotón



A belterület tehát több, egymástól különböző karakterű várostestből tevődik össze. Az évek során egymás mellé települő városrészek változatos városképet eredményeztek. A település lakóterülete jellemzően kétféle típusba sorolható, kisvárosias és kertvárosias lakóterületbe. A település döntő része családi házas, telkes kertvárosias lakóterület, amely a település régi falumagja mentén húzódik. A mellette lévő tömbökben fésűs beépítésű keskeny és mélyparcellás tömbök találhatók. A kisvárosias lakóterületek az Eperjes és a Batthyány utca menti társasházak területek. A további lakóterületek többnyire egynemű telek- és beépítési struktúrát mutatnak, melyek jellemzően 500-800m<sup>2</sup>-es lakótelkek, oldalhatáros beépítéssel.

A kórháztól délre az M0 átadásával felértékelődött, jó közlekedési kapcsolattal bíró kb. 10 hektáros kiterjedésű, iparterület található. Az önkormányzatnak nincs tulajdona a területen. A nagytarcsai út mentén fekvő volt major területén vegyes ipari és állattartási tevékenységet folytatnak. Mindkét terület szóba jöhet a város gazdasági fejlesztési területeként.

A közigazgatási terület nyugati fele nagyjából beépült, a Szilas-patak völgye képezi a természetes határvonalat településtest valamint a nagyjából mezőgazdasági területként és erdőként hasznosított területek között. Az észak-déli irányban húzódó patak völgy és a kapcsolódó területek az országos ökológiai hálózat részét képezik.

## **Környezetgazdálkodás, környezetvédelem, az ismert szennyezések feltárása**

### Víz

A szennyvizek kezelése a csatornahálózaton keresztül történő elszállítással, és szippantott szennyvizek szállításával elvileg megoldott. A probléma az, hogy ellenőrizhetetlen a szikkasztott szennyvizek mértéke.

A nem pontszerű szennyező források közül a települési lefolyás a legfontosabb. Ez Kistarcsa területén okoz elsősorban szennyezést. A városi lefolyásból származó terhelés csapadék eseményekhez kötötten, időszakosan éri a patakot. A külterületeken az állattartási és mezőgazdasági, növénytermesztési eredetű terhelések fontosak. A további gondot a keletkező hulladék okozza. Célszerű lenne rendszeres hulladékgyűjtést végezni, különös tekintettel a patak partjára. Ennek ellenére szomorú a kép, ami fogadja a szemlélőt. A kommunális hulladék aránya igen nagy, eldobott palackok, műanyag zsákok, stb.

A Szilas-patak vízminősége II. osztályú, de a településen áthaladó szakasza valamennyivel szennyezettebb.

### Talaj

A külterület jelentős része rét-legelő, valamint kisebb arányban erdő. Ezek a területek az év teljes időszakában növényvel borítottak, ezért a defláció és talajerózió ellen védve vannak. A külterület másik jelentős részét a szántók teszik ki. Ezek a területek igen erősen igénybe vannak véve. A termőképességük igen alacsony, ezért folyamatosan tápanyag utánpótlásról gondoskodnak a gazdák. A helytelen gazdálkodás lassanként a talaj minőségromlásához vezethet. Ugyancsak a talaj elszennyeződését okozza a szennyvizek talajban történő elszikkasztása. A talajszennyezés mérséklése érdekében a csatornahálózat teljes körű kiépítése és a rákötések növelése, a teljes körű rákötöttség elérése a cél. A talajterhelési díj rákényszeríti a tulajdonosokat a hálózatra való kapcsolódásra. A szántók defláció elleni védelméről a mezővédő erdősávok gondoskodnak. Ezek a védőfasorok igen hiányosak, főleg a cserje szinten. A település területén az ásványkincsek közül kavics található.

### Levegő

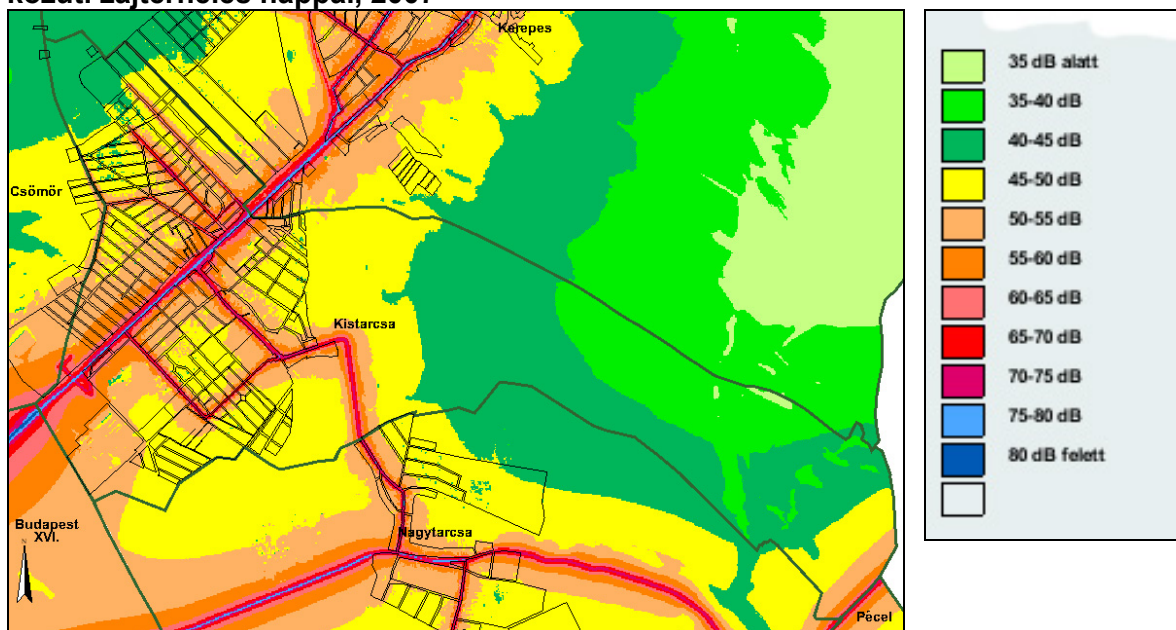
A Kistarcsán található ipari létesítmények számottevő légszennyezéssel járó ipari tevékenységet nem folytatnak.

A közúti közlekedés által kiváltott levegőszennyezés igen jelentős, kifejezetten a 3. számú főút forgalma miatt. Az M3-as autópálya M0 csomóponton kívüli szakasza díjfizető, ezért Kistarcsán keresztül továbbra jelentős távolsági tranzit- és elővárosi forgalom zajlik. Az M0 keleti szektorának és az új Duna-hídnak az üzembe helyezése után kialakuló forgalom okozta terhelésnövekedés, csak a véglegesen kialakult forgalomviszonyok ismeretében vizsgálható, de város határában húzódó autópálya nyomvonal térségében a terhelés növekedésével kell számolni.

### Zaj, rezgés

Kistarcsát kettészeli a Budapest-Gödöllő HÉV vonal. A HÉV vonalon a településen három megálló van. Naponta 54 db járat közlekedik Budapest és 52 db járat közlekedik Gödöllő irányába. A közlekedési eredetű légszennyezéshez hasonlóan a zajterhelés is az M3-as autópályán bevezetett úthasználati díj miatti forgalom átrendeződés következtében növekedett. A lakóterületet zavaró ipari eredetű zajhatás a településen jelenleg nincs. Kistarcsa zajhelyzetét kedvezőtlenül befolyásolja a 2008 őszén átadott M0 autópálya keleti szektora. 2009. áprilisára lesznek elérhetőek a létesítmény megvalósulása utáni zajmérések eredményei, amelyek figyelembe vételével kell meghatározni a zajvédelem feladatait (pl. zajvédő erdősáv létesítése).

### **Részlet Budapest és vonzáskörzete egyszerűsített interaktív stratégiai zajtérképéből - közúti zajterhelés nappal, 2007**



Forrás: [http://terkep.budapest.hu/website/zajterkep\\_html/zaj\\_index.htm](http://terkep.budapest.hu/website/zajterkep_html/zaj_index.htm)

### Hulladékgazdálkodás

A településen a kommunális hulladék gyűjtése és szállítása szervezett formában történik. Évente mintegy 30-40 tonna veszélyes hulladék keletkezik, melynek nagy részét a Flór

Ferenc kórház termeli. A lakótelepek mellett megépült a szelektív hulladékgyűjtő udvar. A szelektív hulladékgyűjtést az általános iskolában is bevezették. (A begyűjtött hulladék eladásából származó bevételből, eddig 8 db újrahasznosított műanyagból készült padot helyeztek el a lakótelepen.) A jövőbeli fejlesztésekben szerepel a hulladékgyűjtő udvar kibővítése.

A települési szilárd hulladékot a Csömör községben üzemeltetett regionális hulladéklerakóba szállítják. 2003-ban 4300 tonna hulladék került lerakásra. A lomtalanítást évente kétszer végzik. A hulladékgyűjtésbe bevont lakások aránya 97%. A közterületen 25 db hulladékgyűjtő kosár került kihelyezésre.

### **Anyagi közszolgáltatások (kommunális infrastruktúra) biztosítása**

Kistarcsa városról elmondható, hogy összközművel rendelkezik, mivel a vezetékes víz-, és villamosenergia-ellátás hálózatai mellett - mely szokványos volt - kiépült a teljes szennyvízcsatorna-hálózat, a vezetékes földgázhálózat, továbbá a hírközlés rendszerei. A közművek közül a csapadékcatornázás kíván továbbra is jelentősebb fejlesztéseket, mivel a burkolt utak mentén nem mindig valósult meg a vízelvezetés rendszere, pedig ez követelmény.

#### Vízellátás

A városban körvezetékes vízellátó hálózat üzemel, Kerepessel és Nagytarcsával regionális rendszert alkotva, amelyet a Szilasvíz Kft. üzemeltet. A vízmű a Szilas-patak völgyében található.

A város ivóvízzel történő ellátása több irányú, mivel az ivóvizet saját termelésű fúrt kutakból, a DMRV vízműtől, és a Fővárosi Vízművek Rt-től vásárolt ivóvízzel biztosítják. A vízmű tároló kapacitása  $2 \times 800 \text{ m}^3$  térszíni,  $500 \text{ m}^3$  magas tároló. A megfelelő víznyomást a Lócsei úti  $500 \text{ m}^3$ -es Tórusz alakú víztorony biztosítja.

Az ivóvízfogyasztás télen átlagosan  $1545 \text{ m}^3$  /nap, nyári csúcspont 2987  $\text{m}^3$  /nap.

A meglévő körvezetékes hálózat a távlati igények kielégítésére is megfelelő. A fővezetékrendszer hálózata NÁ 250, NÁ 200 és NÁ 150 mm-es, míg az elosztó-hálózat NÁ 100, NÁ 80 mm-es átmérőkkel üzemel. A meglévő vízellátó hálózat a beépítésfejlesztésekhez megfelelő kapacitásokkal rendelkezik.

#### Csatornázás

A városban a csatornázás elválasztott rendszerben jött létre. A csapadékvíz elvezetése - a jelenleg igen elhanyagolt állapotban lévő - nyíltárkos rendszeren történik, míg a szennyvízcsatorna hálózat gravitációs csatornaként üzemel.

A város területén a szennyvízelvezetést és kezelést a Szilasvíz Kft végzi. A szennyvizet a főváros csatornahálózata fogadja, míg a csapadékvizek befogadója a Szilas-patak.

#### Szennyvízcsatornázás

Kistarcsa településen a szennyvízcsatornázás teljes körűnek mondható. A szennyvízcsatorna regionális rendszerű, mivel a kistarcsai csatornahálózat fogadja Kerepes

és Nagytarcsa szennyvizeit is. A három település szennyvize átemelővel és nyomóvezetékkel a FCSM ZRt. rendszerébe kerül átvezetésre.

Kistarcsa főgyűjtője D40 cm-es beton csatorna. Azonos átmérőjű a kerepesi főgyűjtő is. A nagytarcsai szennyvizek nyomóvezetéken érkeznek a rendszerhez. A központi átemelő és a fővárosi csatornarendszer között NÁ 400 mm-es nyomóvezeték épült ki.

### Csapadékvízvezetés

A domborzati adottságokra jellemző, hogy a felszín a patak völgy irányába egyenletesen lejt, a csapadékvíz természetes befogadója a Szilas-patak. A nyílt árokhálózat fogadja be az utakról összegyűlt vízmennyiséget, és innen jut le a befogadóba. A települést kettéosztja a 3. sz. főút és a Budapest-Gödöllő HÉV vonal, melyek elhelyezkedése a jellemző lejtési irányra merőleges. Ennek következtében a magasabban fekvő településrészekről a csapadékvíz csak néhány régebben kialakított átereszen tud átfolyni a Régi faluba és onnan a Szilas-patakba.

Az árokhálózat burkolt illetve földmedrű. A felmérések során kiderült, hogy teljesen kiépített vízvezető csatorna szinte egyetlen utcában sem valósult meg. Az önkormányzat évről évre növeli az elvezető rendszerbe kötött árokszszakaszok hosszát, de a bekötési arány még így is alacsony. A nagyobb parkolóknál már zárt csapadékcsatornát építenek.

A település öt (I.-V.) vízgyűjtő területre bontható:

- Az I. számú vízgyűjtő főgyűjtője a Nyíltárok, és az abba becsatlakozó zárt csatorna. Az Auchan áruház és a Kórház csapadékelvezetése ebben a formában megoldott, mely 2002-ben felújításra került. A lakótelep és a közintézmények csapadékvize zárt elvezetőben jut el a kórházi árokba.
- A II. számú vízgyűjtő a Kossuth Lajos utca és a Széchenyi utca mellett elhelyezkedő földárok.
- A III. vízgyűjtő a Széchenyi utca és a Rózsa utca között elhelyezkedő belvízcsatorna, amely a Kossuth Lajos utcánál kapcsolódik a befogadóba.
- A IV. számú vízgyűjtő a Munkácsy valamint a Dózsa György utcában kiépített árok, mely szintén a Szilas-patakba torkollik.
- Az V. vízgyűjtő a Malom árok, áteresszel keresztezi a Kölcsey utcát.

### Villamosenergia-ellátás

Kistarcsán a villamosenergia-ellátás 100%-osnak tekinthető, még a zártkerti ingatlanok is villamosenergia-ellátásban részesülnek.

A településen mind a kiefeszültségű, mind a közepesfeszültségű hálózat légvezetékes formában üzemel.

Az oszloptranzformátorok általában úgy kerültek kialakításra, hogy a 400 kVA-es teljesítményű transzformátor-bővítés megoldható legyen.

### Gázellátás

Kistarcsa gázellátása közel teljeskörűen kiépült. A gázhálózat üzemeltetője a TIGÁZ Zrt. A földgáz a kiépült Cinkota - Gödöllő nagygyép-nyomású hálózaton érkezik, mely teljes gázellátást biztosít.

A nagyközépnomású hálózat két tápvezetéke Csömör irányába halad tovább. A gázhálózat fejlesztésének eredményeként 2007. elején 3365 lakást, az állomány 99%-át már bekapcsolták a hálózatba. A lakásállomány 87,5%-ában a fűtés is gázzal történik. A vezetékes gázt fogyasztó háztartások 1000 lakásra jutó száma lényegesen jobb a megye, de a megyei városok átlagánál is.

A gáz-nyomásszabályozó a Kossuth utcánál került kialakításra. A középnomású rendszer fővezetéke NÁ 160 mm-es. A vezetérendszer nagy része NÁ 63 mm KPE vezeték. A kórház külön nyomásszabályozóval rendelkezik. Hasonló a helyzet a többi nagyfogyasztónál is.

### Hírközlő hálózat

A telefonhálózat az utóbbi években jelentős fejlesztésen ment keresztül. A telefonközpont modernizációja, és a telefonhálózat légvezetékes formában történő kiépülése megtörtént. A hálózat jelenlegi üzemeltetője az Invitel.

A városban 2000-ben kezdődött a kábeltelevízió rendszer kiépítése és 2004-ben a hálózat bővítése. A rendszer üzemeltetője a Fibernet Rt.

Mindhárom nagy hazai mobilszolgáltató teljes hálózati lefedettséget biztosít.

### **Kistarcsa közlekedési helyzetének értékelése**

Kistarcsa közlekedéscsoporthelyi helyzete igen jónak mondható, mert mind a közúti közlekedés, mind a kötöttpályás közlekedés területén jó kapcsolatokkal rendelkezik. A kötöttpályás közlekedés (BKV HÉV) a Budapest-Gödöllő vonalon fekvő településekkel biztosít közvetlen, intenzív kapcsolatot, a közúti közlekedés esetében ez sokkal szélesebb körű és sokrétűbb.

A település legfontosabb útvonala természetesen a 3. sz. főút, amely teljeskörűen biztosítja az országos úthálózattal való kapcsolatot. A térségi közlekedési kapcsolatok átalakulásában meghatározóvá válik az M0 gyorsforgalmi út, amely a legutóbbi időben lett átadva. Az útvonal és ennek kistarcsai csomópontja ugyan a város igazgatási területén kívül van, de hatása a településre egyértelműen igen fontos. Általa Kistarcsa még intenzívebben bekerült az országos vérkeringésbe, hiszen az M0 az összes Fővárosból induló fő- és gyorsforgalmi úttal kapcsolatban van. Ezáltal nem csak a város „került közelebb” szűkebb és tágabb környezetéhez, hanem ennek ellenkező nézőpontja is igaz: a település vonzóbb lehet a beruházók számára (természetesen, ha a város is ezt akarja), hiszen már mindenhol jobban megközelíthető.

Itt kell megemlítenünk a tervezés alatt levő M31 gyorsforgalmi utat, amely M0 Nagytarcsa-M3 Gödöllő között ad közvetlen kapcsolatot. A jelenlegi tervek szerint az útvonalon a két végcsomóponton kívül nincs csomópont, ezáltal a nyomvonallal érintett települések csak a hátrányait éreznék az új útnak, de a kapcsolati lehetőségekből adódó előnyöket nem.

A közúti fejlesztések utáni forgalmi változásokkal kapcsolatos új helyzet ma még nem állapítható meg. Az M0 forgalombahelyezése utáni rövid idő ugyanis nem alkalmas az új forgalmi áramlatok nagyságának kimutatására. Jelenleg még csak a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével érintett egyéb területek tapasztalataiból lehet kiindulni. Ezekben a területeken végzett forgalmi vizsgálatok kimutatták, hogy egy ilyen nagyságrendű hálózat-változás után csak hosszabb idő elteltével - több hónap - állnak be a véglegesnek mondható új forgalmi értékek. Így az M0 Kistarcsára gyakorolt forgalmi hatása is csak hónapok múlva lesz értékelhető.

A település főútként is szereplő 3. sz. főút forgalmát is bizonyos mértékig befolyásolja az új gyorsforgalmi út, de a változás irányát, nagyságrendjét az előzőek alapján ma még nem lehet megállapítani (feltételezhetően forgalomcsökkenés nem várható a 3. sz. főúton, mivel nem egymást tehermentesítő utakról van szó, sőt a főútnak mostantól kezdve a gyorsforgalmi útra ráhordó szerepe is van). Éppen ezért az M0 nélküli elmúlt időszak forgalmi változásait nézzük meg a forgalomterhelés változásának nagyságrendjén keresztül. A mintegy 10 évvel ezelőtt készült településrendezési terv forgalmi adatait összehasonlítva a mai adatokkal igen jelentős változás állapítható meg.

A korábbi rendezési tervben szereplő 1997 évi adatokat összehasonlítva a 2007 évi országos közúti forgalomszámlálás adataival az elmúlt 10 év alatt jelentős növekedés állapítható meg. A 3. sz. főút forgalmi terhelése Kistarcsa területén átlagos napi forgalom (ÁNF) egységjármű (E) értékben meghatározva korábban 12.000-12.500 E érték volt, míg 10 évvel később, 2007-ben ugyanezen szakaszok forgalmi terhelése 16.900-22.700 értékekre változott. Tehát a főút forgalmi terhelése a városban a különböző szakaszokon 40-80 %-kal nőtt (ezen belül a személygépjárművek darabszáma gyakorlatilag megkétszereződött).

Tehát a főúttal való intenzív kapcsolat hálózati, megközelítési előnyei a település életében - egy más szempögből vizsgálva a kérdést - hátrányosak is lehetnek. A nagy forgalmi terhelésű útvonal gyakorlatilag kettészeli a várost és akadályozza a két városrész településen belüli egészséges közlekedési kommunikációját. Nehezíti ezt a kérdést az a tény is, hogy közvetlenül a főút mellett halad a HÉV vonal is, amelynek pálya- és üzemi kötöttségei tovább nehezítik a közlekedési kapcsolatok rendszerét. Az ilyen módon elvágott település két fele közötti kapcsolat nehézségeiben osztozik mind a közúti, mind a gyalogos forgalom.

A település területén csak a Széchenyi út vonalában volt mód külön szintű közúti kapcsolat kialakítására. A terepviszonyok miatt itt a HÉV és a főút hídszerkezeten halad, ez lehetőséget teremtett a Széchenyi út külön szintű átvezetésére. Azonban a hídszerkezetek elsősorban a terepviszonyok áthidalására és nem a közlekedési problémák megoldására épültek. Így a hídszerkezetek támfalai közötti távolság csak egy forgalmi sávot átvezetést tesz lehetővé, ezáltal a város egyetlen külön szintű kapcsolata csak igen mérsékelttel tudja ellátni a feladatát.

A Széchenyi út (és folytatása a Kossuth Lajos út) az állami úthálózat része 3101 j. összekötő útként. Az útvonal Nagytarcsával ad közvetlen kapcsolatot, de nem előnyös, hogy ez a kapcsolat a város fontos belső útvonalán halad meglehetősen rossz paraméterű vonalvezetéssel.

A település területének gyűjtőúti feltárása hálózati szempontból döntően megoldottnak tekinthető. A 3. sz. főúttól délkeletre levő városrészen a gyűjtőutak vonalvezetése, a főutakhoz való kapcsolatai megfelelőek. A főút és HÉV vonalától északnyugatra levő településrészek gyűjtőúthálózata a nyomvonalát tekintve megfelelőnek tűnik, de egyes gyűjtőúti funkciót viselő utcák szélességi méretei nem megfelelőek, ezáltal csak korlátozott mértékben tudják feladatukat ellátni. Itt is jelentkezik a település két félre tagozódásának problémája. A gyűjtőutak közül (a külön szintű, de működésében mégis korlátozott Kossuth-Deák utcák vonalán kívül) csak a Móra Ferenc utca alkalmas a 3. sz. főúttal való közvetlen kapcsolatra, mivel itt HÉV átjáró üzemel, valamint csomóponttal kapcsolódik a 3. sz. főúthoz is.

A településben a parkolás a gépkocsival intenzívebben használt és főleg már régebben kialakított intézmények (leginkább a kereskedelem) esetében csak részlegesen, vagy kirívóbb esetekben egyáltalán nem megoldott. Ez sok esetben a közúti forgalom

akadályozását is eredményező gépjármű-várakozást eredményez, többek között a 3. sz. főút mellett is.

A tömegközlekedési kapcsolatokat tekintve a HÉV jelenti a legintenzívebb, megbízható és rendszeres kapcsolatot. A várost kelet-nyugati irányban átszelő Budapest-Gödöllő HÉV vonalnak 3 megállója van a településen. Éppen ezért a HÉV-vel párhuzamos irányban az autóbusszközlekedés iránti igény minimális, az autóbusszjáratok a 3. sz. úton a távolsági forgalom igényeit elégítik ki, illetve a HÉV-re való ráhordást szolgálják.

A 3. sz. főút és a HÉV vonal kettős hatást fejt ki. A város gazdasági fejlődésére pozitív hatással van a vállalkozásokat, beruházásokat vonzó hatása miatt. Egyrészt a gazdasági bevételek növekednek, másrészt a népességet a városban tartja. A kedvezőtlen hatása, hogy szétválasztja a települést funkcionális, esztétikai és ökológiai konfliktusokat generálva. Az óriási közúti forgalom és a kapcsolódó földmű korlátozza az átjutást.

Kistarcsán a lakó utcák és a belterületi gyűjtő utak hossza 53,8 km. Ebből 37 km aszfalt burkolattal van ellátva. Az utak szélessége 4 és 6,5 m között változik. A járdák és gyalogutak burkolata nagyrészt betonból készült. A családi házas településrészekben a járdát zöldsáv választja el az úttesttől. Az összes járdaburkolat hossza 32,5 km, átlagos szélessége 1,25 m, beton szegéllyel nincsenek ellátva. A járdák állapota leromlott, jelentős részük felújításra szorul.

A kerékpáros közlekedés számára kerékpárút egyedül a 3. sz. főút mellett van kiépítve, amely független-pályás út, hossza mindössze 320m.

### 3. SWOT elemzés

#### Erősségek

- Kistarcsa Budapest szomszédságában, a főváros és Gödöllő között helyezkedik el, a Budapesti agglomeráció dinamikus keleti szektorában.
- A közeli Budapest illetve Gödöllő egyaránt jelent munkalehetőséget, közép és felsőfokú intézmények, regionális és országos szintű szolgáltatások könnyű elérhetőségét, speciális rekreációs és szórakozási, művelődési lehetőséget a Kistarcsán élők számára.
- A várost érintő HÉV-vonal kiszámítható kötöttpályás közlekedési lehetőséget teremt mind Budapest, mind Gödöllő irányába.
- Kistarcsa rendelkezik olyan potenciálisan lakó, illetve rekreációs célokra egyaránt hasznosítható területekkel, amelyek a település fejlesztésének szolgálatába állíthatók.
- A város frekvenciált, belső részén lévő egykori internálótábor területe potenciálisan hasznosítható, kiváló pozíciójú fejlesztési terület.
- A külterületen több jó adottságú, akár ipari, akár más gazdasági típusú fejlesztés céljaira alkalmas terület található, közülük több is önkormányzati tulajdonban van.
- Kistarcsán a városba irányuló beköltözések a népesség demográfiai szerkezetét javítják, mivel javarészből fiatal, kisgyermekes családok telepednek le a városban.
- A városban élők egészségügyi - járó- és fekvőbeteg - ellátása helyben biztosított, a Kistarcsán működő megyei kórház súlyponti besorolású.
- A város rendelkezik középiskolával, van rendőrőrs, és orvosi ügyelet is.
- Kistarcsán a közművek kiépítettsége olyan színvonalon valósult meg, hogy a lakások ellátottsága a megyében szokásosnál jobb színvonalú.

#### Gyengeségek

- Budapest és Gödöllő közelsége bizonyos vonatkozásban hátráltatja Kistarcsa fejlődését, mivel a két város elszívja a fejlesztési energiákat, ezért a városban nem települnek meg

- olyan intézmények és szolgáltatások, amelyek elérhetők a két közeli nagyvárosban, ennek nyomán Kistarcsa elsősorban alvóvárosi jellegű település.
- A 3-as főút valamint a HÉV nyomvonala a várost teljességgel két egymástól elvágott városrészre osztja, amelyek kapcsolódása, együttélése nehézkes.
  - Kistarcsa településképe jellegtelen, a 3-as úton átutazót semmi nem fogja meg, ma nincs miért megállni a városban. Ez a helyzet javulni fog az Eperjes utcai szintbeni csomópont kialakításával.
  - Nem alakult ki intézmény- és szolgáltatás sűrűségében és építészeti arculatában is méltó városközpont, sétálóutca, pedig a város 10 ezer fő feletti lélekszáma ezt indokolná.
  - A városban kevés a közpark, tér, a meglévők pedig leromlott állapotban vannak, közösségi funkciójuk betöltésére alkalmatlanok.
  - Minden gyermekintézmény a Nagytarcsa felőli oldalon helyezkedik el, miközben életveszélyes az átjutás a két városrészt elválasztó 3-as úton és a HÉV síneken, és a gyerekek utaztatása sem megfelelő megoldás.
  - A legfontosabb intézményeknél parkolási problémák jelentkeznek, a városban általános a parkolóhiány.
  - Hiányoznak, illetve nem megfelelő állapotúak a játszótérek, a közösségi terek.
  - Nem készült fel a város az új lakóterületeken megjelenő többletnépesség intézményi ellátás és szolgáltatások iránt támasztott igényeinek helyben történő kielégítésére, ezek feltételeinek biztosítására.
  - A város egyik legértékesebb fejlesztésre alkalmas területét képező egykori internáló tábor területe nincs önkormányzati tulajdonban.
  - Kevés, és korlátozott az M0 kistarcsai csomópontja közelében Kistarcsa közigazgatási területén lévő potenciális fejlesztési terület.
  - A tervezett M31 autópályán jelenleg csomópont kialakítása nem tervezett.
  - A város kulturális élete a kulturális intézmények hiányosságai miatt nem tud megfelelően működni.
  - Kistarcsa jelenleg nem rendelkezik kereskedelmi szálláshellyel, vendéglátóegységei is jobbára csak az átmenőforgalom igényeinek kielégítésére alkalmasak, színvonaluk ennek megfelelő.
  - A város határában lévő Auchan és a többi áruház gyalogos és kerékpáros megközelítése nem biztosított.
  - Csúcsidőben a városon áthaladó tranzitforgalom terhelő, zavaró hatású.

### **Lehetőségek**

- A volt internáló tábor hasznosítása a város egyik lehetséges kitörési pontja, a terület alkalmas nagyszabású turisztikai attrakciót is jelentő történelmi emlékhely létesítésére, idegenforgalmi fejlesztésre, szabadidős sport centrum kialakítására egyaránt, emellett pedig intézmények is elhelyezhetők a területen.
- Az M0 autópálya felértékeli az agglomeráció keleti szektorát, közte Kistarcsát is. Az M0 javítja a térség és Kistarcsa közlekedési pozícióját, és a helyi gazdaság fejlesztéséhez is jelentős potenciált hordoz.
- A tervek szerint 2010-re átadásra kerülő M31 autópálya várhatóan javulást hoz Kistarcsa átmenőforgalomtól terhelt belső területein.
- Kistarcsa alkalmas, és növekvő népessége alapján el is várható, hogy mikroközponti szerepkört töltsön be, s ezen belül kedvező táji környezetét kihasználó pihenő profilú településsé válhat.
- Kistarcsa - hasonlatosan ausztriai példákhoz - pihenővárossá válhat rekreációs funkciók sorával a Budapest és Gödöllő közötti térben.
- A rekreációs fejlesztések számára jó adottságokkal bíró területekkel rendelkezik, lehetőség van termálfürdő létesítésére; a patakpart képezte ökológiai zöldfolyosó megtartása mellett meg kell keresni azt a területet, ahol - a Duna Ipoly Nemzeti Park

- Igazgatóság hozzájárulásával - rekreációs hasznosítás, pl. szabadidőközpont és táborozóhely kialakítása lehetséges; a Tábor területén pedig sportcentrum hozható létre.
- A kistarcsai kórház bázisára építkezően egészségügyi centrum, magánkórház létesítésére is jó adottságokkal rendelkezik, regionális szerepkört betöltő komplexum is kialakítható.
  - A város a testi-lelki egészségmegőrzés színterévé válhat termálvíz adottságainak kihasználásával.
  - Az új kialakítású lakóterületen lehetőség és szükség is van több ellátási funkciót is magába foglaló alközpont létesítésére.
  - A városban működő számos civil szerveződés bevonása komoly potenciált rejt, ezek szellemi tőkéjével a város ezidáig nem kezdett semmit.

### **Veszélyek**

- A városba beköltöző gyerekes családok számával, és a fiatal korosztályok arányának növekedésével nem tart lépést az alapvető ellátó intézmények kiépítése, kapacitásaik bővítése, a bölcsőde és óvoda fejlesztések elmaradnak a szükséges mögött, ami előrevetíti, hogy Kistarcsa hosszú távon is nem megfelelően ellátott város marad.
- Az új kialakítású lakóterületeken a túlzott mértékű beépítés és a közterületek minimalizálása következtében nehezen élhető, zsúfolt lakóterületek alakulnak ki.
- Az M0 keleti szektora mentén egyszerre versenytársként jelentkezik a térség számos agglomerációs települése, túlkínálat jelentkezik a befektetők számára kijánlható potenciális fejlesztési területekből.
- Budapest vonzereje erősödő intézményi köz- és szolgáltató funkcióival tovább növekszik, Kistarcsa egyoldalú függése a fővárostól nem enyhül, vagy akár tovább erősödik.

#### 4. A várost érintő, - de nagyobb térségre vonatkozó korábbi - területfejlesztési, ágazati koncepciók, programok értékelése

Alábbiakban mindazok a hatályos koncepciók, tervek és programok kerülnek ismertetésre, amelyek tartalma iránymutatást jelent a város jelene értékeléséhez és jövője (fejlesztési célkitűzései) megfogalmazásához.

##### Az Országos Területfejlesztési Koncepció térségre vonatkozó elemei

Az Országgyűlés által elfogadott Országos Területfejlesztési Koncepció szerint a főváros és elővárosi gyűrű alkotta budapesti agglomeráció az ország legversenyképesebb területe, legfontosabb kapcsolódási pontja, amely egyedülállóan alkalmas arra, hogy rajta keresztül hazánk egésze bekapcsolódjon az európai, ill. a globális gazdasági, társadalmi, kulturális vérkeringésbe. Számos funkciójából adódóan nem a hazai térségekkel, hanem más, elsősorban közép-európai, nagyvárosi térségekkel kell versenyeznie. Budapest nemzetközi versenyképessége, és az ország többi régiójával való együttműködésének (kompetencia- és munkamegosztás, elérhetőség, kooperáció, stb. révén) hatékonysága alapvetően befolyásolja az ország egészének, s minden egyes régiójának fejlődési pályáját. Az ország legnépesebb, erős elővárosi térséggel rendelkező agglomerációjában elengedhetetlen az élhető nagyváros és térsége harmonikus együttműködési rendszerének megeremtetése.

Az OTK szerint alapvető célkitűzés, hogy a budapesti metropolisz-térség harmonikus együttműködésben, nemzetközi gazdasági, kereskedelmi-pénzügyi és kulturális-idegenforgalmi szerepköre révén versenyképes nagyváros, a közép-európai térség meghatározó, a kelet-közép európai térség vezető szervezőközpontja, a Kárpát-medence gazdasági centruma legyen. Budapest térségének információmenedzselési és gazdaságszervezési funkciói révén Nyugat-Európa számára a Balkán és részben Kelet-Európa térségének legfontosabb gazdasági kapujává kell válnia, páneurópai összefüggésben központi funkciókat hordozva. Ehhez elengedhetetlen, hogy nemzetközi téren is vonzóbb várossá váljon, lakóinak is élhetőbb városi környezetet biztosítson. Szintén fontos, hogy szűkebb, kárpát-medencei és országos vonzáskörzetében a fejlődést terjesztetni tudó szerves kapcsolatrendszere révén képes legyen megosztani a növekedés bizonyos erőforrásait és egyes nagyvárosi terheket az ország többi részével.

##### Részcélok:

Az **Országos Területfejlesztési Koncepcióban** (OTK) középtávú területi célként fogalmazódik meg a versenyképes budapesti metropolisz-térség. Az OTK a fenti célkitűzéseken túl az alábbi részcélokat fogalmazza meg, amelyekkel Kistarcsa településfejlesztési koncepciójának is összhangban kell lennie.

##### Részcélok:

- **Budapest gazdaságszervező** nemzetközi jelentőségű pénzügyi-szolgáltató, K+F központ szerepének és az európai gazdaságba való szerves bekapcsolódásának megerősítése;

A transznacionális vállalatok, különösen a pénzügyi és üzleti szolgáltató vállalatok közép- és kelet-közép európai, illetve a Balkán és Kelet-Európa térségére is ható irányítási-szervezési, K+F központjai meglepedésének ösztönzése;

A nemzetközi versenyképesség fokozása érdekében az európai gazdaságba való szerves, elmélyült bekapcsolódás kiemelt fontosságú. Ehhez szükséges a közlekedési kapcsolatok mellett a szerves gazdasági kapcsolatok kiépülése is.

- **Budapest kapuvárosi szerepének** erősítése az Európai Unió és a Balkán, valamint Kelet-Európa között;

Ez egyúttal megköveteli Budapest kiemelkedő szerepét a délkelet-európai térség felzárkóztatásában, Bécs hasonló szerepköreinek átvételével, illetve megosztásával.

- **A központi szerephez szükséges infrastrukturális és szolgáltatási fejlesztések** ösztönzése;

A metropolisz infrastruktúra fejlesztése a személyforgalom, az információ és kommunikáció technológiai, magas szint üzleti infrastruktúra fejlesztések terén kell, hogy leginkább megnyilvánuljon. A logisztika, a közlekedési és a műszaki infrastruktúra fejlesztése során a város tehermentesítése, valamint az ország más térségi lehetőségeinek kihasználása, egyes terhes funkciók leosztása fontos, kerülve az anyag és energiaáramlás további, túlzott helyi koncentrációját.

- **Tudás-ipar és a magasan kvalifikált munkaerő-megtartó képességének** növelése nemzetközi viszonylatban;

A rész cél a helyi, nemzetközi jelentőség felsőoktatási kínálatra épített organikus tudásbázis növelésével, az ország többi tudásközpontjával is szorosan kooperáló K+F és kooperációs kutatási aktivitás bővítésével együtt érhető el.

- **High-tech iparágak és a kiemelkedően magas hozzáadott értéket előállító tevékenységek** ösztönzése;
- **Magas szintű üzleti, IKT és személyi szolgáltatások** fejlesztése, melyek révén Budapest nemzetközi versenyképessége nagyban javulhat;
- **Nemzetközi turisztikai és kulturális központ szerep** erősítése;

Egy világvároshoz méltóan sokszínű, ugyanakkor sajátos helyi erőforrásokra épített kínálat megteremtésével, a nemzetközileg is kiemelkedő fürdővárosi szerep és élénk kulturális élet újraéledésének ösztönzésével, a térség nagyvárosaival (Bécs-Prága-Pozsony-Krakkó) kialakított kulturális együttműködés erősítésével;

- Az **élhető város** megteremtése, mely a minőségi életet lehetővé tevő egészséges lakókörnyezet kialakításán, a pihenés és felüdülés tereinek bővítésén és minőségi fejlesztésén alapul. Mindez az elkerülhetetlen nagyvárosi környezeti feszültségek és környezetszennyezés csökkentését igényli. Szükséges a funkcióvesztett területek revitalizálása, a városon belüli ipari (barnamezők), és lakófunkciójú válságterek (slumosodó városrészek, lakótelepek) folyamatos rehabilitációja, funkciókkal való megtöltése, illetve a városon belüli és a várost körülvevő zöldterületek védelme és lehetőség szerinti növelése;
- **Az agglomerációs települések fizikai összenövésének megakadályozása**, a zöldmezős beruházások és a belterületbe vonások korlátozásával, a főváros körüli zöld területek védelmével, ill. növelésével cél egy kiegyensúlyozott zöldfelületi rendszer, ökológiai és rekreációs „zöld gyűrű” kialakítása. (Budai-hegység, Pilis, Visegrádi-hegység, Gödöllői-dombság, Ócsai TVK, Duna-mente, Tétényi-fennsík, stb.);

E gyűrűben biztosítani kell egyrészt a köztes mező- és erdőgazdálkodási zöldterületek ökológiai célú hasznosulását, másrészt a főváros számára minőségi rekreációs lehetőségek - a fenntarthatóság szempontjaival összhangban álló - széles körét (pl. kerékpáros-, vízi-, horgász-, lovassport és turizmus, természetjárás, vízi turizmus, stb.), lehetővé téve a jelenleg kevés helyszínen nagy terhelést jelentő kiránduló- és üdülőforgalom szétterítését, ezzel összhangban az erdők közjóléti szolgáltatásainak bővítését.

- **Harmonikusan működő agglomerációs rendszer** megteremtése, fejlesztések menedzselése az agglomeráció szereplőinek hatékony együttműködésével;

A főváros és elővárosi gyűrűjének fejlesztése egységes tervezést igényel, mely a kerületi, fővárosi, települési, megyei önkormányzatok, a régió, a közszolgáltatók és a társadalmi szervezetek partnerségén alapul. A hatékony végrehajtást is csak együttműködő menedzsmenti szervek biztosíthatják. Ezért törekedni kell az összes érintett település agglomerációs externáliákat kezelni képes intézményi kooperációjának biztosítására.

- **A kiegyensúlyozott térszerkezet kialakítása, az alközpontok fejlesztése**, az élhető lakókörnyezet megteremtése érdekében szükséges, hogy a különböző szereplők összehangolt, túlzott területhasználatot kerülő fejlesztései eredményeként az agglomerációban élők mind nagyobb aránya számára váljanak településükön ill. a szomszédos településeken elérhetővé a munkahelyek, szolgáltatások, csökkentve a közlekedési rendszer és a környezet terhelését.
- **Közlekedési kapcsolatok modernizációja**, a környezeti szennyezéseket csökkentő beruházások támogatása, haránt irányú közlekedési kapcsolatok fejlesztése, forgalomcsillapító, az elővárosi gyűrűvel összehangolt integrált várostervezés megteremtése, a környezetbarát közösségi közlekedés előtérbe helyezése az egyéni közlekedéssel szemben. Javítani kell a fővároson belüli tömegközlekedést fenntartható megoldásokkal, valamint fejleszteni a dunai hajózást, mint potenciális városon belüli és agglomerációs tömegközlekedési eszközt.
- **A fővárosi agglomerációnak az országra, annak fejlesztési pólusaira ható kisugárzásának** erősítése;

Ehhez a közlekedési és infokommunikációs kapcsolatok megerősítése, a harmonikus gazdasági, döntéshozatali, politikai munkamegosztás kialakítása elengedhetetlen.

## **A Közép-Magyarországi Régió stratégiai céljai**

A Közép-magyarországi régió legyen a minőség elvein nyugvó, élhető, az itt élők számára egészséges, lakó és munkakörnyezetet biztosító, ugyanakkor a fenntarthatósági kritériumokat gazdasági, környezeti és társadalmi vonatkozásban egyaránt teljesítő, kreatív, nemzetközileg is vezető, regionális identitással rendelkező, a Kárpát-medence fő szervező erejét jelentő térség.

### Átfogó célok

#### A Régió gazdasági versenyképességének növelése

A Közép-magyarországi régió vitathatatlan központi helyet foglal el Magyarországon: földrajzi fekvése mellett az élet minden területén vezető pozíció jellemzi. Nagytérségi viszonylatban, a hasonló adottságú nagyvárosi régiókkal összehasonlítva a régió pozíciója már veszélyben van. A régió egésze számára sorsdöntő kérdés, hogy a gazdasági életét meghatározó Budapest milyen szerepet tud betölteni az európai városhálózatban, hiszen a főváros fejlődése az egész régió jövőjét is meghatározza.

A Közép-magyarországi régió - amely Magyarország egyetlen, és Kelet-Közép-Európa egyik meghatározó nagyvárosi térségét foglalja magába - versenyképessége öntő befolyással van hazánk versenyképességére és a magyar gazdaság fejlődési ütemének alakulására. Az Európai Unió tagjaként, az egyre fokozódó nemzetközi verseny szférájában különösen fontos, hogy az európai versenytársakhoz mérjük régióink erősségeit, lehetőségeit és gyenge pontjait. Ilyen összehasonlításban világosan kirajzolódnak azok a tényezők, amelyek egy versenyképes térség kialakításának lehetőségét hordozzák magában. A gazdasági folyamatok mára kirajolták azt az érdekeltségi területet, melyben a Régió az ország határain túlnyúlóan regionális funkciókat láthat el elsősorban a vállalati regionális központok letelepedése, az üzleti szolgáltatások, az innováció, kutatás-fejlesztés és logisztikai funkciók terén.

Egy régió versenyképességét külső és belső tényezők határozzák meg, rendkívül összetett módon. A globalizálódó gazdaság a korábban meghatározó alapfeltételek - földrajzi elhelyezkedés, elérhetőség, méret - mellé új, az elsődleges feltételeknél összetettebb tényezőket állított. A legfontosabb az innovációs és adaptációs készség, a kommunikációs infrastruktúra fejlettsége és mindehhez a szellemi tőke jelenléte. Az üzleti folyamatok összetettsége, a gazdaság új húzóágazatainak kialakulása egy térségben meglévő szellemi kapacitásokat rendkívüli módon felértékelte. A Régió rendelkezik a hosszú távú versenyképességhez szükséges alapadottságokkal - fekvés, közlekedési kulcspozíció, gazdaság „kritikus tömege”, szellemi tőke koncentrációja, innovatív iparágak megléte -, de a nagyvárosok éleződő versenyében a meglévő adottságok tudatos és koncentrált továbbfejlesztésére van szükség.

A Közép-magyarországi régió azon túl, hogy az ország térszerkezetének kiemelt központja, közlekedés-földrajzi helyzetéből fakadóan természetes csomópontja a nyugati és keleti, délkeleti közlekedési, áruszállítási kapcsolatoknak. Az adottságai és a fenti tényezők jelenlegi színvonala Budapestet és térségét potenciális regionális szerepkörrel bíró várossá teszik. A kirajzolódó regionális szerepkör megerősítéséhez azonban több tényező együttes fejlesztése is szükséges, melyek közül kiemelkedő fontosságú az áruk, szolgáltatások és információk áramlását biztosító közlekedési-logisztikai és telekommunikációs rendszerek fejlesztése, valamint a szerep tudatos felvállalása, építése és kommunikálása, és az ehhez szükséges humán erőforrás háttér folyamatos fejlesztése.

A versenyképesség a fenti tényezők érvényesítésén keresztül a tökevonzó képesség erősödésében, a húzóágazatok kiemelten gyors fejlődésében nyilvánul meg. A versenyképes gazdaság biztosítja azokat az eszközöket, mellyel a gazdasági eredmények ésszerű felhasználásával kialakítható a Stratégia másik átfogó célja az Élhető régió megvalósítása. A régió így alkalmassá válik arra, hogy nemzetközi, európai uniós, politikai, kulturális, gazdasági intézmények települjenek ide, amelyek presztízsükkel és gazdasági, kulturális kisugárzásukkal további fejlődést generálnak.

#### Társadalmi kohézió erősítése

A társadalom belső békéjének demokratikus eszközökkel történő biztosítása, az igazságosság, a szolidaritás, az esélyegyenlőség és a méltányosság értékeinek érvényesítése a demokráciáról szóló gondolkodás központi kérdése.

A Közép-magyarországi régió szuburbanizációs folyamatai olyan népességi változásokat idéztek elő, amelyeket az ellátórendszer nem volt képes maradéktalanul követni. Jelentős hiányok tapasztalhatók a települések és kerületek oktatási intézményi ellátottságában, csakúgy mint a meglévő intézmények infrastruktúrájának minőségében.

A humán közszolgáltatást nyújtó közintézmények (szociális, egészségügyi, foglalkoztatási, kulturális) nem biztosítják kiegyenlítetten, egyenletesen jó minőségben, és a társadalom minden csoportja számára egyformán hozzáférhetően szolgáltatásait. A humán szolgáltatások színvonalának emelése egyrészt biztosítható a közintézményeket befogadó épületek állapotjavításával, rekonstrukciójával és a működésükhöz alapvetően szükséges technikai eszközök, gépek, berendezések modernizálásával. Másrésztől szükség lehet új szolgáltatások létrehozására, a szakember-ellátottság javítására, helyenként a szakmai színvonal emelésére a szolgáltatási kínálat bővítése által.

A társadalmi kohézió feltételeinek biztosítása egyaránt fontos a másik két átfogó cél a gazdasági versenyképesség és az élhető régió megvalósítása szempontjából.

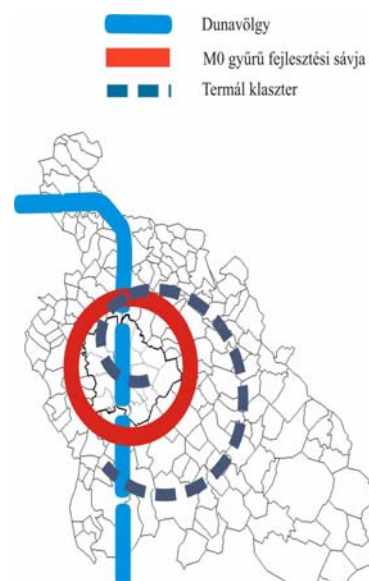
#### Élhető régió megvalósítása

Az élhetőség mindazon tényezők gyűjtőfogalma, amely a régió lakosságának életminőségére kihat. Ezen belül kiemelt összetevők az ember testi és mentális egészségét befolyásoló, környezeti és természeti tényezők. A Stratégia végrehajtásának operatív szintjén a környezetvédelmi szempontok horizontális érvényesítése szükséges.

A többpólusú térszerkezet kifejlesztése az egyközpontúsággal szemben, az ehhez szükséges új közlekedési kapcsolatok kiépítése (elsősorban haránt irány), a közösségi közlekedés színvonalának és elérhetőségének nagymérvű javítása, az alternatív közlekedési módok lehetőségeinek megteremtése fontos lépés a Régió lakosságának életminőség javulásához.

#### A 2007-2013-as ciklusra a Régió a következő elvek érvényesítését tűzi ki célul:

1. A ciklusban rendelkezésünkre álló források felhasználásánál érvényesíteni kell a területiség elvét, meghatározva a Régió azon fejlesztési sávjait, földrajzi területeit, amelyeket előnyben részesítünk a fejlesztések során:
  - A Közép-Duna Völgy komplex fenntartható fejlesztésének sávja (Dunakanyar, Budapest érintett kerületei, Ráckevei-Soroksári dunaág)
  - Duna-Tisza-csatorna
  - **M0 gyűrű fejlesztési sávja** (mint az agglomerációs „interface”)
  - Termál klaszter
2. A fejlesztési forrásokat a területiség elvén túl a céljában meghatározott kiemelt témákra kell koncentrálni:
  - Kulturális gazdaság (termékek, szolgáltatások)
  - Turizmus és szabadidő-gazdaság
  - K+F „tudásipar”
  - Üzleti szolgáltatások
  - „Alkonygazdaság” (silver economy)
  - Környezetvédelmi ipar, természetvédelem
3. Az előző elvekhez kapcsolódóan a kiemelt területek (földrajzi és tematikus) jelentős elemeit direkt projektfinanszírozás keretében kell fejleszteni, ezzel növelve a hatékonyságot a korábbi évek forráselosztásával szemben, míg a többi térség, illetve téma esetében a pályázati alapok nyújthatnak forrásokat.



A Kistarcsát is magába foglaló keleti agglomeráció ebben a koncepcióban mint az M0 gyűrű fejlesztési sávja, annak kiemelt fejlesztési területe fogalmazódik meg.

## 5. Kistarcsa város jövőképe

Kistarcsa az agglomerációs átlagot meghaladó életfeltételeket és kellemes lakókörnyezetet biztosító, az itt élőket intézményekkel és egyéb szolgáltatásokkal magas színvonalon ellátó, fejlett, élhető kisváros, illetve kertváros. Kistarcsa megélhetést biztosít lakói nagyobb részének, ugyanakkor képes kiaknázni a Budapest-közeli fekvésében és a fővárossal vett szoros kapcsolatrendszerében rejlő gazdag lehetőségeket is. Mikrotérségi funkciókat lát el több szomszédos település vonatkozásában.

A város hatékonyan kihasználja sajátos egyedi potenciáljait. Az elsődleges kertvárosi lakófunkció mellett természeti környezetét és értékeit megőrző, azt fenntartható módon fejlesztő rekreációs lehetőségeket nyújt, illetve kiemelkedő színvonalú komplex egészségügyi ellátást biztosít maga és tágabb térsége számára.

## 6. Kistarcsa város fejlődésének lehetséges forgatókönyvei

### A közelmúlt és a jelen trendje folytatódik:

E forgatókönyv keretei között a városban regisztrált folyamatok nem változnak meg gyökeresen. A kedvező és a negatív szuburbanizációs hatások továbbra is egyaránt érvényesülnek.

Az agglomerációs övezetben az új beépíthető területek iránti igény továbbra is tartós marad, az új lakások iránti kereslet fennmarad. Kistarcsa jó közlekedési kapcsolatokkal és táji adottságokkal rendelkező és település, ezért új lakásépítésekhez kedvező feltételek állnak rendelkezésre. A város lakossága növekszik. Az új lakóterületek esetenként nem koordinált módon, össztelepülési érdekeket szem előtt tartva kerülnek kijelölésre.

A város területén gazdasági célra potenciálisan alkalmas fejlesztési területek kihasználatlanul maradnak. A területek fejlesztésre alkalmassá tétele illetve azok tényleges igénybevétele elhúzódik, ezért a város lépéshátrányba kerül az M0 autópálya menti településeken bőségesen található gazdasági területekkel szemben.

### Túlzott méreteket öltő népességnövekedés:

A Kistarcsán koordinálatlanul, spontán módon növekvő lakóterületi fejlesztések illetve a töretlen ütemben megvalósuló új beépítések eredményeképp fokozatosan telítődik a város. A város potenciális beépítésre szánt területei döntően lakóterületként kerülnek hasznosításra. Az új lakóterületek használatba vételével a népesség növekedési üteme erősödik. A város sem intézménykapacitásai, sem közművek tekintetében, sem pedig közösségi területek fejlesztése vonatkozásában nem képes lépést tartani a lakosságszám emelkedésével. Az intenzív növekedést a munkahelyek száma nem követi, tovább nő a napi ingázók aránya. Ugyanakkor az ingázás feltételei számottevően nem javulnak. Sok tekintetben a város az ún. „Érd-esedés” jeleit mutatja. Kistarcsa alvóvárossá válik annak minden hátrányával együtt.

A gazdaságfejlesztés felé kisebb figyelem fordul, az új telephelyek létesítése megáll. A turizmus fejlesztése konfliktusokba ütközik, illetve ellehetetlenül, és ezért nem hoz jelentős eredményeket. A város táji környezetének beépülése, és összeépülése a szomszédos településekkel fokozódik.

A túlzott mértékű népességnövekedés az oktatási, egészségügyi intézményrendszerben olyan változtatásokat kíván meg, amelyek a jelenlegi intézmények egyszerű kapacitásbővítésével már nem képzelhetők el. Mind az intézmények, mind a város közműkapacitásai esetében egy következő fejlesztési lépcsőre van szükség, amelynek megvalósítása új létesítmények és új kapacitások kiépítését kívánja meg.

### **Kiegyensúlyozott fejlődést biztosító koordinált fejlődés:**

Kistarcsa agglomerációs létéből adódó előnyöket kihasználó, és a negatív hatásokat a lehetőségekhez mérten elkerülő város. A város fejlesztési területeivel való gazdálkodása során a mértéktartó településpolitika érvényesül.

A lakónépesség régiós átlagot meghaladó mértékű növekedése - a pozitív hatások mellett - kedvezőtlen változásokat is elindított. Ezt felismerve a mindenkori beköltözői igényeket szinte mechanikusan kiszolgáló korábbi lakóterületi fejlesztéseknek és a város további spontán növekedésének gátat szabva, az önkormányzat elsősorban a Kistarcsán élők lakókörnyezetének minőségi élettéré fejlesztését tekinti céljának.

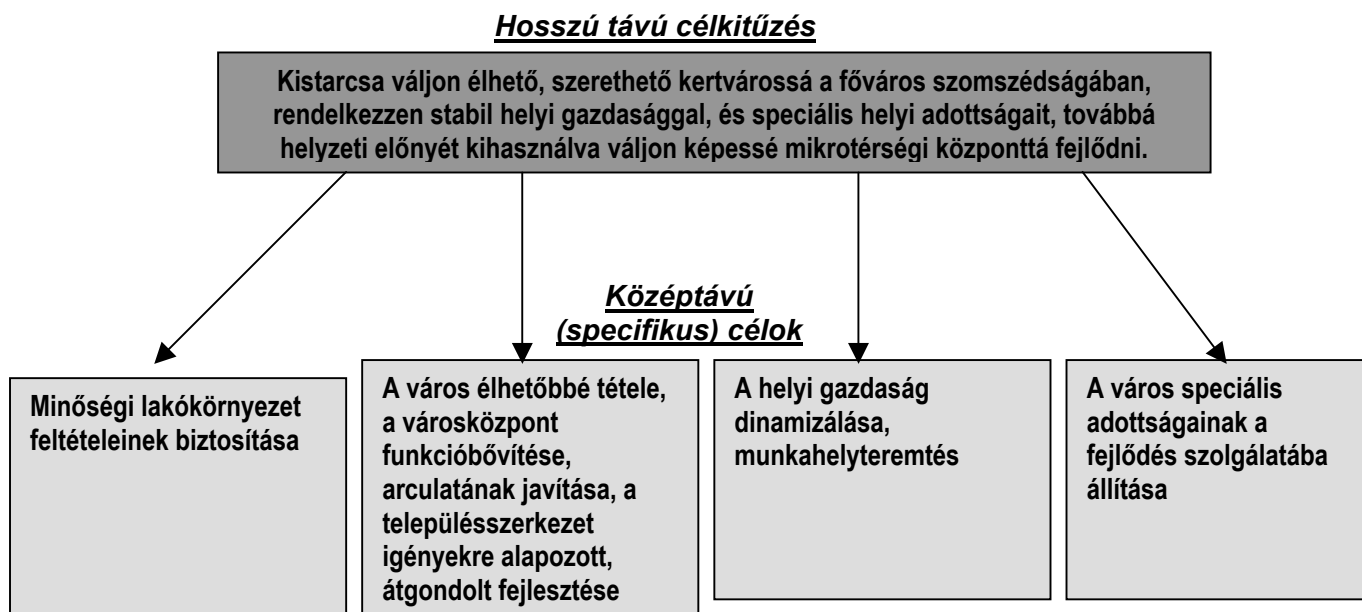
Kistarcsa ebben a fejlődési modellben nem törekszik a gazdasági területeinek minden áron való növelésére, felismerve, hogy az M0 autópálya frissen átadott keleti szektorában rendelkezésre álló több ezer hektárnyi potenciális gazdasági terület komoly konkurenciát teremt, figyelembe véve azt is, hogy Kistarcsa lehetséges gazdasági területei nem minden esetben vehetik fel a versenyt a legjobb pozíciójú fejlesztési területekkel. Ennek megfelelően a város csak a legszükségesebb mértékben és a leginkább megfelelő helyszínen törekszik gazdasági terület kialakítására. A város területén nem létesülnek több helyütt elszórtan, kevésbé alkalmas helyeken létrejövő gazdasági területek. Kistarcsa agglomerációs pozícióját és speciális adottságait kihasználó fejlesztésre koncentrál, amely a hagyományos értelemben vett gazdasági fejlesztés mellett teret enged a turizmus egyes ágazatai meghonosításához, valamint az egészségügyi szolgáltatás szélesítéséhez.

A város a rekreáció, szabadidőgazdaság feltételeinek javítása szem előtt tartásával hasznosítja külterületét, továbbá ott lehetőséget ad kis volumenű opcionális lakó igények kielégítésére is.

Kistarcsa kölcsönösen előnyös településközi együttműködést alakít ki a környező településekkel. Kistarcsa hosszú távon kiegyensúlyozottan fejlődik a településközi munkamegosztás lehetőségeit is kihasználva. Az együttműködő környező - Kistarcsa, Kerepes, Nagytarcsa, Isaszeg - települések együttesen hatékonyabb érdekérvényesítő képességüket kihasználva több mikrotérségi szempontból előnyös beruházást - autópályacsomópont létesítése, településközi összekötő út - is megvalósítanak.

*A lehetséges fejlődési irányok értékelése alapján vált megfogalmazhatóvá Kistarcsa városfejlesztési koncepciójának célrendszere, amely a kiegyensúlyozott városfejlődés megvalósulásának alapjait - lehetőségét - teremti meg.*

## 7. A fejlesztési koncepció célstruktúrája



## 8. A fejlesztési célok tartalma

### Hosszú távú célkitűzés

***Kistarcsa váljon élhető, szerethető kertvárossá a főváros szomszédságában, rendelkezzen stabil helyi gazdasággal, és váljon képessé speciális helyi adottságait és helyzeti előnyét kihasználva mikrotérségi központtá fejlődni.***

A hosszú távra szóló célkitűzés megvalósulása a középtávú célok elérése útján történik.

Valamennyi fejlesztési cél esetében tekintettel kell lenni Kistarcsa térségi beágyazottságára. Nem nélkülözhető a térségi szemlélet, és a kölcsönösen előnyös együttműködés a szomszédos - Kerepes, Csömör, Nagytarcsa - településekkel. A szomszédos települések településrendezési terveinek összehangolásával biztosítható az egyes területek fejlesztésének és funkcióik meghatározásának összhangja.

### Középtávú (tematikus) célok

#### ***Minőségi lakókörnyezet feltételeinek biztosítása***

***A fejlesztési cél kiterjed az agglomerációs átlagot meghaladó színvonalú kertvárosi lakókörnyezet feltételeinek biztosítására a többségében ingázó életmódot folytató családok színvonalas ellátása és otthonos környezetének biztosítása érdekében. Ennek érdekében cél a meglévő lakóterületek közterületi fejlesztése, új lakóterületek biztosítása, és a népességnövekedéssel szükségessé váló intézményfejlesztés.***

A cél egyrészt kiterjed a már kialakult és benépesült **lakóterületek közterületeinek fejlesztésére**, másrészt része a városban jelentkező építési telkek és új lakások iránti

igények kielégítése **új lakóterületek** kijelölésével, és azok színvonalas kialakításával. Összességében cél, hogy Kistarcsán a lakóterületek és az ott élőket kiszolgáló városi intézményrendszer és szolgáltatások olyan szintet érjenek el, hogy a **város polgárai azt érezzék, jó lakni Kistarcsán.**

Cél, hogy Kistarcsa legyen nyitott az agglomerációs övezetre jellemző dinamikus növekedés befogadására, de a városnak elemi érdeke megtalálni a **népességnövekedés** és a még **fenntartható** módon üzemeltethető **településméret között** meglévő érzékeny **egyensúlyt.**

Kistarcsán nincs lehetőség és **nem is cél további nagyterjedésű, összefüggő lakóterületek kijelölése.** Kisléptékű fejlesztések is elsősorban a város a közösségi közlekedéssel is jól ellátott (ellátható) területein javasoltak. Cél az újonnan kijelölt, illetve a közelmúltban beépült, vagy beépülőben lakóterületeken lehetőség szerint a kertvárosi környezetet biztosító, ugyanakkor a hatékony kiszolgálást és gazdaságos infrastruktúra ellátást is lehetővé tevő **legfeljebb közepes intenzitás** elérése. Az intenzitás növelése a HÉV vonzaskörzetében a településközpontban lehetséges. Emellett a volt zártkerti területek hasznosításával és átfogó rendezésével cél olyan minőségi igényeket kielégítő, 1 hektárt meghaladó telekterület esetén **lakóépület építésére is alkalmas külterületi kertgazdasági terület kialakítása is,** amely egy szűkebb, tehetős réteg számára teheti vonzóvá Kistarcsát. E célra a patakon túli dél-délnyugati fekvésű panorámás területek vehetők figyelembe. A módosítás alatt álló településszerkezeti tervben a terület farmgazdasági besorolása javasolt, a beépítési paramétereket a szabályozási tervben kell meghatározni.

A célkitűzés kiterjed a tartósan növekvő tendenciát mutató lakónépesség helyben történő ellátását biztosítani képes **intézményrendszer fejlesztésére,** úgy az alapellátó illetve középfokú **egészségügyi és oktatás-nevelési intézményekre,** mint a szomszédos települések ellátásában is szerephez jutó **hivatali típusú ügyintézés és további szolgáltatások** intézményeire. A város intézményfejlesztési koncepciójának kiemelt fontosságú eleme az **új bölcsőde** létesítése, 40 férőhely kialakításával. A város növekvő népességén belül a kisgyermekes családok részaránya emelkedik, ami indokoltá teszi a ma még hiányzó bölcsődei kapacitások pótlását. Már rövid távon javasolt az óvodai kapacitások újragondolása, illetve bővítése, mivel fel kell készülni a ma bölcsődés korú gyermektöbbség óvodákban történő megjelenésére. Általános cél a város **gyermekkorú lakosságával való foglalkozás színvonalának emelése.** Az intézményfejlesztés másik kulcsfontosságú eleme az **új Községi Ház,** amelynek tervei elkészültek. A művelődési ház a város központi részén fekvő, de jelenleg korántsem városközponti arculatú Ifjúság téren tervezett. Kistarcsa készülő integrált városfejlesztési stratégiájának kiemelt része az új Művelődési Ház környezetét is magába foglaló akcióterületi terv elkészítése. Cél a városközpont területi kiterjesztése, amely az akcióterületi tervben foglaltak bázisán történik. Az akcióterületi terv lesz hivatott a városközpont valódi közösségi térré emelésére.

A környezetminőség megóvása, illetve fejlesztése, a környezetileg zavaró elemek csökkentése, az **egészséges kertvárosi környezetminőség,** a rendezett lakókörnyezet biztosítása együttműködve a betelepülő lakossággal, illetve az új ingatlan tulajdonosokkal ugyancsak a középtávú cél részét képezi. A városközpont és a HÉV vonal által terhelt területek védelme érdekében zajvédelmi létesítmények létesítése szükséges.

Lényeges részcélként adódik a városban a közösség összekovácsolására alkalmas kulturális helyszínek gondozása és fejlesztése, illetve közösségi rendezvények szervezése, helybeni szórakozási lehetőségek biztosítása, amelyek hozzásegítenek a **„Kistarcsai” identitástudat** megjelenéséhez és erősödéséhez.

**A város élhetőbbé tétele, a városközpont funkcióbővítése, arculatának javítása, a településszerkezet valós igényekre alapozott, átgondolt fejlesztése**

**A középtávú cél magába foglalja mindazokat az elvárásokat, amelyek Kistarcsa - ma még sok tekintetben nem megfelelő színvonalú - arculatának, városszerkezetének, városképének, és a város lakhatóságának javítása érdekében megfogalmazhatók.**

A településszerkezet fejlesztése terén kiemelt célkitűzés a **fenntartható, és élhető szerkezetű város** formálása. A városszerkezet alakítása során cél a terekkel, zöldfelületekkel jól tagolt, nem túlszűfolt struktúra létrehozása, illetve ahol ez már biztosított, ott ennek megőrzése. Lényeges városszerkezeti célkitűzés a város HÉV-vonal illetve 3. sz. főút általi **kettéosztottságának enyhítése**, a jobb átjárhatóság biztosítása. Kiemelt kérdésként kell kezelni a meglévő HÉV-aluljáró kiszélesítését, a városban a HÉV-re merőleges keresztirányú - közúti, kerékpáros és gyalogos - forgalom hatékony elvezethetőségét.

Figyelembe véve a városszerkezet utóbbi évek során végbement változásait, kiváltképp az új lakóterületek kialakulását, cél a városi **alközpontok fejlesztése** a lakosság jobb ellátásának biztosítására. Alközpont kialakítása funkcióbővítő fejlesztéssel a kórháztól kelet-délkeletre eső területen, az Eperjes utca térségében, az iskola és az óvoda közelében javasolt, ahol már jelenleg is működnek üzletek. Meg kell vizsgálni annak lehetőségét, hogy az alközpont területe az óvoda telekhatárának meghosszabbításában egészen a 3-as főúti csomópontig terjedjen. A Fenyves utca és környezetének kiépítése is megvalósítandó a városrészben kialakuló alközpont fejlesztése keretében.

Markáns városi célként fogalmazódik meg a **város arculatának, összképének javítása**, a Kistarcsán keresztülutazók „első benyomás” élményének fokozása. A 3-as főút átkelési szakaszán kisebb teresedések, megállásra alkalmas területek kialakítása javasolt. A Szabadság útja két oldalán a településközponti vegyes övezet mélységének növelése javasolt a kertvárosias lakóterületek rovására. Ezáltal lehetővé válik a vonzó - és ma még részben hiányzó - szolgáltatások (üzletek, bankfiók, kávézók, stb.) helybiztosítása, továbbá az övezet által biztosított nagyobb építménymagasságot és beépíthetőséget kihasználva a városias arculat megteremtésére is lehetőség van.

Része a célkitűzésnek, hogy a **városközpont valódi közösségi térré alakuljon**, amely vonzó, és a helyiek által látogatott. Kistarcsa városközpontjának alakításakor, fejlesztésekor azoknak a megoldásoknak kell prioritást biztosítani, amelyek a településközpont színesebbé, látványosabbá, karakteresebbé tételét segítik elő. E tekintetben kiemelkedő szerepet kell kapnia sok egyéb mellett az igényességet sugalló építészeti megoldásoknak, az összehangolt színválasztásnak, a közterületek, gyalogosfelületek burkolatának, a zöldfelületeknek, stb. A célkitűzéshez illeszkedik a belváros frekventált területén vegyes forgalmú, de gyalogos prioritású utcák kialakítása, amelyek részletes vizsgálata illetve helykijelölése a továbbtervezés feladata. (A gyalogos prioritású vegyes forgalmú utcák lehetővé teszik bizonyos típusú forgalom - pl. tömegközlekedés, áruszállítás, célforgalom - behajtását, de az útburkolat kialakítása, a terelőrendszer, a növényzet alapvetően a gyalogos közlekedést támogatja.) A gyalogosfelületek fásítása, virágosítása kiemelt feladat. Cél továbbá az Ifjúság tér közkedvelt, látogatott városi közparkká alakítása, ahol a környező épületek szolgáltatásoknak adnak helyt. A Csigaház lebontásával a park intenzitásának fokozása javasolt. A központi tér a készülő **akcióterületi terv** keretein belül kerüljön kialakításra. A megújult és kibővített városközpont foglalja magába a Széchenyi utca egészen a katolikus templomig terjedő szakaszát, ahol sétány, vonzó közterület kialakítása a cél.

Kiemelt cél a közösségi terek számának növelése a város területén, és az új közterek kialakítása mellett a meglévők megújítása, vonzóvá tétele, ahol jó tartózkodni. A **parkok**,

**közterek** megújítása - a város arculati fejlődése mellett - a helyi közösségi kapcsolatok szorosabbra fűzése érdekében is célként fogalmazódik meg. Közterület, parkosított közterek kialakítása javasolt többek között az alábbi helyeken: Síp utca, Illés Bálint tér, Hollandia telep, Árpád vezér út, Attila utca-Rákóczi körút, Csigaház és környéke, Uszoda előtti terület. A pontos helykijelölés a továbbtervezés során kell, hogy megtörténjen. A közösségi terek speciális csoportját adják a **játszóterek**, számuk növelése szintén része a középtávú célkitűzésnek. Javasolt a ma kihasználatlan területek közpark létesítés céljára történő kijelölése a településszerkezeti tervben, ezáltal a városi parkok hálózatának létrehozása. Az **útmenti zöldsávok** létesítése útján és az új lakóterületeken az **utcafásítás** alkalmazásával javasolt a város arculatának és élhetőségének javítása.

Kistarcsa nem rendelkezik a gyalogos közlekedés helyzetét, célállapotát, és a szükséges feladatokat városi szinten rögzítő gyalogosforgalmi koncepcióval. Javasolt a gyalogos közlekedés feltételeinek lényeges javítása, amelynek legfontosabb eleme egy **járdaépítési program** kidolgozása és megvalósítása a közösségi terek, a városi intézmények, és a lakóterületek ma elvárható színvonalú gyalogos megközelítésének biztosítása érdekében. Ahol arra lehetőség van, a jelenlegi egyoldali járdák helyett a kétoldali járdák kialakítása javasolt.

Lényeges fejlesztési elem a városban mára kialakult krónikus **parkolóhely hiány mérséklése**, végső soron megszüntetése. A célkitűzés ennek érdekében már közép-, sőt rövid távon tartalmazza új parkolóhelyek létesítését, kiváltképp azokon a magas látogatottságú helyszíneken, városi intézmények közelében, ahol a parkolás feltételei ma nem biztosítottak. A parkolási helyzet javítására a nyílt csapadékvízlevezető árkok lefedésével javasolt új parkolóhelyek létesítése.

### **A helyi gazdaság dinamizálása, munkahelyteremtés**

**A középtávra szóló célkitűzés a városfejlesztés és fenntartás anyagi forrásainak növelésére, a munkahelyek számának, illetve a helyben foglalkoztatottak arányának erőteljes növelésére irányul.**

A középtávú cél az **M0 autópálya** keleti szektorának megépülése teremtette új gazdasági és térkapcsolatokban rejlő **potenciálok és lehetőségek** kihasználását foglalja magában az autópálya csomóponthoz közeli területek fejlesztésével, az ingatlanfejlesztés szereplőivel szorosan együttműködve. Ez magába foglalja a területek előkészítését versenyképes kereskedelmi, és környezetbarát **gazdasági funkciók** befogadására, másrészt területek előkészítését **rekreációs funkciók** befogadására.

Cél a gazdaságfejlesztés számára potenciálisan hasznosítható, **jó közlekedési kapcsolattal rendelkező, lakóterülettel közvetlenül nem határos területek hasznosítása**. A város területén több gazdaságfejlesztésre alkalmas és javasolt terület található.

- Elsősorban alkalmas gazdaságfejlesztés céljára az M0 melletti 10-12 hektár nagyságú, zöldmezős beruházásra alkalmas terület (Villért).
- A Szilas-patakon túl a Kerepes-Nagytarcsa összekötő út tervezett kiépítésével felértékelődő, és önkormányzati tulajdonban lévő területek koncepcionálisan javasoltak gazdaságfejlesztés céljára, a patak völgy védett értékeinek megőrzését szem előtt tartva. Gazdaságfejlesztés céljára javasolt a meglévő majorhoz kapcsolódó, a Nagytarcsai út derékszögű kanyarulatának közelében, az úttól keletre eső, önkormányzati tulajdonú terület, valamint a major déli oldalán, az úttól keletre eső, a nagytarcsai közigazgatási határig húzódó terület. Ez utóbbi esetében a területrendezési hatásvizsgálat lefolytatása lesz szükséges a vonatkozó jogszabályok figyelembe vételével.

- A 2010-ben átadásra kerülő M31 gyorsforgalmi úton a pihenőhelynél megvalósítandó lehajtó felértékeli a környező területet, amely ezáltal alkalmassá válik gazdaságfejlesztés céljára. Elképzelhető olyan megoldás is, hogy a gazdasági terület nem Kistarcsa közigazgatási területén kerül kijelölésre, de az érintett települések - Isaszeg, Kerepes, Kistarcsa - a terület fejlesztésében településközi együttműködési megállapodás alapján közösen lesznek érdekeltek.
- A Móra Ferenc utca végén a bányaterületnél Kerepestől területvásárlással szintén kialakítható ipari gazdasági célú fejlesztési terület.

A fejlesztések méretezésénél tekintettel kell lenni arra, hogy az M0 autópálya térségében jelentős túlkínálat van gazdasági fejlesztési területekből, ezért Kistarcsán csak a legjobb adottságú területek mértéktartó fejlesztése javasolt. Kerülni kell a túlzott méreteket öltő gazdasági területkijelöléseket a településszerkezeti tervben. A gazdaságfejlesztésnél prioritást kell kapniuk a nem zavaró ipari, logisztikai tevékenységeknek.

Cél továbbá, hogy a gazdaságfejlesztés során előnyben részesüljenek a magas hozzáadott értéket és magas technológiai színvonalat képviselő környezetbarát tevékenységek, valamint az aktív korú helyi lakosság képzettségét, munkavállaló képességét figyelembevevő ágazatok és vállalkozások támogatása. Céggözpontok, irodai funkciók letelepedése ugyancsak célnak tekintendő.

A város érdeke, hogy minden fejlesztés előkészítésének időszakában létrejöjjenek a településrendezési szerződések a város és a fejlesztésben érdekelt vállalkozók között.

A Klinkabánya területének távlati hasznosítási célja nem a gazdasági terület kijelölése, hanem sport, rekreációs funkcionak helyet biztosító, a fenntartáshoz szükséges létesítmények elhelyezését lehetővé tevő terület. A Kossuth és Malom utcák, valamint a tervezett Kerepes-Nagytarcsa összekötő út által határolt - jelenleg alulhasznosított, de sport, rekreációs besorolású - területet funkcióváltással alkalmassá kell tenni vásárok, kiállítások megtartására. A Klinkabányától délre eső terület - keleti irányban kiterjesztve - farmgazdasági területként történő hasznosítása javasolt.

Kistarcsa gazdaságának és az aktív korú lakossága 40 százaléka életmódjának sajátossága a napi rendszerességű ingázás. Nyilvánvaló, hogy a város agglomerációs helyzetéből fakadóan az ingázás teljes kiváltása helyi foglalkoztatással nem képzelhető el, ezért a cél tartalma felöleli az **ingázás feltételeinek** és a város közlekedési kapcsolatainak **javítását** is. Ezt a növekvő népesség, illetve a beépített területek kiterjedése is indokolja.

Cél a város **mikrotérségi központi pozíciójának** erősítése. Kistarcsa bizonyos központi funkciók felvállalásával erősíteni tudja térségi súlyát Kerepes, Csömör, Nagytarcsa és Mogyoród vonatkozásában. Javasolt okmányiroda létesítése Kistarcsán, amely több település ellátását képes biztosítani.

A város érdeke településközi együttműködések létrehozása, életbetartása. Kistarcsát szoros - múltbeli - kapcsolatok fűzik a szomszédos Kerepeshez. A térség települései együttesen fellépve hatékonyabb érdekképviselőre képesek, mint külön-külön. A térség települései szempontjából az M0-hoz hasonló lényeges változást jelent majd az M31 út átadása. Kistarcsának Kerepessel, Nagytarcsával, Isaszeggel közösen célszerű elérnie, hogy az M31 autópályán a térségben lehajtó is létesüljön a tervezett pihenőhelynél.

### **A város speciális adottságainak a fejlődés szolgálatába állítása**

**A célkitűzés arra irányul, hogy a város éljen azokkal a speciális helyi fejlesztési potenciáljaival, amelyek ma még egyáltalán nem, vagy a lehetőségekhez képest alulhasznosítottak.**

A cél magába foglalja azt a kiemelt városfejlesztési érdeket, hogy a város frekventált, központi részén elhelyezkedő egykori internálói **tábor területének és épületeinek hasznosítása** megtörténjen. Már koncepcionális szinten szükséges rögzíteni a tábor területének hasznosítási szándékát, lehetséges fejlesztési céljait, és az integrált városfejlesztési stratégia keretei között lenne célszerű a hasznosítás módjáról és az időbeni ütemezéséről is határozni.

A cél kiterjed Kistarcsa külterületének Szilas-patakon túli részének és magának a patak völgy jó adottságú természeti, **táji környezetének megőrzésére**, illetve a fenntarthatóság szempontjait szem előtt tartó **hasznosítására**. Budapest közelségében rohamosan értékelődnek fel az esztétikus tájképi környezetben megvalósuló turisztikai és komplex **rekreációs szolgáltatások**, illetve az ezekhez kedvező feltételeket biztosító potenciális fejlesztési helyszínek. Kistarcsa közigazgatási területe keleti felének adottságai - dombos felszín, patak völgyek - figyelemre méltóak ezen a téren. Az Alsórétek patak és műút közötti része lehet egy ilyen potenciális rekreációs terület. A védettségre vonatkozó előírások figyelembevételével a már működő lovarda közelében csónakázótó létesítése jól szolgálja a város rekreációs potenciáljának hasznosítását. A **Klinkabányától északra** elhelyezkedő déli kitettségű, kiváló panorámát nyújtó **domboldal rekreációs hasznosítású területként** jól szolgálja Kistarcsa érdekeit. A terület rekreációs célra történő fenntartását a termálvízadottságok is alátámasztják, megteremtve akár gyógy szálló létesítésének lehetőségét. Cél a terület egységének megőrzése, a telkesítés, nem támogatott.

A fejlesztési cél felöleli **Kistarcsa egészségügyi profiljának** további határozott **erősítését**. A városban működő megyei kórház presztízsére és tudásbázisára alapozottan a város határában javasolt létrehozni egy **komplex egészségügyi szolgáltató bázist**, amelynek vonzása regionális szintű.

### **A településfejlesztés érdekeit szolgáló közlekedésfejlesztési javaslatok**

Kistarcsa fejlesztési koncepciójának közlekedési elhatározásai akkor szolgálják legjobban a város érdekeit, ha a már meglévő adottságokból következő előnyöket a lehető legjobban kihasználja, illetve a későbbiekben megvalósuló közlekedési fejlesztéseket a lehető legnagyobb mértékben tudja céljainak megfelelően befolyásolni. A koncepció közlekedési javaslatait e gondolatsor köré építjük.

A jelenlegi külső kapcsolatokat tekintve a város közlekedési adottságai igen jók. A gyorsforgalmi hálózattal meglévő kapcsolata a település szempontjából megfelelő, a 3. sz. főúton keresztül (amely a város legfontosabb főútvonala) megfelelően lebonyolódik a település cél- és eredő forgalma. Az országos főúthálózat elemeként a 3. sz. főút is fontos szerepet tölt be a közeli és távolabbi térségekkel való jó közlekedési kapcsolatban.

A **tervezett külső kapcsolatok** tekintetében a város számára fontos szakmai és várospolitikai feladat a tervezett M31 gyorsforgalmi úttal való kapcsolat megteremtése. A tervezés alatt levő M31 gyorsforgalmi út az M0 (Nagytarcsa) és az M3 (Gödöllő) között ad közvetlen kapcsolatot. A jelenlegi tervek szerint a mintegy 12 kilométer hosszú útvonalon a két végcsomóponton kívül nincs csomópont, ezáltal a nyomvonallal érintett települések csak a hátrányait éreznék az új útnak, de a kapcsolati lehetőségekből adódó előnyöket nem.

A főváros térségében nincs még egy ilyen hosszú gyorsforgalmi útszakasz, amelyen nincs csomópont, tehát nem szolgálja a környező településeket. Ha a tervezett útvonal csomópont nélkül halad el a települések mellett, ezzel nem csökken az adott relációban közlekedni kívánók számát, csak a rövid, gyors elérés helyett kénytelenek a meglévő hálózatot terhelve hosszabb útvonalon elérni céljukat. Ez sem a közlekedőknek, sem az országos úthálózatnak nem előnyös.

A jelenlegi tervek szerint a térségben (nem Kistarcsa területén, de a közelében) létesülne az M31-en egy pihenőhely. Az ennek térségében kialakítandó csomópont - megfelelő hálózati kiegészítésekkel - nagymértékben segítene az általa kiszolgált települések forgalmi helyzetén azáltal, hogy a forgalom hamarabb elérhetné a gyorsforgalmi hálózatot, ezáltal a belső forgalom csökkenhetne. A közvetlenül leginkább érintett települések Kistarcsa és Isaszeg, de közvetve Pécel és Nagytarcsa is érdekelt a csomópont létesítésben (pl. az Isaszegről az M0-ra tartó forgalom kénytelen Pécelen áthaladni, terhelve a szomszédos települést is, amely nem jó sem az isaszegieknak, sem a pécelieknek). Tehát térségi összefogással el kell érni, hogy az érintett települések szempontjából megfelelő helyen csomópont létesüljön az M31-en.

A következő fejlesztési feladat már átvezet a belső hálózatfejlesztési teendőkhöz. A 3101 j. összekötő út (amely ugyan külső kapcsolatot jelent) a Széchenyi út-Kossuth Lajos út nyomvonalán haladva terheli a város lakó- és központi területeit. Mivel az útvonal forgalmának döntő része az adott terület szempontjából átmenő forgalomnak minősül, ezért szorgalmazni kell, hogy az eddigi városrendezési terveknek megfelelően az összekötő út kerüljön új nyomvonalra, ezzel tehermentesítve az előbbieken leírt területeket.

A város **belső közlekedési helyzetének javítása** érdekében is több lépés megtétele szükséges. Az egyik legnagyobb problémát a 3. sz. főút elvágó jellege jelenti (együtt a HÉV-vel). A további tervezések során meg kell vizsgálni azokat a beavatkozási lehetőségeket, amelyek javítják a jelenlegi állapotot. A város és a szomszédos Kerepes területi elhelyezkedése nagy valószínűséggel nem teszi lehetővé a 3. sz. főút számára elkerülő út nyomvonalának kijelölését, de kisebb mértékű lokális, forgalomtechnikai beavatkozásokkal a helyzet javítható.

Javítani szükséges a város belső feltárási rendszerében fontos szerepet játszó gyűjtőúthálózat színvonalát, kapcsolati rendszerét és elő kell segíteni forgalom-terítő szerepének kiteljesedését. A HÉV vonaltól északra fekvő városrészek egymás közötti kapcsolatrendszerét ugyanúgy javítani szükséges, mint a HÉV-en áthaladást és a 3. sz. főúttal, illetve a déli városrészekkel való kapcsolatot. Ennek érdekében elsősorban meg kell vizsgálni a Széchenyi út - Deák Ferenc utca jelenlegi szűk HÉV alatti kapcsolata szélesítésének műszaki lehetőségeit, az esetlegesen szükségessé váló szabályozási feladatokat.

Fejlesztetni kell a város parkolási rendszerét. A *tervezett* létesítmények előírás szerinti parkolószámának megépítését jogszabályokban előírt módon (a város lakosságának érdekében is) meg kell követelni. A *meglévő*, már működő intézmények és egyéb, forgalmat vonzó létesítmények esetében egységes szemléletű felülvizsgálat alapján kell keresni a megoldást, hogy a sok helyen csak szabálytalan - a forgalmat zavaró - módon megoldott (vagy megoldatlan) parkolás a lehető legnagyobb mértékben kiküszöbölhető legyen.

A településen áthaladó forgalmas országos főútvonal és HÉV pálya adottságait is figyelembe véve szükséges a gyalogos forgalom biztonságos megoldása, a céljait legjobban követő gyalogos kapcsolatok és felületek kialakítása. Célszerű az előbbi vonalakat keresztező gyalogos kapcsolatokat összehangoltan kialakítani úgy, hogy a HÉV megállóhoz igyekvők és az elvágott településrészek között gyalogosan közlekedni kívánó lakosok koncentráltan, megfelelő műszaki és forgalomtechnikai körülmények között, biztonságosan tudjanak

közlekedni. Meg kell vizsgálni a különszintű gyalogos kapcsolat megvalósításának lehetőségét is.

A város morfológiai viszonyai lehetővé teszik a kerékpáros forgalom számára a kerékpár-hálózat növelését a leginkább célterületként jelentkező létesítmények biztonságosabb elérhetősége érdekében. A nagyobb kerékpáros forgalmat vonzó létesítményeknél (esetleg őrzött) kerékpártárolók építése célszerű a B+R (bike and ride) típusú közlekedés elősegítésére. Ez leginkább a HÉV megállóknál javasolható.

### **A közműellátás koncepcionális javaslata**

A város közműhálózatainál az elkövetkezendőkben a minőségi rekonstrukcióknak kell előtérbe kerülniük. Ez magába foglalja többek között a vízellátásnál az acny anyagú csővezeték átépítését műanyag KPE, vagy gömbgrafitos göv csövekre, a villamosenergia-ellátásnál és hírközlő hálózatoknál a városközpontban, illetve az új fejlesztési területeken a földkábeles hálózatok kialakítását, átépítését. A csapadékvíz-elvezetésnél az utak víztelenítésének megoldását, a központi területen és az új beépítéseknél zárt, vagy felszínközeli vízvezetés alkalmazását.

A város beépítésfejlesztéseire a közművek megfelelő alapkapasitásokkal rendelkeznek. Ennek megfelelően várhatóan csak az új fejlesztési területeken kell hálózatépítéssel számolni. A közműveket előközművesítéssel kell megvalósítani.

**Vízellátás** terén a meglévő körvezetékes hálózat a távlati igények kielégítésére is megfelelő. Az új fejlesztési területeknél a gazdasági területeken NÁ150 mm-es, lakóterületeknél NÁ 100 mm-es körvezetékes hálózat kiépítése szükséges a kommunális és tűzi-vízigeny biztosítására.

**Szennyvízcsatornázás** terén a többlet szennyvíz-mennyiségek elvezetését a csatornahálózat fejlesztésével, továbbépítésével kell biztosítani. Az új beépítési területekre egységes, lehetőleg gravitációs csatornázási rendszert javasolt kialakítani. A fejlesztési területeken D200 mm-es KG-PVC csatornák kiépítése javasolt.

A **csapadékvíz-elvezetés** szempontjából elsődleges feladat a jelenlegi árokrendszer vízzállító-kapasitásának szinten tartása, melyet csak megfelelő karbantartással lehet eszközölni. A jelenleg burkolatlan utcáknál a burkolat készítésével egy-időben meg kell oldani a felszíni vizek elvezetését. A Szilas pataknál 6-6 m-es karbantartási sávot kell biztosítani.

**Villamosenergia ellátás** vonatkozásában az új beépítéseknél az energiaigény alapján lehet fejleszteni a középvezetési hálózatot és a transzformátorkapasitást. A város villamosenergia-ellátásánál az elkövetkezendőkben a minőségi rekonstrukcióknak kell előtérbe kerülniük. A városközpontban, illetve az új fejlesztési területeken a földkábeles hálózatok kialakítása, átépítése javasolható.

A város **gázellátása** terén a többlet gázigenyek kiadására a település gázhálózatának fejlesztését kell előirányozni. A kertvárosi területeknél a hálózatot továbbra is NÁ 63 mm-esre javasolt kiépíteni.

A városközpontban, illetve az új fejlesztési területeken a **hírközlő hálózatok** földkábeles hálózatokra történő átépítése javasolható.

**Az Önkormányzat érdekérvényesítési lehetőségei a területén megvalósuló fejlesztések során**

A város alapvető érdeke, hogy támogassa mindazokat a magánfejlesztéseket, ingatlanfejlesztéseket, amelyek a fejlesztési koncepció céljaival összhangban vannak, és elősegítik a megfogalmazott célok teljesítését. Ezzel megvalósul a magántőke szerepvállalása a város fejlesztésében. E fejlesztések támogatása során meg kell őrizni a Képviselőtestület törvényben biztosított kontrollját, de partnerséget célszerű kialakítani a város és a területfejlesztők között.

A hatályos törvények értelmében a város közigazgatási területén fekvő területek felhasználásáról, fejlesztésének lehetőségéről az Önkormányzat dönt. E döntés, amely lehetővé teszi egy-egy terület besorolásának megváltoztatását, az ingatlan értékének változásával (többnyire emelkedésével) jár.

Adott földterület fejlesztési (*lakó-, gazdasági-, vagy rekreációs*) területté válása többlépcsős folyamat keretében érhető el, miközben a földterület elnevezése, jogi státusza, és - *nem utolsó sorban* - piaci értéke is megváltozik. A mezőgazdasági terület beépítésre nem szánt területként szerepel a korábbi településrendezési tervekben, így tehát első lépésként valamilyen beépítésre szánt településszerkezeti tervi - *OTÉK szerinti* - kategóriába kell sorolni. Ez az átsorolás településszerkezeti terv készítése vagy módosítása során történhet meg. A mezőgazdasági terület beépítésre szánt területi kategóriába sorolásával a terület más célú felhasználásának elvi lehetősége teremődik meg.

A terület tényleges igénybeviteléhez szükség van a területre vonatkozó - azon építési jogokat keletkeztető és rendező - szabályozási terv és helyi építési szabályzat elkészítésére. E terv keretein belül történik a beépítés konkrét feltételeinek, paramétereinek, a kiszolgáló létesítmények elhelyezésének és kapacitásainak, a zöldfelületek elhelyezésének, a közművesítés elvárt fokának és számos további szabálynak a meghatározása. A Képviselőtestület által jóváhagyott szabályozási tervben rögzített szabályok keretei között kaphatja meg a terület tulajdonosa (fejlesztője) az építési engedélyt. Amennyiben az előírt és a folytatni kívánt tevékenységhez szükséges közmű feltételek biztosítottak, illetve kiépítésre kerülnek, akkor válik a terület ténylegesen beépíthetővé.

A terület forgalmi értékének növekedése - fentiekkel összhangban - három lépcsőben valósul meg. Elsőként a területfelhasználási kategória településszerkezeti tervben történő megváltoztatásakor, azt követően pedig (a szabályozási terv elfogadásakor) mielőtt a terület jogszerűen beépíthetővé válik. A harmadik lépcső a terület megközelítésének, közművesítésének megvalósulása.

A Budapesti agglomerációban a mezőgazdasági terület átlagára és a lakó-, valamint a kereskedelmi-gazdasági területek átlagára között - településenként és a megengedett beépítési intenzitás függvényében - jelentős differenciákkal nagyságrendileg 5-10 szerez különbség van. Az önkormányzati döntéseket követő ingatlanérték növekedés tehát jelentős. Ennek fejében az Önkormányzat és a fejlesztő (területtulajdonos) között kötendő „településrendezési szerződésben” minden átminősítésre kerülő terület vonatkozásában szabályozni kell mindazokat a feltételeket, amelyeket a szerződő felek vállalnak a kitűzött cél megvalósítása érdekében.

A településrendezési szerződés a város és a fejlesztők közötti megállapodás eszköze. A város hosszú távú érdekeinek megfelelően biztosítani kell, hogy a fejlesztés haszna rovására a fejlesztő állja mindazokat a költségeket, amelyek fedezik az alábbiakat:

- o lakóterület vonatkozásában
  - a terület előkészítése,

- tervezése,
  - megközelítése,
  - közművesítése vonatkozásában felmerülő költségek,
  - illetve mindazok a járulékos költségek, amelyek a növekvő népesség humán infrastrukturális ellátása biztosításához nélkülözhetetlenek (kiemelten oktatás-, egészségügy)
- o gazdasági terület vonatkozásában
    - a terület előkészítése,
    - tervezése,
    - megközelítése,
    - közművesítése vonatkozásában felmerülő költségek,
    - illetve mindazok a járulékos költségek, amelyek a környezet terhelés növekedésének kompenzálásához szükségesek.

Fenti költségek fejlesztőre való áthárításán túlmenően célszerű, ha a város fejlesztéséhez nyújtott hozzájárulás a terület átminősítéséből származó értékéből arányos. A fejlesztési hozzájárulás csak a jelenleg mezőgazdasági, de a későbbiek során fejlesztői szándékoknak megfelelően átminősítésre kerülő területekre alkalmazható. Az eljárás visszamenőlegesen nem érvényesíthető, mivel a már megtörtént átminősítésekből korábban keletkezett építési jogok és értékéből utólag nem vizsgálható felül.

A településfejlesztési szerződés megkötése során a fejlesztési hozzájárulással kapcsolatban szükség van:

- o egységes elvek alkalmazására a hozzájárulás nagyságának megállapítása során,
- o a konkrét funkciók - gazdasági, lakó, rekreációs - szerinti megkülönböztetés biztosítására,
- o térségi, településközi egyeztetésre a hozzájárulás bevezetésének módjáról, annak nagyságrendjéről.

Lényeges kérdés annak eldöntése, hogy a város és a vállalkozók a területek fejlesztésének folyamán mikor kötik meg a „településrendezési szerződést”. **Az önkormányzat érdeke az, hogy erre legkorábban a településszerkezeti terv elfogadása, és legkésőbb a területen építési jogokat keletkeztető szabályozási terv képviselőtestületi elfogadása előtt kerüljön sor.**

A fizetési kötelezettségek és a kötelezettségvállalások teljesítésének időpontjánál célszerű figyelembe venni azt a ténytet, hogy a fejlesztőnek mikor keletkezik először haszna a fejlesztésből. Célszerű, ha még mielőtt a vállalkozó tovább értékesíthetné egy harmadik cég vagy vállalkozó részére a fejlesztésre ténylegesen alkalmassá vált területet, megszűlessen a megállapodás. Ezáltal kivédhetővé válik az a helyzet, hogy az eredeti befektető az átminősítéssel és a közművesítéssel jelentős értékéből tesz szert, de a teljes vállalkozás értékesítésével vagy egy újabb vállalkozó résztulajdonszerzésével a vállalkozásban, a terület és az abból származó értékéből eltűnik az önkormányzat látóteréből.

Kistarcsa - Budapest, 2009. január