

Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota,
Pestújhely, Újpalota Önkormányzat Képviselő-testületének
Településfejlesztési, Városüzemeltetési, Érték- és Környezetvédelmi Bizottsága

TVÉKB ülés sz.: 113-17/2011.

J E G Y Z Ő K Ö N Y V
készült a bizottság **2011. szeptember 22-i**
rendkívüli üléséről

Az ülés helye: IV. kerületi Polgármesteri Hivatal, II. em. 52.

Jelen van: **5 fő** (Dr. Balogh András, Bárdosi György, Király Csaba, Major Sándor, Illés Géza)

A IV. kerületi Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság részéről jelen van: 14 fő (Ozsváth Kálmán, Baranyai Jánosné, Dóra János, Fábián János, Jókay Attila, Marsal Géza, Molnár Orsolya, Pajor Tibor, Páli József, Pernecky László, Somogyvári Gábor, Szabó Gábor, Dr. Trippon Norbert, Walde Károly)

Meghívottként jelen van: Dr. Novák Ágnes alpolgármester
Sipos Gábor főépítész
Bayer László a Városgazdálkodási Iroda részéről
Dr. Hollósi Antal országgyűlési képviselő
Berényi András főépítész
Magas Gábor referens
Razsovich József – ÉPIT Zrt.
Dr. Nagy Béla – MŰ-HELY Zrt.
Rhorer Ádám – Közlekedés Kft.

Ozsváth Kálmán: Üdvözli a IV. és a XV. kerület együttes bizottsági ülésén megjelenteket. Tájékoztatja a bizottságot, hogy a meghívóban 2. pontként szereplő előterjesztést az előterjesztő polgármester úr visszavonta, így a 3. és 4. pontok előrejönnek.

Dr. Balogh András: Köszönti a jelenlévőket, megköszöni a VV Bizottság meghívását.

Ozsváth Kálmán: Kéri a kérdéseket, észrevételeket a napirendi javaslattal kapcsolatban.

Dr. Trippon Norbert: A VVB miért nem tárgyalta vagy tárgyalja meg az uszodával kapcsolatos kérdéseket, amikor a napokban a Településrészi Önkormányzat is tárgyalta, valamint hamarosan a Fővárosi Közgyűlés előtt is szerepelni fog a kérdés?

Ozsváth Kálmán: A városvezetés döntésének megfelelően a bizottság a következő ülésen fog tárgyalni az uszodáról. További kérdés hiányában szavazást kér a napirendi javaslatról, majd átadja a szót dr. Balogh András elnöknek.

A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság elfogadja a napirendet.

Dr. Balogh András: Kérdés, észrevétel hiányában szavazást kér az előterjesztett egy napirendi pont elfogadásáról.

TVÉKB 193/2011. (IX.22.) sz. határozat

A Településfejlesztési, Városüzemeltetési, Érték- és Környezetvédelmi Bizottság **elfogadja** az előterjesztett napirendi pontot.

(Szavazati arány: 5 igen szavazat, egyhangú)

Elfogadott napirend

- 1. Előterjesztés az Újpest-Káposztásmegyer – Intermodális Központ létesítésével kapcsolatban (TVÉK 114-109/2011.,CD melléklettel)
Előterjesztő: Berényi András főépítész**

- 1. Előterjesztés az Újpest-Káposztásmegyer – Intermodális Központ létesítésével kapcsolatban (TVÉK 114-109/2011.,CD melléklettel)**

Ozsváth Kálmán: Megadja a szót a főépítésznek.

Berényi András: Elmondja, hogy a tervet az ÉPIT Zrt. finanszírozásában a MŰ-HELY Zrt. és a Közlekedés Kft. tervező konzorcium készítette. A jelen előterjesztés egy olyan szabályozási terv készítéséről szól, mely a főváros két kerületét érinti. Mivel ez önkormányzati rendeleti formában valósulhat meg, mely csak az adott önkormányzat közigazgatási hátárán belül érvényes, bár egy terv készül, de ennek a XV. kerületre vonatkozó előírásait és tartalmát a XV. kerületi, az Újpestre eső részét az újpesti önkormányzat fogja elbírálni és minősíteni. Ilyenkor a két önkormányzat az Étv. szerint megállapodást köt arról, hogy a törvényben előírt egyeztetési eljárást melyik önkormányzat folytatja le. A városvezetések úgy döntöttek, hogy ez Újpest Önkormányzata lesz, szoros együttműködésben a szomszéd önkormányzattal.

Dr. Nagy Béla: A térképen behatárolja az előterjesztéssel érintett területet. A tulajdonviszonyok tekintetében a terület nagyrészt fővárosi-kerületi tulajdonban, illetve a vasút területén állami tulajdonban van. Jelenleg az egész terület közlekedési, KV-IK övezetbe van sorolva, mely szerint alul közlekedési, fölötte intézményi vegyes hasznosítás alakítható ki. A Külső-Szilágyi út nyomvonala melletti kiemelt jellegű túl semmilyen védettség nem érvényesül. A zajterhelés nappal intenzív, és a körülményekhez képest éjszaka is intenzívnek mondható.

Rhorer Ádám: A közlekedési tanulmány két ütemre terjed ki. Várhatóan elkezdődik a vasútvonal fejlesztési tervének készítése, mely egy új megállóhelyet jelöl ki Káposztásmegyernél. Az első ütem az ehhez kapcsolódó fejlesztéseket tartalmazza.

Amennyiben ez megvalósul, új autóbusz-végállomás kerülne ide, valamint egy-egy új autóbuszjárat. A II. ütem a metró meghosszabbított káposztásmegyeri szakaszához kötődik. A javaslat szerint a korábban itt járműtelepnek jelölt területnél kisebb terület is elegendő, a felszabaduló területet pedig fel lehetne használni különböző létesítmények elhelyezésére. Az úthálózat fejlesztése szempontjából az I. ütem legfontosabb része, hogy itt szerepel a Megyeri út átvezetése Rákospalota felé, ami alapján megszüntethető a balesetveszélyes, kis kapacitású aluljáró az M0 közelében. A különböző vizsgálatok alapján arra jutottak, hogy a járműtelep számára a korábbi terveknel kisebb terület is elegendő, ennek beépítésére több tervet is készítettek, melyet az előadás keretében a jelenlévőknek bemutat. Mivel a beruházás EU-s pályázatok keretében valósulna meg, kötelező eleme a vasúthoz külön szintű, akadálymentes gyalogos kapcsolat létesítése, valamint a P+R parkoló ill. kerékpáros B+R parkoló kialakítása, továbbá az autóbusz-végállomás kialakítása, mely a mostani áthelyezésével, átszervezésével valósulhatna meg.

Dr. Nagy Béla: A koncepció kidolgozásának az alapja az volt, hogy az átszállásokat „ajtónyitásra” szervezzék, vagyis a buszból kilépve az ember azonnal egy átközlekedési lehetőségbe kerüljön. Ehhez különböző tömböket terveztek, melyek különböző szintű gyalogosforgalommal vannak összekötve. Az első ütemben két blokk található, a Megyeri út meghosszabbításaként, komplex aluljárórendszerrel. Az intermodális központ kialakításával különböző munkahelyek jelenhetnek meg a területen, a terv bemutatott változata elsősorban iroda jellegű funkciókkal számol a két tömbben, de itt lehet a lakókörnyezetet nem zavaró egyéb funkciók is. A beépíthető szintterület kb. maximum 80.000 m², nem használja ki a maximális lehetőségeket. Szintek sűrűsége 0,6 és 2 között szórnak.

Ozsváth Kálmán: Kéri a kérdéseket, hozzászólásokat a napirenddel kapcsolatban.

Dr. Novák Ágnes: A XV. kerület örül a feladatnak, melyet ez az elképzelés jelent, mivel ez mind a két kerület érdekeit szolgálja: fejlesztési lehetősége Újpestnek több van, míg Rákospalotán az infrastrukturális fejlesztés a hangsúlyos. A XV. kerületi városvezetés nevében elmondja, hogy támogatják az elgondolást.

Dr. Hollósi Antal: Megköszöni a meghívást. Örömmel látja, hogy olyan terv megvalósulásának lehetősége körvonalazódik, melyről már nagyon sokszor tárgyaltak, és amely a vasút lehetőségeinek jobb kihasználásához vezet. A metrószakasz megvalósulásával lenne igazán komplett a fejlesztés.

Pajor Tibor: Megdöbbenőnek tartja, hogy intermodális központ címén egy 83.000 m²-es irodaparkot akar elfogadtatni a Bizottsággal a vezetőség, álláspontja szerint az ÉPIT Zrt. erre nem volt felhatalmazva. A Jobbik nem támogatja az előterjesztést. Jónak tartja a nyitást Rákospalota felé, de a csomópontok megvalósulására nem sok esélyt lát. Már létezik a környéken intermodális csomópont, a Rákospalota-Újpest vasútállomás, ahol megáll a vasút és a villamos is. Olyan csomópontot tud támogatni, amely legalább még egy közlekedési eszközzel számol, és ennek a metrónak kellene lennie.

Dr. Trippon Norbert: Sajnálja, hogy az újpesti városvezetés részéről senki nem jelent meg egy ilyen eseményen. Pontosan hogyan alakul a terület telkeinek tulajdonviszonya? Miután a környéken nagy a zajterhelés, és még éjszaka is előfordul határérték-túllépés, a megépülő komplexummal, a forgalom növekedésével hogyan hat a

jelenlegi, határérték-közeli zaj-, por- és levegőszennyezésre? A forgalom hogyan fog levezetődni a Külső-Szilágyi útra? Az Auchan-körforgalom felé? Számolnak-e az ottani forgalom megakadásával? Az I. ütem költségvetése 2,7 Mrd forint. Milyen forrásokból fog ez megvalósulni? A II. ütem a metróval mikorra van időzelve? Felmutat egy térképet, melyen a 2021-es távlati állapotban nem szerepel a metró. Tudomása szerint a Fővárosi Közlekedési Rendszerterv 2017-es átadással számol. Véleménye szerint a javaslat úgy néz ki, mintha a Főváros és Újpest vezetése ki akarna bújni a káposztásmegyeri metró megépítése alól. Az ÉPIT Zrt. kivel kötött szerződést erre a munkára, és mekkora összegben? Korábban a Főépítési Irodán leadott véleményében az ÉPIT Zrt. nagyobb, intenzívebb beépítést és a zöldterületek arányának csökkentését szerette volna. Ezt most fenntartja-e? Ezek kinek az elképzelései?

Berényi András: Az előterjesztés apropója kettős. Az érvényben lévő FSZKT a metró járműtelepe számára fenntart egy elég nagy területet. Néhány éve a Fővárosi Önkormányzat megbízásából készült egy tanulmány, mely megállapította, hogy a járműtelepnek fenntartott terület túlméretezett, a mai technológia mellett a korábban feltüntetettnél kisebbben is elfér. Másrészt uniós forrásokból megkezdődött a Budapest – Vác vasútvonal rekonstrukciója, amelybe bekapcsolódhat az Önkormányzat az új vasúti megálló megszervezésével. A tervezők ennek során kötelesek dokumentáltan igazolni, hogy a járműtelep a tervben szereplő területen elfér, a fennmaradó részt pedig érdemben hasznosítani lehet. A most folyó munka fő célja az új megállóhely létesítése és a kerületközi közúti kapcsolat megvalósítása. A szabályozási tervre azért is szükség van, mert övezeti besorolás módosítása szükséges. A gazdasági válság időszakában irodapark létesítése semmiképpen nem lehet célja az Önkormányzatnak, ennek pillanatnyilag semmilyen realitása sincs. Valóban egy nagyon alapszintű intermodális központ már létezik Újpest-Rákospalota megállónál, de a környéken lakók száma jóval alacsonyabb, ott csupán egy busz végállomása található, a kihasználtsága alacsony, és komoly volumenű fejlesztések nem lesznek és nem is lehetnek. A szabályozási terv készülhet településrendezési megállapodás alapján, valamint az önkormányzat megbízásából. A városvezetés úgy döntött, hogy a tanulmánytervet az ügy gyorsítása érdekében az ÉPIT Zrt. fogja finanszírozni, tehát az Újpesti Önkormányzat jelen tervezési munka kapcsán nincsen szerződéses jogviszonyban a tervezővel. Az külön döntés kérdése, hogy ez a jövőben hogyan fog alakulni. A metró megvalósulásának időpontja jogos kérdés, de nem függ össze közvetlenül a mai tárggyal. A szabályozási terv az építkezések kereteit biztosítja, és nem arról szól, hogy ki, mikor és miből valósítja meg a létesítményeket. A tanulmányterv feladata az, hogy egy szabályozási tervet alapozzon meg, ez kizárólag építési-szakmai kérdés. Biztosítani kell, hogy a metróépítés lehetséges legyen. Arra véleménye szerint felelősen ma nem lehet válaszolni, hogy mikor épül meg a metró.

Razsovich József: A terület 90 %-a $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{2}$ arányban a Fővárosi Önkormányzat és az Újpesti Önkormányzat tulajdona, az alsó részen fennmaradó 10 % pedig tisztán fővárosi tulajdonú. Az anyagban tájékoztató költségbecslés szerepel. A terv maga a térségben lévő fejlesztési lehetőségek feltárására szolgál, ez az ÉPIT Zrt. profiljába vág, ezért is vállalta fel a finanszírozását. Ez csak akkor valósulhat meg, ha uniós forrásokat lehet felhasználni, márpedig a kötött pályás közlekedés a legelsőrendűbb közlekedési forma, amit az EU támogat. Egy meghívásos közbeszerzési tendert bonyolítottak le, ahol a MŰ-HELY Zrt. és a Közlekedés Kft. konzorciumának pályázata nyert, a szerződés értéke 16, 4 M forint, ebből még egy rövid szakasz a KSZT előkészítéséhez tartozik. Az ÉPIT Zrt. feladata, hogy az Önkormányzat tulajdonában lévő ingatlanok a legmagasabb értéket képviselhesék, az idézett fejlesztési javaslatokat ennek érdekében tette, pusztán a lehetőségek biztosítása céljából.

Rhorer Ádám: A Budapesti Közlekedésfejlesztési Tervben szerepelt egy több mint 50 projektből álló lista, amelyet megvizsgáltak a tervezők, hogy mennyi idő alatt valósulhatnak meg, és melyek azok, amelyek bekerülnek a 2020-ig szóló programba. A végén az anyag elkészült, de döntés nem született. 2010-ben, a terv készítésekor 2017. volt a legkorábbi időpont, amikorra – egy 2010-es kezdés esetén – a metró meghosszabbítása elkészülhetett volna. Az ütemek a realitásokat figyelembe véve és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. tájékoztatása alapján lettek kialakítva. Az új megállóval a Nyugati Pályaudvarhoz 13 perc alatt be lehet majd jutni, ezért az odairányuló közúti forgalom csökkenhet, míg a vasútra irányuló forgalom nő.

Dr. Trippon Norbert: Az ÉPIT Zrt. által adott megbízás csak a tanulmányterv elkészítésére, vagy a szabályozási terv előkészítésére is vonatkozott? A meghívásos eljárásba milyen cégeket hívott az ÉPIT Zrt.? Az irodakomplexumokból adódó többletterhelés hogy alakul? Az I. ütemben ki, milyen módon, mennyit finanszíroz? Megjegyzni, hogy a tanulmánytervben a távlati tervben 2021-ben nem szerepel a metró. A Fővárosi Közlekedési Rendszertervben valóban nem szerepel a metróra vonatkozóan határidő? Milyen határidő szerepel az Újpesti Önkormányzat által elfogadott Közlekedésfejlesztési Rendszertervben?

Dr. Nagy Béla: A környezeti állapot változását nem szabad szűken, csak erre a környékre értelmezni. Mivel a projekt a kötött pályás közlekedést preferálja, csökkenti az autóhasználatot, ezzel csökken a zaj- és légszennyezés, de ez a belvárosra is pozitívan kihat. Egyebekben a hatályos jogszabályok szerint egy új beruháznál a környezeti állapot nem változhat rosszabb irányba, ezt igazolni kell iratokkal, számításokkal és mérésekkel, ill. gondoskodni kell az esetleges környezeti kár elhárításról. A közpénzekből létesített infrastruktúra közpénzekből történő fenntarthatóságát is figyelembe kell venni, törekedni kell a kihasználtság és hatékonyság maximalizálására, ebben az összefüggésben kell értékelni az ide tervezett munkahelyeket és irodákat. Nem irodaparkról van szó, a beruházás egy nagyon összetett munkahelyi terület biztosítására szolgál.

Rhorer Ádám: A Fővárosi Közlekedési Rendszertervben nem szerepel a határidő. Az épületek közötti kapcsolatainál forgalomművekedéssel kell számolni, egyébként attól függ a forgalom alakulása, hogy kik fognak ott dolgozni, káposztásmegyeriek esetén nem jelenik meg forgalomművekedés. A vasútvonalhoz tartozó beruházás kötelező elemei a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. költségvetési keretébe kerülnek, a döntés után megvalósíthatósági tanulmány készül, az alapján történik a forrásmegosztás. A gyakorlat az, hogy a költségek 85 %-a uniós támogatás, és 15 % a saját erő.

Razsovich József: Meghívásos eljárás volt, három meghívottal, melyek a MŰ-HELY konzorcium, a BFVT Kft. és a Pestterv Kft.

Pajor Tibor: Véleménye szerint az egész előterjesztésnek arról kellene szólnia, hogy az új vezetés végre föl meri vállalni a metró megépítését. Az új vasúti megálló létesülését tudja támogatni, de ne valósítson meg a városvezetés vasútállomás címén egy komplett irodavárost. Egyebekben az ÉPIT Zrt.-t meg kellene szüntetni, mivel a Képviselő-testület háta mögött olyan dolgokat terveztet, amiket nem tud kivitelezni. Amennyiben ezt a most közlekedési célra szánt területet átminősítik, azzal rengeteg pénzt adnak a ingatlanbefektetőknek, és aki megvásárolja ezeket az területeket, szerzett joga lesz. Javasolja, hogy a kérdést vegyék le napirendről, vagy mivel az a) pontban szereplő határozati javaslatot tudja támogatni, szavazzanak erről külön.

Perneczky László: Javasolja, hogy a b) pontot húzzák ki a határozati javaslatból. Egyebekben véleménye szerint jobban ütemezett tervvel kellene visszajönni. Emellett egy irányelvet kellene elfogadni a társadalom tájékoztatására vonatkozóan, hogy az ilyen elképzelések jelenjenek meg a médiában, legyen társadalmi vita. Ebben felajánlja a segítségét. A terület északi részén mi történik, a Dunakeszi felől érkező forgalommal mi lesz, megmarad az aluljáró?

Marsal Géza: A vasút másik oldalán van a bányászati tó, ahova eredetileg lakótelepet hirdettek. Mi lesz a területen?

Berényi András: Hangsúlyozza, hogy a metró megépítése fontos kérdés, és az Önkormányzat nem hagyja ki az alkalmat annak sürgetésére. Elmondja, hogy az Önkormányzat 2006-ban nagy többséggel elfogadott Kerületfejlesztési Konceptiója már eleve akcióterületként kezeli ezt a területet, részletesen leírva az akkori elképzeléseket, ami a mostani előterjesztésnek teljesen megfelel.

Dr. Novák Ágnes: Az említett bányatavat átsorolták négy évvel ezelőtt, ott most bányászati tevékenység nem is folyhat, a terület városi jelentőségű kiemelt sportterületté van nyilvánítva. Körülötte erdő, véderdő, turisztikai erdő található, ezek átsorolása nincs tervbe véve. Annak a csomópontnak, amely a Dunakeszirel jövő forgalmat át tudná kötni Káposztásmegyerre, Rákospalota munkahelyi övezete szempontjából volna jelentősége, mivel a mostani munkahelyi forgalmat jelenleg nem tudja segíteni semmi. Álláspontja szerint a szabályozási terv arról szól, hogy biztosítsa a helyet azoknak a vonalas létesítményeknek, amelyek nyomvonalára tíz, ötven, száz évre meghatározza egy település helyzetét. Szeretnék, ha a NIF-nél éreznék ennek az új vasúti megállónak a jelentőségét. Palotának nincsenek olyan területei, amik nagyobb volumenű területfejlesztésre alkalmasak lennének, a tervezés alatt lévő csomópont részben önkormányzati, részben magántulajdonban van. Számukra nem a terület értékének növekedése, hanem a használhatóság növekedése a lényeges. A képviselő-testületük támogatni fogja az előterjesztést.

Pajor Tibor: Álláspontja szerint Újpesten is a XV. kerületihez hasonló szemléletre lenne szükség, a sportcélú és erdővel fedett területek előnyben részesítésével.

Major Sándor: Támogatja a csomópont építést és a zártpályás közlekedés javítását, de amennyiben a két Bizottság azonos határozati javaslatról fog dönteni, az újpesti beruházással kapcsolatos elképzeléseket maga sem tudja támogatni.

Dr. Trippon Norbert: A Közlekedés Kft. korábbi anyaga szerint a vasúti megálló megvalósulása a metró meghosszabbítása ellen hat. Ezek szerint a határozat elfogadásával az Önkormányzat ellehetleníti a metró meghosszabbítását. Javasolja, hogy ne két ütemben valósítsák meg a fejlesztést, hanem egyszerre. A közlekedésfejlesztési célkitűzésben egyetértés van, de irodakomplexumot nem támogatnak. Javasolja a következő határozati javaslat elfogadását: *A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság a tervezési terület közlekedésfejlesztési javaslatával egyetért, azzal, hogy egyúttal indokoltnak, kívánatosnak tartja, hogy a káposztásmegyeri metró 2017-ig megépüljön. Felkéri a polgármestert, hogy erre vonatkozóan a Budapest XV. kerületi Önkormányzattal és közvetlenül a tervezővel tervezési szerződést kössön. Felkéri a polgármestert, a főpolgármestert, valamint a Magyar Köztársaság Kormányát, hogy mindent tegyenek meg annak érdekében, hogy 2017-ig megvalósulhasson a káposztásmegyeri metró. A Bizottság*

egyúttal úgy dönt, hogy a tervezési területen belüli nem közlekedési célú intenzív beépítésre vonatkozó javaslatot a későbbiekben az ott élők bevonásával kívánja megtárgyalni.

Pajor Tibor: Javasolja, hogy vegyék le napirendről a kérdést, véleménye szerint a Bizottságnak nincs arra hatásköre, hogy felhatalmazza a polgármestert, hogy bárkinek a nevében megállapodást kössön. Ez ügyrendi javaslat. Vagy mutassák be azokat a jogszabályokat, amelyek ezt a határozati javaslatot lehetővé teszik.

Ozsváth Kálmán: Szavazást kér az elhangzott javaslatokról.

A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság határozathozatala.

Dr. Balogh András: Ismerteti a határozati javaslatot, szavazást kér.

TVÉKB 194/2011. (IX.22.) sz. határozat

A Településfejlesztési, Városüzemeltetési, Érték- és Környezetvédelmi Bizottság megvitatta Újpest-Káposztásmegyer, Intermodális Központ tanulmánytervét, és **javasolja** a képviselő-testületnek, hogy az abban foglalt javaslattal, a fejlesztési koncepciójával értsen egyet, az alábbi megjegyzés figyelembevételével:

A csomópont kialakításának programját, az itt megjelenhető fejlesztési lehetőségeket a továbbtervezés során össze kell hangolni Rákospalota-Újpest vasútállomás környezetében kijelölt intermodális csomópont fejlesztési lehetőségeivel.

Felelős: polgármester

Határidő: 2011. szeptember 28.

(Szavazati arány: 5 igen szavazat, egyhangú)

Dr. Balogh András: Megköszöni TVÉK Bizottság tagjainak részvételét, a rendkívüli ülést bezárja.

K.m.f.

Varga Mónika
bizottsági titkár

Dr. Balogh András
elnök