



Ügyiratszám: 3/4287-32/2016

Válaszában hivatkozzon az ügyiratszámunkra!

Ügyintézés helye: Főépítési Iroda

2147-6319/2016

Ülésszám: 2146-4/2016

Tárgy: „Élet az újpalotai gyorsvillamos projekt után?!” –
válasz az interpellációra

Legárd Krisztián Képviselő Úr

Tisztelt Képviselő Úr!

Az „Élet az újpalotai villamos projekt után?!” tárgyú interpellációjára adott konkrét válaszok előtt javasolt áttekinteni a Fővárosban működő rendszert.

Budapest, mint főváros településfejlesztési, településrendezési szempontból sajátos helyzetben van: a Fővárosi Önkormányzatnak volt és van joga Budapest teljes közigazgatási területére vonatkozó kereteket szabályozni, az összvárosi érdekeket meghatározó közlekedési és közmű infrastruktúra elemeket rögzíteni, melyeket a kerületi önkormányzatoknak helyi településfejlesztési, településrendezési dokumentumaikban figyelembe kell venni.

Ez a speciális szerepkör érthető, hiszen vannak olyan településrendezési kérdések, amelyek kerületi szinten nem oldhatók meg, biztosítani kell ezek tekintetében az egységes, a kerülethatárokon túlnyúló településfejlesztési, településrendezési elveket.

A Fővárosi Önkormányzat hatásköre tehát Budapest fő közlekedési rendszerének meghatározása, azok egyes elemeinek nyomvonalevezetése, távlati területbiztosítása.

Stratégiai szinten jelenleg a fejlesztési elképzeléseket projektekre bontva a Főváros Közlekedési Rendszerterve tartalmazza. A hosszútávú fejlesztési elképzelések, jövőbeli nyomvonalak helyét a rendszertervvel összhangban már előre kijelölte/kijelöli mind a korábbi általános rendezési terv (ÁRT), mind az azt felváltó Településszerkezeti Tervek, illetve az azokhoz igazodó Budapesti Városrendezési Szabályzat (BVSZ), a Fővárosi Szabályozási Keretterv (FSZKT), és az új Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ).

Ilyen speciális, összvárosi érdekű közlekedési elemnek tekintendő a 4-es metró nyomvonala is, mely eredetileg Dél-Budát kötötte volna össze az Újpalotai lakóteleppel a több évtizede megszületett fővárosi fejlesztési szándéknak megfelelően. A 4-es metró építése sajnálatos módon a Keleti pályaudvarnál megszakadt, de a nyomvonalának hosszabbítását továbbra is tartalmazzák a hatályos fővárosi tervek.

Ennek megfelelően a Drégelyvár utcai szakasz a távlati metró nyomvonal kialakításának érdekében már a 80-as évek közepétől 60-as jelű, közlekedési célú közterület besorolásba került, és azóta is hasonló, beépítésre nem szánt övezeti besorolásban van.

Ennek következményeként a Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat (KVSZ) övezeti tervelapja, igazodva a magasabb szintű jogszabályokhoz szintén közlekedési területbe tudta sorolni ezeket az ingatlanokat. A még alkalmazandó Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat (BKVSZ) 51. § és 19/A táblázata meghatározza, hogy KL-KT jelű, közlekedési célú keretövezetben telket alakítani, új épület elhelyezni csak Kerületi Szabályozási Terv alapján lehet. Megjegyzem, hogy a szabályzat lehetővé teszi a **meglévő épület jókarbantartását, állagmegóvását**, de új lakóegység már nem alakítható ki bennük.

Képviselői Csoportnak
leadva:

2016 APR 05.

Átvette: *Krisztián*

Az új fővárosi településrendezési tervekhez igazodva, folyamatban van az új Kerületi Építési Szabályzatunk kidolgoztatása, de figyelembe véve a kötött fővárosi rendszert a kerületek nincs lehetősége attól eltérőt meghatározni.

Válaszok az interpellációban feltett kérdésekre

1. Ki a felelős az érintett ingatlanok jogi helyzetének rendezéséért?

A fenti bevezetőből is kitűnik, hogy a jelenlegi kétszintűség a Főváros településrendezési tervrendszerében azt eredményezi, hogy a Fővárosi Önkormányzat hatáskörébe tartozik a Drégelyvár utca menti ingatlanok helyzetének a rendezése. Tekintettel arra, hogy a tervezett annó metró/ jelenleg felszíni gyorsvillamos kialakítása összvárosi érdekű beruházás, így a Fővárosi Önkormányzat hatásköre mind annak a tervezetése, mind a majdani beruházás lebonyolítása. Az ingatlanokat érintő övezeti besorolás, mely megköti a telkek építésjogi lehetőségeit, a főváros közgyűlése által hozott döntés következménye, így a kártalanítás, valamint a fejlesztést megelőzően a kisajátítás kötelezettsége is a fővárosi önkormányzatot kell, hogy terhelje az Étv. 30.§ (6) bek. figyelembevételével.

2. Van-e valamilyen terve az önkormányzatnak az ott élők életkörülményeinek javítására?

A kerületi Önkormányzatnak csak véleményezési joga van, nincs döntési kompetenciája a közlekedési területbe sorolt ingatlanok besorolásának tekintetében, ezért csak kezdeményezéssel fordulhatunk a Fővárosi Önkormányzat felé annak érdekében, hogy a fővárosi kereteken belül bármilyen rendelkezéssel, intézkedéssel enyhítsünk az építésjogi korlátozásokon. Ezt többször meg is tettük.

3. A Fővárosi Közgyűlése tervezi-e, hogy a korábbi városrendezéssel kapcsolatos döntéseit felülvizsgálja?

Az új fővárosi tervrendszer kidolgozása során (TSZT, FRSZ) a 3014/2012.(XI.8.) Korm. rendelet (Trk.) előírása szerint a véleményezési eljárásban részt vettünk és a képviselő-testület döntésével (61/2014.(I.29.) ök. határozat) alátámasztva már 2014-ben kértük, hogy tárgyi teleksáv besorolásánál kerüljön kidolgozásra olyan szabályrendszer, amely kezeli az átmeneti időszakban a hasznosítás lehetőségét. Szakmai szempontból tény, hogy a távlati közlekedésfejlesztést biztosító területek elépítése nem célszerű, de véleményem szerint elfogadhatatlan, hogy ezen területbe eső, meglévő, különböző funkciókra használt épületek tekintetében, az akár több évtizedig tartó átmeneti időszak hasznosítási lehetősége ne legyen jogilag kezelve addig, amíg az adott közlekedésfejlesztési beruházás a megvalósítás szakaszába nem ér.

A tervezett gyorsvillamos projekt kapcsán, mint Ön is írta interpellációjában, a 2015 októberében megtartott lakossági tájékoztatókon a Főváros és a BKK képviselőjében megjelentek kinyilatkoztatták, hogy 2018-ig biztosan megvalósul a beruházás Újpalotától a Baross térig. Arról is tájékoztatták a lakókat, hogy a Drégelyvár utca menti ingatlanok tulajdonosaival felveszik 2016 első félévében a kapcsolatot és megállapodnak az ingatlanok megvétele, esetleges cseréje kérdéséről. Csereingatlan keresése tárgyában a kerületi Önkormányzat is felajánlotta segítségét, együttműködését.

Sajnos azóta a Főváros villamos projekthez való hozzáállása megváltozott, de erről sem a leginkább érintett kerületi önkormányzat, sem a leginkább érintett lakosság hivatalos, írásos tájékoztatást még nem kapott.

Tekintettel arra, hogy év eleje óta különféle, egymással részben ellentmondó sajtónyilatkozatok jelentek meg a médiában, levélben kerestük meg Tarlós István főpolgármester urat, melyben egyrészt felhívtuk a figyelmet a projekt kapcsán halasztást nem tűrő feladatokra, másrészt a megfelelő tájékoztatás szükségességére.

Az érintett lakók már a januári közmeghallgatáson is jelezték a fővárosi önkormányzat megkeresésének hiányát. Úgy gondolom, hogy a lakosság korrekt, őszinte, a nehézségeket, kialakult helyzetet felvállaló **közös írásos vagy akár szóbeli projekt-tájékoztató elengedhetetlen** az ügyben. Nem tartom korrekt lépésnek, hogy pár hónapja a kisajátítás tényét közli a Főváros az érintettekkel, majd csendes hallgatásba burkolózik és bizonytalanságba tartja a lakosságot.

A március elején megküldött megkeresésünkre a mai napig nem érkezett válasz.

A Drégelyvár utca menti tulajdonosok joggal türelmetlenek, hiszen sokan közülük remélték a múlt évi fórumokon elhangzottak alapján, hogy az ingatlanukkal kapcsolatos évtizedek óta „lebegtetett” bizonytalan állapot rendeződik. Joggal teszik föl a kérdést, hogy megvalósul-e a közeljövőben a gyorsvillamos, vagy ha nem, akkor milyen lépések várhatók a bizonytalan jogi helyzet kezelése érdekében.

Az ügy tisztázása érdekében ismételten megkeressük mind a Fővárosi Önkormányzatot, mind dr. Fónagy János parlamenti államtitkár urat és ha záros határidőn belül nem kapunk érdemi választ, akkor a sajtó nyilvánosságához fogunk fordulni.

Kérem válaszom szíves elfogadását.

Budapest, 2016. április „5.”.

Tisztelettel

Hajdu László
polgármester



Kapják:

- Címzett,
- XV. kerületi képviselők, az Önkormányzat vezetői tájékoztatásul,
- Irattár.