



Budapest Főváros IV. kerület
Újpest, Polgármesteri Hivatal

Építészeti
TERVTANÁCS

✉ 1042 Budapest, István út 15.
☎ 231-3173, Fax.: 231-3175
E-mail: foepitesz@ujpest.hu

Iktató szám: 44955/2/2011.

ÁLLÁSFOGLALÁS

2011. 09. 01. 9⁰⁰

Káposztásmegyer, Intermodális közlekedési csomópont tanulmányterve

| | |
|-----------------------|---|
| tervező | dr. Nagy Béla (MŰ-HELY Zrt.) Rhorer Ádám (KÖZLEKEDÉS Kft.) |
| építető/költségviselő | Razsovich József (Észak-pesti Ingatlan- és Térségfejlesztési Zrt.) |

Jelen voltak:

Gulyás Anikó, Eltér István, Iványi János, Tőös György, Sáros László, Berényi András (szavazati joggal)
Dr. Nagy Béla, Rhorer Ádám, Razsovich József, Oszváth Kálmán, Sipos Gábor, Horváth Imre, Szalma Botond, Nyári Zsolt (tanácskozási joggal)

Az Újpesti Tervtanács – a működéséről szóló rendelet előírásainak megfelelően – megtárgyalta a káposztásmegyeri intermodális közlekedési csomópont és központ tanulmánytervét és **egyhangú állásfoglalással a terv elfogadását** (az illetékes önkormányzati bizottság pozitív minősítését támogatja).

- ➔ A Zsűri mindenekelőtt üdvözli azt a módszert, mely szerint a szabályozási terv előkészítése egy olyan tanulmányterv keretében történik, amely tágabb térséget vizsgálva tesz javaslatot a konkrét tervezési feladat megoldására. E tekintetben a Rákospalotával és a Dunakeszivel való együttműködést jelentősnek tartja, egyben felhívja a figyelmet a Fővárosi Önkormányzattal történő együttműködésre is.
- ➔ A Tervtanács egyetért azzal a javaslattal – ami tulajdonképpen a terv alapvető koncepcionális eleme –, hogy élni kell azzal a lehetőséggel, mely szerint a Budapest-Vác vasútvonal elővárosi hálózat-fejlesztésével összefüggésben lehetőség nyílik Káposztásmegyer városrész-központjának környezetében egy új vasúti megálló létesítésére. A megálló elhelyezésére tett javaslatot a Tervtanács megfelelőnek tartja. Álláspontja szerint – még ha a megvalósítás több ütemben is történik – a vasúti megálló létesítésével együtt, egyetlen fejlesztési akció keretében kellene megvalósítani a kerületközi közúti kapcsolatot és az ezt biztosító műszaki létesítményeket. Ez az észrevétel a vasúti megállóra, a Rákospalota és Újpest közötti közúti aluljáróra, illetve a Szilágyi út menti fejlesztési területek előkészítésére vonatkozik.
- ➔ A Zsűri egyetértően támogatja azt a tervezői koncepciót, mely az intermodális központot olyan módon kívánja fejleszteni, hogy az – Káposztásmegyer I. és II. ütemének egészére kitékintve – a vasúti megálló környezetébe integrálja azokat a tömegközlekedési kapcsolatokat, amelyek végül is az intermodalitást megvalósítják, és amelyek egy komplett közösségi közlekedési szolgáltatást fognak kínálni, miköz-

ben a környező területek felértékelésével kedvező lehetőséget kínálnak egy jelentősebb volumenű ingatlanfejlesztés megvalósításához.

- ➔ A Tervtanács felhívja a figyelmet, hogy a „történelmi” hagyományokhoz híven – tudniillik, hogy Budapestnek mindig voltak megfelelő tartalék-területei – a tervben semmiféle kockázat ne maradjon a tekintetben, hogy a metró és a járműtelep számára fenntartott terület elegendő-e egy bármiféle módon elképzelt metrófejlesztés lezárásához, nehogy véletlenül egy mértéken felüli terület-csökkenés bármiféle gátat (hivatkozási alapot) jelenthessen a metró befejezésének elmaradására.
- ➔ A Zsúri álláspontja szerint helyes az a gondolat, hogy a metró nyomvonalát a korábbi tervezett állapothoz¹ képest egy leágazó vonallal „hozza kell simítani” a vasúti megállóhoz, és külön vizsgálni kell, hogy az így kialakuló megálló/végállomás-együttes milyen módon tud ütemezetten úgy megvalósulni, hogy minél egységesebb, minél kompaktabb végeredmény tudjon létrejönni. A visszamaradó területek észszerű hasznosítása Újpestnek és a Fővárosnak közös érdeke, hiszen láttuk a tulajdonvizsgálatból, hogy itt döntően „feles” területről van szó, ezért ezzel a lehetőséggel mindenképpen élni kell, ezt a Tervtanács támogatja.
- ➔ Mindezek mellett a Tervtanács indokoltnak tartja, hogy a tervező ismertetésével összhangban a beépítésre adott javaslat oly módon legyen differenciálva – és ez majd a készülő szabályozási tervbe is így kerüljön be –, hogy a Megyeri úti Rákospalota felé történő „átkötésének” két oldalán lévő „A” és „B” jelű tömb inkább az intermodális központhoz közelebb eső funkciókat tartalmazzon és integráljon, míg a „C” és a „D” tömb esetében a most bemutatotthoz képest nyitottabb (funkcionálisan kevésbé kötött) területfelhasználás, és majdan a szabályozás övezeti tartalma is jobban tudjon igazodni a változó igényekhez.
- ➔ A Zsúri felhívja a figyelmet, hogy – bár nyilvánvaló, hogy a metró számára fenntartott területen, ahol a metró kihúzóvágányának és műszaki létesítményének kell lenni, az átmeneti időszakban sem lehet fásítani, de – a tervben a lehetőségekhez mérten a legnagyobb mértékű zöldfelületi fejlesztésre kell javaslatot adni.
- ➔ A Zsúri álláspontja szerint a szabályozási terv készítését és elfogadását követően indokolt lenne megvizsgálni annak a lehetőségét, hogy már a kezdetek kezdetén (az induló beruházást megalapozása) is egy nyílt építészeti tervpályázat lebonyolítására kerüljön sor, hiszen ez arculatát, attitűdjét tekintve mindenképpen fontos „induló” eleme lesz a fejlesztésnek, amely Káposztásmegyer egész északi részét és központi területét gazdagíthatja.

Mindezeket figyelembe véve a Tervtanács a javaslatot egyhangúan elfogadta.

Újpest, 2011. szeptember 6.

Könczei Anikó
a Tervtanács asszisztense



Berényi András
a Tervtanács elnöke

¹ A korábbi elképzelés szerint a metró meghosszabbított vonala a Külső-Szilágyi úttal párhuzamosan, a jelenlegi villamos-pálya vonalában haladt volna, ekként a vasútvonal és a metró nyomvonala közötti területnek a járműtelep megvalósítását követően „visszamaradó” része nehezen, vagy egyáltalán nem megközelíthető zárványként alakult volna ki.