



Budapest Főváros IV. kerület, Újpest Önkormányzat

## VÁROSÜZEMELTETÉSI ÉS VÁROSFEJLESZTÉSI BIZOTTSÁGA

☒:1041 Budapest, István út. 14 ☎:231-3252 Fax:231-3199 e-mail: lukacsizs@ujpest.hu

### JEGYZŐKÖNYV

**Készült:** a Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság **2011. szeptember 22-i** üléséről

**Jelen vannak:**

Ozsváth Kálmán	elnök
Baranyai Jánosné	tagok
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	

1. napirendi ponthoz meghívottak:

Budapest Főváros XV. kerület Önkormányzata részéről

Dr. Novák Ágnes alpolgármester  
Dr. Balogh András TVÉK Bizottság elnöke  
Bárdosi György TVÉK Bizottság alelnöke  
Major Sándor TVÉK Bizottság alelnöke  
Király Csaba TVÉK bizottsági tag  
Illés Géza TVÉK bizottsági tag  
Sipos Gábor főépítész

Dr. Hollósi Antal országgyűlési képviselő  
Razsovich József – ÉPIT Zrt.  
Dr. Nagy Béla – MŰ-HELY Zrt.  
Rhorer Ádám – Közlekedés Kft.

Állandó meghívottak:

Berényi András főépítész  
Magas Gábor referens

**A Bizottság határozatképes!**

**Ozsváth Kálmán**

Üdvözlí a IV. és a XV. kerület közös 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. Kérdezi, hogy az így módosult napirendet elfogadja-e a Bizottság.

**Dr. Trippon Norbert**

Kérdése: 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**

Válasza: A városvezetés döntésének megfelelően a Bizottság a következő ülésen fog tárgyalni az uszodáról. Ha több kérdés nincs, kéri, hogy a napirendről szavazzon a Bizottság.

**15/2011. (IX. 22.) VVB határozat**

**A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság 14 igen szavazattal az alábbi napirendeket fogadja el:**

**1./ Előterjesztés az Újpest-Káposztásmegyer – Intermodális Központ létesítésével kapcsolatban**

**Előterjesztő: Wintermantel Zsolt polgármester**

**2./ Tájékoztató előadás Újpest belváros parkolási helyzetéről**

**Előterjesztő: Rádi Attila alpolgármester**

**3./ Egyebek**

1./ Napirendi pont

**Előterjesztés az Újpest-Káposztásmegyer – Intermodális Központ létesítésével kapcsolatban**

**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, jelen esetben ugyan 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**

Térképen behatárolja az előterjesztéssel érintett területet.

Elmondja, hogy tulajdonviszonyok tekintetében a terület nagyrészt fővárosi-kerületi tulajdonban, ill. 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 területen semmilyen védettség nem érvényesül. A zajterhelés nappal intenzív, és a körülményekhez képest éjszaka is intenzívnek mondható.

### **Rhorer Ádám**

Elmondja, hogy 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. Elmondja, hogy 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**

Elmondja, hogy 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 kötöttek össze. Az első ütemben két blokk található, a Megyeri út meghosszabbítaként, 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 m<sup>2</sup>, nem használja ki a maximális lehetőségeket. Szintek sűrűsége 0,6 és 2 között szórnak.

Az elnök kéri, hogy a hozzászólásokat, majd a kérdéseket tegyék fel a jelenlévők.

### **Dr. Novák Ágnes**

Elmondja, hogy 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**

Köszöni a meghívást. Elmondja, hogy 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**

Megdöböntőnek tartja, hogy intermodális központ címén egy 83.000 m<sup>2</sup>-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.

Kérdései: Hogyan alakul a terület telkeinek tulajdonviszonya részletesen?

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 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**

Válasza: 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 feltüntetettől kisebbben is elfér. Másrészt uniós forrásokból megkezdődött a Budapest – Vác vasútvonal rekonstrukciója, amelybe belekapcsolódhat 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 alacsony szintű intermodális központ már létezik Újpest-Rákospalota megállónál, de a környéken lakók száma jóval alacsonyabb, ott csupán egy busz végállomása található, a kihasználtsága alacsony, és olyan 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 hogy 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**

Válasza tulajdonviszonyokkal kapcsolatban: 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.

Válasza költségekkel kapcsolatban: 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 legelsőrendű közlekedési forma, amit az EU támogat.

Elmondja, hogy egy meghívásos közbeszerzési tendert bonyolítottak le, ahol a MŰHELY 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**

Válasza: A Budapesti Közlekedésfejlesztési Tervben szerepelt egy több mint 50 projektből álló lista, amelyeket 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, amikor – 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**

Kérdései: 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.?

Ismételt kérdései: Az irodakomplexumokból adódó többletterhelés hogy alakul?

Az I. ütemben ki, milyen módon, mennyit finanszíroz?

Megjegyzí, 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***

Válasza: 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 kihathat. Egyebekben a hatályos jogszabályok szerint egy új beruházásnál a környezeti állapot nem változhat rosszabb irányba, ezt igazolni kell iratokkal, számításokkal és mérésekkel, ill. gondoskodni kell a megfelelő 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***

Válasza: A Fővárosi Közlekedési Rendszertervben nem szerepel a határidő.

Az épületek közötti kapcsolatainál forgalomnövekedéssel kell számolni, egyébként attól függ a forgalom alakulása, hogy kik fognak ott dolgozni, káposztásmegyeriek esetén nem jelenik meg forgalomnövekedés.

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***

Válasza: 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 ingatlan-befektetőknek, 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.

### ***Pernecky 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.

Kérdése: A terület északi részén mi történik, a Dunakeszi felől érkező forgalommal mi lesz, megmarad az aluljáró?

### ***Marsal Géza***

Kérdése: 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***

Válasza: 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 Dunakesziről 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 nyomvonala 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.

Elmondja, hogy Képviselő-testületük támogatni fogja az előterjesztést.

### ***Pajor Tibor***

Álláspontja szerint Újpesten is a XV. kerülethez 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**

Elmondja, hogy a Közlekedés Kft. korábbi anyaga szerint a vasúti megálló megvalósulása a metró meghosszabbítása ellen hat. Ezek szerint a határozat elfogadásával az Önkormányzat ellehetetleníti 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.

Az elnök kéri, hogy az elhangzott ügyrendi javaslatról szavazzon a Bizottság.

### **16/2011. (IX. 22.) VVB határozat**

**A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy az Újpest-Káposztásmegyer – Intermodális Központ létesítésével kapcsolatos előterjesztést a napirendjéről leveszi.**

**Szavazás: 6 igen, 8 nem (elutasítva)**

Az elnök kéri, hogy Pernecky László korábban elhangzott, a határozati javaslat b) pontjának visszavonásáról szóló javaslatáról szavazzon a Bizottság.

### **17/2011. (IX. 22.) VVB határozat**

**A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy az Újpest-Káposztásmegyer – Intermodális Központ létesítésével kapcsolatos előterjesztésben a határozati javaslat b) pontját a napirendjéről leveszi.**

**Szavazás: 5 igen, 8 nem, 1 tartózkodás (elutasítva)**

Az elnök kéri, hogy Dr. Trippon Norbert korábban elhangzott határozati javaslatáról szavazzon a Bizottság.

### **18/2011. (IX. 22.) VVB határozat**

**A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt 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.

**Szavazás: 5 igen, 8 nem, 1 tartózkodás (elutasítva)**

Az elnök kéri, hogy az előterjesztésben szereplő határozati javaslatról szavazzon a Bizottság.

#### **19/2011. (IX. 22.) VVB határozat**

A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság a polgármester előterjesztése alapján megvitatta az Újpest-Káposztásmegyer, Intermodális Központ tanulmánytervét, és az abban foglalt javaslattal, a fejlesztés koncepciójával egyetért.

A szabályozási terv készítésével összefüggésben felhatalmazza a polgármestert, hogy

- a) az Étv. 15. § (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően megállapodást kössön Budapest Főváros XV. kerület Önkormányzatával a szabályozási terv véleményezési eljárásának lefolytatásáról, valamint a tervezési költségek megosztásáról, továbbá hogy
- b) az Étv. 30/A. § rendelkezéseinek keretei között településrendezési szerződést kössön az ÉPIT Zrt.-vel a szabályozási terv finanszírozásával kapcsolatban.

**Szavazás: 8 igen, 2 nem 3 tartózkodás (elfogadva)**

*Budapest XV. kerület Önkormányzat Településfejlesztési, Városüzemeltetési, Érték- és Környezetvédelmi Bizottságának határozathozatala*

Az elnök a határozathozatal után szünetet rendel el.

Szünet vége. Hladony Sándor bizottsági tag és Juhász János a Közlekedéstudományi Egyesület képviselőjében megérkezik.

2. / Napirendi pont

#### **Tájékoztató előadás Újpest belváros parkolási helyzetéről**

**Juhász János**

Előadja, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület és a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésüzemi Tanszéke közösen arra kapott megbízást, hogy a parkolóhelykapacitást megfigyeléssel felmérje. Ennek során a parkoló járművek számát nappal és éjszaka, hétvégén és hétköznapi időszakban is többször felmérték. A szabálytalanságokat külön rögzítették, valamint a járművek üzemeltetőit külön három kategóriában felmérték: helyi (környékbeli), kerületi és kerületen kívüli kategóriában. A méréseket a két metrómegálló 200 méteres körzetében, valamint a bármelyiktől 200-400 méteres körzetben végezték. Ez áprilisban történt, azóta kedvező változások

történtek, a városkapunál 80 autó folyamatosan szabálytalanul parkolt, azóta ott parkosított terület van, így erre a lehetőség megszűnt. A mérést egyetemi hallgatók végezték, a munkájukat közterület-felügyelők segítették. Összesen több mint 10.000 járművet rögzítettek, ezek közül a külföldi rendszámú és a rendszám nélküli üzemben tartóját nem lehetett beazonosítani, de ez csupán a felmért állomány 1,3 %-át jelentette. Éjszaka felmérték a hiányzó helyeket is. Az eredmény az lett, hogy Újpest Központ 200 méteres körzetében 740 autó parkol, és 22 helynyi kapacitáshiány van. A Városkapunál 437 parkoló autóra 115 hiány jut. A távolabbi zónákban ellenben 331 plusz hely van. Azt tapasztalták, hogy még a helyiek, tehát a környéken élők is szabálytalan parkolásra kényszerülnek. Ezek a szabálytalanságok egyébként közlekedésbiztonsági szempontból is aggályosak lehetnek, pl. a zebrához közeli parkolás esetén. A leggyakoribb szabálytalanság egyébként a járdán parkolás. Újpest Központban a parkoló autók 63 %-a idegen jármű, a Városkapu környékén 69 %, távolabb 58 %, az összes mért területen összességében a járművek 60 %-a idegen jármű, 20 % környékbeli, 18 % más újpesti. Megfigyelhető, hogy éjszaka a P+R parkoló és a piac parkolója teljesen kiürül, tehát itt a munkába járók, metróra felszállók parkolnak, míg a lakóterületeken, a Berda lakótelep környékén éjszaka hiány van. Kérdésre válaszolja: A Közlekedéstudományi Egyesület kapta a megbízást, 15 éves gyakorlatuk szerint a Budapesti Műszaki Egyetemmel és a diákokkal közösen végezték ezt a vizsgálatot, 98 hallgató bevonásával.

***Dr. Trippon Norbert***

Kérdése: Mennyi volt a megbízás ellenértéke? Közérdekű adatról van szó.

***Ozsváth Kálmán***

Emlékei szerint a júliusban tartott megbeszélésen elhangzott az összeg.

***Juhász János***

Sajnos nem tud válaszolni a kérdésre, mivel a szerződésből nincsen példánya, ő a mérés szakmai részéért felel, arra vonatkozóan tud válaszolni.

***Dóra János***

Kérdése: Milyen célt szolgál a felmérés?

***Ozsváth Kálmán***

Válasza: Újpesten nem megoldott a parkolás kérdése, ami a felmérésből is kiderült. Nyáron tartottak erről egy megbeszélést a frakcióvezetők és a VVB tagjai részvételével. A kérdés hamarosan a testület elé fog kerülni.

***Dr. Trippon Norbert***

Kéri, hogy a Bizottság is tárgyalhassa meg, ha bármilyen javaslat születik az ügyben.

**Ozsváth Kálmán**

A javaslat a Bizottság elé fog kerülni.

**Perneczky László**

Véleménye szerint vagy a kapacitás növelése felé lehetne lépni, bár erre aligha van esély, vagy valamilyen díjazási rendszert lehetne bevezetni, ami viszont ideális esetben az újpestieket nem érinti nagyon hátrányosan. Ebben az esetben a lakosság bevonásával lehetne megtenni a javaslatot.

Kérdése: Van-e erre vonatkozóan valami koncepció, hogy ki szedné a parkolódíjat, milyen rendszer szerint?

**Dr. Trippon Norbert**

Kéri, hogy ne sarcolják meg az újpesti családokat és vállalkozásokat.

**Ozsváth Kálmán**

Válasza: Miután a metró itt ér véget Újpest Központban, az elővárosból érkezők jellemzően itt teszik le az autóikat, ebből adódóan viszont az újpestiek számára a parkolás sok esetben ellehetetlenül. A bevezetendő rendszernek éppen az volna a lényege, hogy az újpestiek mentesüljenek, mind a magántulajdonú autók, mind a vállalkozások.

**Szabó Gábor**

Kérdése: A kapott megbízás kiterjed-e arra, hogy a felmérés konklúzióit levonják?

**Juhász János**

Válasza: Csak a felmérésre kaptak megbízást. Amennyiben a városvezetés eldönti, hogy az eredmények alapján milyen irányba akar továbblépni, aszerint lehet újabb megbízást adni.

**Ozsváth Kálmán**

Elmondja, hogy a korábbi megbeszélésen is elhangzott, hogy bármilyen javaslatot, ötletet szívesen fogadnak.

**Dr. Trippon Norbert**

Javasolja, hogy a bevezetett rendszer átlátható és érthető legyen.

**Berényi András**

Elmondja, hogy az óriási hiány mellett tele van a belváros eladatlan pinceszintű garázsokkal az újépítésű házakban, amit nem érzékelt a vizsgálat, mivel nem közterület. Megvizsgálható lenne, hogy van-e mód arra, hogy beterelessék az üresen álló

társasházi parkolóba a szabálytalanul közterületen parkolókat. Figyelembe kell venni emellett, hogy a közterületek alatt mindenfelé közművezetékek futnak összevissza, ami rendkívül megdrágítja, ill. ellehetetleníti a talajszint alatti P+R parkolók létesítését, valamint jelenleg nincsen fizetőképes kereslet az őrzött parkolóházas parkolásra.

### **Ozsváth Kálmán**

Kérdésre válaszolja: A nyáron folytatott megbeszélés óta nem történt szerződéskötés, új megbízás, gazdasági számítás.

### **Pernecky László**

Javasolja a következő határozat elfogadását: *A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, és egyben felkéri erre a polgármestert, hogy a parkolási helyzet megoldására vonatkozó, gazdasági számításokkal kiegészített javaslatok a képviselő-testületi döntést megelőzően kerüljenek a Bizottság elé.*

Az elnök kéri, hogy az elhangzott határozati javaslatáról szavazzon a Bizottság.

### **20/2011. (IX. 22.) VVB határozat**

**A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, és egyben felkéri erre a polgármestert, hogy a parkolási helyzet megoldására vonatkozó, gazdasági számításokkal kiegészített javaslatok a képviselő-testületi döntést megelőzően kerüljenek a Bizottság elé.**

**Szavazás: 15 igen (elfogadva)**

A Bizottság tagjai a tájékoztatást határozathozatal nélkül elfogadják.

### **Dr. Trippon Norbert**

Elmondja, hogy a tájékoztatás elfogadása mellett fenntartják maguknak a jogot, hogy a tájékoztatással kapcsolatban további kérdésekkel, észrevételekkel éljenek.

### **3./ Napirend**

#### **Egyebek**

### **Ozsváth Kálmán**

Felmerült előző bizottsági ülésen az uniós pályázatokkal kapcsolatban egy-két kérdés, ezt szeretné most tisztázni.

### **Magas Gábor**

Elmondja előljáróban, hogy a Közép-magyarországi Régióban jellemzően kevés és alacsony összegű pályázatot hirdetnek meg. Az elmúlt időszakban egy pályázat volt, amire fővárosi önkormányzatok is pályázhattak. Ezen részt vett Újpest is, és a Kóktél Áruház akadálymentesítésére nyert 27 M forintot. Valamint a szakrendelő energetikai korszerűsítésére nyertek 320 M forintot.

**Dr. Trippon Norbert**

Kérdése: Mikor lett benyújtva a szakrendelő pályázata?

**Magas Gábor**

Válasza: Még 2009-ben.

**Pernecky László**

Kérdése: Mikor várható az átadása a most épülő Ökológiai Parknak?

A költségvetésben félre lett téve 6 millió forint a komposztáló telep hasznosítására vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányra. Történt-e ezzel kapcsolatban bármi előrelépés?

Megjegyzji, hogy a Komposztprogramot ugyan még nem hirdetik, de az önkormányzati honlapon már megtalálható, hogy elindult.

**Magas Gábor**

Válasza: Konkrét időpontot nem tud mondani az Ökológiai Parkkal kapcsolatban, a holnapi nap folyamán válaszol.

A komposztáló telep ügyében a testületi ülésen elhangzott kérdés óta nem történt előrelépés.

További napirend nem lévén az elnök az ülést bezárja.

Kmf.

  
dr. Lukácsi Zsuzsanna  
Jk. vez.

  
Ozsváth Kálmán  
Elnök

X



