

Opponensi vélemény

az „Újpest, Lahner György utca – Blaha Lujza utca – Fóti út és Szilágyi út által határolt tömbben, stadion célú fejlesztés hatásainak vizsgálata” című tanulmányról

A „Döntéselőkészítést és lakossági tájékoztatást segítő, alátámasztó nem hatósági eljárás céljából készülő tanulmányt” (a továbbiakban Tanulmány) a Mobilissimus Kft. a KÖRIM Kft. közreműködésével készítette Újpest Önkormányzatának megbízása alapján. Rögtön az elején összefoglalóan megállapítható, hogy a Tanulmány részletesen feltárja az új újpesti stadion megvalósításával kapcsolatos problémákat, azokra számos megoldást is javasol, és valóban hasznos segítséget nyújt az önkormányzati döntések előkészítéséhez, és a lakosság tájékoztatásához.

A Tanulmány az új stadion maximális kapacitásának feltételezésével végezte el a vizsgálatokat és vont le a következtetéseket, nem pedig a jelenlegi átlagos nézőszámmal számolt, és a közlekedési vizsgálatnál is a csúcsidőszak vizsgálatát tette meg. A Szusza Ferenc stadion jelenlegi befogadóképessége 13.000 fő, átlagos kihasználtsága azonban csak 5-7000 fő.

Az új stadion megvalósítására Újpest közigazgatási területén szóba jöhető ingatlanok közül a beruházó MOL szempontjából egyértelműen a Lahner György utca – Blaha Lujza utca – Fóti út – Szilágyi út által határolt tömb a legkedvezőbb, mind a fejlesztési terület nagysága és elhelyezkedése, mind annak jelenlegi és távlati infrastrukturális és közösségi közlekedési adottságai alapján. Ennek értelmében vélhetően racionális döntés volt a MOL részéről ennek a helyszínnek a kiválasztása.

A Tanulmány készítésének időpontjában még nem állt rendelkezésre semmiféle tervdokumentáció a MOL részéről, ezért a Tanulmányban helyenként található bizonytalanságok, alternatívák nagy része arra vezethető vissza, hogy a vázlatos helyszínrajzokat a MOL csak időközben 2025. augusztus után adta át a megbízónak, amelyeket a Tanulmány készítőinek szintén véleményezni kellett és amelyeket a Tanulmány végére beillesztettek.

2025. október 17-én jelent meg a Kormány rendelete, amely a stadion megépítését kiemelt beruházássá nyilvánította. Az indoklás szerint: *„A kormányrendelet célja az Újpest FC Labdarúgó Stadion kialakításával összefüggő építési beruházás kiemelt beruházássá és a kiemelt beruházással összefüggő közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánítása, valamint a beruházással érintett ingatlan tekintetében sajátos beépítési szabályok és egyedi építési követelmények rögzítése”*

A kiemelő rendelet megjelenése a továbbiakban okafogyottá teszi más helyszínek további vizsgálatát, beleértve a Szusza Ferenc stadion esetleges korszerűsítését is.

A kiindulási szempontok

A futball minden valószínűség szerint a világ legnépszerűbb sportja. Annyira népszerű, hogy mára már gyakorlatilag nem csak sport, hanem óriási üzlet is. Az élenjáró futball-csapatok az egész világon tőkeerős cégek, vagy magánszemélyek tulajdonában vannak, és a leggazdagabb cégek birtokolják a legsikeresebb csapatokat. Ez nem volt mindig így, kezdetben városoknak – nagyvárosok esetében városrészeknek – saját csapatuk volt, és a saját maguk által nevelt utánpótlásukra alapozták a csapat eredményeit. Ez ekkor szoros összefüggésben állott a város, vagy városrész lakóinak lokálpatriotizmusával, akik büszkék voltak csapatuk teljesítményére.

Mára ez a helyzet alaposan megváltozott. Az „idegenlégiósok” szerepeltetésével kezdődött, és oda jutottunk, hogy a helyi csapatokban ma már akár jóval több idegenlégiós játszik, mint saját nevelésű játékos. Mindez azt eredményezi, hogy egy csapat erejét gyakorlatilag kizárólag az határozza meg, hogy mennyi pénzt tud költeni a tulajdonos sztárjátékosok és sztáredzők szerződtetésére. Érdekes, hogy ez a változás nem járt együtt a lokálpatriotizmus gyengülésével, a szurkolók minden további nélkül elfogadják, hogy csapatukban több külföldi játékos rúgja a labdát, mint hazai. Sőt, a sikeres külföldi játékosokat „befogadják”, ismert, megbecsült alakjai lesznek a város, vagy városrész életének. (Ennek ellentételezéseként viszont, ha később átigazol egy másik csapatba, és aztán ellenfélként tér vissza, akkor füttykoncert köszönti.)

Mindebből az Újpest FC-re nézve is az következik, hogy gyakorlatilag a tulajdonos döntésétől függ, hogy szó szerint „milyen ligában fog focizni” a csapat. Ha a kitűzött cél a nemzetközi kupákban való sikeres részvétel, akkor az nagyobb tőkebefektetést igényel, mintha csak a hazai bajnokságban való jó szereplés a cél. A kitűzött célhoz viszont szorosan igazodik a nézőszám kérdése is, hiszen nemzetközi kupameccsekhez nyilván jelentősebb érdeklődés kapcsolódik, így a beruházó szempontjából indokolható a nagyobb méretű stadion is (akár 22.500 fő). Ha a tulajdonosnak ez a célja, akkor az ő kiindulási alapját ez határozza meg.

Az Önkormányzat számára viszont kiemelt szempont a kerület zavartalan működésének biztosítása, - elsősorban a közlekedési infrastruktúra – megfelelő működtetése, a környezetben lakók nyugalmanak a biztosítása. Ezért célszerű, hogy az Önkormányzat tárgyalásokat folytasson a MOL-al annak érdekében, hogy ezek a feltételek településrendezési szerződésben biztosíthatók legyenek. Az utóbbi esetben arra kell törekednie, hogy a szükséges fejlesztések – részben, vagy egészében – szerves részét képezzék a beruházásnak.

A nézőszám kérdése

A fejlesztő első ütemben 18.000 férőhelyes stadiont építene, melyet a későbbiekben 22.500 férőhelyesre lehet bővíteni. A Szusza Ferenc stadion befogadóképessége jelenleg 13.000 fő, miközben a tényleges átlag nézőszám az elmúlt években itt nem haladta meg az 5-7.000 főt, tehát a meccseket félház előtt rendezték. A megemelt nézőszám megcélzása azt az feltételezést támasztja alá, miszerint a fejlesztő szándéka nemzetközi szintre emelni az Újpest futball-csapatát. (Az igazság kedvéért meg kell azonban jegyezni, hogy volt idő amikor a meccseket rendre teltház előtt játszották – mégpedig a 60-as évek végén –, amikor az Újpest Európa legjobb csapatai közé tartozott, és nem mellékesen a stadiont a Váci úton közlekedő villamossal jól meg lehetett közelíteni.)

A tervezett 22.500 fős nézőszámot a jelenlegi háttér-infrastruktúra – elsősorban a közlekedési infrastruktúra – nem tudja kiszolgálni megfelelő szinten. Legalábbis a Tanulmány szerint az maximum egy 5-7.000 fő nézőszámot befogadó stadion megvalósításához elegendő. Álláspontom szerint ebben van némi túlzás, hiszen a tervezett stadionnak már ma is meglenne a busz-, villamos- és vasút kapcsolata – később esetlegesen metrókapcsolata is –, az azonban kétségtelen, hogy már a 18.000 férőhely kiszolgálása is jelentős beavatkozást igényelne a kerület közlekedési infrastruktúrájába. Vélhetően 5-7.000 fő tényleges nézőszámú meccsek szurkolói megközelítése lenne optimális ezen a területen. Tekintettel arra, hogy a 13.000 fő befogadóképességű Szusza stadion jelenleg is csak kb. félházzal működik általában, ahol a közösségi közlekedésből csak a buszközlekedés adott, jelen területen a meglévő közösségi közlekedés miatt vélhetően kedvezőbb lenne a meccsnapokon a szurkolói megközelítés, mint a Szusza stadionnál, hiszen itt már villamos és vasúti kapcsolat is van a buszon felül. Amennyiben a jelenlegi átlagos látogatottság marad, akkor nem a stadion mérete, hanem a tényleges látogatottság lesz a meghatározó a stadion használata során.

A megnövekvő gépkocsiforgalom megfelelő lebonyolításhoz a Tanulmány megállapítása szerint a környezetben található szinte valamennyi forgalmi csomópont és az érintett úthálózat átépítésére (kapacitásbővítésére) lenne szükség. Ezért alapvető érdek, hogy ezek a fejlesztések a stadion beruházásának szerves részei legyenek. Elengedhetetlen az is, hogy a gépkocsival érkezők számát a lehetséges minimumra sikerüljön csökkenteni. Ezt elsősorban – de nem kizárólagosan – a közösségi közlekedési hálózat fejlesztésével lehet biztosítani. A tényleges 18.000 fős teljes kihasználtsága nyilván megnövelné a gépkocsiforgalmat. Ha azonban a jelenlegi vagy annál valamivel magasabb nézőszámmal kalkulálunk, valószínűleg csökkenne a tervezett stadion gépkocsival történő megközelítésének az aránya a közösségi közlekedési hálózat használatához képest.

A megközelítés problémája

Gépkocsival

A meccsre érkező szurkolók többsége az utazási eszköz választásánál a gyorsaságot, a kényelmet és a kedvező árat részesíti előnyben. Egy futball-mérkőzés 2x45 perc „élvezetet” jelent, és senki nem akar előtte és utána órákat tölteni az érkezéssel és a távozással. Az autóval érkezők többsége nem a kényelem kedvéért használja az autóját, hanem azért, mert a jelenleg rendelkezésre álló egyéb lehetőségek még kényelmetlenebb alternatívákat jelentenek.

A Szusza Ferenc stadion megközelítésére a Tanulmány által végzett helyszíni mérések eredményeként az adódott, hogy a meccsre látogatók 70%-a autóval érkezett. Ez kb. 1500 autót jelentett, ami megoldhatatlan parkolási gondot okoz a stadion környezetében. Ennek megfelelően kiemelten fontos a közösségi közlekedés előnyben részesítése és azoknak minél előbb történő fejlesztése, járatsűrítése és a 3-as metró megépítése. A Szusza Ferenc stadionnál nincsen se villamos, se vonatkapcsolat, ennek megfelelően vélhetően az autóval érkezők aránya már önmagától is kevesebb lesz a tervezett stadion esetén, hiszen a meglévő közösségi közlekedést többen fogják tudni igénybe venni.

A Tanulmány 15 nézőnként 1 parkolóhely biztosításával számolt, eszerint összesen 1200 férőhelyes parkolót kellene kialakítani a 18.000 nézőt befogadó stadionhoz, és 1500 férőhelyet a távlati 22.500 nézőhöz. Az említett kormányrendelet azonban 45 nézőként csupán 1 parkolóhely kialakítását írta elő, ami összesen 400 parkolóhelyet és kb. 1000-1200 gépkocsival érkező nézőt jelent, ez alapján teljes kihasználtság mellett a nézők mindössze 5,5-6,5 %-a érkezne gépkocsival. Ez az arány – különösen, ha figyelembe vesszük a jelenlegi szokásokat – nagyon alacsonynak tűnik, bár természetesen egyet kell érteni abban, hogy a gépkocsival érkezők számát a lehetséges minimumra sikerüljön csökkenteni. Maximális kapacitás esetén 1.500 parkoló az előírt, a kiemelő rendeletben 400 parkoló szerepel. A jelenlegi látogatottsági adatok alapján vélhetően a kettő közötti parkolószám kiépítése szükséges az ingatlanon belül. Kiemelten fontos a szomszédos kertvárosi városrészek védelme érdekében mind a szurkolói gyalogos-, mind a gépkocsiforgalom meccsnapokon történő korlátozása. A jelenlegi Szusza Ferenc stadionnál lévő 70%-os gépkocsi forgalommal történő megközelítést a tervezett stadionnál legalább 30% alá kellene szorítani a közösségi közlekedés fejlesztésével, járatsűrítéssel és minden egyéb rendelkezésre álló eszközökkel.

Amennyiben a kiemelő rendelet szerinti 400 férőhelyes parkoló épül meg, az – 25 m²/gépkocsival számítva – összesen 10.000 m² területet foglal el. A Tanulmány bemutat olyan külföldi példát, ahol térszín alatti mélygarázs épült a stadion alatt (Pozsony), de elképzelhető lenne többemeletes parkolóházban megoldani az autók elhelyezését. Ezek azonban igen drága megoldások. Viszont fel lehetne vetni parkolólemez építését, ami 2 szint esetén feleannyi területet foglalna el, mint egy szintbeni parkoló. (Ráadásul a felső lemezen sportpályákat vagy akár növényzettel borított parkot is lehetne létesíteni.)

A legjobb megoldás azonban az lenne, ha a stadion megközelítésére jóval kevesebben vállalkoznának autóval. Ezt egyrészt a közösségi közlekedés ugrásszerű javításával, másrészt a parkolási lehetőségek ésszerű korlátozásával lehetne elérni. A parkolási lehetőségek korlátozását azonban igen átgondoltan kell megtervezni. (Be lehetne például vezetni, hogy az interneten vásárolt jegyekhez le lehet foglalni parkolóhelyet, méghozzá egy konkrét számozott helyre, ezzel csökkentve a parkolón belüli zűrzavart.)

Metróval

A 3-as metró meghosszabbítása Káposztásmegyerig Budapest minden fejlesztési tervében szerepel. Ennek a vonalnak a kiépítése Újpest központ és Rákospalota-Újpest vasútállomás között minden problémát egycsapásra megoldana. A metróvonalon a stadion elérése gyorsan, kényelmesen történhetne, nagyon kevesen lennének, akik nem ezt a megoldást választanák. A metró kiépítése látványosan visszaszorítaná a saját gépkocsik használatát, következésképpen az előzőekben tárgyalt költséges úthálózati fejlesztési igényeket is mérsékelné.

Villamossal

A tervezett stadion a 14-es (és 12-es) villamossal már ma is elérhető Újpest központjából. A Tanulmány szerint a járatok sűrítése is lehetséges, de önmagában ez nem tudná megoldani egy 18.000 fős stadion teltházas kiszolgálását, de a jelenlegi kihasználtság esetén vélhetően megoldást jelenthetne. A villamos azonban a 3-as metró megépítéséig a leghatékonyabb megközelítési lehetőség, a metró megépítése után pedig kiegészítő alternatívaként is mindenképpen figyelembe lehet venni.

Autóbusszal

A jelenlegi menetrendszerűen közlekedő buszjáratok jóval kisebb kapacitással rendelkeznek, mint a villamosok. A járatok bizonyos mértékű sűrítése lehetséges ugyan, de ennek határai vannak. Emellett hatékonyabb lehet Újpest központ és a stadion között ingázó kiegészítő autóbuszok beállítása a mérkőzések előtt és után (akár ingyenes járatként). Ezek a buszok az Árpád út- Szilágyi út vonalán közlekedhetnének.

Vasúttal

A Tanulmány a vasútforgalom sűrítésével számol a Nyugati pályaudvar és Rákospalota-Újpest vasútállomás között. Természetesen ez a megközelítési mód nem versenyképes a metróval – amit a Nyugati pályaudvarnál szintén el lehet elérni –, de még a villamossal, sőt az autóbusszal sem. A vasút használatát véleményem szerint csak kiegészítő mértékben lehet figyelembe venni, noha egyáltalán nem kizárható, hogy egyes meccsnapokon a szurkolók ezt a közlekedési módot választanák.

Gyalogosan

Nyilván számolni kell azokkal is, akik gyalogosan kívánják megközelíteni a stadiont, vagy azért, mert elérhető távolságban laknak, vagy mert – a Tanulmányban is megvizsgált

módon – kollektív felvonulással akarják megalapozni a mérkőzés hangulatát. Erre az esetre is számolva célszerű előre meghatározni a vonulás útvonalát, és megfelelő módon biztosítani azt. Ez egyrészt a felvonulók biztonságát, másrészt a rendbontások megakadályozását is szolgálja. A Tanulmányban megvizsgált útvonalak közül számomra az Árpád út-Szilágyi út tűnik a legszimpatikusabbnak.

Konklúzió

Számomra eléggé valószínűnek tűnik, hogy már az első ütem szerinti 18.000 fős stadion kulturált, a mai követelményeknek megfelelő kiszolgálása is csak a 3-as metróvonal megépítésével valósítható meg, ezért törekedni kell annak minél hamarább történő megépítésére. Ha és amennyiben a metróvonal meghosszabbítása csak egy későbbi időpontban lehetséges, akkor legalább a tanulmány által javasolt infrastruktúra-fejlesztéseket kell megvalósítani. A teljes kapacitás kihasználásához a 3-a metró megépítésére szükség van. A jelenlegi átlagos nézőszám mellett azonban egy szerényebb közösségi közlekedési fejlesztés is megadhatná a szükséges kapacitást.

Városrendezési, településképi kérdések

Ezekkel a kérdésekkel a Tanulmány csak érintőlegesen foglalkozik, igaz, nem ez volt az elsődleges cél. A hatalmas tömb területének felhasználását egységesen kell kezelni, nem elég csak a stadion számára kijelölt területtel foglalkozni. Az ingatlanok környezetében, a Lahner György utcától délre, a Blaha Lujza utcától nyugatra és a Fóti úttól északra lakóterületek vannak, amelyek tekintetében kiemelt szempont a fény-, zaj- és rezgésterheléstől, az átmenő forgalomtól, a többlet parkolástól, és a szurkolói gyalogosforgalomtól történő védelmük biztosítása.

A Szilágyi út melletti teleksáv – amely részben az önkormányzat, részben magánvállalkozások tulajdonában van –, alkalmas egy Szilágyi úti bejárat biztosítására és kereskedelmi-szolgáltató létesítmények elhelyezésére. Ezeket az ingatlanokat – de az önkormányzat tulajdonában lévőköt feltétlenül – be kell vonni a projektbe.

Kedvező lenne az ingatlanok átjárhatóságának biztosítása, a gyalogosok és kerékpárosok áthaladási lehetőségének a biztosítása. Ugyancsak indokolt lenne a környező lakosság által is használható rekreációs zöldterület kialakítása, például sportparkként.

A stadion elhelyezésénél figyelembe kell venni annak hatalmas méreteit. Ez óriási kontrasztot jelent a környező kertvárosi beépítéshez képest. Ezért a telepítés szempontjából a legkedvezőbb megoldás a kertvárosias területektől a legtávolabbi, a Fóti út és a Szilágyi út közelébe történő telepítés. Logikusnak tűnik a Fóti út koordináta-rendszerében való elhelyezés, ez nagyjából illeszkedik a Szilágyi út vonalvezetéséhez is.

A meccsek ideje alatt nem szabad beengedni sem a szurkolói tömeges gyalogos forgalmat, sem a gépkocsi-forgalmat a Lahner György utcától délre, a Blaha Lujza utcától nyugatra és a Fóti úttól északra elhelyezkedő lakóterületekre, azok védelme érdekében. A Lahner

György utcából és a Blaha Lujza utca felől ne létesüljenek kapuk a stadion gyalogos és gépkocsival történő megközelítése céljából. Mindezek érdekében állandó, valamint meccsnapi forgalomtechnikai beavatkozásokat is szükséges alkalmazni.

A stadion tervezése során kiemelten fontos a zaj- és fényszennyezés megfelelő visszaszorítása, akár a nézőtér lefedése is. Magának a stadionnak az építészeti tervében is gondolni kell a zajkibocsátás és a fényszennyezés visszaszorítására. Számítani kell arra is, hogy egyéb rendezvények, például koncertek színhelye is lehet a stadion, ezért a zajvédelmet erre a lehetőségre is tekintettel kell megtervezni.

A stadionra és környezetére készült beépítési tervek értékelése

Mobilissimus 1. változat

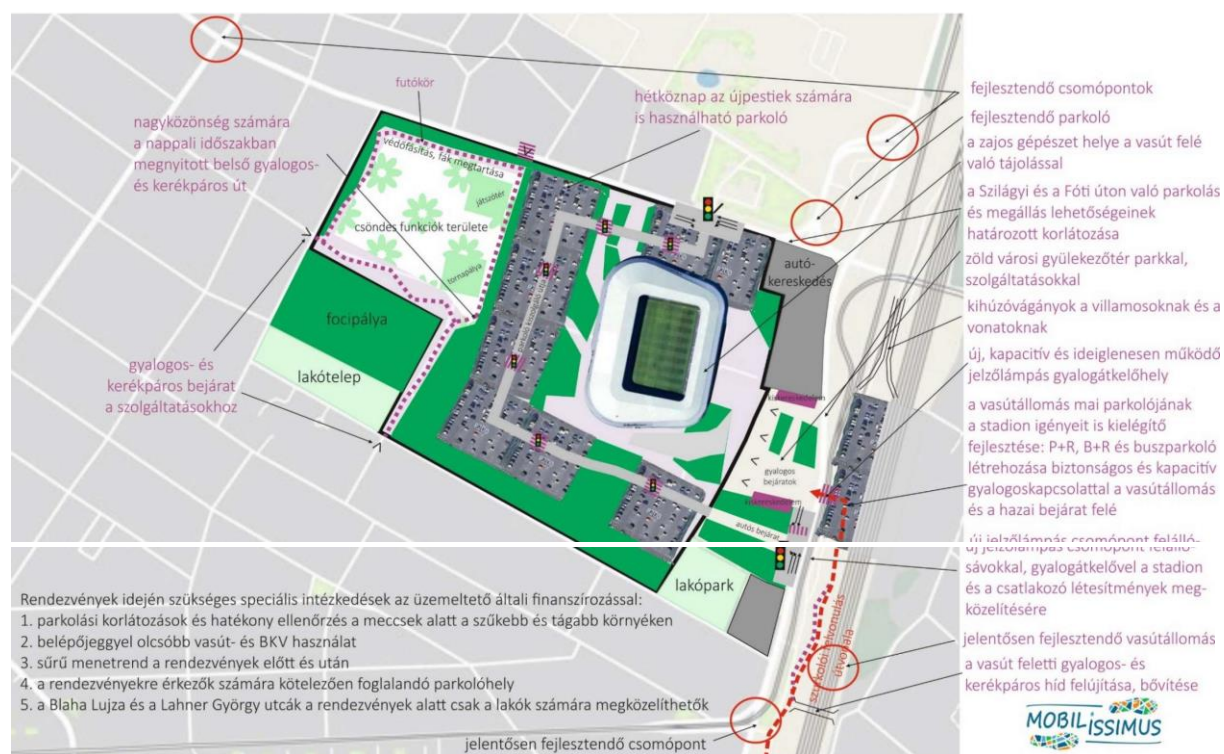


A stadion elhelyezése hasonló a MOL 1. tervéhez: a terület északi részén, kellő távolságra a kertvárosi lakóterületektől. A terv a Tanulmány szerint szükséges parkolószámot (1500) biztosítja, amely azonban így megmutatja ennek elborzasztó következményeit. A felszínen kialakítandó parkolók gyakorlatilag teljesen elfoglalják a MOL 2. számú terve szerinti nyugati zóna területét, így az ott tervezett létesítmények számára nem marad szabad terület. A megnyugtató megoldás a gépkocsival érkezők számának drasztikus csökkentése, amit vonzó alternatív megközelítési lehetőségek megteremtésével lehetne megoldani. Ez elsősorban a 3-as metró kiépítését jelenti Újpest-Rákospalota megállóig.

Amúgy a kizárólagos Fóti úti bejárat – véleményem szerint – felveti azt a kérdést, hogy miért tekintjük evidenciának, hogy a nézők többsége a Fóti út felől érkezik. Szerintem erre

csak az a lehetséges válasz, hogy – valamilyen megszokott beidegződést követve – a gépkocsit tekintjük a fő megközelítési eszköznek, holott éppen a közösségi közlekedést szeretnénk szorgalmazni. A Fóti úton csak autóbuszok közlekednek, amelyek szállítási kapacitása messze elmarad a Szilágyi úton közlekedő villamosokhoz képest. Nem is beszélve a 3-as metró tervezett meghosszabbításáról! Mindezek alapján ki merem jelenteni, hogy a stadion főbejáratának helye nem a Fóti úton, hanem a Szilágyi úton kellene legyen. Ez esetben nem kellene hosszú „sétára” kényszerítené a villamossal, vasúttal, vagy a jövőben a 3-as metróval érkezőket. Ehhez legalább az egyik önkormányzati telket be kellene vonni a projektbe.

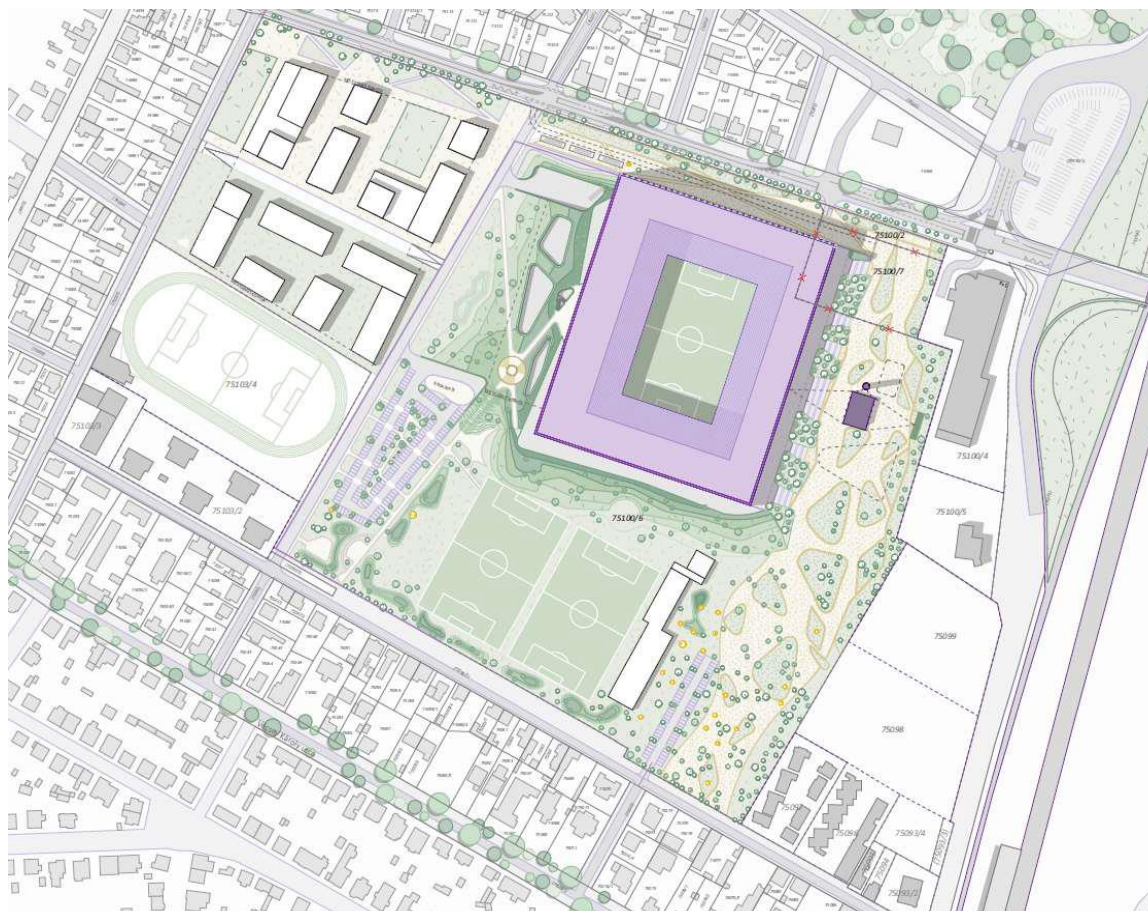
Mobilissimus 2. változat



Ez a változat sok pozitívumot tartalmaz. Előnye, hogy két bejáratot biztosít – egyet a Fóti útról, egyet a Szilágyi útról –, és ezeket egy belső úttal köti össze. Erre az útra szervezi a parkolókat. Az átmenő jellegű út érdekes gondolat, és a mérkőzések idején segítheti a parkoló forgalom működését, továbbgondolása sorompós megoldásként elfogadható. A parkoló helye és formája logikus, de mérete így is túlzó, kevés hely marad a lakosság számára szolgáló rekreációs terület számára, parkolólemezek esetén fele ekkora terület is elegendő lenne. Tér szint alatti garázsok kialakítása kedvező lenne.

A tervezett 3-as metró- és meglévő villamos és vasútállomás akár egy aluljáróval közvetlenül is kapcsolódhatna a stadion területéhez, akár egy süllyesztett gyalogos térrel, amely reprezentatív módon fogadhatná a szurkolókat. Ez a változat közelebb áll a MOL 2. sz. változatához.

MOL 1. sz. beépítési változat



A stadiont a rendelkezésre álló ingatlan északi részén helyezi el, a Fóti úttal párhuzamosan. Ez az elrendezés kedvező, mert a kertvárosi lakóterületektől távol van, így azok környezeti védelme megvalósítható. Maga a bejárat is a Fóti útról nyílik. A Szilágyi útról nem ad bejáratot. Ez a megoldás a villamossal, a vasúttal és a 3-as metróval érkező nézőket – akik bizonyára többségben lesznek – felesleges „sétára” kényszeríti.

Egy új utcát nyit a Brassói utca és a Mikes Kelemen köz összekötésével, amely jó ötletnek tűnhet a teljes tömb átjárhatóságának megvalósítása szempontjából, de csak akkor, ha az kizárólag a gyalogosok és kerékpárosok áthaladását biztosítaná. A terven látható módon azonban az új utcán keresztül gépkocsiforgalom is lebonyolódhat a Lahner György utca felé. Ráadásul a Lahner György utcáról megközelíthetően az ingatlanon belül egy parkolót is kialakít. Ez az elrendezés lehetővé teszi a kertvárosi utca forgalmának növelését, a lakók nyugalma zavarását. Ezért már előre borítékolni lehet a konfliktusokat a lakók és a stadiont használók között. Ezért ezt a megoldást elfogadhatatlannak tartom.

Az ingatlan nyugati zónájának funkciója egyelőre nem meghatározott, de a fent említett összekötő út és a Blaha Lujza utca között egy másik összeköttetés is tervezett, ami a rajzról leolvashatóan egy térszín alatti garázst szolgálna ki. Ehhez a forgalmat be kell vezetni a Blaha Lujza utcába, ami szintén elfogadhatatlan.

Ezzel együtt a rajzon látható parkolószám meg sem közelíti még a kormányrendelet által előírt 400-at sem, tehát a gépkocsival érkező nézők parkolási lehetőség híján el fogják lepni a környező utcákat, területeket, mindenféle – akár szabálytalan – megoldást keresni fognak.

A terület déli, a kertvárosi lakóterület felőli oldalán két gyakorló pályát helyez el, ami azt jelenti, hogy a környéken lakók számára az ingatlanon belül semmiféle rekreációs lehetőséget nem biztosít.

A fentiek alapján ezt a beépítési változatot kedvezőtlennek tartom.

MOL 2. sz. beépítési változat



Ez a változat már több pozitívumot tartalmaz a MOL 1. változathoz képest. A stadion elhelyezése változatlan, de jobban kirajzolódik a teljes tömb funkcionális elrendezése. Így a nyugati zónában elhelyezésre kerül egy edzőközpont és – egy második ütemű fejlesztés során – további sportfejlesztések lehetősége is nyílik a Fóti út – Blaha Lujza utca térségében.

A stadion egy második, gyalogos megközelítést is kap a Szilágyi út felől egy önkormányzati telek bevonásával a fejlesztésbe, így a stadion előtt egy tágas közösségi tér alakulhat ki,

valamint a villamossal, vasúttal vagy a jövőben a 3-as metróval érkezők számára a megközelítés is egyszerűbbé, kényelmesebbé válik. Kedvesőbb lenne, ha nem csak gyalogos, hanem autós megközelítést is terveznének az önkormányzati ingatlanon keresztül a Szilágyi út felől, így a szurkolók a Fóti és Szilágyi út felől is megközelíthetnék a stadiont autóval. Jelentős változás a stadiontól délre tervezett sportpark, amelyet remélhetőleg a környező lakosság is használhat.

Ugyanakkor az előző változat szerinti, tömbön belüli utcanyitások ebben a változatban is megmaradtak, és ezeket – véleményem szerint – csak gyalogos és kerékpáros útként lenne szabad kiépíteni, a gépkocsi forgalmat nem lehet itt megengedni.

Az előző változathoz képest a parkolási lehetőségek az ingatlanon belül tervezettek.

Összességében ezt az elképzelést továbbfejleszthetőnek érzem azzal, hogy a parkolási lehetőségeket biztosítani kell, térszint alatti és esetleg parkolólemezek kialakításával.

Összefoglalás

Az alábbiakban összegzem a fontosabb megállapításokat:

- A stadion és a hozzá kapcsolódó funkciók elhelyezésére a MOL szempontjából a Fóti út – Szilágyi út – Lahner György utca – Blaha Lujza utca által határolt tömb – kerületen belüli elhelyezkedése és mérete alapján – egyaránt – az egyéb Újpest közigazgatási területén belüli lehetséges alternatívákhoz képest a legalkalmasabb. A jelenlegi és potenciális fejlesztési lehetőség (3-as metró) szempontjából pedig – az egyéb, Újpest közigazgatási területén belüli lehetséges alternatívákhoz képest – a legalkalmasabb terület.
- Az ingatlan tulajdonosának kötelezettsége a teljes terület korábbi ipari használatából visszamaradt talajszennyeződéstől való mentesítése a Kormányhivatal, mint környezetvédelmi hatóság mindenkorai előírásai alapján.
- A stadion elhelyezése a tömbön belül a környező lakóterületektől legtávolabbi részen, a Fóti út-Szilágyi út közelében optimális.
- A stadion főbejáratát és előterét a Szilágyi útról célszerű biztosítani, ahová a nézők többsége érkezik gyalogosan, gépkocsival, villamossal, busszal, vonattal majd a későbbiekben 3-as metróval. Egy másik bejáratot is célszerű biztosítani a Fóti útról.
- A Fóti út – Szilágyi út – Lahner György utca – Blaha Lujza utca által határolt tömb teljes területére kiterjedő településrendezési tervet javasolt készíteni, amely pontosan meghatározza az egyes területrészek funkcióit. Lakóterület kialakítása nem ajánlott. Az ingatlanon belül a Lahner György utcától északra fekvő területrészen a lakosság részére közhasználatú sport- és rekreációs park létesítése egy előnyös extra funkciót jelentene.
- Célszerű a tömb átjárhatóságának megteremtése a gyalogosok és a kerékpárosok számára. A Lahner György utcától délre, a Blaha Lujza utcától nyugatra és a Fóti úttól

északra lévő lakóterületek utcáira viszont nem szabad ráterhelni a stadion gépkocsiforgalmát, a parkolását és a gyalogosforgalmat sem.

- A stadion ütemezett kiépítése helyes gondolat, így a végső kiépítésnél figyelembe lehet majd venni az üzemeltetés tapasztalatait is. Evidenciának tűnik, hogy a távlati 22.500 fős nézőszám esetén a stadion európai szintű működése csak a 3-as metró Rákospalota-Újpest megállóig történő kiépítésével biztosítható. Amennyiben a jelenlegi kihasználtsággal (5-7.000 fő) üzemel majd a stadion, akkor vélhetően szerényebb beavatkozás is elegendő lenne. Már az első ütemben tervezett 18.000 férőhelyes stadion kiszolgálására is a meglévő közlekedési infrastruktúra jelentős fejlesztésére lesz szükség, illetve minden eszközt alkalmazni kell, hogy közösségi közlekedés igénybevételével érkezzenek a szurkolók gépkocsi használata helyett.
- Az ingatlan mentén meglévő kertvárosi területek környezeti védelmére különös figyelmet kell fordítani. A legzavaróbb a közlekedésből, a szurkolói gépjármű-áthajtásból, parkolásból, a szurkolók gyalogos vonulásából és magának a stadionnak a használatából származó zaj- és fényszennyezés. Ezen tényezőktől Újpest kertvárosát minden lehetséges eszközzel meg kell védeni.
- Vissza kell szorítani az autóval érkező szurkolók számát, elsősorban a közösségi közlekedés feltételeinek javításával. Ezzel együtt a kiemelő rendelet szerinti parkolószámnál vélhetően több parkoló építésére lenne szükség.
- Amíg egy új stadion létesítése csak alkalmi terhelést jelent a tervezett meccsnapokon, addig egy esetleges tömeges lakásépítés az ingatlanokon mindennapi jelentős túlhasználatot jelentene, elsősorban a meglévő környező utakon.
- Az ingatlanok közelében lévő utcákban meccsnapokon mindenféleképpen meg kell akadályozni a gépkocsi áthajtást és parkolást, és a Lahner György utcából és a Blaha Lujza utcából közvetlen gyalogos- és gépkocsi beközlekedést az ingatlanra, akár ideiglenes forgalomtechnikai intézkedésekkel.
- A munkanapokon lévő meccsek esetében indokolt a közlekedési csúcs utáni időszakra tenni a mérkőzések kezdő időpontját.

Budapest, 2025. 11. 20.



/Aczél Gábor DLA/