



Budapest Főváros IV. kerület Újpest
ÖNKORMÁNYZATA

☒ 1041 Budapest, István út 14.
☎ 231-3141
pauk.zsuzsanna@ujpest.hu
Hivatali ügyfélkapu elérhetőség:
BP04ONKO, KRID: 358468376

VÁROSÜZEMELTETÉSI ÉS VÁROSFEJLESZTÉSI BIZOTTSÁG

JEGYZŐKÖNYV

Készült a Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottságának **2025. november 24-én (hétfő) 17:30 órai** kezdettel Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzat Polgármesteri Hivatala (1041 Budapest, István út 14.) II. emelet 61. számú üléstermében tartott nyílt üléséről

A bizottsági tagok közül jelen vannak:

Szécsi Péter Pál
Rádi Attila
Dr. Kató Balázs Árpád
Pirityi Ákos
Gyimesi Erika
Szauer Dávid
Modroczy Kitti
Czinke Sára
Dr. Szabó Gábor

További jelenlévők:

- Dr. Trippon Norbert polgármester
- Déri Tibor alpolgármester
- Szecsődi Tamás alpolgármester
- Varju László országgyűlési képviselő
- Nagy Dávid képviselő
- Wintermantel Zsolt képviselő
- Dr. Gácsi Anett Erzsébet aljegyző
- Dr. Pécsi Szilvia jogi előadó
- Dr. Pálfi Nikolett jogi előadó
- Mártonffy István főépítész
- Turóczy András főosztályvezető
- Szili Katalin főosztályvezető-helyettes
- Sólyomi Nóra osztályvezető
- Juhász András főosztályvezető
- Csordás Anikó osztályvezető
- Kertész Bence referens
- Nagy Alexandra Natasa referens
- Pető Dániel vezérigazgató UPP Zrt.
- Lőrincz Éva irodavezető
- Kazup Attila igazgatósági tag UV Zrt.
- Kertészné Hegedűs Erika kabinetvezető
- Bereczkiné Tóth Veronika titkárságvezető
- Németh-Kiss Diána ügyvezető Újpesti Sajtó Nonprofit Kft.
- Gombás Marianna osztályvezető-helyettes
- Gaján Gábor érdeklődő

A Bizottság 17:29 perckor megkezdte munkáját.

Szécsi Péter Pál: Köszönti a jelenlévőket. Tájékoztatja a jelenlévőket, hogy Nagy Dávid képviselő 14 óra 57 perckor emailben jelezte, hogy a mai ülésről élő Facebook-közvetítést szeretne készíteni. Ennek elvileg nincs akadálya, viszont problémaként merül fel, hogy a teremben köztisztviselők is vannak, és őket nyilatkoztatni kell arról, hogy hozzájárulnak-e ahhoz, hogy felismerhetővé váljanak a kép- és hangfelvételen. A Képviselő-testületi SZMSZ 16. § (3) bekezdését szeretné felolvasni, miszerint a Képviselő-testület nyilvános ülésén kép- és hangfelvétel csak úgy készíthető, ha az nem zavarja az ülés rendjét, a képviselők, illetve a Képviselő-testület munkáját, és nem sérti sem a Képviselő-testület tagjainak, sem az ülésen jelen lévőeknek az emberi méltóságát vagy személyiségi jogait.

Mikrofon nélküli hozzászólás (Nagy Dávid)

Szécsi Péter Pál: Jelen lévő köztisztviselők nem közszereplők, rájuk valószínűleg más szabályok vonatkoznak, de szeretném kérdezni Aljegyző asszonyt, hogy mit tud ezzel kapcsolatban elmondani.

Dr. Gácsi Anett Erzsébet aljegyző: Megköszöni a szót, és elmondja, hogy ahogy elnök úr is jól ismertette a Képviselő-testület SZMSZ-ét, az mind a képviselők, mind polgármester úr, illetve alpolgármester úr vonatkozásába – akik közszereplőnek minősülnek-, illetve köztisztviselőink vonatkozásában is tartalmaz szabályokat az SZMSZ. Tisztelettel kéri, hogy –tekintettel arra, hogy az ülésteremben köztisztviselők foglalnak helyet és élő közvetítéssel kapcsolatos kérést fogalmazott meg képviselő úr- kérné, hogy a köztisztviselők nyilatkozzanak arról, hogy hozzájárulnak-e ahhoz, hogy kép- és hangfelvétel készüljön róluk és élőben közvetítsék az ő jelenlétüket.

Szécsi Péter Pál: Kéri, hogy tegye fel a kezét az, aki nem járul hozzá, és összeszámolja, hogy 13 fő nem járult hozzá.

Mikrofon nélküli beszélgetés (Nagy Dávid, dr. Gácsi Anett Erzsébet, dr. Trippon Norbert)

Dr. Trippon Norbert: Köszönti a tisztelt jelenlévőket, majd felhívja a figyelmet arra, hogy itt egy rendkívül méltatlan helyzet alakult ki, hiszen a jelenlévők érdemi kérdéseket jöttek megtárgyalni, mint például a Stadion ügyét, vagy a parkolással kapcsolatos tennivalókat, vagyis mindenki érdemi munkát szeretne végezni. Ehhez képes a bizottsági ülést még meg sem nyitották, mégis már arról folyik a vita, hogy közszereplők és köztisztviselők arcát ki szeretné felismerhetővé tenni mások számára. Elmondja, hogy ő nem adatvédelmi jogász, de elfogadja azt, ha a Hivatal jogi álláspontja szerint nem lehet nem közszereplő köztisztviselőt élőben közvetíteni. Nem szeretné, ha a köztisztviselők távoznának a bizottsági ülésről, hiszen a munkájukhoz szükséges, hogy itt legyenek. Véleménye szerint Nagy Dávid képviselő úrnak egy kis belátással kellene lennie, hogy végre elkezdődhessen a munka és ne fadjuljon showműsorra az ülés. Örülne, ha a jelenlévők tiszteletben tartanák egymás idejét és teret adnának a szakmai párbeszéd, esetleg vita kezdődhetne.

Mikrofon nélküli hozzászólás (Nagy Dávid)

Dr. Kató Balázs Árpád: Jelzi, hogy szerinte méltatlan helyzetbe került mindenki, szerinte ez egy jól megszervezett showműsor és véleménye szerint a Hivatalnak az elmúlt két órát azzal kellett volna töltenie, hogy a jogi helyzetet tisztázza, esetleg az SZMSZ-en kívül a Ptk. vonatkozó rendelkezéseit is tanulmányozza. Valamint utal arra, hogy a Képviselő-testületi üléseken is láthatóak az ott tartózkodó érdeklődők és köztisztviselők is. Szerinte ez a show-műsor meg lett szervezve, hogy senki ne járuljon hozzá, hogy felvétel készüljön. Úgy gondolja, hogy túl kellene esni ezen a vitán és érdemben tárgyalni, mert azért vannak itt. Showműsor lehet még később is, de legalább ne a napirendi pontok előtt foglalkozzanak ezzel.

Dr. Trippon Norbert: Egy dolgot szeretne visszautasítani a Hivatal dolgozóinak nevében, minden más észrevételt –természetesen – a maga helyén és súlyán kezelve. Azt hogy itt egy megszervezett dolog lett

volna a Hivatal részéről, határozottan visszautasítja, annál is inkább, mert az tény, hogy a bizottsági üléseken mindazok a hivatali dolgozók és kollégák minden alkalommal részt vesznek, akiket az adott napirend vagy szakmai előterjesztés érint, vagy akik részt vettek az előkészítésében, épp ezért – adott esetben – szükség lehet az ő tudásukra és bölcsességükre.

Szécsi Péter Pál: Megköszöni a hozzászólásokat, megállapítja, hogy a bizottság 9 fővel határozatképes. A bizottság elnöke kéri, hogy fogadják el jegyzőkönyv-hitelesítőnek Czinke Sárát.

43/2025. (XI. 24.) VVB határozat:

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága a 2025. november 24-i üléséről készült jegyzőkönyv hitelesítésére Czinke Sárát fogadja el.

Határidő: azonnal

A szavazás eredménye: 9 igen, egyhangú szavazattal elfogadva.

Szécsi Péter Pál: Megkérdezi van-e valakinek észrevétele, javaslata a napirendi pontok módosítására. Amennyiben nincs, kéri a bizottság tagjait, szavazzanak a napirendi pontok elfogadásáról.

44/2025. (XI. 24.) VVB határozat:

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága a 2025. november 24. napi ülésének napirendjét az alábbiak szerint fogadja el.

1. Javaslát a gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági beavatkozások megvalósításáról szóló Megállapodás módosított szövegének elfogadására
Előterjesztő: Déri Tibor alpolgármester
2. Javaslát Budapest Főváros IV. kerület Újpest területére új rendezési terv készítésére – tervezésindítás
Előterjesztő: Déri Tibor alpolgármester
3. Javaslát az újpesti parkolásrendezés előkészítéséről
Előterjesztő: Déri Tibor alpolgármester
4. Tájékoztatás a Fóti út – Szilágyi út – Lahner György utca és Blaha Lujza utca által határolt tömb tanulmányterveiről.
Előterjesztő: dr. Trippon Norbert polgármester
5. Egyebek

Felelős: Bizottság elnöke

Határidő: azonnal

A szavazás eredménye: 9 igen, egyhangú szavazattal elfogadva.

1. napirendi pont: Javaslát a gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági beavatkozások megvalósításáról szóló Megállapodás módosított szövegének elfogadására

Szécsi Péter Pál: Ismerteti az első napirendi pontot, és megadja a szót az előterjesztőnek.

Déri Tibor: Köszöni a szót és jelzi, hogy nem szeretné húzni az időt. Emlékezteti a bizottsági tagokat, hogy szeptemberben a Képviselő-testület jóváhagyta a kiskorrekciós beavatkozásokra vonatkozó előterjesztést. A Fővárosi Önkormányzat az elfogadás után kisebb módosításokat eszközölt a megállapodás szövegében, melyet az előterjesztés mellékletében csatolt szövegben félkövér betűkkel követhetnek nyomon. Elsősorban az adatvédelem vonatkozásában került be új szövegrész. A megállapodás szövegét a Fővárosi

Községi ülés október végén egyhangúlag elfogadta, mely határozat szintén csatolva van mellékletként. Szeretné kérni a módosított szöveg jóváhagyását, hogy aláírásra kerülhessen az elkövetkezendő időszakban.

Dr. Kató Balázs Árpád: Egyetlen kérdése lenne a megállapodás szövegével kapcsolatban. Már az előző tárgyaláskor is felmerült részéről a kérdés hogy a finanszírozáson lehetne-e változtatni. Most, hogy a Főváros kért módosításokat, az előterjesztő felvetette ezt a kérdést, vagy sem? Ha igen, akkor érdeklődik, hogy mi volt a Főváros válasza.

Déri Tibor: Mind az előző bizottsági ülésen, mind a Képviselő-testületi ülésen elmondta, de meg tudja ismételni. Természetesen feltette a kérdést a Fővárosnak, de most is azt a választ kapta, hogy utófinanszírozás.

Szécsi Péter Pál: Megállapítja, hogy nincs senkinek további hozzászólása, és indítja a szavazást.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testülete Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottságának 45/2025. (XI.24.) határozata a gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági beavatkozások megvalósításáról szóló Megállapodás módosított szövegének elfogadásáról

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága úgy dönt, hogy

- a) javasolja Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 202/2025. (IX. 25.) számú határozatának b) pontjának hatályon kívül helyezését;
- b) javasolja Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének a gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági beavatkozások megvalósításáról szóló Megállapodás módosított szövegének elfogadását az előterjesztés 2. számú melléklete szerinti tartalommal;
- c) javasolja a Polgármester számára a beruházások megvalósításához kapcsolódóan a Megállapodás aláírását és a beruházáshoz szükséges tulajdonosi hozzájárulás kiadását.

Felelős: Polgármester

Határidő: a) és b) pont vonatkozásában: azonnal

c) pont vonatkozásában: 2026.01.31.

A szavazás eredménye: 6 igen, 0 nem, 3 tartózkodás mellett elfogadva.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottságának 46/2025. (XI.24.) határozata Budapest Főváros IV. kerület Újpest területére új településterv készítéséről, tervezés indításáról

Szécsi Péter Pál: Ismerteti a második napirendi pontot, és megadja a szót az előterjesztőnek.

Déri Tibor: Ismerteti a jelenlévőkkel, hogy az előterjesztéssel egy törvényi kötelezettség teljesítését indítja el, ugyanis 2027. július 1-jéig új településtervet kell készíteni. Ez az új dokumentum egyesíti a településfejlesztési és településrendezési terveket, és ennek teljes összhangban kell állnia a megújuló fővárosi településtervvel. A jelen döntésnek a célja, hogy hivatalosan is elindítsa az új településterv készítésének a folyamatát, a tisztelt Bizottság jóváhagyja a főépítész által összeállított szakmai feljegyzést, és elindulhassanak a szükséges partnerségi egyeztetések. Az új terv a kerület minden stratégiai fejlesztési, építészeti és szabályozási elemét egységes keretbe fogja rendezni a jogszabályi határidőknek megfelelően. Ehhez kéri a tisztelt Bizottság támogatását.

Rádi Attila: Egy kérdése lenne főépítész úr felé, hogy a végén minden dokumentum egybe kerül és egy

dokumentum lesz? Tehát ha bármilyen változás történik, vagy változtatási igény felmerül, akkor majd a teljes dokumentumot kell majd felülvizsgálni, vagyis nem bontható részekre pl. külön településképi, vagy örökségvédelmi részre? Vagyis ha például Káposztásmegyeren KÉSZ módosítási igény jelentkezik, akkor a teljes dokumentációt nézzük, tehát nincs egységes, általános, és részletszabályokat tartalmazó kötetek, amik csak a meglévő KÉSZ területekre vonatkozik? Tehát olyan, mint az UKVSZ, vagy a KSZT-k és FSZKT-k voltak.

Mikrofonon kívüli hozzászólás (Mártonffy István)

Déri Tibor: Főépítész úr megmutatta, a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadási rendjéről, valamint egyes településrendezési, sajátos jogintézményekről szóló 419/2021-es kormányrendelet szerint a következő dokumentumokat szükséges elkészíteni a tervezés során. Van megalapozó vizsgálat, fejlesztési terv, rendezési terv és alátámasztó javaslat, települési arculati kézikönyv-módosítás, örökségvédelmi hatástanulmány, és környezeti hatásvizsgálat, tehát ezek különálló dokumentumok.

Szécsi Péter Pál: Megállapítja, hogy nincs több hozzászólás, és kéri, hogy a Bizottság szavazzon a Déri Tibor előterjesztése szerinti határozati javaslatról.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottságának 46/2025. (XI.24.) határozata Budapest Főváros IV. kerület Újpest területére új településterv készítéséről, tervezés indításáról

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága úgy dönt, hogy véleményezési jogkörében eljárva javasolja Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének, hogy

- a) fogadja el a főépítési feljegyzés tartalmát,
- b) döntsön a tervezés megindításáról,
- c) kérje fel a polgármestert a partnerségi rendelet alapján a partnerségi szakasz lefolytatására.

Felelős: Polgármester, a feladatkörrel rendelkező alpolgármester útján

Határidő:

- a) november 27.
- b) november 27.
- c) november 27.

A szavazás eredménye: 9 igen, egyhangú szavazattal elfogadva.

3. napirendi pont: Javaslat az újpesti parkolásrendezés előkészítéséről

Szécsi Péter Pál: Ismerteti a harmadik napirendi pontot, és megadja a szót az előterjesztőnek.

Déri Tibor: Kicsit lerövidítve a 14 oldalas előterjesztést szeretne kicsit a részletekbe is belemenni. Előterjesztése a parkolás rendezésének előkészítéséről szól, vagyis nem egy döntési pontra fókuszál, hanem egy összetett, többlépcsős vizsgálati és tervezési folyamat elindítására tesz javaslatot, melynek végső célja az, hogy egy adatvezérelt, jogszabályi szempontból megalapozott és társadalmilag is vállalható irányt mutasson a kerület hosszú távú parkoláspolitikájához. Az utóbbi években egyértelművé vált, hogy Újpest jelenlegi parkolási rendszere, amely kizárólag díjmentes közterületi várakozást tesz lehetővé, olyan terhelési szintet ért el, mely már nem csupán kényelmetlenséget, hanem tényleges zavarokat okoz. Ez mind a közlekedés biztonságát, mind az élhetőséget, mind pedig a lakosság közérzetét egyre erősebben érinti. A jelenlegi helyzet az úgy néz ki, hogy a kerület több pontján, különösen Újpest-központ és Újpest Városkapu térségében a napközbeni parkolást telítettség tartósan meghaladja a 100%-ot. Ez azt jelenti, hogy nemcsak minden szabályos parkolóhely foglalt, de a szabálytalan várakozások is mindennaposá váltak, akár a járdákon, akár a kanyarokban, zebránál, buszmegállók környékén, zöldterületeken is. Ennek az oka többértű, Újpest olyan közlekedési csomópont, ahonnan gyorsan elérhető a belváros, ez tömeges ingázó

forgalmat is vonz. Az M3-as metró végállomása és a nagy kapacitású buszvégállomások P + R funkciót töltenek be, még akkor is, ha a hivatalos P + R kapacitás nem sok van a kerületben. A kerületi gépjárműállomány az elmúlt 10 évben drasztikusan nőtt, miközben a közterületi kapacitás gyakorlatilag változatlan maradt. Sok lakóövezetben, különösen a paneles területeken a lakótelepek eredeti parkolási kapacitása messze nem alkalmas már a mai autós szám tárolására. Mindeközben Káposztásmegyeren például egy másik típusú teher jelentkezik, ott a napközbeni telítettség nem haladja meg a kritikus szintet, ugyanakkor este már nehézkes a lakossági parkolás, ami egy teljesen eltérő beavatkozást igényel majd. Az előterjesztés tehát nem egy egységes problémát, hanem három különböző típusú parkolási problémát azonosít a kerületben. Egyrészt a központi napközbeni túlterheltséget, a városközpont környékén a lakótelepi, esti lakossági parkolási hiányt, valamint olyan egyéb más hiányosságokat, amelyeket mondjuk a keskeny utcás területek jelentenek, ahol például szabályos parkolásra fizikailag nincsen lehetőség. És hogy miért szükséges egy ilyen vizsgálatnak az elindítása? Egyrészt azért, mert a parkolási rendszer bármilyen módosítása, legyen szó övezeti kijelölésről, forgalomtechnikai beavatkozásokról, vagy új parkolási rendről, csak nagyon részletes jogszabály szerinti vizsgálatok alapján lehetséges, hogy a hatályos 20/1984. (XII.21.) KM rendelet rögzíti, hogy fizetős várakozási övezet csak akkor rendelhető el, ha a két egymást követő héten a legforgalmasabb időszakban végzett óránkénti mérések alapján a telítettség meghaladja a 70%-ot. Ahhoz tehát, hogy a kerület egyáltalán mérlegelhesen, bármilyen beavatkozást végezzen, egyrészt a parkolóhelyek pontos számbavételét, a tényleges használati adatok gyűjtését, a szabálytalan várakozások mennyiségi vizsgálatát és a terhelés területi differenciáltságának feltérképezését el kell végezni. Ez a vizsgálat azonban nem pusztán adatgyűjtés, hanem annak a megállapítása is, hogy hol és milyen típusú beavatkozás vezethet eredményre, ugyanis a kerület különböző területei eltérő megoldásokat igényelnek. Addig, amíg Újpest-Központban indokoltak lehetnek a használatot szabályozó eszközök, addig a vasútállomás környékén például inkább forgalmi átszervezésekre, egyirányúsításra, vagy fizikai korlátokra lehet szükség. Ezt természetesen nem most kell eldönteni, hanem majd később. A vizsgálatok eredményeképpen különböző övezeti lehatárolások, alternatívák lehetségesek. Az előterjesztés három lehetséges zónakijelölési alternatívát mutat be, kizárólag szakmai vizsgálat céljából. Ez a három nagyon szépen szét is választható. Van egy szűk városközponti övezet, egy tágabb egységes övezet és egy differenciált, két díjszinttel operáló rendszert is vizsgál. Ezek természetesen nem azt jelentik, hogy a fizetős parkolás mellett tenné le a voksát, csupán bemutatja ezeket a lehetőségeket, mint forgalomszabályozási eszközöket. Mindhárom alternatíva, amit az előbb felsorolt, mást ér el. A szűkebb övezet kevésbé kockázatos, de könnyebben kiszorítja a terhelést, annak határára. A tágabb övezet igazságosabb, de összetettebb, a differenciált övezet pedig rugalmas, de bonyolultabb működést igényel. Ahogy említettem, ezek nem döntési javaslatok, hanem háttéranyagok, amelyek segítik annak a felismerését, hogy milyen dilemmák merülnek fel a későbbi döntéshozatal során. Fontos hangsúlyozni, hogy a parkolási rendszer reformja nem pusztán táblákról vagy esetleges díjszabásokról szól. Számos újpesti utca jelenleg fizikailag alkalmatlan szabályos parkolásra, sok helyen a parkolóhelyek nincsenek kijelölve, a gyalogos felületek szűkek, a kétirányú forgalom nem biztosítható, vagy nem marad hely a mentők, tűzoltók, illetve a közszolgáltatások szabályos fogadására. Vannak olyan utcák, ahol forgalomtechnikai átalakításokra lehet szükség, meg kell vizsgálni az egyirányúsítást, a járdaszélesítések, a zöldfelületek megővására mindenképpen nagy hangsúlyt kell fektetni, illetve parkolóhelyeknek a felülvizsgálatára is szükség van, ahol például a közlekedésbiztonság azt indokolja. Nem elhanyagolható szempont a költség és a működtetés. Erre vonatkozólag is a b) határozati pont is ezt taglalja, hogy egy hosszútávon fenntartható parkolási rendszerhez -bármilyen legyen is a végső modell- jelentős előkészítési és működtetési erőforrásokra van szükség. A vizsgálatot követően várható, hogy új közterületi felfestések és táblázások létesítése válik szükségessé, hogy rehabilitálni is kell közterületeket, illetve informatikai és nyilvántartási rendszer kialakítására is szükség van, és az ellenőrzési kapacitást is meg kell erősíteni. Ezek a lépések mind szükségszerűek ahhoz, hogy bármilyen új parkolási rend valóban működőképes legyen, és zárásként az előterjesztés abból indul ki, hogy a jelenlegi helyzet miatt a kerületnek felelős módon előkészítetten és a lakosság bevonásával kell megvizsgálni a lehetséges irányokat. A vizsgálat elindítása nem jelent automatikus döntést semmilyen jövőbeni megoldásról, azonban egyértelmű képet ad a tényleges állapotokról. Úgy gondolja, hogy segít elkerülni a kapkodást és alapot teremt a későbbi széleskörű társadalmi egyeztetéshez. A mostani döntés tehát arról szól, hogy elindítják-e ezt a szakmai, műszaki és társadalmi vizsgálati folyamatot, amely alapját adja a kerület jövőbeni fenntartható parkolási rendszerének.

Dr. Trippon Norbert polgármester: Szeretné kiegészíteni a Déri Tibor által elmondottakat, mert nagy jelentőségűnek tartja a témát. Elmondja, hogy bár nem orvos, de az orvoslás alapelve, hogy olyan gyógyszert szedünk, amilyen bajunk van. Tehát következésképpen fogfájással nyilvánvalóan nem Prostamol Uno-t kell szedni. A másik alapvető kérdés pedig az, hogy a betegséget gyógyítjuk, vagy a tüneteket tudjuk-e enyhíteni. Krónikus betegségnél a gyógyszert azért szedi a kedves páciens, hogy a tüneteket enyhítse. Más esetekben, például egy időben elvégzett vakbélgyulladásnál, magát az alap problémát lehet szerencsés esetben megoldani. Ennek azért van jelentősége, mert Újpesten egy nagyon régóta elhúzódó, mondhatni krónikus baj - elsősorban a Városcsúcs és a Városcsúcs környékén - a parkolási káosz, és Újpest más részein pedig főleg az esti órákban a kevés parkolóhelyszám. Tehát meg kell vizsgálni, hogy ez a baj milyen jellegű, és amit a lakosság elvárásaként megfogalmaz egyre intenzívebben, hogy tegyen valamit az Önkormányzat, illetve vezesse be a fizető parkolást, arról őszintén kell beszélni, hogy mi a probléma és milyen mértékben tudja a problémát segíteni adott esetben az a munka, amin most elindulnak. Ugyanakkor tényként rögzíti, hogy mivel a XIII. kerület felől a fizetőparkolás elérte Újpest határát, és mivel a XV. kerület - a másik szomszédos kerület - kerületi koncepcióterv megalkotása mellett döntött, ezért nyilvánvalóan ebben a kérdésben Újpesten is lépni kell, Azonban nyilvánvalóan megfontoltan, ahogy alpolgármester úr is mondta. Itt vetődik fel a kérdés, hogy mik azok az alapvető problémák, amikkel ma találkozunk egy újpesti polgár. Viszonylag közismert probléma Újpest Városcsúcs és Városcsúcs környékén a parkolás, itt időzónánként is érdemes szétszedni. Napközben jellemző az úgynevezett ingázó-jellegű P + R parkolás, tehát a metróállomások környékére érkeznek az ingázók. Szeretné aláhúzni, hogy ezek nemcsak az agglomerációból érkező P + R parkolók, tehát nem kizárólag a Dunakesziről, Mogyoródról, Fótról érkező autókról beszélünk, hanem adott esetben a szomszédos kerület, mondjuk a XV. kerület autósairól is. Ilyen értelemben ők is idegenek, mert nem újpesti lakóhelyűek és nem Újpesten élnek, de természetesen azt is ki kell mondani, hogy ezeket a parkolóhelyeket újpestiek is igénybe veszik, akik mondjuk Megyerén az Izzó lakótelepen, Káposztásmegyeren élnek. Ez a nappali probléma. A nappali gondot alapjában véve ez a P + R jellegű parkolás okozza, ennek pedig az alapja az, hogy a rendszerváltás után az ígéretekkel szemben nem épült meg a 3-as metró, hiába tervezték meg és Káposztásmegyer 2-vel szemben egy óriási gigaparkolót, ami levenne egy ekkora terhet a belvárosról, ha az ingázók, akik az agglomerációból érkeznének, ott tudnák lerakni az autójukat. Ez a mai napig nem történt meg. Van egy olyan probléma, amire szintén panaszként hangzik el, nevezetesen, hogy amióta a XIII. kerületi parkolási zóna elérte Újpest déli határát, a lakók azt jelzik, hogy egyre több idegen autó jelenik meg, tehát valószínűleg a szomszédos fizetős zónából megjelennek az autók és ingyenes tárolásra használják Újpestet. Ennek a problémának a nagyságrendjét jelen pillanatban nem lehet számszerűsíteni, ez lakossági- és a saját észleléseken alapul, de egy ilyen tapasztalat van, és talán ahol a legjobban tapintható és legjobban látható ez a tapasztalat, az a Pozsonyi lakótelep déli része, ez a Dugonics utca és környékén, ott látványosan látszik, hogy van egy ilyen tendencia. Hogy ez milyen nagyságrendű, arra azt lehetne mondani, hogy vélhetőleg számos, de alapjában véve az esti parkolási problémát –egy-két hely kivételével– nem ez okozza. Amit alpolgármester úr is elmondott, nagyon fontos, mi okozza jellemzően az esti parkolási problémákat, kivéve amikor valami létesítmény van a lakás közelében. Legutóbb az Árpád úti fitness központtal kapcsolatban kapott panaszt, hogy a vendégek 10 órakor ott a Munkásotthon utca környékén rakják le az autót, vagyis ott egy lokális igénybevétele van valamilyen szolgáltatásnak. Ám az esti parkolási problémát nemcsak Újpest-központban és Újpest Városcsúcsnál, de Káposztásmegyeren és más városrészekben is az okozza, hogy magát a várost, beleértve a régi településszerkezeti elemeket, és beleértve a szocializmusban épült településszerkezeti elemeket, legyenek azok lakótelepek például, nem ennyi autóra tervezték. Tehát az alapp probléma ebben az esetben, amit valamilyen módon gyógyítani vagy tünetkezeltetni kellene azt, hogy sok az autó és kevés a parkoló. A KSH adatai szerint – és ez egy nagyon érdekes adat - 2007-2008 környékén Magyarországon kb. 3.000.000 gépjármű volt. A 2024-es KSH-adat szerint már 4.200.000, tehát 3.000.000-ról 4.200.000-re emelkedett a gépjárművek száma Magyarországon. Ha a budapesti adatokat nézzük és a számok nem csálnak, akkor azt lehet látni, hogy Budapesten, 2008-ban volt 600.000 autó, 2024-ben pedig 723.000 autó van. Tehát az autók száma nemcsak a rendszerváltás után közvetlenül, hanem az elmúlt években is nagyon intenzíven nőtt és iszonyatosan erős ellentmondásba került azzal a ténnyel, hogy azt az adott lakótelepet annyi parkolóval látták el, amennyivel. Ebből következik, hogy a probléma nem kizárólag a P + R jellegű parkolásra vezethető vissza, hanem másra is. Részint az úgynevezett kizárólagos jellegű átparkolás, illetve az esti parkolás (ez már lakossági parkolási feszültség este), mert effektíve több autója van ma a budapesti és ezen belül újpesti lakóknak, mint amire a településszerkezetet anno megtervezték. Tehát nem egyszerű a tünetegyüttes és nem ugyanaz okozza ezeket a tüneteket, vagy nem minden napszakban ugyanolyan mértékben, ezért ezzel nagyon fontos foglalkozni. Fontos kérdés, hogy mit várhatnak adott esetben egy vizsgálatról és egy – idézőjelben- jól

összerakott parkolóövezet és parkolási rendszer bevezetésétől. Vélhetőleg csodát nem várhatnak, mert kevesebb autó nem lesz tőle, ez egészen biztos. Érdemi javulásra kell törekedni. Azt lehet látni, hogy a napközbeni parkolásnál egy fizető parkoló övezet bevezetése úgy tűnik, javítana a helyzeten, mert meggyorsítaná a gépjárművek forgási sebességét. Nem biztos, hogy az, aki most itt rakja le az autóját, itt fogja lerakni, hanem lehet, hogy valahol máshol. Tehát egyértelműen változást hozna. Viszont az esti zónában nem a mogyoródi, a fóti, a meg a dunakeszi agglomerációs autók okozzák a problémát. Valószínűleg egy parkolási övezet bevezetése azon a problémán valamelyest segítene, hogy aki a XIII. kerületből átparkol ide - mert ott fizetni kell, itt pedig nem kell fizetni - ez a probléma valószínűleg enyhülne. Ennek a nagyságrendjét, a számosságát azonban jelenleg még nem ismerjük, hiszen a legutolsó felmérés az 2020-ban készült, ez a Covid éve volt, vagyis már nagyon régen, így ilyen értelemben elavult. És van néhány olyan járulékos dolog, amiről még érdemes beszélni. Az előterjesztés három mellékletet foglal magában, az egyik a 2020-as parkolási koncepcióterv, ami valóban releváns adatokat szolgáltat a számunkra például azzal kapcsolatban, hogy ez a 70%-os telítettség, ami a belépőküszöb, ahhoz, hogy egy illet be lehessen vezetni, hol van és hol nincs. Erre azért érdemes figyelni, mert legutóbb a tatabányai önkormányzat csúszott el a Kúria próbáján, ahol ez a telítettségi felmérés nem úgy volt meg, ahogy kellett volna lennie, innentől kezdve viszont a parkolási rendelete sem volt rendben. Tehát egy ilyen ügyben, ha előre akar lépni a város, akkor mindenféleképpen fontos - ahogy alpolgármester úr mondta - egy nagyon precíz forgalmi mérés, telítettségi mérés. A másik dolog, ez a felfestéseket, adott esetben egyirányúsításokat érinti, és ez egy nagyon releváns dolog. Részint tapasztalati úton is tudható, részint jogszabályi előírások vonatkoznak rá.

Tapasztalati út: Példának hozza a Perényi Zsigmond utca egyirányúsítását. A Budapest Közút által előírt kötelező a parkolóhely felfestés, szabványos méretben természetesen. A lakók először örültek, hogy egyirányúsításra került az utca, majd kiderült, hogy kevesebb lett a parkolóhely. Vagy a Vekop Kerékpáros beavatkozás, kötelező parkolóhely-felfestésre hivatkozik (Deák Ferenc utca). Szabó Gábor képviselő urat megkeresték a lakók, hogy miután felfestették a parkolóhelyeket, kevesebb lett a parkoló, mert a szabványos parkolóméret ezt hozza. Tehát egy dolgot őszintén el kell mondani a lakosságnak és mindenkinek. Mégpedig hogy ma előírás az, hogy fizető parkolóövezetet szeretne valaki bevezetni, akkor a parkolóhelyeket kötelezően, szabványosan fel kell festeni.

A 3-as számú mellékletként csatolt szakvéleményben az UPP Zrt. leírta, hogy amennyiben Újpest-központ és Városkapu környékén a fizető parkolóövezet feltételül szabott felfestéseket az Önkormányzat az előírt szabály szerint végrehajtja, abból szinte biztosan parkolóhelycsökkenés várható. Ez esetben visszakanyarodunk: este kevés a parkolóhely, sok a lakossági autó, ami viszont este problémát fog okozni a lakosság számára. Azért vannak itt, hogy megoldják a helyzetet, hogy javítsanak a parkolási helyzeten. Ez pedig nem egyszerű. Épp ezért minden önkormányzati vezetés sokat foglalkozott ezzel már 2010-et megelőzően is, de nem véletlen, hogy ez generálisan nem lett kezelve. Viszont most már olyan helyzet van, hogy ebben mindenféleképpen lépni kell. Ehhez forgalomszámlálás kell, illetve parkolási koncepciótervet kell készíteni.

Lakossági zónák ügyében is több megkeresés érkezett az elmúlt években az Önkormányzathoz, hogy létesítsen kizárólagos lakossági zónát. Ezek egyébként jellemzően esti időszakban üzemelnek, de II. és a XII. kerületben van olyan, ami más időzónákban is üzemel, mint kizárólagos lakossági zóna. Csakhogy a jelenlegi fővárosi szabályozás nem teszi lehetővé, mert azt mondja, hogy akkor lehet illet kijelölni, ha egyébként a fizető parkoló övezetbe be van vezetve. Ezt nem tartjuk helyesnek. Ezzel kapcsolatban az Önkormányzat szeretne felterjesztési joggal élni a Főváros felé. Tudni kell, hogy ez egy komplex probléma, aminél fontos látni, hogy melyik időzónában mi okozza a problémát, és tudni kell, hogy nincs olyan csodaszer, ami egy nap alatt megoldja a parkolási problémákat. Ezeken csak okosan, aprólékos munkával lehet javítani.

Felhívja a figyelmet a társadalmasítás jelentőségére és arra, hogy a lakossággal való kölcsönös kommunikáció az előkészítő munkának egyik alapvető fundamentuma és pillére. Ez azért is fontos, mert nemcsak a lakosságtól jön információ, hanem a lakosság felé is mennie kell. Fontosnak tartja a kétoldalú kommunikációt intézményesített formában fenntartani a lakossággal. Ennek előkészítő munkálatai biztatóan haladnak, és vélhetően jövő év elején egy intenzív társadalmasítás zajlik majd. Ezzel párhuzamosan – ahogy ez el is hangzott - javasolt egy újpesti parkolási koncepcióterv, elkészítése, friss mérésekkel, friss telítettségi adatokkal. Hisz nagyon nagy kockázat, ha rosszul van kijelölve a zónahatár, mert akkor ugyanazt a problémát áttennék egyik helyről a másikra. A jól kijelölt zónahatárnak, vagy a zónahatároknak is relevanciája van, tehát telítettségi mutatók, illetve a forgalomszámlálási adatok, és az

újpesti parkolási koncepcióterv is nagyon fontosak.

Arról beszél, hogy a 2020-as koncepciótervben a költségbebecslés irreálisan alacsony volt, a bevételi terv pedig irreálisan magas. Egy ilyen rendszer bevezetése egyszeri инвестиció (egyirányúsítás, parkolóhely felfestés, munkaruha, informatikai rendszer, iroda, stb.), illetve a működtetéssel együtt járó folyamatos kiadás. Éves szinten ez utóbbi milyen költséget jelentene? Nagyon-nagyon óvatosan fogalmazva is sok 100.000.000 forintos költséget. Például egy dolgozónak az éves munkabéreköltsége közelíti a bruttó 10.000.000 forintot, és itt 10, 15, 20 dolgozóról van szó (mert parkolóőrökre, menedzsmentre, ügyfélszolgálatra stb. szükség van). Önmagában a béreköltségek is jócskán meghaladják azokat a költségeket, amik a 2020-as koncepciótervben olvashatóak. Tehát látni kell a friss adatokat, valamint el kell jutni oda, hogy elinduljon a kommunikáció az újpesti lakossággal. És emellett össze kell rakni a pénzügyi és szervezeti oldalát is. És ha van friss mérés, van parkolási koncepcióterv, megtörtént a lakossági konzultáció, akkor jön el az a pillanat, amikor az asztalra kerülnek a szakmai és bizony a politikai döntések is. Számos kérdésről kell majd dönteni, de ahhoz, hogy a döntési helyzet előálljon, az előzetes munka, a lakosság bevonásával elkerülhetetlen. Nyilvánvaló törekvése, hogy a lehető legnagyobb politikai konszenzus mellett születessenek meg ebben a témakörben az alapvető stratégiai döntések.

Jó szívvel ajánlja a bizottsági tagoknak a határozati javaslatok elfogadását, azzal a kitételrel, hogy hatalmazza fel a városvezetést arra, hogy a Képviselő-testület soron következő ülésére egy olyan jellegű javaslatot terjesszen elő, ami a fővárosi rendelet módosítására irányul. Bizonyos értelemben a felterjesztési jogával élve, hogy fizető parkoló övezet bevezetése nélkül, a kizárólagos lakossági övezeteket létre lehessen hozni, mert ha ezt hamarabb be lehetne vezetni néhány helyen, felbecsülhetetlen értékű tapasztalatot tudna gyűjteni az Önkormányzat. Ehhez kér még felhatalmazást. Végül megköszöni mindenki figyelmét.

Rádi Attila: Úgy érzi, hogy lehet, hogy egy történelmi visszatekintésre mindig szükség van, mert a múltat végképp eltörölni, az egyeseknek szándéka is lehetne, de ezt a gyakorlatot sose szerette és most sem szeretné, ha ez így történne. Hozzáteszi, hogy 2010 és 2019 között alpolgármesterként városüzemeltetési ügyekkel foglalkozott, többek között a parkolással is. Elmondja, hogy 2011-ben készült egy felmérés, amely elég részletesen felmérte a Városház központ metrómegállójának a környékét. Ez nagyon alapos mérés volt, a Műszaki Egyetem 100 diák közreműködésével végezte, majd ezek után ezt a helyzetértékelő anyagot egy Városüzemeltetési Bizottság ülésén is tárgyalták. Ugyan nem szeretne személyeskedni, de ezen az ülésen Trippon Norbertnek az első kérdése az volt, hogy mennyibe került ez a tanulmány, illetve jelezte, hogy az újpestiek sarcolásával nem ért egyet. 2014-ben választások voltak, utána 2015-ben újra nekimentek ennek a feladatnak. Politikai konszenzus hiánya miatt azonban nem tudtak haladni és nem is akarták erőből átnyomni. 2015-ben a parkolási felmérésnek a területre vonatkozó felülvizsgálata megtörtént, méréssel együtt, hangsúlyozza, hogy ezek célzott mérések voltak, illetve egy összehasonlító vizsgálat is történt 2011-hez képest. Nem ért egyet azzal, hogy generálisan nem történt semmi, mert az történt, hogy a fővárosi rendeletbe Újpest bekerült, volt egy parkolási koncepció, voltak helyszínrajzok, táblázások, illetve az elektromos hálózathoz való csatlakozásához szükséges dokumentumok is elkészültek. Vagyis ott tartottak, hogy ezt társadalmasítani kellett volna. 2019-ben változott a helyzet, és Déri Tibor egy káposztásmegyeri lakossági metró-fórumon azt mondta, hogy a korábbi parkolási felmérések vacakok voltak, mert csak a Központot mérték fel, és ígérte, hogy készített egy másik felmérést. Most 2025-öt írnak, és nem érti, miért csak most, 5 év után kapták meg ezt az anyagot. Megkérdezi, hogy ebben a dokumentumban milyen mérések is vannak? Megállapítja, hogy a mérések a Városház központban és a kertvárosban történtek. Megkérdőjelezi a felmérések helyességét, példának hozza a Klára utca felmérését, ahol a felmérés szerint nincs szabályosan parkoló autó. Nehezményezi, hogy már a kiindulási alap sem volt jó, hiszem a Covid idején teljesen mások voltak a parkolási szokások.

Ennek aztán volt egy 2024-es felülvizsgálata, amit végigolvasva úgy látja, hogy itt egy jogi felülvizsgálat történt. Utána 2025-ben is készült egy újabb UPP Zrt. összefoglaló, ami szintén inkább jogi szempontból vizsgálta meg a 2020-as számokat. És most, 2025-ben Polgármester Úr és Alpolgármester Úr azért aggódik, mert ezek az adatok elavultak. Véleménye szerint az elmúlt öt évben nem történt ez ügyben sem együtt gondolkodás, sem beszélgetés a témáról. A problémák 2011-ben is léteztek, de nem volt ebben politikai konszenzus. Déri Tibor anyaga körülbelül egy irodalmi esszé, ami az ő vívódásait tartalmazza, megnézve a címet, egy Tarantino film címét juttatja eszébe. Viszont szerinte egy előterjesztésnek nem erről kellene szólnia. Megemlíti, hogy a 2011-es felmérés egy egészen jó anyag volt, talán az akkori módszertant is érdemes lenne használni.

A 2020-as anyag vizsgálta, hogy az autók, az üzembentartóik adatai alapján honnan érkezhettek, és megállapította, hogy mely autó mely időszakban körülbelül honnan érkezett. Lehet elemezni területenként is, hiszen a Városmegye sem homogén, illetve a lakótelepek – ahogy Polgármester Úr is elmondta – teljesen más dinamikával üzemelnek, mint a Szent István tér, vagy a Posta környékén. A 2011-es anyagban több napon át kb. tízezer autót vizsgáltak, és ebből a tízezerből újbudai durván 4000 volt, vagyis a vizsgált autók 60%-a nem újbudai volt. Ennek a 4000-nek kb. a háromnegyede, 3100 autó volt budapesti, és az agglomerációból érkezők száma 886 volt.

Ezekben a koncepciókban nem lát olyan részt, ami arról szólna, hogy esteleg van-e lehetőség fejlesztésre. Mond egy példát is: Hamarosan indul a Pozsonyi út - István út felújítása, ebben a Lőrinc utca kétirányú forgalma meg fog maradni, nagyobb forgalom lesz, mint korábban, de az autók a kétoldali parkolás miatt el sem fognak férni. A Főváros anyaga pontosan ezt tartalmazza. Elmondja, hogy megpróbált a Főváros Vitézy-bizottságába eljuttatni egy anyagot, miután megvizsgálta a felújítás terveit, de lehet, hogy el sem jutott oda, végül a BKK-tól kapott választ, hogy szerintük ez nem lesz probléma.

Mellette szeretne beszélni a koncepciótlanságról is. Elmondja, hogy ő maga volt az első közösségi kert kezdeményezője, Polgármester Úr is szereti a közösségi kerteket, és nyílnak is sorra. Megemlíti, hogy ha a Lebstock Mária utca - Lőrinc utca – Bercsényi utca háromszögben megvizsgálják azt a közösségi kertet, amely egy elhagyott futballpálya helyére épült és ami parkolók mellett foglal helyet, látják, hogy mellette van a házaknál egy pontosan ugyanakkora területen egy játszótér. Ha erre a játszótérre került volna a közösségi tér, akkor a Lebstock Mária utcában, a korábban ott lévő futballpálya helyére lehetett volna parkolót építeni, ha nem is teljes felületében, de jócskán, 10-15 százalékkal is megnövelve akár a parkolóhelyek számát. Természetesen nem ellenzi a közösségi kerteket, mert szükség van rájuk, de úgy érzi, az elmúlt 5-6 évben semmi nem történt, nincs előremutató gondolkodás, sem koncepció.

Jelzi, hogy ők is érdekeltek abban, és egyetértene az azzal, hogy ha lesz tarifális parkolás Újbudán, akkor az legyen jó. De nehezményezi, hogy az elmúlt 5-6 évben nem volt ebben a témában párbeszéd, nem kereste őket senki, nem vették elő a régi anyagokat. Felhívja a figyelmet a lakosság informálására. A lakosság ugyanis nem tudja, hogy hogyan kell a helyzetet megoldani, csak annyit tud, hogy nem akar problémákat. A régi anyagban volt egy kérdőív, lehet mondani rá, hogy nem jó, de legalább volt.

Felháborítja, hogy a 2020-as anyagban az szerepel, hogy évi egymilliárd forint nyereség lesz a fizetős parkolásból. És megemlíti, hogy az UPP Zrt. későbbi felülvizsgálata sem foglalkozik a számokkal, hanem inkább jogi felülvizsgálatot tartalmaz. Nem is érti, miért kell pénzről beszélni, mert az újbudaiakat nem érdekli a pénz. Aki nem tud parkolni, annak mindegy, hogy a költségvetésnek mennyi lesz a bevétele, csak az érdekli, hogy a parkolási körülményei javuljanak. És elmondja, hogy van az a helyzet és körülmény, amikor parkolót kell építeni. Például ahogy ők tették, a házak végében elhagyott tengőrpályára, vagy olyan helyekre, ahol pl. a házak között nem süt be a nap, saras, gázos elhagyott területeken is lehetne parkolókat építeni. De vannak példák emelt szintű parkolókra, a meglévő parkolók fölé fém szerkezetből egy szintet fel lehet húzni a lakótelepek között.

Végül elmondja, hogy ő azt szeretné, ha találnának végre egy jó irányt, nem akar érvelni a fizetős parkolás mellett, sem ellene, de szkeptikus a végrehajtás tekintetében, mert eddig is mindig, amikor az ötlet megvolt, akkor a végrehajtás általában dőcögött.

Dr. Kató Balázs Árpád: Mindenben egyetért Rádi képviselő úrral, de néhány dologgal kiegészítené az elmondottakat. Az előterjesztést olvasva irodalmi feeling járta át, egy melankolikus szerző belső vívódásait érezte, erre utal az is, hogy mi a leggyakrabban használt szó az előterjesztésben, és ez a „talán”. De szerint a legszebb az a megállapítás, hogy ha valaminek, akkor most eljött az ideje annak, hogy Újbudai parkolásával komolyan foglalkozzunk. Számára ez a mondat azt jelenti, hogy az elmúlt 6 évben nem foglalkoztak vele komolyan, vagy inkább sehogy. Pedig 2019-ben kaptak egy utolsó ütem előtt álló parkolási rendszert, amihez már csak a társadalmasítás volt hátra, már kész volt a szerződése a mobilfizetési rendszerhez való csatlakozásnak is. De ez nekik nem felelt meg, amit természetesen megtehettek, hisz más választói réteget szolgálnak ki.

Megemlíti, hogy a 2019-es választások óta nem látják, hogy mit csinál a városvezetés jobban, mint előtte ők. Szerinte parkolásban semmit. Csináltattak egy felmérést, ami után nem történt semmi. Indok mindig volt rá, végül a 2024-es választások után újra előkerült, Déri Tibor ígérte, hogy a februári bizottsági ülésre behozza a parkolási koncepciót, ami nem sikerült. Az anyagot lecsupaszítva az az érzése, hogy a városvezetés támogatná a fizetős parkolást, csak nem meri kimondani. Azt gondolja, hogy ez nem elvetendő

ötlet, csak ez így önmagába kevés kimondani annak valójában minden egyes szegmensét fel kell mérni. Most pedig itt az ígéret, hogy május végéig készül egy koncepció (itt emlékeztet mindenkit arra, hogy áprilisban választások lesznek), de tart attól, hogy ebben a ciklusban már semmilyen beavatkozás nem lesz. Én végezetül egy kérdést tesz fel az előterjesztőnek, hogy támogatja-e a fizetős parkolást vagy nem? Erre egy igen-nem-es választ szeretne kérni, azzal a fenntartással, hogy persze ez még nagyon messze van, hogy adott esetben bevezethető legyen, de neki, mint gyakorló politikusnak, városvezetőnek, fővárosi vezetőnek, van erről egy kialakult képe, hogy jobb lenne a fizető parkolás vagy nem.

Nagy Dávid: Jelzi, hogy számára mindhárom változat elfogadható. Szerinte el lehetne indulni akár az „A”-val is, így a többi körzetben lakók is érdekeltnek lesznek abban, hogy ne ők legyenek az autólerakók a körzetben. Ahogy jelenleg a XIII. kerületből itt rakják le az autókat, úgy hamarosan a XV. kerületből is jöhetnek majd, mert úgy tudja, hogy ott is megkezdődött a fizetős parkolás bevezetése. A határidőket nem kommentálja, a konstruktivitás érdekében. Kérdése az, hogy a határozati javaslatban szereplő határidő lehetne-e hamarabb, mint május 30-a? Ha nem, akkor kér tájékoztatást arról, hogy mi az akadály? A másik kérdése a társadalmasításra vonatkozik, pontosabban arra, hogy ezt miként képzei el a városvezetés? Hivatkozik saját rossz társadalmasítással kapcsolatos tapasztalataira, ezért szeretne konkrétumokat hallani erről, amennyiben vannak. A többivel egyet tud érteni. Kritikát ő is csak a tempóra vonatkozóan tud megfogalmazni, úgy érzi, hogy a határidőket látva vélhetően 2027-28 előtt nem lesz fizetős parkolás, annak ellenére, hogy az Önkormányzatnak ehhez minden erőforrás rendelkezésére áll.

Wintermantel Zsolt: Örömet fejezi ki a Polgármester Úr által említett politikai konszenzus miatt. Megemlíti a parkolással kapcsolatos 2011-es frakcióvezetői egyeztetéseket, ahol Trippon úr kikérte magának, hogy Wintermantel Zsolt elkenje a politikai felelősséget, hisz megvan a többségük a testületben, azt csinálnak, amit akarnak. Most – fordított helyzetben – különösen érdekes a dolog, véleménye szerint korábban is erre lett volna szükség, nem pedig arra, hogy Fekete Péterként tologassa mindenki ezt a problémát.

Az orvosi hasonlatokra áttérve idézi a Polgármester Úr szavait, miszerint a megfelelő betegségre a megfelelő gyógyszer kell. Ő ezt azzal egészítené ki, hogy előtte nagyon pontos és alapos méréseken, vizsgálatokon alapuló diagnózis szükséges, és adott esetben az is lehetséges, hogy nem gyógyszer kell, hanem a tüneteket okozó források megszüntetése. Közlekedésmérnöknek úgy gondolja, hogy az újpesti parkolási problémákra a fizető parkolás bevezetése nem ad megoldást. Személyes tapasztalat (pl. a bizottsági meghívó kiküldésének estjén tett belvárosi kör alapján), hogy a parkolók 110-120%-osan vannak kihasználva, ami törvényszerűen hozza magával a szabálytalan parkolások tényét. Tehát az újpestiek, akik ezekben a belső városi lakásokban laknak, annyi autóval rendelkeznek, és annyi autóval érkeznek haza, hogy jelen pillanatban szabályosan a meglévő parkolóhelyeken fizikailag képtelenség megállni. Szerinte hiába vezetik be a nappali órákban a fizetős parkolást, az az esti vagy hétvégi parkolási anomáliákat nem fogja megoldani. Nem szeretne ennek az öt éves késlekedésnek politikai felhangot adni, nem szeretné azt mondani, hogy „nektek van a többségetek, oldjátok meg”, mert fontosnak tartja ezt a problémát, tehát a közös gondolkodásra nyitott. Szerinte azon kellene gondolkozni és a létező összes erőforrást arra biztosítani, hogy hogyan lehetne ezeken a belső lakótelepi részekben a parkolóhelyszámot bővíteni. Erre Rádi képviselő is utalt, pl. hogy hogy lehet nagyon rossz minőségű zöldfelületek területén új parkolóhelyeket létesíteni. De volt egy másik ötlete, amit érdemesnek tartana megfontolni, hogy a tízemeletes lakótelepi házak között plusz parkolószinteket hogyan lehet létrehozni. Ezekre számos európai városban vannak megoldások, szép is, csúnya is, de biztosan meg lehet találni azt a megoldást, ami kb. 80%-kal megnövelheti ezen területek férőhelyének kapacitását. Azért 80%, mert a tartószerkezet, a felhajtó rámpa is helyet vesz igénybe. Úgy tudom, a magyar építészeti jogszabályok erre nem nagyon adnak lehetőséget, tehát az is lehet, hogy ebben törvényalkotási módosítást is kell kezdeményezni, akár összefogva más kerületekkel, és a Fővárossal. Képviselőként azt javasolja a jelenlévőknek, hogy az előterjesztést fogadják el, de abban biztos, hogy a parkolási problémákat pusztán a fizető parkolás bevezetésével nem lehet megoldani, mindenképpen szükséges lesz a férőhelybővítésre is. Emellett javaslatot tesz a következő évi költségvetésben ehhez forrás biztosítására.

Dr. Trippon Norbert polgármester: Szeretne reagálni az elhangzottakra. Egyetért abban, hogy az előterjesztés valóban nem olyan, mint egy csodafegyver. Jelenleg nem is az a feladat, hogy döntsenek a

fizetős parkolás bevezetéséről. Arról akkor kell majd dönteni, ha a friss adatok rendelkezésre állnak, és akkor kell újra összeülni ezt megtárgyalni. Abban egyetért Wintermantel képviselő úrral, hogy átfogó megoldás, ami a gyökerétől oldja meg a problémát, ettől sajnos nem várható. A kérdés az, hogy tudnak-e javítani a helyzeten – és itt csatlakozik Kató képviselő úrhoz -, a problémát akkor érdemes megoldani, vagy kezelni, ha azzal javítják a helyzetet, vagy legalább nem csinálnak még nagyobb problémát. Tehát csak akkor érdemes belevágni, ha egyértelművé válik, hogy annak pozitív végkifejlete lesz. Reményét fejezi ki, hogy ez néhány hónap múlva megtörténik. Nagy Dávid határidőre vonatkozó kérdésére elmondja, hogy részben hamarosan Karácsony lesz, másrészt egy tisztességesen, precízen előkészített beszerzési eljárás, szerződéskötés, majd utána a mérések és következtetések levonása miatt a május végi időpontot tartja vállalhatónak. A társadalmasítást illetően elmondja, hogy azt a jövő év elején szeretnék elindítani, ennek van adminisztrációs oldala is, illetve fontosnak tartja a lakosság tájékoztatását, és véleményének kikérését, melynek lesznek a személyes találkozókön kívül adatvédelmi szempontból korrekten összerakott online konzultációs formái is. Fontosnak tartja, hogy ne csak tudják, hogy mik a lakosság problémái (és ez városrészenként is eltérő), hanem lényeges számukra az is, hogy a lakosság megfelelő információkhoz juthasson. Felhívja a figyelmet arra, hogy a lakosság sok tényezővel nincs tisztában, ezért is olyan nagy jelenleg a szakadék az elvárások és a realitás között. Megköszön minden, ezzel kapcsolatos konstruktív javaslatot.

Rádi Attila: Jelzi – a konstruktív javaslat jegyében -, hogy Polgármester Úr említette a közbeszerzést, de emlékei szerint itt 15 millió az értékhatár. Miután pontosítják, hogy itt beszerzésről van szó, javasolja, hogy tanulmányozzák a 2011-es felmérést és gondolják át, hogy az abban található mérési metodikát használják. Annak idején az üzemeltetői irányítószámokat hívták le, abból beazonosítható volt, hogy hol lakik. Természetesen meg kell vizsgálni, hogy adatvédelmi szempontból mi változott azóta. Így az adatokat össze lehetne hasonlítani az eltelt 15 év távlatában. A felmérésben a táblázatok nem voltak túl beszédesek, ellenben a térképek igen. Nagyon jó minőségű, aprólékos, színekkel beállított térképek voltak, melyek a kapacitáshiányt, vagy pluszt mutatták be. Javasolná ezeket használni. Ezen kívül elmondja, hogy a Városüzemeltetésen még biztos megtalálhatóak azok az anyagok, melyek arról szólnak, hogy miként lehet kapacitást növelni kisebb beavatkozásokkal, korrekciókkal. Mindezt anélkül, hogy betonba öntenék a várost – visszautasítja azt, hogy ők valaha ilyet tettek volna - de hogy miként lehetne a Központban, főleg a lakótelepeken okos, ügyes, kis fejlesztésekkel 4-5-10 parkolószám-bővítéssel, esetleg áthelyezésekkel, más felhajtókkal, bármi más módszerrel a parkolószámot növelni, ami segítené a nagyon intenzíven használt területeket, pl. a Berda utcánál, a Pozsonyi útnál, a Lebstück Mária utcánál, Deák és Pető utcáknál. Részéről ez nem határozati javaslat, inkább megfontolásra javasolja.

Déri Tibor: Megköszöni az építő jellegű véleményeket, amelyekre már egy későbbi tanulmánynak vagy felmérésnek az eredményei is vissza tudnak majd reflektálni. Valóban az előterjesztés olyan dilemmákat és olyan kérdéseket is feszeget, amikre válaszokat kell adni. Ő sem úgy gondolja, hogy az újpesti parkolási problémákra kimondottan a fizetős parkolás lenne a megoldás, hiszen azokat a problémákat, amelyek itt elhangoztak - Wintermantel képviselő úr ki is emelte - az esti problémákat nem oldjuk meg.

Elmondja, hogy ezzel az előterjesztéssel valójában nem szakmai észrevételeket tett, hanem egyéb más, politikait, amelyet értelemszerűen helyén kell kezelnie mindenkinek. Véleménye szerint az abban leírtak átfogó képet adnak azokról a problémákról, amelyeket próbálnak kezelni, és nem biztos, hogy 100%-os megoldásokat tudnak szállítani, de ha a problémák 80-90%-át valamilyen úton-módon meg tudják oldani, akkor már előrébb léptek.

Jelzi, hogy a tanulmány, illetve a telítettségi felmérés, valamint a parkolási koncepció elkészítése, amiről a határozati javaslat szól, nemcsak egy, de három-négy lépéssel viszi előre az ügyet. Megköszöni Rádi képviselő úr javaslatát és jelzi, hogy tanulmányozni fogja a 2011-es felmérést és az előtte álló feladatokba beépíti azokat az elemeket, amik előre mozdítják a megoldást. Kéri, hogy a Bizottság fogadja el a határozati javaslatot.

Dr. Trippon Norbert: Kéri a határozati javaslatot az alábbi kiegészítéssel elfogadni: felhatalmazza a polgármestert, hogy a soron következő testületi ülésre előterjesztést tegyen a fővárosi szabályozás lakossági kizárólagos övezetekre vonatkozóan.

Szécsi Péter Pál: Megköszöni a zárszót, Polgármester Úr kiegészítését és a határozati javaslatot ezzel a kiegészítéssel szavazásra bocsátja.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága 47/2025. (XI.24.) számú határozata a kerületi parkolásrendezés előkészítéséről

Budapesti Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága úgy dönt, hogy

- a) felkéri a polgármestert, hogy az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet előírásainak megfelelően készíttesse el Újpest közigazgatási területére a járművek várakozására alkalmas helyek átlagos foglaltságának (telítettségnek) jogszabályok szerint előírt mérését, és az alapján parkolási koncepciótervet.
- b) felkéri a polgármestert, hogy készíttessen a parkolási rendszer bevezetésére vonatkozó előzetes költségbecslést az egyszeri bekerülési költségek és a folyamatos üzemeltetési, működési éves költségek meghatározására.
- c) felhatalmazza a polgármestert, hogy a soron következő Képviselő-testületi ülésre előterjesztést tegyen a fővárosi szabályozás lakossági kizárólagos övezetekre vonatkozóan.

Határidő: a) és b) pont tekintetében: 2026. május 31.
c) pont tekintetében: következő Képviselő-testületi ülés

Felelős: polgármester, a feladatkörrel rendelkező alpolgármester útján

A szavazás eredménye: 9 igen, egyhangú szavazattal elfogadva.

4. napirendi pont: Javaslat a Fóti út - Szilágyi út - Lahner György utca és Blaha Lujza utca által határolt tömbben stadion célú fejlesztés hatásainak vizsgálata tárgyú tanulmányról szóló tájékoztatás tudomásul vételére

Szécsi Péter Pál: Ismerteti a negyedik napirendi pontot, és megadja a szót az előterjesztőnek.

Dr. Trippon Norbert polgármester: Előzetesen elmondja, hogy az UTE Stadion ügyében kezdettől fogva gyakorlatilag minden alkalmat megragadtak arra a képviselő-testületi üléseken, közmeghallgatáson, számtalan informális és formális fórumon, hogy az információinkat átbeszéljék, és a követendő stratégia irányába konvergáljanak és beszélgessenek róla.

Újra le kell szögeznie bizonyos tényeket, amik nem mindenki számára világosak, az egyik jogi tény és körülmény, hogy a stadion telke egy magántulajdonú építési telek. Magántulajdonú építési telek, és ezzel kapcsolatban tény, hogy az Önkormányzatnak 2020. év óta nincsen építési engedélyezési hatásköre, mert építési hatóságként az Önkormányzat 2020. óta nem jár el.

Tájékoztat, hogy számos egyéb dologban sem járhat el az Önkormányzat, legyen az akár környezetvédelmi kérdés, és több más olyan kérdés van, amiben az Önkormányzatnak nincsen hatásköre, neki nem osztottak lapot és nem járhat el. Tehát szeretné rögzíteni, hogy az Önkormányzatnak ilyen hatásköre nincs.

További állítása, hogy amikor egy ilyen volumenű létesítményt létrehoznak, akkor az Újpesti Tervtanácsnak sem osztottak lapot. Ebben az ügyben az Országos Építési Tervtanács dönt, nem az Önkormányzat. Nagyon fontos ténymegállapítás, hogy ha egy projekt nemzetgazdaságilag kiemelt státuszt kap, akkor az Önkormányzatnak még a szabályozási eszközök is kiesnek a kezükből, hiába mondja azt az Önkormányzat, hogy az adott telken legfeljebb 5 méter magas épületet lehet építeni, ha valami kiemelt státuszt kap, akkor a kiemelő státusz meghatározásában a tulajdonos azt épít, amit akar, amit ez a kiemelt státusz biztosít.

Fontosnak tartja rögzíteni ezeket a kereteket, hogy világossá tegye: az Önkormányzatnak nagyon korlátozott volt, és jelenleg is korlátozott a mozgástere ebben a kérdésben.

A városvezetés politikai viselkedését kezdettől fogva meghatározta az a küldetés, hogy ha a nemzeti olajtársaság úgy dönt - és ehhez kormányzati támogatást kap jogi formában -, hogy stadiont épít Újpesten, akkor az Önkormányzatnak mindent meg kell tennie annak érdekében, hogy a tradicionális Újpest kertváros békéjét és a nyugalma megőrizze és ilyen értelemben valamilyen formában tudja befolyásolni a projektet, noha egyébként jogi eszközök nincsenek a kezében.

Felvázolja az eddig történeteket: a nyári hónapokban kapott az Önkormányzat vázrajzot a beruházótól, a MOL-tól, aki jelenleg előszerződésben van a telek tulajdonosával, de még nem lépett tulajdonba. Ezeket a tervlapokat vizsgálva jutottak arra a következtetésre, hogy Újpest kertváros védelmében az Önkormányzatnak az az érdeke, hogy mindenféle jogi, vagyoni jogi, vagy bármely más elköteleződés nélkül, de annak opcionális lehetőségét fenntartja, hogy valamilyen formában, jogszerű, törvényes és etikus keretek között rá tudjon kapcsolódni a projektre. Majd konkrétabban kifejti, hogy véleménye szerint a nyári Képviselő-testületi ülésen bölcsen és előrelátóan jártak el, mert a kertváros védelmének egyik kulcsfontosságú eleme hogy a szurkolói gyalogos- vagy gépjárműbejáratok ne létesüljenek a kertváros felől. Értve ez alatt a Lahner György utcát, vagy a Blaha Lujza utcát. Vagyis a meccsnapokon a szurkolói forgalom kerülje el Újpest kertvárost, az ne legyen se gyalogos, se gépjárműves átjáróház, se pedig parkoló és lerakó. Augusztusra elindítottak egy hatásvizsgálat-készítést, hogy felmérjék, jól gondolják-e a dolgokat, és milyen szempontokat kell majd figyelembe venni a későbbi tárgyalások során. Amikor ez a hatásvizsgálat készítése elindult, még nem állt az Önkormányzat és a tervező rendelkezésére a MOL-nak ez a két rajza, amit minősített a Képviselő-testület és az egyiket kedvezőbbnek találta, mint a másik.

Amikor ez hozzájuk került, akkor a tanulmány készítője ezekkel kiegészítve frissítette a szakvéleményét, és ahogy az illik nagyobb projekteknél, az Önkormányzat egy úgynevezett opponensi szakmai véleményt is igénybe vett, vagyis egy külső szakembert kért fel, aki megvizsgálta a tanulmányt, és azzal kapcsolatban észrevételeket tett. Így több szempontból megvizsgált módon vonhatóak le a megfelelő következtetések arról, hogy mit kell tenni a továbbiakban.

Arra hívja fel a figyelmet, hogy a Mobilissimus által készített hatástanulmány abból indul ki, hogy 18 ezres, illetve 22.500 főre bővíthető stadionról van szó, és ez a cég előtte már a Megyeri úti stadion működését is alaposan feltérképezte. Tehát abból indult ki, hogy ha teljes egészében feltöltésre kerül, az milyen következményekkel járna Újpestre nézve. Számos következtetést vont le, és tömegközlekedési kockázatot tárt fel. Először is megállapítható, hogy a tömegközlekedés alulfejlett, eszerint egyértelmű, hogy metróra van szükség. Az opponensi vélemény - és véleménye szerint is - ennél picit árnyaltabb, hiszen a stadion kapacitása nagyobb a mostanihoz képest, ugyanakkor a jelenlegi nézőszám 5000 és 7000 fő között mozog. És ha 5000 vagy 8000 nézővel számol, akkor más következtetések jönnek ki, mint a 22 ezres nézőszámnál.

Ezért is tartja az opponensi szakvéleményt fontosnak, mert ezt a nézőpontot is behozta. Magánvéleményként elmondja, hogy szívből szurkol annak, hogy javuljon a csapat teljesítménye, és áttörés legyen közép-hosszú távon. Jelenleg nem látja annak az okát, amiért ebbe a stadionba rendszeresen 18 ezer, vagy 22 ezer látogató érkezne. Véleménye szerint valószínűbb a mérsékelt nézőszám. A helyszínválasztás természetesen a környéken élők számára nem megfelelő és ezt meg kell érteni. Ugyanakkor a MOL szempontjából - és ez az opponensi vélemény leírja -, nem tűnik irracionális választásnak. A MOL, miután fölvásárolta a futballklubot, úgy döntött, hogy stadiont, vagy a sportkomplexumot szeretne létesíteni. Ezt nyilvánvalóan nem teheti máshol, mint Újpesten, és innentől kezdve az újpesti ingatlanokat kellett feltérképeznie, és úgy gondolja, hogy az elérhető ingatlanok tekintetében vélhetőleg ez volt a legjobb választás. Hisz itt van jelentőségteljes tömegközlekedési kapcsolat, a Megyeri úti buszhoz képest, van villamos és vasút (a vasútnak van tervezett fejlesztése), várhatóan egy 3-as metró bővítésével is számolni lehet. Valószínűleg ezen okok miatt választotta a MOL ezt a telket.

Az egyik alapvetése minden anyagnak, minden alternatívát megvizsgálva, hogy a telken a stadiont a Szilágyi út felé, tehát kelet felé kell tájolni. Ezt írja a Mobilissimus szakvéleménye, az opponensi vélemény, és az Önkormányzat vezetősége is ezt találta helyesebbnek a MOL által nyáron átadott két rajz közül. Tehát az elhelyezés tekintetében a keleti tájolást találják helyesebbnek. Mindenki azt gondolja, hogy nem lenne helyes kaput nyitni a kertváros felől a szurkolóknak. Meg kell teremteni a lehetőségét a Szilágyi út felől történő szurkolói megközelítésnek, hogy Újpest kertvárosát meg lehessen védeni a szurkolói gyalogos- és gépjárműforgalomtól. Ez nem elképzelhető az önkormányzati telkek nélkül, hiszen ezen a területen a MOL várható tulajdonát Szilágyi úttól önkormányzati telkek választják el. Ezért utalt korábban arra, hogy nyáron ebben az irányban előre gondolkodva bölcs döntést hoztak, mert ennek legalábbis a lehetőségét nem zárták ki.

Felhívja a figyelmet arra, hogy ahol a tömegközlekedési kapcsolat jobb, mint az előző helyen, ott várhatóan kisebb lesz a gépjárműforgalom. Minden anyag azt támasztja alá, hogy a tömegközlekedés a kulcsa mindennek. Itt kisebb kihasználtságnál a buszjáratok, illetve a villamosjáratok sűrítése, esetleg külön buszjáratok jöhetnek szóba, illetve adott esetben a Nyugati pályaudvartól induló vasútvonallal kapcsolatos kérdés, hogy az milyen kapacitást szív fel. Nagyobb létszám esetén még maradtak kérdések, de ahhoz a fejlesztőnek a Fővárossal, illetve a BKK-val kell tárgyalásokat folytatnia.

A parkolás kérdése is felvetődik az összes anyagban. A kormányzati kiemelésben szereplő parkolószám még szerényebb kihasználtságnál is kevésnek tűnik. Teljes kihasználtságnál úgy tűnik, hogy mindenképpen több kell, mint amennyi a kormányzati kiemelésben van.

Arról is van információja, hogy a MOL erősen gondolkodik a vasútállomás melletti parkolóterület bevonásán. Illetve lényeges elem az ismert talajszennyezés felszámolása. A környezetvédelmi hatóság kötelezése alapján ez a tulajdonos feladata, emellett pedig olyan műszaki megoldások megtalálása is, mint a zajvédelem és a fényvédelem. Ezen kívül lényeges szempont egy olyan közösségi rekreációs, ingyenesen hozzáférhető terület, ami a kertvárosban élők számára biztosít ingyenes plusz rekreációs-, vagy sportlehetőségeket, szolgáltatásokat, ezek szintén nagyon fontos és meghatározandó dolgok.

A Mobilissimus tanulmányban a csúcsidőben történő közlekedés esetén és nagy kihasználtságnál kockázatként merül fel a Szilágyi út, illetve a Fóti út szűkös kapacitása, forgalmi keresztmetszetei, forgalomtechnikai megoldásai. Ez egy valóban fontos kérdés, amivel foglalkozni kell.

Ugyanakkor a 2025-2026-os szezonban 33 meccsel kalkulálnak, abból kettő van pénteki napon, és egyik sem csúcsidőben, hanem 20 órákor, tehát klasszikusan a csúcsidő után, ami talán mérsékelheti a gépjárműterhelést.

Az Önkormányzatnak minden oldalról meg kell vizsgálni ezt a dolgot, és minden tekintetben tárgyalásokba kíván bocsátkozni és folytatni ezeket a tárgyalásokat. Ezeknek a célja az, hogy a környék élhetőségét, nyugalma, békéjét, közlekedését biztosítani tudja. Ennek kívánják alárendelni az erőfeszítéseiket, mindazzal együtt, hogy jogi eszközök és kemény szabályozói eszközök nincsenek a kezükben, tehát némi túlzással a tulajdonos azt tesz, amit akar.

Ennek ellenére olyan helyzetet szeretnének teremteni, hogy Újpest kertvárosnak a tradicionális része, vagyis az északi része, a Fóti úttól északra eső terület is, mindenképpen védelmet kapjon azokban az időzónákban, amikor meccs, vagy adott esetben egy komolyabb kulturális rendezvény várható. Ne legyen vadparkolás, tömeges szurkolói átjárás, sem tömeges szurkolói gépjármű átjárás.

Ennek meg kell oldania a feltételeit, és amiben még az Önkormányzat tud lépni és tud ezen segíteni, a tárgyalásokon és garanciák szerzésén, és egy átfogó településrendezési szerződés megkötésén túl, az pedig az, hogy forgalomtechnikai eszközökkel, egyirányúsításokkal és más eszközökkel, vagy állandó eszközökkel, vagy pedig ideiglenes meccsnapi forgalomtechnikai eszközökkel, de próbálják megvédeni a környék milióját. Ezzel kapcsolatban szeretett volna tájékoztatást nyújtani és ezért tárja a tisztelt Bizottság elé az elkészített szakvéleményeket, amik nyilvánvalóan vitathatók néhány helyen, de azért vannak olyan közös főbb állításai, amik mindenképpen irányadóak az Önkormányzat későbbi mozgását, cselekvését tekintve. Megköszöni a türelmet.

Dr. Kató Balázs Árpád: Javasolja, hogy a határozati javaslat három pontját külön szavazzák meg. A b) pont arról szól, hogy polgármester úr tárgyaljon a MOL-lal, ez a rész támogatható részéről. Az, hogy az érintetteket tájékoztassa a polgármester - c) pont - különösen támogatható, de az, hogy a szakértői véleményt támogassa, részéről nem elfogadható. Indoklásában elmondja, hogy ez a tanulmány és az opponensi vélemény – ami egy elméleti munka - nem az adott helyszínre, helyzetre és beruházásra vonatkozik. A kiemelésről sem beszél, mert az később született meg, és valós helyzetfelmérést csak egy konkrét beruházással kapcsolatban lehet adni. Mivel nincs engedélyes terv, nem lehet egzakt következtetéseket levonni, vagyis véleménye szerint az Újpesten tervezett stadion vonatkozásában nem releváns. Hiába készült szakértelemmel, látszik rajta a hozzáértés, de ez önmagában kevés ahhoz, hogy elfogadó döntést lehessen hozni. Néhány dolog számára kérdéseket vet fel. A szakvélemény tényként közli, hogy egy ötezres meccsen 1500 gépjármű és 14%-ban 700 fő érkezik BKV-val. Számára egzaktan nem értelmezhető, hogy egy meccsen, ahol több bejáraton is érkeznek gyalogosan, miből lehet megállapítani, hogy ki érkezett gépjárművel, BKV-val, és ki gyalog. Hogy ezt hogyan lehet egzakt módon megállapítani, azt nem tudja, valószínűsíteni lehet, hogy sokan jönnek autóval, de ő nem merne egzakt következtetéseket levonni. Lehetne vitatkozni a szakértőkkel, de úgy gondolja, nincs itt a helye. A szakvéleményt tájékoztató

anyagként elfogadja, úgy véli, hogy még tanulni is lehet belőle, de szerintem ezt csak el kell tenni az iratanyagba azzal, hogy ezt is megtárgyalták és megismerték.

Wintermantel Zsolt: A klasszikust szeretné idézni: mennyibe került ez a tanulmány? Elmondja, hogy ilyenkor az ember elgondolkodik, mert végül is 133 oldal az súlyra is komoly, azzal már agyon lehet ütni valakit. De egyetlenegy mondat tudja minősíteni ennek az anyagnak a színvonalát. Azzal együtt, hogy mielőtt a kritikát elmondja, azt mindenképpen pozitívnak gondolja, hogy az Önkormányzat készítettett ilyen tanulmányt, vagyis komolyan veszi a kérdést. Olyannyira, hogy az abban lévő megállapításokat kritikai próba alá is veti. Azt gondolja, hogy ez a megközelítés helyes. A megállapítások első pontja, hogy a 22 ezer főt befogadó stadion építésére közösségi közlekedés fejlesztése nélkül – kiemelten az M3 metró Rákospalota-Újpestig történő meghosszabbítása nélkül az ingatlan nem alkalmas, egyszerűen nem igaz. Az elemző tanulmány nem veszi figyelembe azt a történelmi tényt, hogy egészen 2000-ig egy harmincezeres stadion működött a Megyeri úton, melynek nemhogy metrókapcsolata nem volt, de 1985 óta kötőtpályás kapcsolata sem. 1980-ban szűnt meg a 8-as, majd 1985-ben a 10-es villamos, tehát egy harmincezeres stadiont szolgáltattak ki metró- és kötőtpályás kapcsolat nélkül.

Amikor egy ilyen tanulmányban ezt leírják, onnantól kezdve nem érdemes tovább olvasni. Ennek ellenére megtette, de sok újat nem tudott meg belőle. Ő már azóta, hogy szóba került ez a helyszín a tulajdonos részéről, azt mondja, hogy mind a Képviselő-testület, mind ő, mint a körzet egyéni képviselője, mind a lakók, mind a városvezetés legyen proaktív abban, hogy megállapítsák azokat a peremfeltételeket, amiket a tárgyalások során kérni akarnak. Kéri a beruházótól, a BKK-tól, vagy akár saját maguktól.

Ő is, Polgármester Úr is elmondta különböző fórumokon, hogy mik azok az alapparaméterek, feltételek, ami mentén mi ezt az egészet el tudják képzelni, ha már a helyzet így alakult.

Szerinte egy ilyen anyagnak sokkal hangsúlyosabban kellett volna figyelnie arra, hogy mit kérnek a BKK-tól, milyen villamosjárat-sűrítéseket, vagy egyedi buszkörjáratokat a meccsnapokon. Szerinte Újpesten nagyon kedvező a helyzet, mert Újpest-központban van lehetőség a buszfordulóra, a Szilágyi úti végállomáson busz tárolására is alkalmas hely van, és ha egy Újpest-központ-Szilágyi úti direkt járatot, esetleg a Szilágyi úti bejáráshoz meghosszabbított útvonallal lehetne beindítani, akkor ezeket az anyagba bele kellett volna írni. Vagy azt megvizsgálni, hogy hol lehet ideiglenes parkolóhelyeket létesíteni, például a villamosvonal mentén, ahol az autókat le lehet tenni, és onnan villamossal néhány megállót megtenni. Így nem kellene közvetlen megközelíteni a stadiont.

Benne komoly kétségeket kelt az anyag, mert azon túl, hogy nem számol Újpest történelmével, nem számol azzal, hogy egészen 2000-ig itt semmilyen kiszolgálása nem volt a stadionnak, arról sem ír – amit ő a kihelyezett fővárosi bizottsági ülésen is elmondott - hogy jelenleg egy meccsnapon milyen közlekedési kiszolgálást biztosít a BKK. Emlékeztet, hogy idén, ebben a szezonban már két teltházas mérkőzés volt, ami 10.000 főt jelent, metró- és kötőtpályás kapcsolat nélkül. Számára az anyagból nem derül ki, hogy milyen módszertannal készítették, de ahhoz, hogy ekkora területen és ennyi megközelítési lehetőséget jelentő stadionnál ilyen határozottan le tudják írni, hogy mennyien jöttek gyalog, autóval, közösségi közlekedéssel, ez benne, mint közlekedésmérnökben nagyon komoly kétségeket vet föl.

Közlekedésmérnökként számos forgalomfelvételt koordinált korábban, hogy korrekt anyag készülhessen ahhoz elképesztő mennyiségű élő erő szükséges. Így lehet csak felmérni, hogy ebből biztos adatot tudjunk. Ő nem biztos abban, hogy ez megtörtént.

Felajánlja a városvezetés számára együttműködését, képességeit, tapasztalatait, nemcsak mint a körzet képviselője, hanem mint közlekedésmérnök is. Kéri, hogy legyenek proaktívak és fogalmazzák meg együtt, hogy a különböző szereplőktől mit várnak el. Kifejezi abbéli örömét, hogy nem kell bizottsági tagként szavaznia, mert nem tudna ennek elfogadásáról támogató döntést hozni az előzetesen említett kritikái miatt.

Nagy Dávid: Ismét a konstruktivitás jegyében szeretné elmondani, hogy örül ennek a dokumentumnak, és az utána készülő, és ezt kiegészítő, részben kontrázó másik dokumentumnak, szerintem ez egy jó irány. Problémája azzal van, hogy volt egy tényfeltáró záródokumentáció a környezetvédelmi hatóság megbízásából 2021 őszén, amiről azóta nem beszéltek. Viszont ezt a dokumentumot nem kapták meg a helyiek sem a környezetvédelmi hatóságtól, sem az Önkormányzattól. Felteszi a kérdést, hogy ez kinek a felelőssége, ki mulasztott?

Miért nem jutott el a lakókhoz, hogy milyen mennyiségű arzén vagy ólom van a talajban, a talajvízben, vagy a tetrakloridok, illetve a halogénezett szénhidrogének milyen mennyiségben vannak a talajban.

Tudomása szerint senki nem használ fürdésre vizet, viszont a locsolás igenis hatással lehet a természetre. Úgy gondolja, hogy az Önkormányzatnak kötelessége erről a lakókat tájékoztatni. Tehát ez az egyik kérdése, hogy mi történt ezzel a dokumentummal, miért nem kapták meg a lakók, mikor kikérték az Önkormányzattól, miért csak később, amikor a környezetvédelmi hatóság jelezte, hogy az Önkormányzat megkapta.

A közlekedéssel kapcsolatban ő is arra utal, amire Kató képviselő úr már kitért, hogy a 14%-os tömegközlekedéssel kapcsolatos számokat mennyire látja valósnak. Illetve a MOL 400 parkolós konstrukciójára – amiről ő jelenleg tud - kérdez rá, hogy ebben van-e rugalmasság a MOL részéről, vagy sem? Illetve Polgármester Úrtól kérdezi, hogy hogy állnak jelenleg a tárgyalások a talajszennyezés kapcsán? A hatástanulmány tartalmaz olyat, hogy itt szennyezett föld kitermelésére kötelezve vannak a befektetők. Jelzi, hogy ő a záródokumentációból úgy tudja, hogy csak a szennyezett talajvizet kell kártalanítani.

Mikrofonon kívüli beszélgetés (beazonosíthatatlan)

Végül felteszi a kérdést, hogy a talajcserekötelezettségről mit tud a Városüzemeltetés vagy akár a felelős alpolgármester?

Következő kérdése: a meccsek, koncertek zaja és rezgése nem lett elemezve a dokumentumban, a forgalom és az építkezés igen, ennek mi az oka? Szerinte, ha forgalmat és építkezést elemzünk, akkor meg kell azt is kérdezni, hogy egy meccsnek, koncertnek milyen zaj-, és fényszennyezése van.

Vonulási útvonalak: ő ott látta a lezártágnak az okát, és érti is ezt a logikát, amivel egyébként Polgármester Úrral egy platformon vannak, hogy ezt valahogyan meg kell akadályozni. Ugyanakkor más helyzetekben, amikor nincs meccs, ott szerinte nemcsak az az útvonal jó, ha az átmenő forgalom rendelkezésére van bocsátva, amit a dokumentumban látnak, hanem lehetnének más útvonalak is. Van-e ebben mozgástér, mit mondott erre a MOL, vagy Polgármester Úrral beszéltek-e már erről?

Összességében egyetért Wintermantel képviselővel, hogy ez a dokumentum mire jó, ő is úgy gondolja, hogy a befektetőn kívül ez a fejlesztés másnak nem érdeke. Így, a tömegközlekedés és egyéb fejlesztések nélkül semmiképpen.

Következő kérdése, hogy a nyári ülés óta hányszor kereste a MOL-t Polgármester Úr, vagy a felelős Alpolgármester, van-e ennek nyoma, illetve tervezik-e a lakók bevonását a folyamatba. Ha igen, akkor milyen módon és konkrétan mikor? Szeretne konkrét választ kapni, mert sokszor elhangzott ma a társadalmasítás, lakosság bevonás, viszont ennek nyomát már kevésbé látja.

Utolsó kérdése arra vonatkozik, hogy ő a nyári ülés után kért egy olyan platformot létrehozni az Önkormányzat részéről, amely mögött ott lenne egy szakember, vagy jogász, melyen keresztül a lakók fel tudnának tenni kérdéseket, és ezáltal a stadionépítést övező feszültséget, problémákat, pánikhangulatot kezelni lehetne. Emellett a lakosság tájékoztatására is lehetne használni. Kérdése arra irányul, hogy ebben az ügyben történt-e előrelépés?

Rádi Attila: Kicsit más aspektusból szeretne megosztani néhány gondolatot a bizottság tagjaival. Az nem kérdés, és mindenki egyetért, hogy a lakók védelme elsődleges kérdéssé válik és ebben az ügyben tevékenykedni kell. Nyilvánvaló, hogy a stadion hatásait annak, akinek a kertje végében stadion épül, annak nehéz lesz elmagyarázni. Hiszen ötezer néző is hangos és 18 ezer néző is hangos. Már többször említette, hogy ha ott egy sportpark és játszótér is épül, az is egyfajta terhelést jelent, akár a hét minden napján, reggeltől estig. Ékes példaként hozza azt, amikor Czinke Sára képviselő asszony becsukta az ablakot, mert zavarta őt a homokozóban játszó gyerekek kiabálása, és nem hallotta, hogy mit mond a polgármester. Ez egy eklatáns példa arra, hogy nem kell ahhoz stadion, hogy az hangterheléses problémát jelentsen.

Örömet fejezi ki, hogy az opponensi véleményből kiindulva ugye alátámasztást is kapott, és ezért örül annak, hogy elkészült ez az opponensi vélemény a tanulmánnyal szemben. Véleménye szerint ezek szakmai észrevételek voltak. Szeretné kiemelni, hogy az eredeti anyag rengeteg hibától szenved, de az opponensi vélemény megmutatta azt, hogy itt nem arról szól a dolog, hogy amikor az új stadion felépül, megnyitják a kapuit, onnantól kezdve 18.000 néző fog menetelni minden egyes mérkőzésre, hiszen jelen pillanatban hat-hétezres átlagnézőszám van. Nyilvánvalóan az új tulajdonos célja a fejlesztés, de ennek az idővonalát még nem lehet tudni. Természetesen a nézők is szívesebben járnak nyertes meccsekre és minél több lesz a nyertes mérkőzés, annál többen fognak járni. Ez nyilvánvalóan nem csettintésre fog megtörténni.

A tanulmányban szereplő stadionok kapcsán merül fel benne a kérdés, hogy vajon a Groupama miért nem

került bele, hisz hasonló adottságokkal rendelkeznek. Utal arra, hogy ott 450 parkoló áll rendelkezésre, illetve a mellette álló Telekom Székházban is lehet plusz 150 helyet bérelni. Mellette még ott van az MVM Dome mögötti nagy parkoló. Ezt az anyag nem vizsgálja, helyette a Kispest stadionját, az Ilovszky Stadiont, vagy a jóval kisebb észéki Opus Arénát említi. Az újpesti stadionnál 490 parkolóval számolnak.

Jelzi, hogy meg kell nézni a nemzetközi tapasztalatokat is, itt utal személyes élményére a Tottenham Stadionnal. Ez a stadion a házak közé épült, olyan, mintha lepottyantották volna a kertváros közepébe. 62 ezer főt tud befogadni, a közlekedési kapacitásai viszont szűkösek. Parkolója nincs, illetve minimális, de van 800 és 200 méterre is vasúti megálló. A csapat egyébként is a közösségi közlekedésre bízta a szurkolóit. És 1,8 kilométerre van a legközelebbi metró.

Újpesten is pontosan 1,8 kilométerre van Újpest-központ a stadiontól. Nem gondolja, hogy gyalogtúrákat fognak tenni a szurkolók, de ha az angolok képesek erre, akkor a magyarok is képesek lesznek, és azt sem hiszi, hogy a bejáratig akarnának menni kocsival. A közvélemény-kutatónak nehéz feladata lenne kideríteni, ki mivel jött, mert ha például megkérdezi azt, aki a Kisfaludy utcában letette az autót és onnan 670 métert gyalogolt, nem tudni, hogy milyen választ ad arra, hogy mivel érkezett. Ezzel is szemlélteti, hogy milyen nehéz a megfelelő módszertant megtalálni.

Másik külföldi példának említi a Barcelonában lévő Camp Nou stadiont. Ez egy százezres stadion, melyhez 800 méterre van a metrómegálló, mégpedig két megálló, két különböző irányban, 800-800 méterre, vagyis 800 méteres gyalogtúrával lehet elérni. Ott sem támogatja a csapat az autózást, ugyan vannak VIP beállók, ahogy a MOL rajzán is látszik, hogy a VIP-t munkatársi és sajtóparkolónak használja. Tehát a stadion önmagában nem tekinthető úgy, mint egy olyan hely, ahova hirtelen berobban 18.000 ember és utána a környéken mindent tönkretesz. Persze vannak erre példák, és ettől a lakók jogosan tartanak.

Feladatnak tartja ezeket a félelmeket tompítani, és azt képviselni a MOL irányában, hogy ebben neki felelőssége van, társadalmi és valamennyire jogi szempontból is. A kiemelő határozat teljes mértékben nem független a hatósági vizsgálatoktól, egyszerűbb hatósági eljárások alá tartozik, de a Kormányhivatalnak mind a környezetvédelmet, mind a közlekedést ugyanúgy el kell bírálnia, és a környezetvédelmi szabályok alól nem ad felmentést. Nem szeretne Nagy Dáviddal vitába keveredni, de elmondja, hogy az a hozzáállás, hogy a Kormányhivatalban dolgozók gonosz dolgokat tesznek, nem jó. Ahogy arról beszél képviselőtársa, amit a Kormányhivatal, vagy bármelyik szerv leír, úgy érzi a kétkedés hangján szól, és a pozitív hozzáállását hiányolja. Elmondja, hogy ott is olyan emberek ülnek, akik szabályok, törvények alapján működnek és van szakmai reputációjuk is. Nem feltételezné róluk, hogy olyan tanulmányokat, vagy döntéseket hoznak, amelyek nem felelnek meg a valóságnak és valakinek előnyére szolgálnának.

Dr. Trippon Norbert polgármester: Általánosan elmondható, hogy minden szakvéleménynek lehetnek olyan állításai, amivel nem ért mindenki egyet. Véleménye szerint az ilyen jellegű fenntartásokat, vitákat el kell fogadni, ezekkel semmi gond nincs. Ő maga is úgy gondolja, hogy az épülő stadion nem fog teljes kapacitással működni, mert a realitás a mostani kapacitás szintjén várható. Ettől független a szakértői vélemények minden scenárión végig vezetnek, így a teljes kihasználtságot is meg kell vizsgálni. Felvetődött az is, hogy kizárólag a MOL érdeke ez a stadion. Azt biztosnak tartja, hogy a környéken élőknek az a kényelmes, ami most van, de azt tudni kell, hogy ez egy építési telekegyüttes, ahol előbb-utóbb valami történne. Ha erre a telekre kormányzati kiemeléssel tömeges lakásépítést tervezett volna stadion helyett és az egészet beépítették volna 24 és 30 négyzetméteres lakásokkal, mit szóltak volna a kedves környéken élő lakók, amikor ebből a sok-sok ezer lakásból minden reggel és minden este megindultak volna az autók. Mit szólnának az ott lakók, ha több ezer autó jelent volna meg. Ezzel nem szeretné azt fejtegetni, hogy melyik jó, vagy rossz, de szerinté mérlegelni kell, hogy melyik milyen terhelést jelent a környezetre. Szerinte megfontolandó körülmény, hogy nyolc, vagy tízezer lakás minden reggel és este okoz parkolási káoszt, vagy adott esetben egy olyan létesítmény, amelyről a beruházó döntött. Újpest polgármestereként osztja a lakók aggodalmát, de arra törekszik, hogy tárgyalások útján jó irányba terelje az eseményeket.

Emlékeztet arra, hogy Újpesten van egy országos hírű futballklubja, és ennek a futballklubnak van egy többezres aktív támogatói rétege, akik rendszeresen kijárnak a meccsre. Az ő véleményük is fontos lehet, akkor is, ha a lakásuk nem ott van.

Elmondja, hogy a környezetvédelmi kérdéskörben az Önkormányzat teljesen nyíltan kommunikált, a 2024-es közmegehallgatáson ő maga állt ki, és mondta el nyíltan, hogy környezetvédelmi hatósági kötelezés van arra, hogy a talajvizet meg kell tisztítani.

Kis történelmi visszatekintéssel utal arra, hogy Újpest az ország egyik legnagyobb iparcentruma volt,

nemcsak a szocializmusban, hanem már előtte is. És utal Babits Mihály Kárvavár című művére, aminek van egy jelenete, ahol elmondják, hogy a fa törzsén korom van, megérintve a fa törzsét, korom van rajta. De a helytörténeti értesítőben, gyűjteményben egy kicsit kutakodva láthatóak olyan feljegyzések, ami szerint, aki megérkezett Pestről Újpestre, orrfacsaró büzt érzett, nyilván az ipari tevékenység miatt.

Emlékeztet, hogy régen, az ipari tevékenység során nem figyeltek a környezetvédelmi normákra. Újpesten még a mai napig is vannak olyan ingatlanok, melyeknek az udvarán monitoring kút található.

Elmondja, hogy 2024 novemberében egy kertvárosi lakó küldött neki levelet, melyben szépen leírta, hogy mire kellene odafigyelni a stadionnal kapcsolatban, ebben a talajvíz szennyezésének megfelelő kezeléséről beszélt. Vagyis köztudott volt már akkor is, de az említett közmeghallgatáson is elhangzott, hogy a Kormányhivatal, mint környezetvédelmi hatóság hatáskörébe tartozik ez a dolog, és a Kormányhivatal hozta meg azt a kötelezést, hogy 2027-ig meg kell csinálni. Akkor kell majd egy záródokumentációt letenni az asztalra.

Elmondja, hogy az Önkormányzat megkereste a Kormányhivatal Népegészségügyi Osztályát, amely azt a tájékoztatást nyújtotta, hogy a mennyiségi kockázatelemzés eredménye szerint az érvényben lévő határértékek a legkedvezőbb, a karcinogén kockázat, illetve a veszélyesség mértéke nem haladja meg az elviselhető mértéket a lakott területeken élők számára sem. Ezért hagyta jóvá a Népegészségügyi Osztály a környezetvédelmi hatóság kármentesítési határozatát. Bízik abban, hogy amennyiben ezt végre is hajtják, az érdemben javítani fogja a talajvíz minőségét. Még egyszer emlékeztet arra, hogy ebben az egész történetben az Önkormányzat tulajdonképpen kívülálló, de próbál kis rafinériával eredményeket elérni, főként – és ez kulcsfontosságú – a kertvárosiak védelmében.

Arra is emlékeztet, hogy akik nyáron nem szavazták meg az előterjesztést (ketten voltak!), ami arra irányult, hogy a Szilágyi úti ingatlanoknak az elméleti lehetőségét biztosítsa az Önkormányzat, azok valójában arra szavaztak, hogy a kertváros felől 8 vagy 10 szurkolói kapu nyíljon ki. Ugyanis ha az önkormányzati telek felől nem tud megnyílni a bejárat, akkor fogalmilag csak a kertváros felől tud megnyílni. Ez – véleménye szerint – nagyon csúnya cselekedet volt a részükről.

A tárgyalásokra vonatkozóan azt a tájékoztatást adja, hogy most is készül egy újabb tárgyalási fordulóra, melyre két héten belül, az ő kezdeményezésére sor kerül. Amennyiben releváns eredmény születik, úgy természetesen beszámol róla. Jelzi viszont, hogy a tárgyalásba nem kíván olyan személyeket bevonni, akik a városvezetést mocskolták, arról dehonesztáló kijelentéseket tettek, akik a vezetés stratégiájával nem értettek egyet. Olyan emberekkel kíván együttműködni, akik érzik ennek a dolognak a felelősségét, és képesek betartani a kulturált emberiesség alapelvét.

Összességében örömmel tölti el, hogy megtárgyalták az előterjesztést és Kató frakcióvezető úr felvetésére elfogadja, hogy kikerüljön a határozati javaslat szövegéből az „elfogadja” és „tudomásul veszi”, legyen helyette „megtárgyalta”. Azt javasolja, hogy a megtárgyalta szó használatával egyben fogadják el a határozati javaslatot.

Szécsi Péter Pál: Megköszöni a hozzászólásokat és mivel senkinek nincs hozzászólása, a módosítással elindítja a szavazást.

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testülete Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottságának 48/2025. (XI.24.) határozata a Fóti út - Szilágyi út - Lahner György utca és Blaha Lujza utca által határolt tömbben stadion célú fejlesztés hatásainak vizsgálata tárgyú tanulmányról szóló tájékoztatás megtárgyalásáról

Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága úgy dönt, hogy

- a) a Mobilissimus Kft. „Újpest, Lahner György utca – Blaha Lujza utca – Fóti út és Szilágyi út által határolt tömbben, stadion célú fejlesztés hatásvizsgálata” című tanulmányt és az arról készült szakmai opponensi véleményt megtárgyalta
- b) felkéri és felhatalmazza a polgármestert, hogy az a) pontban foglaltak figyelembe vételével folytasson tárgyalásokat az Újpest FC és a MOL-csoport feladat- és hatáskörrel rendelkező

vezetésével az Lahner György utca - Blaha Lujza utca - Fóti út és Szilágyi út által határolt tömbben a MOL-csoport által megvalósítani kívánt fejlesztési elképzelés tárgyában;

- c) felkéri a polgármestert az érintettek rendszeres tájékoztatására az ügy előremenetelével kapcsolatban.

Felelős: Polgármester

Határidő:

- a) pont vonatkozásában: azonnal
b) és c) pontok vonatkozásában: folyamatos

A szavazás eredménye: 9 igen, egyhangú szavazattal elfogadva.

5. napirendi pont: Egyebek

Szécsi Péter Pál: Megkérdezi, kinek van kérdése, észrevétele, hozzászólása, megállapítja, hogy nincs, és 20 óra 14 perckor berekeszti az ülést.

K.m.f.

		
Pauk Zsuzsanna	Czinke Sára	Szécsi Péter Pál
jegyzőkönyvvezető	jegyzőkönyv hitelesítő	bizottsági elnök