



ELŐTERJESZTÉS

az M3 metró meghosszabbításával érintett egyes területekre vonatkozó Budapest XV. kerületi Kerületi Építési Szabályzata (KÉSZ) módosításának véleményezési eljárásában beérkezett partneri véleményekről

Tisztelt Képviselő-testület!

Budapest Főváros XV. Kerületi Önkormányzat polgármestere a veszélyhelyzet kihirdetéséről szóló 478/2020. (XI. 3.) Korm. rendelet 1. §-ában kihirdetett veszélyhelyzetre tekintettel a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete feladat- és hatáskörében az 1256/2020. (XII. 8.) ök. számú határozattal kezdeményezte az M3 metró északi meghosszabbítása miatti KÉSZ módosítását.

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Trk.) 32. § (6) bekezdése, valamint a 42. §-a szabályozza az államigazgatási és partnerségi véleményezést a KÉSZ tárgyalásos eljárással történő módosítása esetén.

A Trk. 42. §-a szerint a településrendezési eszköz tervezetét a végső szakmai véleményezési szakasz lefolytatásának kezdeményezése előtt a partnerekkel véleményeztettük. A véleményezési eljárás során az érintett partnerek bevonása a partnerségi egyeztetés szabályairól szóló 8/2017. (III. 14.) önkormányzati rendelet előírásai és a Tkr. 29/A. §-a alapján történt.

A KÉSZ módosítás tervezetét és az arról szóló rövid tájékoztatót 2021. június 10-én közzé tettük az önkormányzat honlapján, valamint megjelent a „Tizenötödik” Rákospalotai, Pestújhelyi, Újpalotai Életképek című önkormányzati közéleti lapban.

A lakossági véleményeket 2021. június 25-ig lehetett megküldeni. A KÉSZ módosítással kapcsolatban egy lakossági észrevétel érkezett. A beérkezett véleményt és az el nem fogadott vélemény indokolását az 1. számú melléklet tartalmazza.

2021. június 17-én 14-15 óra között online lakossági fórum került megtartásra, melyre egy érdeklődő jelentkezett be. A fórumról készült emlékeztető az előterjesztés 2. számú mellékletét képezi.

Képviselői Csoportnak
leadva:
2021 AUG 23.
Átvette: 

.....

felülvizsgálatra érkezett:.....



2021 AUG 23. hó-n



| PARTNERSÉGI VÉLEMÉNYEK ÉRTÉKELÉSE | | | | | | | |
|-----------------------------------|------|----|-----|---------|---|--|--|
| tervező | év | hó | nap | MEGBÍZÓ | BUDAPEST FŐVÁROS XV. KERÜLETI ÖNKORMÁNYZATA | BUDAPEST FŐVÁROS XV. KERÜLET RÁKOSPALOTA, PESTÚJHELY, ÚJPALOTA KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT – MÓDOSÍTÁS M3 | |
| URBAN-LIS STÚDIÓ KFT | 2021 | 06 | 17 | | | | |

| I. PARTNEREK | |
|--------------|---|
| 1. | Kerületi lakos |
| | <p>Összességében az a problémán, hogy a tervezet a szigorú technikai módosítások túl semmit nem tesz azért, hogy a metró esetleges megvalósulása esetén valóban fejlődjön a kerület, azon belül is különösen a Kertváros és a Városcsokor. Ez a módosítás gyakorlatilag a lehető legegyszerűbb módon letudja a kötelező köröket, de gyakorlatilag semmilyen kreatív elem nincs benne és meg sem próbálja az érintett kerületrész szerepét értelmezni a metró megépülte utáni esetben. A legjobban az fáj, hogy még csak nyoma sincs annak amit ma a korszerű városrendezésről gondolunk (15 perces város, okosváros, zöld város).</p> <p>Az tény, nem tudjuk, megépül-e és vajon mikor a metró, de a Körvasútsori Körút sincs még sehol, mégis a rendezési tervekben szerepel.</p> |
| | <p>Elfogadásra nem javasolt</p> <p>A KÉSZ módosításának célja a metró tervezése kapcsán utólag merült fel, így valóban elsősorban szabályozástechnikai kérdések megoldása s nem a metrófejlesztés két kerületre vonatkozó hatásainak vizsgálata volt a tervezési feladat. Azok a gondolatok, melyek a későbbi pontokban felmerülnek alapvetően a két kerületre vonatkozó alátámasztó munkarész I.(AT-I.) feladata, vagyis a városi összefüggések bemutatása abban történik. Mivel az AT-I és AT-II. dokumentum a FÖMTERV műszaki terveire alapozott, nagyobb kitekintésre, javaslatételre nem volt lehetőség, még a vasúti fejlesztés kérdései is a mérnöki tervezési területen kívüliek, így a két alátámasztó munkarész azzal sem tud foglalkozni érdemben.</p> |
| 1. | <p>Lukácsi Sándor utca – Deák utca gyalogos-kerékpáros tengely hiánya</p> <p>A tervezett Rákospalota-Újpest metrómegálló és a már meglévő vasútállomás felől a kerület központja méltatlan körülmények közt, lehangoló, elhanyagolt utcákon, kerülővel közelíthető meg. Javasolom, hogy a tervezett metró aluljáró végétől, a Lukácsi Sándor utca jelenlegi szakaszát kis iránytöréssel meghosszabbítva tervezzenek egy gyalogos-kerékpáros tengelyt – főirányt a Fő utca-Deák utca sarkáig. Igen, 2-3 ház ennek a folyosónak az útjába esik. Itt néhány telek majdani kisajátításával ki lehetne azt a folyosót építeni még a metró megérkezése előtt is ki lehetne építeni, hiszen a vasútállomás szerepe és forgalma is nagymértékben nőni fog a tervezett Agglomerációs Vasúti Stratégia szerint. Erre véleményem szerint kormányzati forrást is lehetne szerezni. Itt lehetne a kerület egyik integrált központja, a 15 perces város koncepció szerint.</p> |
| 1. | <p>Elfogadásra nem javasolt</p> <p>A javaslat túl terjeszkedik a jelenlegi KÉSZ módosítás tervezési határán. A Deák utca Lukácsi utca összekötése már korábban is felmerült, az akkor jelentkező lakossági ellenállás miatt lekerült napirendről. A szakmailag támogatható felvetésről akkor érdemes visszatérni, ha a metró beruházás a tervezési szakaszon túljutva a megvalósítás irányába elmozdul.</p> |

| | | |
|----|---|---|
| 2. | <p><u>Szolgáltató létesítmények helye a vasút és a metrófeljárat mellett, a Sín utca - Lukácsi Sándor utca keresztezésében</u></p> <p>A metrófeljáró melletti rész nagy forgalmat fog bonyolítani – itt érdemes lenne a kerületnek ingatlanokat vennie és szanálnia. Akár a MÁV nem használt telekrészeit is meg lehetne szerezni egy hosszabb folyamat keretében és ezt rendezett, XXI. századi épületekkel egyfajta fogadó területté varázsolni. Bevallom, a most itt álló épületek ránézésre nem képviselnek nagy esztétikai értéket – egy építési tilalmi zónát már most ki lehetne jelölni 8-10 ingatlanra. Ugyanitt érdemes lenne a leendő metrófeljáró környékét (a jelenlegi elvadult fás részt a sínektől a Sín utcáig) az Önkormányzatnak megszerezni és értékes módon beépíteni - ezt is akár a metrótól függetlenül.</p> | <p>2. <i>Elfogadásra nem javasolt</i></p> <p>A javaslat részben túl terjeszkedik a jelenlegi KÉSZ módosítás határain, részben beépítésre nem szánt közlekedési övezet beépítésére tesz javaslatot, mely a hatályos fővárosi településrendezési tervvel ellentétes. Megjegyzendő, hogy a Sín utca menti MÁV terület tulajdonú terület megszerzését többször kezdeményezte önkormányzatunk, eddig sikertelenül.</p> <p>A metró beruházás jelentős bizonytalansága okán ma még nem javasolt építési tilalom elrendelése a területen. Megfontolandó lehet a KÉSZ átfogó módosítása során a javasolt területre elővásárlási jog kezdeményezése az önkormányzat javára.</p> |
| 3. | <p><u>Kerékpáros főút a vasút és a metró mentén, az egymástól távolabb fekvő Rákospalota-Újpest és az Óceánárok utcák között, a kerület feltárása érdekében.</u></p> <p>Ez a kerékpárút a tervezett Rákospalota-Újpest metrómegállótól indulna, a jelenlegi nem használt vasúti területen. Áthaladna a Fóti út – Pozsony utca (12-es villamos) felett (a vasúti részen még mindig) és közvetlenül csatlakozna a Platán utca – Géza fejedelem tér csomópontba. Ennek egy leágazását kell tervezni a modern irányelvek alapján átépítendő Pozsony útba, az Énekes utcai lakótelep feltárása érdekében</p> | <p>3. <i>Elfogadásra nem javasolt</i></p> <p>A végállomástól a Harsányi Kálmán utcán végig jelölt a Szabályozási tervben a kerékpárút, kapcsolattal a metró végállomáshoz, továbbá a Börönd utcai és az Óceánárok utcai állomásokhoz. Ez a kijelölt kerékpárút kapcsolódik a Kovácsi Kálmán téren keresztül a volt Növényolajgyári fejlesztéshez, és az Énekes úti lakótelephez is. Déli irányban a vasúthoz legközelebbi utcákon halad tovább, kapcsolódva a Fő utcai nyomvonalhoz, melynek révén a Deák utca – IV. kerületi különbszintű átjárót is megközelíti. A javaslat a MÁV terület igénybevételeivel számol, ami viszont csak abban az esetben lehetséges, ha ott műszakilag biztonságosan kialakítható az önálló nyomvonal.</p> <p>A felvetés túlmutat a jelenlegi KÉSZ módosítást megalapozó mérnöki tervezés keretein, bár nyilvánvalóan a komplex átgondolás a későbbiekben szükségessé válhat.</p> |
| 4. | <p><u>Az Óceánárok út metrómegállóhoz csatlakozó Árokhát út kiemelt szerepének megjelenítése a KÉSZ-ben</u></p> <p>Az Árokhát út az a keresztirányú gyűjtőút, amely feltárja a metró felől szinte a teljes Kertvárost. Útvonala: Óceánárok utcai metróállomás - RP. Kertváros vasúti megálló – Vácrátót tér) Ennek szerintem a KÉSZ-ben már most meg kéne jelennie, ha már hozzányúlnak a Szabályzathoz. Jó lenne már most úgy gondolni minden fejlesztésre, ami ezt a kiemelt szerepet gondolja tovább: pl. irányhelyes és széles kerékpársávokat tervezni végig az Árokhát úton. Ehhez kapcsolódva érdemes lenne már most belevenni olyan szabályozási elemeket a Vácrátót téren, hogy az Árokhát úti leendő főirányt folytatni lehessen később a Vághó Ferenc és a Bogánics utcák felé. Érdemes megjegyezni, hogy a tervezett</p> | <p>4. <i>Elfogadása nem javasolt</i></p> <p>A javaslat részben túl terjeszkedik a jelenlegi KÉSZ módosítás határain. A jelen terv szerinti metrómegállókhoz a kerékpáros infrastruktúra újragondolása lehetségessé válhat a KÉSZ TSZT módosítása miatti pontosításának keretében. A fő kerékpárvonalak kerülnek csak jelölésre a KÉSZ-ben, az Árokhát utca Vácrátót tér közötti kapcsolat a későbbiekben jelölhető „kerékpárosbarát utcaként”, nem feltétlenül önálló kerékpáros infrastruktúra kiépítésével.</p> |

| | | | |
|----|---|----|--|
| | Óceánárok utcai megállótól gyakorlatilag a TELJES Kertváros 15 percnyi sétán belül lesz! | | |
| 5. | <p>Szintbeni átjárók a növekvő forgalmú 70-es vasútvonalon a metrótól a Kertváros felé: NEM ELFOGADHATÓ!</p> <p>Ahol lehet, kerülni kell a szintbeni gyalogos átjárókat a forgalmas 70-es vasútvonalon. Az Agglomerációs Vasúti Stratégia szerint a vasúti forgalom további nagyarányú növelése a cél. Nem az itteni 2 (kettő!) darab gyalogos és kerékpáros aluljárón kellene spórolni egy olyan országban, ahogy stadionok gyepét fűtik. Nagyon csúnyán fog mutatni az első újsághír, amiben egy 12 éves kislányt elgázolt egy tehervonat, csak mert nem figyelt és a másik sínen is jött egy vonat, amit nem vett észre. Nem kell egy gyalogoshídnak milliárdokba kerülnie!</p> | 5. | <p>Elfogadása nem javasolt</p> <p>A problémával egyet kell érteni, sajnálatos, hogy ezek az átjárók ilyen alulkezeltten tervezettek, de ez nem KÉSZ kompetencia.</p> |
| 6. | <p>Árokhát utca – NE legyen szintbeni kereszteződés a 70-es vasútvonalon!</p> <p>Hasonló mondható el az Árokhát utcai szintbeni átjáróról: ne ez legyen a cél! Szerintem itt alapvető tévedés, a várható gyalogos és kerékpáros forgalom drasztikus alulbecslése miatt lenne szintbeni átjáró a 70-es vasúton! Igaz, a hely nem sok, de egy kis belmagasságú, de széles, világos aluljáró mindenképp indokolt lenne. A Kertvárosba érve az Árokhát utca elején egy kis teresedés kellene, "Üdvözöljük a Kertvárosban" témájú művészi-építészeti installációval, térformálással.</p> | 6. | <p>Elfogadása nem javasolt</p> <p>A problémával egyet kell érteni, sajnálatos, hogy ezek az átjárók ilyen alulkezeltten tervezettek, de ez nem KÉSZ kompetencia.</p> |
| 7. | <p>Árokhát utca – a Kertváros „15 perces városközpontja” lehetne!</p> <p>Ne feledjük: ez a pont, a Kertváros első házai közelebb lesznek a metró peronjához, mint a Káposztásmegyeri lakótelep házai! Érdemes lenne a tervezett megállókhöz közeli területeken felmérni épületállományt és itt is építési tilalmat elrendelni 10-20 ingatlanra, a majdani fejlesztések reményében. Itt lehetne távlatilag a 15 perces város központja a Kertvárosban, modern, 2-3 szintes, XXI. századi arculatnak megfelelő épületek kialakításával.</p> | 7. | <p>Elfogadása nem javasolt</p> <p>A javaslat túl terjeszkedik a jelenlegi KÉSZ módosítás határain. A metró beruházás jelentős bizonytalansága okán ma még nem javasolt építési tilalom elrendelése a területen. Megfontolandó lehet a KÉSZ átfogó módosítása során a javasolt területre elővásárlási jog kezdeményezése az önkormányzat javára. Emellett a kertvárosi laksűrűség sem ad okot itt több ingatlan kisajátítására. Egy meghatározó forgalom esetén a spontán átalakulás is út lehet, melyet később kell újragondolni.</p> |
| 8. | <p>Töltés utcai kerékpáros hurok...</p> <p>Nem sajnáljuk a pénzt a metró feletti átvezetésre, de a vasutat már szintben keresztezzük, mert az úgy olcsóbb. Biztos?</p> <p>A MÁV jelentősen növelni fogja a 70-es vasútvonal Forgalmát az Agglomerációs Vasúti Stratégia szerint. Ez egy hibás döntés, ne támogassuk!</p> | 8. | <p>Elfogadása nem javasolt</p> <p>A problémával egyet kell érteni, sajnálatos, hogy ezek az átjárók ilyen alulkezeltten tervezettek, de ez nem KÉSZ kompetencia.</p> |
| 9. | <p>Közösségi közlekedési hálózat átalakítása – helyigény biztosítása buszfordulóknak</p> <p>Az alátámasztó dokumentumokból kirajzolódó legnagyobb hiány a közösségi közlekedési hálózat jövőbeli átgondolásának teljes hiánya Hogy alakul a</p> | 9. | <p>Elfogadása nem javasolt</p> <p>A közösségi közlekedés tekintetében jogos a felvetés, de akkor válik időszerűvé, ha a metró építése megkezdődik. Mindenesetre a buszok</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Kertváros közlekedési hálózata, ha ott fog megállni a metró a kertek alatt? Marad a jó öreg 170-es busz Újpest központba, 20-30 percenként? Ugyan már! Valószínű új hely, akár minibusz járat is kellhet csak a Kertvárosba vagy a Vácduka téri lakótelephez, aminek szántén az Árokhát út végén, a vasútnál lenne fordulója, végállomása. Véleményem szerint ennek a KÉSZ-ben már most meg kell jelennie. Gondoljunk bele, akár a tervezett Palota Ligettől is mindössze 2 km-re lesz az M3-as metró!</p> | <p>érdekében nem indokolt a térség beállt utcaszerkezetébe beleszabályozni, mivel ennek szabályozási vonzata ma még bizonytalan, továbbá a nyomvonal kijelölés nem kerületi kompetencia.</p> |
|--|---|--|

EMLÉKEZTETŐ
KERÜLETI ÉPÍTÉSZI SZABÁLYZAT MÓDOSÍTÁSA, VÉLEMÉNYEZÉSI ELJÁRÁS
LAKOSSÁGI FÓRUM

Tárgy:

Budapest Főváros XV. kerület Rákospalota, Pestújhely, Újpalota Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 17/2018. (VI. 26.) ök. rendelet módosításának véleményezési eljárása keretében tartott online lakossági fórum összefoglalása

Helyszín

Polgármesteri tárgyaló

Időpont

2021. június 17., 14:00 óra

A lakossági fórumon az Önkormányzat és a tervező iroda részéről részt vettek

| | |
|------------------|--------------------------|
| Sipos Gábor | főépítész |
| Liszka Krisztina | tervező |
| Molnár Kristóf | településfejlesztési üi. |
| Sárosi Dóra | településfejlesztési üi. |

A lakossági fórumra egy partner jelentkezett be, aki előzetesen elküldte a Főépítési Irodára észrevételeit, javaslatát.

A fórumot Sipos Gábor főépítész nyitotta meg, köszöntötte a résztvevőt, ismertette a fórum technikai részleteit, majd prezentáció keretében röviden ismertette a kerületi építési szabályzatról szóló 17/2018. (VI. 26.) ök. rendelet (KÉSZ) módosításának tartalmát:

2014-ben már készültek tervek az M3 metró meghosszabbítására, 2019-20-ban a FÖMTERV Zrt. új megvalósíthatósági tanulmányt majd építési engedélyezési terveket készített. Az engedélyezési tervek nyomán a fővárosi szintű településrendezési tervek 2021 elején módosultak (TSZT, FRSZ), a módosításokat szükséges átvezetni az érintett kerületi építési szabályzatokban is. A metrófejlesztéssel nagyrészen a IV. kerület érintett, ők előrébb tartanak a rendezési terveik módosításában. Az M3 metró meghosszabbítása nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás, így tárgyalásos eljárásban készülhet a KÉSZ módosítás.

Az online megbeszélésre bejelentkezett érdeklődő az alábbi észrevételeket tette:

- A tervezett Rákospalota-Újpest metrómegállót és a már meglévő vasútállomást a XV. kerület felől méltatlan körülmények között, kerülővel lehet csak megközelíteni. Ki kellene építeni a kerület alközpontjából egy gyalogos/kerékpáros tengelyt a megállóig.
- A Sín utca – Lukácsi Sándor utca kereszteződésénél, a majdani metrófeljáróhoz csatlakozó szolgáltató funkciók elhelyezéséhez az önkormányzat vásárolhatna ingatlanokat, és építési tilalmat rendelhetne el.

- A Rákospalota-Újpest metrómegállótól kiindulva, használaton kívüli vasúti területen ki lehetne alakítani egy kerékpárutat északi irányban, a kerület feltárása érdekében.
- Az Óceánárok utcai megállótól az Árokhát utcán keresztül egy feltáró utat kellene tervezni (széles kerékpáros sávval), ami később csatlakozhatna a Bogánacs utcához.
- A szintbeni vasúti átjárók tervezése – különös tekintettel a vasútfejlesztés miatti megnövekedett vasútforgalomra – elfogadhatatlan. Az Árokhát utcánál mindenképpen külön szintű átközlekedést kellene kialakítani.
- Az Árokhát utca a Kertváros „15 perces városközpontja” lehetne – önkormányzat építés tilalmat rendelhetne el a környékre a majdani fejlesztések érdekében.
- A Töltés utcai kerékpáros átközlekedést újra kellene gondolni.
- A metrófejlesztéshez kapcsolódó közösségi közlekedés fejlesztése teljes hiányzik az anyagból.

Főépítész úr válaszában elmondta, hogy a felvetések többségével egyetért, de jelenleg kizárólag az M3 metró engedélyezési terveihez szükséges módosításokat kell a KÉSZ-en átvezetni – a javaslatok tervezési területen túlmutatnak. A metrófejlesztés kivitelezése bizonytalan, arra építési tilalmat és konkrét városfejlesztési intézkedéseket még korai előírni. Az észrevételeket egy átfogó KÉSZ módosítás során lehet megfontolni. Főépítész úr javasolta a folyamatban lévő Kerületfejlesztési Koncepció és Integrált Településfejlesztési Stratégia véleményezési eljárásában való részvételt, a munkaközi anyagok partnerségi egyeztetése őszre várható.

A laskossági fórum 14:48 órakor zárult.

K. m. f.

Emlékeztetőt készítette:
Jóváhagyta:

Sárosi Dóra településfejlesztési üi.
Sipos Gábor főépítész


