

**Válasz a Budapest Főváros X. kerület, Kőbánya Üllői út, Ceglédi út, Bihari utca és a vasút által határolt terület kerületi építési szabályzatának egyeztetési eljárása során érkezett véleményekre**

<b>Véleményező</b>	<b>Ssz.</b>	<b>Észrevétel</b>	<b>Válaszok</b>
<b>Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság</b> <i>EE K/20415-2/2021.</i>	<b>1.</b>	A Hatóság a terv ellen kifogást nem emel.	<b>Döntést nem igényel</b>
<b>Országos Atomenergia Hivatal</b> <i>OAH-2021-00017-0877/2021</i>	<b>2.</b>	Az építési szabályzatban elhatározott célok és a kimutatott hatások az OAH hatás- és feladatköreit nem érintik. Kifogást nem emel.	<b>Döntést nem igényel</b>
<b>BP. XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata</b> <i>PI/2188-2/2021.</i>	<b>3.</b>	Észrevételt nem tesz.	<b>Döntést nem igényel</b>
<b>BRFK Rendészeti Szervek Közlekedésrendészeti Főosztály</b> <b>Balesetmegelőzési és Közlekedési Osztály</b> <i>01000/41490/1/2021.</i>	<b>4.</b>	Kifogást nem emel.	<b>Döntést nem igényel</b>
<b>BP. Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály</b> <i>BP/FNEF-TKI/5754-3/2021.</i> <i>BP/FNEF-TKI/5754-4/2021.</i>	<b>5.</b>	A BFKH nyilvántartása szerint Budapest X. kerület közigazgatási területén belül az alábbi természetes gyógytényező található: Ásványvizes kút: - B-170 OKK számú kút (ásványvíz belső – palackozási célú – felhasználásra) engedély szám: KEF-15468/2012 > A vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint az ásvány- és gyógyvizes kutak védőterületét, védőidomát a tervezés során figyelembe kell venni.	<b>Döntést nem igényel</b> A hivatkozott ásványvízkút a Kerepesi út – Árkád Bevásárlóközpont környékén van, védőterülete nem érinti a tervezési területet.
<b>BP. Főváros Főpolgármesteri Hivatal Főpolgármesteri Iroda Várostervezési Főosztály</b> <i>FPH059/2173-12/2021</i>	<b>6.1.</b>	A Szabályozási koncepciót (10. oldal) és a Területrendezési és településrendezési tervekkel való összhang (74. oldal), valamint a Beépítési javaslat (87. oldal) részt kérem aktualizálni és egységesen a TSZT 2021 megnevezést használni („véleményezési szakaszban lévő fővárosi településrendezési tervek”/„Az elfogadás előtt álló...” helyett).	<b>Elfogadásra javasolt,</b> javításra kerül.
	<b>6.2.</b>	A tervdokumentáció Megalapozó vizsgálatában (38-39. oldal) a Bihari utca 2-4. számú ingatlan a BKK Közút tulajdonként szerepel, ami helyesen Budapest Közút Zrt.	<b>Elfogadásra javasolt,</b> javításra kerül.

	<p><b>6.3.</b> Az Alátámasztó munkarészben a Bihari utca 2. szám alatti, 38317/17 hrsz.-ú, a Budapest Közút Zrt. Közúti Szolgáltatási Igazgatóság telephelye Vi-2/4 jelű Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület építési övezetbe kerül. A Budapest Közút Zrt. több mint 85 éve működő telephelyének fennállása óta a feladatok jellege, jelentősége folyamatosan változott ugyan, de az alapvető létesítési célja nem. A telephelyen ma is olyan gazdasági, telepengedélyhez kötött tevékenység végzése folyik, amelynek fenntartása intézményi építési övezetben nem lehetséges. Hosszú távon ugyan ismert, hogy a telephely áthelyezése szükséges, de addig is annak üzemeltetési lehetőségét biztosítani kell. E célból 2019-ben módosításra kerültek az akkor hatályos fővárosi településrendezési eszközök is, hogy a nevezett területen átmeneti területfelhasználási kategóriaként „Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület (Gksz-2)” területfelhasználás meghatározásával biztosítható legyen a városüzemeltetés szempontjából jelenleg nélkülözhetetlen telephely működése. A telephely működtetésének biztosítása érdekében a hatályos TSZT 2021-ben meghatározott átmeneti területfelhasználási kategória (Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület: Gksz-2) alapján szükséges a Gksz-2 építési övezet meghatározása a területen.</p>	<p><b>Elfogadásra nem javasolt</b> A több évtizede intézményi besorolású terület Gksz-2 jelű átsorolását az Önkormányzat nem támogatja a környező térség meglévő lakó és átalakuló intézményi funkciójával összhangban. Meglévő létesítményként mindaddig működhet, amíg új telephelyen való elhelyezése nem oldható meg.</p>
	<p><b>6.4.</b> A dokumentáció 116. oldalán található beépítési-sűrűség és zöldfelületi-átlagérték igazolására készített táblázatban feltüntetett területi adatok eltérnek egymástól. Ebből adódóan vélhetően számszaki hibá(ka)t tartalmaz a táblázat, amit javítani szükséges.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt,</b> javításra kerül.</p>
	<p><b>6.5</b> A Bihari úton kialakítandó kerékpár-közlekedési tengelyt nem tudja kiváltani a belső feltáró és a vasúti megállót megközelítő útvonal. Javasolom, hogy a szabályozás tegye lehetővé a Bihari út új beépítés felőli oldalán járda és kerékpárút közterületi kialakítását.</p>	<p><b>Elfogadásra nem javasolt</b> A Bihari úton nincs kijelölve településszerkezeti jelentőségű kerékpárút létesítésének kötelezettsége. A villamospálya mellett rövidebb szakaszokon elfér, de jelentős szakaszon nem. A helybiztosítás csak a szabályozási szélesség növelésével lenne megvalósítható, amely jelentős költséget róna az Önkormányzatra.</p>
	<p><b>6.6.</b> A létesítendő kerékpártárolók számában az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: OTÉK) meghatározott normatíváknál több férőhely biztosítása szükséges. Javasolt a lakás, iroda, munkahely funkcióknál minden megkezdett 40 m<sup>2</sup> után 1 db, kereskedelmi létesítményeknél minden 100 m<sup>2</sup> után 2 db férőhelyet biztosítani.</p>	<p><b>Elfogadásra nem javasolt</b> A terület kedvező tömegközlekedési adottságai mellett nem indokolt az OTÉK előírásainál több kerékpárférőhely előírása.</p>
	<p><b>6.7</b> A rajzi mellékletekben megjelenő Üllői út – Ceglédi utca sarkán létrejövő mélygarázs lehajtók kialakítása nem megfelelő abból a szempontból, mert az a komfortos gyalogos-kerékpáros tengely kialakíthatóságát jelentősen megnehezíti az Ecseri úti metróállomás és a tervezett vasúti megállóhely népliget (keleti oldali) bejárata között. Fentiek alapján javasolt a tervezett kialakítás felülvizsgálata.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b> Nem tervezett már mélygarázslehajtó az Üllői út és Ceglédi utca sarkán a véleményben</p>

		is megfogalmazott hátrányok miatt, törlésre került.
6.8	Pontatlanul szerepel a tervdokumentációban, hogy "a közösségi kerékpározás hatásterülete nem ér el az Ecseri útig, a legközelebbi Bubi állomás a Klinikáknál található", ugyanis az Ecseri útnál és a Pöttyös utcánál is található Bubi gyűjtőállomás, ezt kérem javítani.	<b>Elfogadásra javasolt,</b> javításra kerül.
6.9.	Megjegyzem, hogy a STAVMAT Zrt. által támogatott Környezetalakítási javaslat más tulajdonú ingatlanok beépítésére is javaslatot tesz (a Tulajdonvizsgálat tervlap alapján öt különböző tulajdonos érintett a tervezési területen).	<b>Döntést nem igényel.</b> A környezetalakítási javaslat egy távlati hasznosítási-beépítési koncepciót (víziót) mutat be a terület egészét illetően, függetlenül a tulajdonviszonyoktól.
6.10.	<i>Jóváhagyandó munkarésszel kapcsolatos észrevételek</i>  A véleményezésre megküldött rendelettervezet személygépjármű tárolást szabályozó 7. § d) pontja „A változat” és „B változat”-ként is szerepel, azonban nincs rögzítve, hogy milyen szempontok alapján születik döntés, és a két változat közül végül melyik kerül alkalmazásra jóváhagyáskor. Nem pontosan kifejtett, hogy az előírt személygépjármű-tárolóhely mennyiség „A” illetve a „B” változat szerinti 50%-os illetve 30%-os teljesítése esetén a terület környezetében milyen hatások várhatóak. Az elérhető információk alapján a „B változat” alkalmazása célszerű, mert a metró és a villamos eltérő szolgáltatási színvonalát figyelembe véve differenciálja a személygépjármű elhelyezési kötelezettséget, és a csökkentés javasolt mértéke illeszkedik a távlati célként fővárosi szinten prognosztizált utazási mód összetétellel.	<b>Döntést nem igényel</b> Az önkormányzat a parkolási kedvezmény 50 %-os mértékét támogatja. A dokumentáció bemutatja az ehhez szükséges fejlesztéseket, amelyek közül az Üllői útról a Ceglédi út felé balra kanyarodásáv helyett az Üllői útról a Balkán utcára lesz dupla kanyarodásáv. (Lásd: melléklet)
6.11.	A kerékpártárolást szabályzó 8. § észszerűen egészíti ki az OTÉK által meghatározottakat, azonban a 8. § (4) bekezdés nem normatív, nem teszi meghatározhatóvá a B+R férőhelyek számát.	<b>Elfogadásra javasolt</b> Az OTÉK megállóhelyenként 5 db kerékpártárolót ír elő közösségi helyközi közlekedési megállóhely esetén, de a Népliget Vm. tervei ennél jóval több elhelyezését biztosítják. Az észrevétel alapján az előírás módosításra kerül, hogy legalább az OTÉK szerinti mennyiség tárolását kelljen biztosítani.
6.12.	Jelzem, hogy a tervdokumentáció csak megemlíti, hogy az előírt 25%-os zöldfelületi arány jóformán csak zöldtetőkkel biztosítható. Ennek ellenére a 19. § bizonyos feltételek esetére, maximum 50%-os zöldtető létesítést ír elő. Ez ellentétes az alátámasztó munkarészben foglaltakkal, amely szerint az érintett területen minden épület zöldtetős kialakítású lesz.	<b>Elfogadásra javasolt</b> A 19. § (1) bekezdése pontosításra kerül, hogy az csak az emeleti szintek lapostetőinek zöldfelületére vonatkozzon és itt épületenként ezeknek legalább az 50%-án zöldtetőt kell létesíteni.

	<b>6.13.</b>	Megjegyzem, hogy bár a Közművesítési javaslatok Vízvezetés fejezetében megjelenítésre kerül, hogy „minden 25 m2 burkolt felület (azaz a kötelező zöldfelület feletti terület) kialakításához 1 m3 tárolókapacitás létesítése szükséges”, azonban ezt az előírást a jóváhagyandó munkarész nem tartalmazza. Ezek alapján tisztázandó, hogy a jóváhagyandó munkarész 11. §-ban szerepelő előírások összhangban vannak-e a Közművesítési alátámasztó javaslatokban megfogalmazottakkal.	<b>Elfogadásra javasolt</b> A 11. § (4) bekezdés kiegészítésre kerül.
	<b>6.14.</b>	A tervezési területen található Bihari utca 8/c alatti ingatlan (hrsz.: 38317/8) előkertjében áll Pataky István mellszobra (Rózsa Péter 1964., elhelyezés 2013.), amely a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában van. A normaszövegben kötelezően előírt 5 m szélességű előkert meglátásom szerint biztosítja, hogy a 2013-ban idehelyezett műalkotás integritása ne sérüljön és ne korlátozódjon a kiállítási jog gyakorlása, vagyis a mű láthatósága, közönséghez, nyilvánossághoz való eljutásának lehetősége. Erre tekintettel javasolom, hogy ezen a szakaszon csak áttört – a szobor láthatóságát továbbra is biztosító – kerítés legyen kialakítható.	<b>Elfogadásra nem javasolt</b> Az ingatlan önkormányzati tulajdonú és a kerítése jelenleg is áttört, a szobor az utca felé néz. A javasolt előírást csak a településkép-védelmi rendelet tartalmazhatja.
	<b>6.15.</b>	A tervezet 23. § (1) bekezdését kérem kiegészíteni, miszerint az ott felsorolt elemek ne kizárólagosak legyenek, hanem a KÖu-2 övezet elsődlegesen szolgáljon ezek elhelyezhetőségére, de ne jelentse a fővárosi önkormányzati közterületen a közterület-használatok teljes korlátozását.	<b>Elfogadásra nem javasolt</b> Az „elsődlegesen” szó alkalmazása jogbizonytalanságot eredményez.
	<b>6.16</b>	Megjegyzem, hogy a Vi-2 területfelhasználási egységen belül kialakított Vi-2/1-4 építési övezetekben meghatározott legnagyobb beépítettség (35-50%) és legnagyobb épületmagasság értékei (12,5-30 m) indokolatlanul tág szélsőértékeket határoznak meg, amivel igen eltérő építési lehetőséget teremtenek az egymás melletti, hasonló adottságú területek esetében. Megjegyzendő, hogy ez a differenciálás nem vezethető vissza a főutak és a vasút közelségére sem.	<b>Elfogadásra nem javasolt</b> A differenciálás az adottságok figyelembevételével történt. Egészen más a településszerkezeti és településképi adottság és lehetőség az Üllői út környezetében vagy a Fertő utca mentén.
<b>Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztály PE-06/KTF/30004-2/2021.</b>	<b>7.</b>	A bővítés, átalakítás és rendeletmódosítás során a tervezés folyamán kármentesítési szempontból az alábbiakat kell figyelembe venni, illetve a jóváhagyandó munkarész 12. §-ában foglaltak alábbiakkal történő kiegészítésének lehetőségét kérem átgondolni: <ul style="list-style-type: none"> <li>– A földmunkával járó építési-bontási tevékenységeket megelőzően elvégzett állapotvizsgálat eredményeit az építési engedély kérelemhez minden esetben mellékelni kell.</li> <li>– A területen bontások, új építések során a kitermelt talaj kémiai laboratóriumi vizsgálatával kell megállapítani, hogy az hová szállítható el további ártalmatlanításra, elhelyezésre.</li> </ul>	<b>Elfogadásra nem javasolt</b> Az építési engedély tartalmát 312/2012.(XI.08.) Korm. rendelet határozza meg, ezt építési szabályzat nem bővítheti. A 12.§ (2) szerinti előírás alapján az építéshatóság ellenőrizni tudja, hogy a KÉSZ-ben előírt

		<p>A rendezés alá vont területen (Budapest Főváros X. kerület Üllői út, – Ceglédi út – Bihari utca – vasút által határolt terület) a Véleményezési Dokumentáció szerint két ütemben irodaházak, lakóházak és közparkok építését tervezik, a Népliget vasúti megállóhely kiépítése mellett. Tekintettel arra, hogy a KÉSZ módosításával a tervezési területen iroda- és lakófunkció megvalósításának előirányzása a tervezett területhasználati cél, ugyanakkor a tervezésbe vont terület Budapest Főváros Településszerkezeti Tervének (TSZT) környezetvédelmi tervlapja szerit potenciálisan talajszennyezett terület, ezért a Kormányhivatal indokoltnak tartja, hogy az esetleges bontások, tereprendezések során a munkálatokkal érintett ingatlanokra környezetvédelmi állapotvizsgálat készüljön, a Véleményezési Dokumentáció jóváhagyandó munkarészének 12. §-ában foglaltak szerint. Az állapotvizsgálatok eredményeit ugyanakkor az építési engedély kérelmekhez mellékelni kell, azt az iroda- és lakófunkció megvalósítására vonatkozó hatósági döntéshozatal az elővigyázatosság és a megelőzés elvét, valamint az ellenőrizhetőség lehetőségét szem előtt tartva megköveteli.</p>	<p>állapotvizsgálat megtörtént-e. Az engedélyezési eljárásba bevont környezetvédelmi hatóság a vizsgálat eredményét hiánypótlásként meg tudja kérni, amennyiben azt előzetesen nem csatolták az építési engedélyhez, de ezt az építési szabályzat nem írhatja elő, mert magasabb szintű jogszabály szabályozza.</p>
<p><b>BP. Főv. Kormányhivatala</b>  <b>Állami Főépítész</b>  <i>BP/1701/00122-2/2021</i></p>	8.1.	<p>A bevezető részt kérem javítani az Étv. 13.§ (1) bekezdés tekintetében, mivel a pontos feladatkör adó rendelkezés a 14/A. § (2) bekezdés c) pont. A kapott feladatkörre való utalás kapcsán a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (5) bekezdés 6. pont mellett javaslom az 5. pontra történő hivatkozást is, valamint kérem a bevezető részt kiegészíteni a jogszabályszerkesztésről szóló 61/2009.(XII.14.) IRM rendelet (továbbiakban: IRM rendelet) 52.§ (3) bekezdés és 58.§ (1) bekezdésében foglaltak szerint a véleményezés tényével.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b>          Javításra kerül.</p>
	8.2.	<p>A 3. § (1) bekezdésében javaslom, hogy legyen utalás arra is, hogy a szabályozás végrehajtása során létrejött, az övezetben megengedettnél kisebb méretű telek beépíthető-e.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b>          Kiegészítésre kerül, a „telek” szó pontosításra kerül „építési telek” kifejezésre.</p>
	8.3.	<p>A 7. § (1) bekezdésében, és ezzel összefüggően az alátámasztó munkarész vonatkozó részében is több változat szerepel. Kérem eldönteni, melyik változatot támogatja az Önkormányzat és csak egy szerepeljen az elfogadott rendeletben. A többféle változat a megvalósításuk feltrételeinek jogszabályi tisztázása nélkül jogbizonytalanságot okoz, különösen egy bekezdésen belüli azonos számozás esetén.</p>	<p><b>Döntést nem igényel</b>          Az államigazgatási vélemények alapján dönt az Önkormányzat, a végső véleményezési dokumentáció már nem tartalmaz változatokat.</p>
	8.4.	<p>A 15.§ (4) bekezdésben kérem utalni arra, hogy az előírás a rendelet hatályba lépésekor meglévő állapotra vonatkozik, tekintettel a 3.§ (2) bekezdésben foglaltakra.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b>          Kiegészítésre kerül.</p>
	8.5.	<p>A 16. § (1) bekezdésében kétszer szerepel a b) pont.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b>          Javításra kerül.</p>
	8.6.	<p>A 16.§ (2) bekezdésében javaslom rögzíteni, hogy az épületmagasság számítása figyelembe vett épületrészekre vonatkozik az előírás.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b>          Kiegészítésre kerül a következők szerint: „az épületmagasság számítása során”.</p>

	<p><b>8.7.</b> A 16.§ (3) bekezdés átfogalmazását kérem, nem egyértelmű, hogy terepszint alatti és feletti beépítés együttes megléte esetén mennyi az oldalkert mérete. A jelenlegi megfogalmazás alapján a fenti esetben a terepszint alatti beépítés nem érheti el a terepszint feletti beépítés vonalát.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b> Pontosításra kerül. Az előírás célja, hogy a szint alatti beépítés a szint feletti építési helyen kívül is lehetővé váljon.</p>
	<p><b>8.8.</b> A 18. § (4) bekezdésben a Rendelet feltételeket szab a létesítendő épületek használatbavételéhez, erre a kerületi építési szabályzatnak nincs felhatalmazása. Az előírás a településrendezési szerződés keretei közé tartozik.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b> Az előírás módosításra kerül oly módon, hogy nem a használatbavételhez köti a műszaki feltételeket, hanem a létesítéshez.</p>
	<p><b>8.9.</b> A 19. § (1) bekezdésben megfontolásra javaslom annak meghatározását, hogy a tető mekkora részét foglalhatja el a gépészet.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b> Pontosításra kerül, az új épületek 500 m<sup>2</sup> feletti lapostetőinek 50%-án kell zöldtetőt létesíteni, így értelemszerűen a gépészet ennek legfeljebb szintén 50%-át foglalhatja el.</p>
	<p><b>8.10.</b> A 23. § (3) bekezdés és a 27. § (2) bekezdés megegyezik, elégséges a rendelkezést utóbbi helyen szerepeltetni a rendelettervezetben. Ezzel összefüggésben javaslom</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. a rendelet szövegében, vagy a szabályozási terven közterületi építési hely jelöléssel legyen utalás a lefedés lehetséges méretére;</li> <li>2. az „esőtető” fogalmának értelmezését, mert a magasabb szintű jogszabályok ezt a kifejezést nem ismerik;</li> <li>3. előírni a kialakítás során a közúti úrszelvény szabadon hagyását a közületi járművek (mentő, tűzoltó stb.) felvonulásának biztosítására.</li> </ol>	<p><b>Elfogadásra részben javasolt</b> Az előírást mindkét helyen szükséges meghagyni, mivel a tervezett esőtető érinti a Kt-Gy és a KÖu-2 övezetet is. Egyidejűleg a szabályozási terven jelölésre kerül a „közterületi építési hely”. Az „esőtető” fogalom-magyarázatával kiegészítésre kerül a rendelet. A gyalogúton nem szükséges a közúti úrszelvény biztosítása, mivel a határoló telkek más közterületről megközelíthetők és az érintett gyalogosút csekély hossza ezt nem indokolja.</p>
	<p><b>8.11.</b> 1. Kérem a Rendelettervezetet úgy szerkeszteni, hogy a fejezet címek és alcímek, valamint a szakaszok számozása a hozzájuk kapcsolódó előírásokkal egy oldalra kerüljenek, mert a nyomtatott vagy pdf-esített változatban ez segíti az értelmezést.</p>	<p><b>Döntést nem igényel</b> Pontosításra kerül.</p>

8.12.1	1. a 38317/25 és a /26 hrsz telkek tekintetében kérem, a közterületi státuszukra utalóan a zárójeles számozás alkalmazását, ahogy az a Helyzetértékelő Munkarész Promlématérképén is történik, tekintettel az ingatlan-nyilvántartási célú földmérési és térképészeti tevékenység részletes szabályairól szóló 8/2018. (VI. 29.) AM rendelet 31.§ (4) bekezdésére, mely szerint „a közterületek helyrajzi számait a változási vázrajzon és a mérési vázlaton, valamint a térképi adatbázisban minden esetben zárójelbe kell tenni”.	<b>Elfogadásra nem javasolt</b> A 38317/25 és a /26 hrsz-ú telkek nem közterületek, ezek magántulajdonban lévő magánutak. A vizsgálatok során vált egyértelművé, hogy a hivatalos földhivatali alaptérkép ezt tévesen tartalmazta, így a szabályozási terven már a tényleges jogi állapot szerepel
8.12.2	2. kérem a „meglévő/tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpárutat” a Trk. 6. melléklet 2. rész 2.5 sora szerinti jelkulccsal jelölni (üres kör), mivel a tervezett elem jele alig megkülönböztethető az „övezet határa” jelétől, ami különösen az Üllői út – Ceglédi út csomópontjánál zavaró.	<b>Elfogadásra javasolt</b> A jelölés módosításra kerül.
8.12.3	3. kérem a jelölés pontosítását a 132kV-os elektromos főelosztó hálózat és anagyközépnymosú földgáz gerincelosztó vezeték tekintetében is.	<b>Elfogadásra nem javasolt</b> A 314/2012.(XI.08.) Korm. rendelet 6. melléklet 6.6. és 6.11. pontja tartalmazza a szabadon választott vonallal való jelölés lehetőségét.
8.12.4	4. a jelkulcsban a „vasúti pálya tengelye” és a „kerülethatár” jele nagyon hasonló, kérem, legalább más színnel jelölni.	<b>Elfogadásra javasolt</b> A jelölés módosításra kerül.
8.12.5	5. javaslom a telepítendő fasort a Fertő utcában a 38317/4 hrsz telek előtt csak a telekhatárig jelölni, a tervezett Kt-Kk új közút csatlakozása elé nem.	<b>Elfogadásra javasolt</b> A jelölés pontosításra kerül.
8.13.	i. A 2. mellékletben az OTÉK alóli felmentésre utalásnál kérem kihangsúlyozni, hogy csak a 27.§ (2) bekezdés esetére vonatkozik.	<b>Elfogadásra javasolt</b> Pontosításra kerül, hogy a felmentés csak a Kt-Kgy jelű településszerkezeti jelentőségű gyalogútra vonatkozik.
8.14.	A tárgyi KÉSZ a STAVMAT Zrt. kezdeményezésére készül, településrendezési szerződés alapján. Kérem a dokumentáció egészében a cég szerepét azonosan kezelni, mert egyes szövegkörnyezetben a telephelye van itt, van amikor „területe” van, és van ahol tulajdonosként hivatkoznak rá. Utóbbi viszont a tulajdoni viszonyokat ábrázoló térképről és táblázatból (37. o.) nem derül ki.	<b>Elfogadásra javasolt</b> Azonos tulajdonosi háttérű, több cégről van szó a dokumentációban. Pontosításra kerül.
8.15.	.A dokumentációban többször szerepel az „Üllői út – Balkán utca csomópont”, azonban a (38317/26) hrsz ingatlan a tulajdoni lap és a Szabályozási terv szerint is Balkán köz elnevezésű. Kérem a hivatkozás javítását.	<b>Elfogadásra javasolt</b> Pontosításra, illetve egységesítésre kerül az elnevezés.

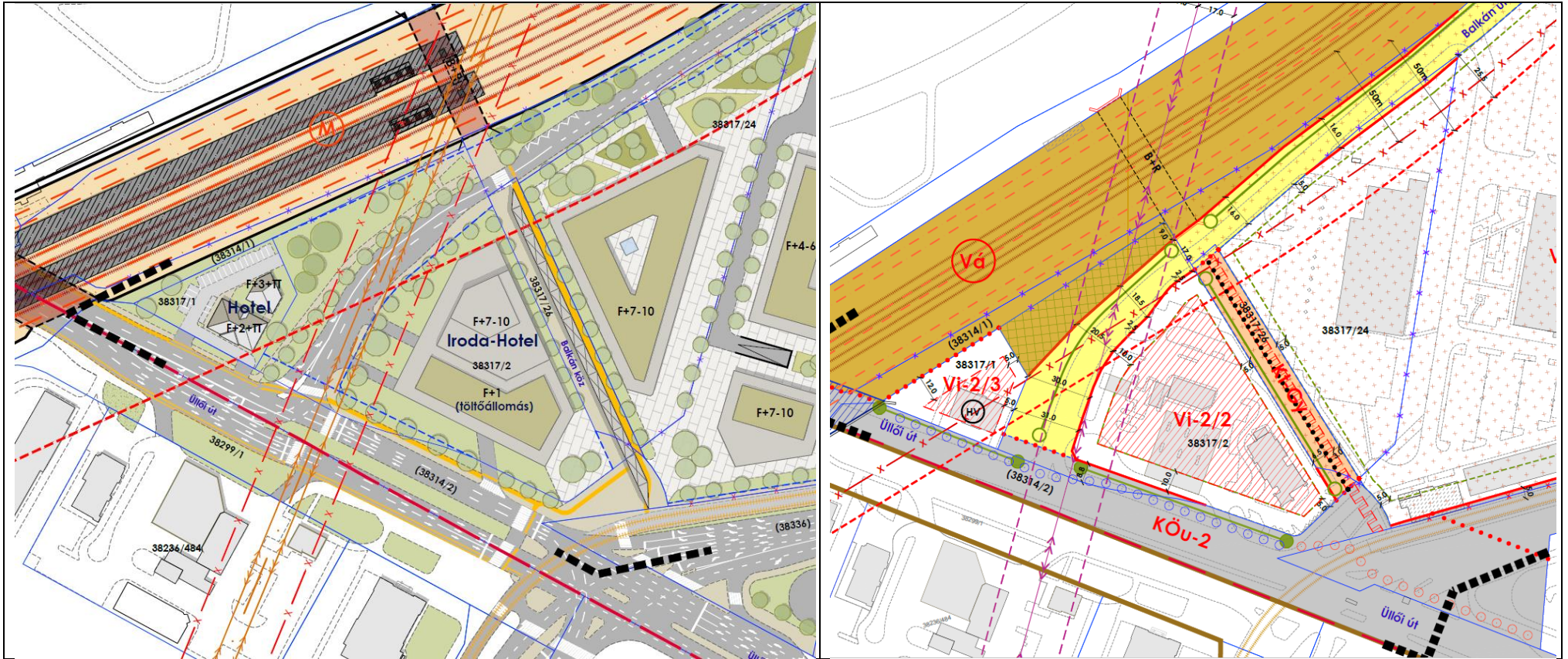
	<p><b>8.16.</b> 2021. április 3-án hatályba lépett a TSZT és az FRSZ legutolsó módosítása, kérem az erre történő hivatkozás legyen következetes a teljes dokumentációban (pl. 10.o., 87.o.).</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b> Javításra kerülnek a hivatkozások.</p>
	<p><b>8.17.</b> . Javasolom, hogy a Közlekedés munkarészhez is készüljön átnézeti A3 méretű térkép, mint a közművek esetén.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b> A dokumentáció kiegészítésre kerül az átnézeti térképpel.</p>
	<p><b>8.18.</b> Javasolom, hogy a Helyzetértékelő munkarészben készüljön a Problématérkép mellett Értéktérkép is a 74.-76. oldalon található SWOT analízis alapján.</p>	<p><b>Elfogadásra nem javasolt</b> A területi adottságok és SWOT analízis nem indokolja a megfogalmazott értékek külön térképen történő ábrázolását.</p>
	<p><b>8.19.</b> . Kérem egyértelműsíteni az alátámasztó munkarészben szereplő építési ütemek, illetve változatok megvalósításának sorrendjét, vagy amennyiben opcionális változatokról van szó, azok megvalósulásának feltételeit. Felhívom figyelmét, hogy az opcionális változatokról dönteni szükséges (ld. 3.3 észrevétel.).</p>	<p><b>Elfogadásra részben javasolt</b> A területen egyetlen beruházási szándék ismert, ez részletesen bemutatásra került, a többi távlati fejlesztési lehetőségként lett prognosztizálva. Az építési előírások adta lehetőségek alapján becsült forgalmi igény ezért egyértelműen nem rögzíthető a dokumentációban, a döntést hivatott segíteni. A végső véleményezésre már csak a kiválasztott változat lesz megküldve.</p>
	<p><b>8.20.</b> . A 85. -86. oldalon csak a terület délkeleti végének ütemezése szerepel. Javasolom a terület többi részét V. ütemként szerepeltetni, mert enélkül „lóg a levegőben”.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b> A terület V. ütemként való szerepeltetése pontosításra kerül azzal, hogy konkrét fejlesztési igény a Balkán utcától északra nem ismert, de a valószínűsége a volt Kőbányai Erőmű telkének értékesítése után a Fertő utcától északra a legnagyobb.</p>
	<p><b>8.21.</b> A fejlesztés kapcsán szükséges humán infrastruktúra igény megfogalmazásra kerül a 87. oldalon, javasolom azonban térképen ábrázolni, hogy a legközelebbi intézmények milyen gyaloglási távolságra vannak a fejlesztéssel érintett területtől, hogy látható legyen a fejlesztés realitása.</p>	<p><b>Elfogadásra javasolt</b> Bemutatásra kerül.</p>
	<p><b>8.22.</b> . A 94. oldalon szereplő ábrásor a 82) fejlesztés címe alatt az (1a) számú fejlesztés 4-féle változatát mutatja be, kérem értelemszerűen átszerkeszteni.</p>	<p><b>Elfogadásra nem javasolt</b> Az ábrásor a 96. oldalon van és az (1a) számú fejlesztés lehetséges</p>

			forgalomtechnikai megoldásait mutatja be.
	8.23.	A 95. oldalon bemutatásra kerül a (3) számú fejlesztés, javasolom ezt is ábrán is bemutatni.	<b>Döntést nem igényel</b> A (2) és (3) fejlesztés a 97. oldalon lett bemutatva, a kettő között lévő ábrán, amely mindkettőt tartalmazza.
	8.24.	A „Gyalogos és kerékpáros közlekedés” című fejezet (96-97.o.) beékelődik a (4) és (5) számú fejlesztések elé, azonban javasolom a fejlesztések után szerepeltetni, mert mindegyik változatot érinti.	<b>Elfogadásra javasolt</b> A szerkesztés pontosításra kerül.
	8.25.	A 118. oldalon szerepel, hogy „a KÉSZ 1. melléklete tartalmazza a barnamezős területek lehatárolását a TSZT kijelölésére alapozva.” A Rendelettervezet 1. mellékletében ilyen jelölés nem található, kérem pótolni.	<b>Elfogadásra javasolt</b> A TSZT végső véleményezési dokumentációjában a terület még barnamezősnek volt kijelölve, de a jóváhagyott TSZT ezt már nem tartalmazza. Ennek megfelelően nem került a KÉSZ 1. mellékletébe ilyen jelölés, de egy munkaközi hivatkozás bent maradt a dokumentációban, ami törlésre kerül.
	8.26.	Az alátámasztó munkarészben előzetesen jelzett OTÉK-tól való eltérési kérelemmel kapcsolatban előzetesen észrevételt nem teszek, de kérem a 3.13 pontban foglaltak figyelembe vételére és jelzem, hogy a Trk. 28.§ (3) bekezdése alapján az OTÉK-ban meghatározott településrendezési követelményeknél megengedőbb követelményeket az OTÉK 111. §-ában felsorolt feltételeken túl akkor határozhat meg, ha ahhoz az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal záró <b>szakmai véleményében</b> hozzájárul.	<b>Döntést nem igényel</b>
<b>Budapest Főváros Kormányhivatala Fővárosi Közlekedésselügyi Főosztály</b> BP/2504/01047-2/2021.	9.1	2A tervezett fejlesztés jelentős, összesen több mint 230 000 m <sup>2</sup> nettó szintterület beépítését teszi lehetővé. Tekintettel arra, hogy a tervezési területet határoló Üllői út és Bihari u. csúcsidejű forgalma jelenleg is kapacitáshatáron mozog, közlekedésfejlesztés nélkül a terület további forgalommal nem terhelhető. A létesítendő parkolóhelyek számának meghatározásánál a 66%-os engedményt nem támogatjuk. A jó kötőpályás közlekedési kapcsolatokra hivatkozva az 50%-os engedmény figyelembevételét is csak elegendő számú P+R parkolóhely rendelkezésre állása esetén tartjuk elfogadhatónak. Elegendő számú P+R parkoló hiányában, a közösségi közlekedés igénybevétele nem éri el a kívánt mértéket.	<b>Elfogadásra részben javasolt</b> Az önkormányzat a parkolási kedvezmény 50 %-os mértékét támogatja. A P+R parkolók nem a terület kiszolgálását segítenék, hanem további forgalmat vonzanának a város külső részéről és agglomerációból a területre, ami nem kívánatos. Ugyanakkor a Népliget vasúti megállóhoz kapcsolódóan a Népligeti oldalon 50 személygépjármű elhelyezését kell biztosítani.

	9.2.	A szabályozási tervvel kapcsolatban kifogásoljuk, hogy a környezetalakítási javaslaton szereplő tervezett irodaparkot feltáró utak nincsenek útként kiszabályozva. A tárgyi fejlesztés mértéke és a kialakítandó utak funkciója véleményünk szerint indokolja a kiszolgáló utak közterületi kiszabályozását. Közúti funkciót betöltő közforgalom elől el nem zárt magánutak létesítését csak akkor tartjuk elfogadhatónak, ha a magánút részére önálló telek kerül kialakításra. Azonban megjegyezzük, hogy mivel a magánutak esetében a későbbi, kezelői feladatok ellátásában problémák jelentkezhetnek, kialakításukat kedvezőtlennek tartjuk. Véleményünk szerint közúti funkciót betöltő utak esetében az egységes közútkezelés jobban szolgálja a közérdeket. A fentiek értelmében a Vi-2/1 jelű övezetben tervezett közterületi utak helyett közúti szerepet betöltő magánutak kialakítását útügyi szempontból nem támogatjuk.	<b>Elfogadásra részben javasolt</b> A Vi-2/1 jelű építési övezet telkén irodaházegyüttes létesítését tervezi a tulajdonos. A környezetalakítási javaslat az érintett telkek beépítésének egy lehetséges változatát mutatja be a szabályozás keretei között. Az előírások a telek megközelítését szolgáló jelenlegi magánutak közterületté válásának előírását rögzítik. A belső feltárást biztosító utak nem magánút szerepűek.
	9.3.	Továbbá kifogásoljuk, hogy a rendelet 4.§ b) pontja szerint magánút – eltérő rendelkezés hiányában – csak a Gksz építési övezetben alakítható ki, ugyanakkor a Vi-2/1 övezetekben tervezett magánutak létesíthetőségére vonatkozó rendelkezés sem a szabályozási terven, sem az övezeti előírásoknál nem szerepel.	<b>Elfogadásra javasolt</b> További feltárási lehetőségként, az észrevétel alapján a 4. § előírásai kiegészítésre kerülnek oly módon, hogy lehetővé váljon közforgalom elől el nem zárt magánút létesítése is az intézményi területen. Közforgalom elől elzárt magánút intézményi területen nem létesíthető a Fővárosi rendezési szabályzat 18.§ (5) bekezdésével összhangban.
<p><b>Budapest Fejlesztési Központ</b>  <b>Közlekedésfejlesztési Főigazgatóság</b>  <b>Vasútfejlesztési Projektigazgatóság</b>  <i>E-mail: 2021. 10.20.</i></p>	10.1.	Köszönjük, hogy a Népliget vasúti megállónál a szabályzatban nevesített B+R parkolók létesítésére vonatkozó kötelezés megtartása mellett annak konkrét helyét immár nem jelöli a szabályozási terv, így lehetővé téve annak az állomással integrált módon történő kialakítását.	<b>Döntést nem igényel</b>
	10.2.	Üdvözljük, hogy a Népliget megállóhoz vezető sétánnyal párhuzamos előkertekben már nem jelöl a terv kötelezően fenntartandó zöldfelületet, így lehetővé téve a városias kialakítást, üzletek, szolgáltatások megjelenését amellet. Ehhez kapcsolódóan javasoljuk megfontolásra, hogy a 15. § (3) bekezdésben az előkertben elhelyezhető köre tágabban legyen meghatározva, támogatva a fentieket.	<b>Döntést nem igényel</b> A településkép védelméről szóló 15/2019.(VI. 27.) önkormányzati rendelet előírásai szabályozzák, hogyan létesíthető árnyékoló, vendéglátóhely terasza, vagy egyéb kitelepülés.
	10.3.	A parkolási kedvezményekkel kapcsolatban fenntartjuk azt a korábbi véleményünket, hogy a kiváló közösségi közlekedési adottságokra tekintettel indokolt az OTÉK-nál jelentősen megengedőbb parkolószám előírása, így az alátámasztó és jóváhagyandó munkarészekben megkülönböztetett második, nagyobb parkolási kedvezményt biztosító változatot támogatjuk. (7.§ (1) bekezdés d) pont B változatát) Ezzel összefüggésben az Üllői útról balra nagyívű kanyarodással megközelíthető, közterületen elhelyezhető mélygarázs lehajtó kialakításának megszüntetését	<b>Elfogadásra részben javasolt</b> Az Önkormányzat a parkolási kedvezmény 50 %-os mértékét támogatja, mivel jelenleg még nem valósult meg az új Népliget vasúti megállóhely a Körvasút részeként.

		kérjük, figyelembe véve azt is, hogy a megállóhely építési engedélyezési tervei már a Stavmat lehajtó nélküli állapot szerint készültek. A tervezői javaslat szerint a lehajtó elhagyását a második verzió teszi lehetővé, így véleményünk szerint ez is a második verzió mellett szól. Nem tartanánk kedvezőnek a közterületi mélygarázs lehajtóját a terület legfontosabb gyalogos kapujában kialakítani, ahol a legmagasabb szintű közterületi minőségre kell törekedni, és ebbe a térbe beleálló lehajtó nem illeszkedne, valamint a Népliget vasúti megállóhoz vezető sétány kialakításában is kedvezőtlen lenne annak lokális megemelése. Így a gépkocsi rámpa kialakítását és a gyalogos átvezetés megemelését 0,3 méterrel ellenezzük.	A beruházáshoz kapcsolódó kifogásolt, az Üllői útról a Ceglédi útnál tervezett közterületi garázsbehajtó elhagyható, helyette az Üllői útról a Balkán utcára balra kanyarodó sáv lesz duplázva. (Rajzi mellékletben bemutatva)
	<b>10.4.</b>	A terület a beépítési javaslat szerint jól tagolt, közhasználat számára megnyitott telekrészekkel, átjárható és emberléptékű módon, változatos téri látványokat kialakító módon tervezett. Javasoljuk, hogy a beépítési javaslatot alapul véve a szabályozási terv részletesebben szabályozza az építési helyeket, magánutakat, közhasználatra megnyitott területeket a jobb telepítés kialakítását segítő, határozottabb irányt mutatva az ingatlanulajdonos(ok) számára.	<b>Elfogadásra nem javasolt</b> A környezetalakítási javaslat a szabályozás keretei között a megvalósítás egy lehetséges módját mutatja be. Hasonlóan optimális beépítési javaslat még számos alternatívában elképzelhető. Az Önkormányzat – egyetértve az észrevétellel – az egyéb eljárások során (pl. tervtanácsai vélemény) képviseli és érvényesíti ezen szempontokat.
	<b>10.5.</b>	Kérjük, hogy a szabályozási tervlapon is szereplő Stavmat lehajtót (a KÖu-2 és KÖu-3 valamint VI-2/2 és KI-GY által határolt szürke háromszög az Üllői út/Ceglédi úti torokban) Fővárosi jelentőségű közút besorolás alól kisorolni szíveskedjenek, helyette az Önálló gyalogos közút területbe való besorolását javasoljuk.	<b>Elfogadásra nem javasolt</b> A Köu-2 jelű övezet csökkentésére nem ad lehetőséget a Fővárosi rendezési szabályzat erre vonatkozó 21.§-a. Későbbi TSZT módosítás vagy felülvizsgálat során történhet meg az övezeti besorolás pontosítása.
	<b>10.6.</b>	Kérjük, hogy a szabályozási tervlappal kapcsolatos kérésünknek megfelelően a környezet alakítási tervlapon és valamennyi alátámasztó munkarészen is távolítsák el a gépkocsi ki/behajtást sugalló kialakítás, azaz a lehajtó nélküli változat maradjon meg, és az kerüljön összhangba a szabályozási tervlappal.	<b>Elfogadásra javasolt</b> A tervből törölve lett.
<b>FŐMTERV Zrt.</b> <b>Vasút és Felsővezeték</b> <b>Iroda</b> <i>e-mail: 2021. 09.</i>	<b>11.</b>	A Népliget Vm. tervezése projekt kapcsán több egyeztetés volt a Főváros és az érintett kerületekkel a lehatárolások és a tervezett ingatlanhatárok kapcsán. A tervezett sétány és a munkásszálló között egy esőkert került megtervezésre, amely MÁV-os tulajdonba fog kerülni, így szükséges azon a részen a korábban leegyeztetett ingatlanhatárok módosítása. Mozsár Ágnes tájékoztatása szerint erre lesz lehetőség a véleményezést követően. Kérjük, hogy akkor kerüljön ez is átvezetésre.	<b>Elfogadásra javasolt</b> Átvezetésre került. (Rajzi mellékletben bemutatva)

Melléklet: A Szabályozási terv és Környezetalkítási javaslat hivatkozott részletei



## Jegyzőkönyv

**Tárgy:** egyeztető tárgyalás a **Budapest X. kerület, Üllői út, Ceglédi út, Bihari utca és a vasút által határolt terület kerületi építési szabályzata tárgyában** a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 32. § (1) bekezdés a) pontja szerinti teljes egyeztetési eljárás részeként

**Időpont:** 2022. március 10. csütörtök 9.00 óra

A veszélyhelyzettel összefüggő átmeneti szabályokról szóló 2021. évi XCIX. törvény alapján a veszélyhelyzetre tekintettel az egyeztető tárgyalás megtartása elektronikus úton történt.

**D. Kovács Róbert Antal** Polgármester: Megnyitja az egyeztető tárgyalást.

**Mozsár Ágnes** Főépítész: Jelzi, hogy a közlekedési hatóság nem tud részt venni a megbeszélésen. A megbeszélésről hangfelvétel készül.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: A szabályozási terv előkészítése során az államigazgatási egyeztetésben kötelezően résztvevő felek és az érintettségük okán véleményezésre meghívott felek a véleményeiket megadták. Jogszabályon alapuló vélemény nem maradt fenn, ugyanakkor vannak jelentős kérdésekben olyan eltérő vélemények, amelyeknek a tisztázása érdekében egyeztető tárgyalás összehívását tartotta szükségesnek az önkormányzat.

Minden véleményezésben résztvevőnek lehetősége van ezen kereten kívül is, hogy bármely véleményére felhívja a figyelmet vagy azzal kapcsolatban tájékoztatást kérjen, illetve az államigazgatási egyeztetésnek szűk keretein kívül a tervezést, a terveket, beruházási elképzeléseket érintő kérdések, észrevételek is elhangozhatnak. Ugyanakkor szűk értelemben véve az államigazgatási egyeztetés lezárásához az szükséges, hogy abban a két érdemnek megjelölt kérdésben, amelyet külön itt tárgyalni, vagy megemlíteni javasolnánk, a felek egyértelműsítsék az álláspontjukat, illetve, ha ez lehetséges, akkor nyugvópontra juttassák, illetve az önkormányzat döntését ezzel elősegítsék.

Az egyik jelentős kérdés a parkolási követelmény meghatározása. Az egyeztetéseknek kezdettől fogva a középpontjában állt a közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos, a parkolásra vonatkozó szabályozás kialakítása, egyrészt a terület elhelyezkedéséből, sajátos jellegéből fakadóan, másrészt azoknak a közlekedési, közösségi közlekedési fejlesztés terveknek az összefüggésében, amelyek a terület tömegközlekedési ellátottságát jelentősen megváltoztatják és amellyel kapcsolatban olyan javaslat fogalmazódott meg, hogy a gépjármű terhelést a terv igyekezzék a parkolási követelmény eltérő meghatározásával is befolyásolni. Erre tekintettel, mivel már az előkészítés során is határozottan ellentétes álláspontok alakultak ki a résztvevő felek között, két verziót tartalmazott az államigazgatási egyeztetésre kiküldött rendelettervezet, illetve az alátámasztó munkarészek. Egyrészt az OTÉK előírásához képest 50%-os, illetve a leendő közlekedési fejlesztések megvalósulása esetén 70%-os csökkentést irányozott elő a tervezet, amellyel kapcsolatban az államigazgatási egyeztetésben kötelezően részt vevő felek között is volt eltérő vélemény, illetve a vasúti megálló fejlesztésért felelős Budapest Fejlesztési Központ szintén állást foglalt az egyik verzió mellett. Ezeknek a véleményeknek a tisztázása mindenképpen indokolt.

Az önkormányzat álláspontja a vélemények értékelése nyomán – amit a Polgármester Úr véleményekről szóló döntése jelenleg tartalmaz –, az az, hogy a csökkenés az eredeti elképzelés szerinti 50%-os mértékben valósulna meg. A csökkenés mellett a legerőteljesebb indok, hogy a villamos, metró közelsége jelenleg is adott. A Népliget vasúti megállóhelynek a remélhetőleg közeli kiépítése pedig újabb jelentős ellátottságnövelést eredményez majd.

Ugyanakkor megjelennek más szempontok, amelyek a 70%-os csökkentés felé vitték tovább az egyik verziót. Az Üllői útról a mélygarázsba történő behajtás a közterület tervezett kialakítását befolyásolta volna. Mivel ez az aggály a beruházó közreműködése nyomán elhárítható, ezért ennek az indoknak a figyelembevételére már nem befolyásolja a parkolószám-csökkentést, tehát a mélygarázs ellátása az 50%-os csökkentés mellett is megvalósítható úgy, hogy a közterület megfelelő kialakítását ez ne befolyásolja majd. Erre tekintettel, illetve ezeket összességében értékelve és természetesen az államigazgatási egyeztetésben beérkezett véleményeket összességében értékelve az önkormányzat az 50%-os csökkentést tervezi megvalósítani a rendelettervezetben.

Javaslom, hogy az észrevételt tevők szíveskedjenek ezzel kapcsolatban további véleményüket megosztani. Köszönöm.

**Somlyódy Csaba** Alpolgármester: Egy érvet még hozzáfűznék az Önkormányzat részéről. Nyilvánvalóan több olyan szereplő is van, akik a mai megbeszélésre nincsenek meghívva, ugyanakkor ennek a térségnek a fejlesztésében igen aktívan részt vesznek (OTP, Bayern, az Üllői úti volt Postaépület fejlesztői, stb.) és árgus szemmel figyelik ezt a vitát, hogy hány %-os engedményt teszünk. És hivatkozási alapként fogják ezt a dolgot kezelni. Óriási problémákat okoz számunkra a jelenlegi közlekedési helyzet is, hát még ha a környező fejlesztések elkezdődnek és megvalósulnak. Tehát ez is azt indokolja, hogy nem szabadna azt a szerintem téves nézetet gondolni, hogy a magyar ember nem fog gépkocsival járni. Amikor az összes építő, az összes résztvevő, az összes tervező elvonul, itt marad nekünk a probléma, aminek a megoldása ránk vár. Ezért is szeretnénk, hogy legalább ezt az 50%-os arányt tudjuk tartani.

**Dárdai Balázs** MŰÉP Építőmérnöki Kft.: Egyrészt tervezői vagyunk a Parklife beruházásnak, de egyúttal a beruházó arra is megkért minket, hogy informálisan képviseljük a szempontjait. Két megjegyzést tennék a helyzettel kapcsolatban. Az egyik, hogy tavaly április 15-én volt egy online megbeszélés, amin Polgármester Úr, Főépítész Asszony és Alpolgármester Úr, illetve a BFK-tól Vitézy Dávid is részt vett. Illetve részt vettek a STAVMAT képviselői is. Ez az a megbeszélés, ahol a 30%-os parkolóhányadról volt szó, mint lehetséges követelményről. A beruházó ezt úgy értelmezte, hogy szóbeli megállapodás született erről.

A másik dolog, hogy a FŐMTERV tervein szereplő dupla balos bekanyarodás az Üllői útról – ahogy a város felől érkezünk – balra nagy ívben a Balkán utcára valóban pótolja azt az elvesztett balos kanyarodó sávot, amit a telkünkön negyedik bejáratként elhagytunk. A STAVMAT telkének mind a négy sarkára terveztünk eredetileg egy-egy autós ki-behajtást, és ez azonban a szomszédos beruházással, a körvasút állomásának a megvalósításával ütközött. A NIF és a BFK, illetve a FŐMTERV képviselői azt kérték, hogy ezt az Üllői út és Ceglédi út sarkán lévő behajtásunkat vegyük ki a tervből és csak három behajtónk legyen. Ezzel a telken létesíthető 1700 db parkolóhely 1400-ra csökkent le, mert a három behajtó ezt képes ellátni. Elképzelhető, hogy ha a balos kanyarodás az Üllői útról a Balkán utcára kettő sávra egészül ki, akkor ez az elérhetőséget felemeli 1700 parkolóhelyre újra, de – és ez a beruházó másik nagy aggálya – ez meglehetősen bizonytalan. A beruházó úgy érzi, hogy ennek a második kanyarodó sávnak most kezdődik az engedélyezése, ki tudja mit hoz a jövő, akár más irányú politikai döntés is születhet az Üllői úttal kapcsolatban menetközben. A beruházó úgy gondolja, hogy a beruházás alapjainak annál biztosabbnak kell lennie, minthogy egy kanyarodó sáv legyen.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Az előzményként említett megbeszélésre röviden csak annyit reflektálnék, hogy mint mondtam, a vélemények ütköztetése az államigazgatási egyeztetések előtt is és azóta is sok szinten történt meg. A szabályozási terv tervezésének a folyamata addig nem zárulhat le, amíg a Képviselő-testület a rendeletet meg nem alkotja. És nyilvánvalóan a Képviselő-testülettől az a jog semmilyen módon nem vitatható el, hogy a képviselők szabad belátásuk szerint, természetesen a jogszabályi előkészítés rendjében, annak megfelelően hozzák meg a döntésüket. Tehát előzetes kötelezettségvállalás nem történt és nem is történhetne. Természetesen az önkormányzat a beruházás megvalósulását támogatja, azt elő kívánja segíteni. A terület fejlődését nagyon fontosnak tartja, ennek megfelelően ezeket a megoldásokat az összes résztvevővel együtt

próbálja alakítani. Az Üllői út kérdése elsősorban a Fővárosi Önkormányzat és a Budapest Közút kompetenciája lesz.

**Somlyódy Csaba** Alpolgármester: Az előbbiekre (Dárdai Balázs) reagálnék, valóban én is ott ültem és határozottan emlékszem a parkolóhelyek tekintetében, hogy a 30% meg sem fordult bennem, mert látom annak a komoly veszélyeit, hogy az önkormányzatnak milyen nehézséget okoz a 30%, és ezt el is mondtuk akkor. Ez a mostani döntés precedensértékű lesz. De olyan irányú ígéret az önkormányzat részéről nem hangzott el, de még csak utalás sem a jövőre vonatkozóan a 30%-ot illetően, hogy azt az önkormányzat támogatni fogja.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Az Üllői út vonatkozásában a Fővárosi Önkormányzat, illetve a Budapest Közút részéről esetleg van, aki nyilatkozatot tud tenni?

**Pártos Judit** BFFH Városépítési Főosztály: A közlekedéssel kapcsolatosan a kiküldött anyagban szereplő válaszokat el tudjuk fogadni, amiket az önkormányzat adott nekünk. Mi egyetlen dolgról, a Budapest Közút telephelyről szeretnénk majd beszélni.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Igen, ez lenne a másik téma, de erre térjünk vissza később. A Dárdai Úr által megfogalmazottakhoz annyit szeretnék hozzáfűzni a közlekedési adottságok vonatkozásában, hogy természetesen ennek a folyamatnak jelentős mozgatórugója az, hogy a beruházó telepítési tanulmányterv útján, illetve településrendezés-szerződés-kötési szándékkal kezdeményezte a szabályozási terv megalkotását. Ugyanakkor a szabályozási terv soha nem születhet egy adott beruházásra vagy egy adott tulajdonos pillanatnyi elképzeléseire, hiszen a szabályozási terv egyrészt tágabb környezetet szabályoz (jelen esetben is), mint az érintett beruházás, másrészt pedig általános normatív eszközökkel kell megalkotni a szabályozást, ami nem tekintheti csak vagy elsődlegesen a beruházói érdekeket, sőt a rendelet megalkotása elsődlegesen természetesen a közérdekeket kell, hogy figyelembe vegye. Az pontosan a szabályozási tervben nem fog tudni megjelenni, hogy az Üllői út – ami egyébként nem is a kerületi szabályozás hatókörébe tartozik, hiszen a fővárosi település-szerkezeti terv jelöli ki a szélességét – szabályozási szélességén belül milyen forgalomtechnikai megoldással, milyen sávkiosztással, milyen kanyarodási lehetőséggel alakítja ki a tulajdonos és kezelő Fővárosi Önkormányzat a berendezést. A szabályozási terv a terület ellátását köteles a saját eszközeivel biztosítani, és ilyen szempontból biztosítja is azokat a lehetőségeket, amelyekre Dárdai Úr is utalt, akár a Balkán utca, akár a Bihari út felől minden olyan maximális közlekedési kiszolgáló lehetőség biztosított legyen, ami a beruházónak lehetővé teszi azt, hogy a szabályozás szerint biztosított fejlesztési lehetőségét minél kedvezőbb módon vagy a lehető legteljesebb mértékben megvalósíthassa.

Tehát mi semmilyen szabályozási megoldással nem tudunk arra garanciát vállalni, hogy az Üllői út kialakítása a következő 1-5-10 évben változik-e, vagy milyen módon változik. Az önkormányzatnak egyébként az álláspontja az, hogy a Fővárosnak a közlekedési kapacitását elsősorban azokra a nagy forgalmat kiszolgáló sugár irányú utakra és azokra a fő közlekedési utakra kell terelni, és olyan forgalomtechnikai eszközöket kell alkalmazni, amelyek a forgalmat ezen tartják. Amelyek megóvják elsősorban a lakóterületeket, illetve az olyan területeket, amelyeknek nem az átközlekedést kell szolgálnia, hanem a saját funkciójukat kell tudni zavartalanul biztosítani.

Tehát az önkormányzat minden esetben azt az álláspontját fogalmazta meg, hogy az Üllői út áteresztőkapacitása, megközelíthetősége, illetve az elhagyásának a lehetőségei az előbb említett szempont szerint nem korlátozhatók, az önkormányzat nem támogatja az ilyen korlátozásokat, legyen ez akár sebesség, akár sávszám, akár a kanyarodási irányoknak a meghatározása. Nyilván az összhangokat meg kell tudni teremteni, egyrészt a Gyárdűlő felé ne érhesse az Üllői útról jelentős átmenő forgalom ezt a területet, másrészről az itt kialakuló új városközpont jellegű terület, vagy vegyes intézményi jellegű terület megfelelő kiszolgálást nyerjen. És ez szintén ne a lakóterületek felől valósuljon meg, tehát az önkormányzat minden eszközzel ezt a megoldást, illetve javaslatot igyekszik elősegíteni, támogatni.

Az önkormányzat a szabályozási terv előkészítése során természetesen azt nem tudja garantálni, hogy az építési beruházás – amely nem is az önkormányzat feladata és hatásköre – során működő

hatóságok, építéshatóságok, közlekedési hatóság, egyéb szakhatóságok, az ő engedélyeik, illetve akár a Főváros a közútkezelői hozzájárulása kiadása során milyen módon jár el. Részben maga a rendelet megkövetel olyan minimális közlekedési és egyéb infrastrukturális beruházásokat, amelyeket majd a közlekedési hatóságoknak és a közútkezelőknek számon kell kérniük. Ez ugye a rendelettervezetből mindenki számára ismert. Ezek között van a Főváros kompetenciáját érintő követelmény is és van a jegyző közútkezelői hatáskörét érintő követelmény is. Ezeket mindenki a feladat- és hatáskörében figyelembe kell, hogy vegye, ez jogszabályi kötelezettsége. Ezen túl a hatóság mindig megvizsgálja azt, hogy a jogszabályi előírások keretében a beruházó hogyan biztosítja a jogszabályok érvényesülését, illetve kifejezetten a közlekedési hatóságnál a közlekedés megfelelő működését, és ennek körében a konkrét jogszabályi előírásokhoz képest a konkrét beruházási tervekre fogja kiadni az engedélyeit, illetve a hozzájárulásait, amik jelen esetben szintén nem adhatók előzetesen, nem jelenhetnek meg a szabályozási terv keretei között. Azért fogalmaztam meg így, mert minden, amit az önkormányzat tud mozgatni és vállalni, azt a szabályozási tervben rögzíti, illetve arra kötelezettséget vállal majd a településrendezési szerződésben is, amelyet meg kell kötnünk majd a rendelet elfogadása előtt, az önkormányzaton kívüli kérdések azonban ide nem kapcsolhatók be.

**Lévay Zoltán** Városüzemeltetési Osztály: Néhány szakmai érv az elhangzottakhoz. Az egyik az, hogy a bejáratok számának a csökkenése nem jelenhet gondot a parkolószám csökkenésére, hiszen a bejáratok forgalmi kapacitását lehet növelni, például az Aréna Plázában 2x2 sávós bejáratok is tudnak működni. A forgalom csökkentésének egyik módszere az építészeti program csökkentése. A másik a lecsökkentett parkolóhelyszám, amely miatt például a Lechner Ödön fasorban, a Közvágó híd környékén vagy a Grupama Aréna környékén az önkormányzat nem tudja kezelni a lakossági bejelentéseket.

**Dományi Bálint** Budapest Fejlesztési Központ: A BFK részéről elsődlegesen azért vettük fel a kapcsolatot a beruházóval és a X. kerülettel is, és azért tárgyaltunk több körben, mert ami számunkra a legfontosabb, az az, hogy a vasútállomás és a hozzá vezető gyalogos útvonal a lehető legkomfortosabb módon működjön.

Az Ecseri úti metró, illetve a 3-as villamos, valamint a vasút között napi 10 ezres nagyságrendű átszállást valószínűsít a forgalmi modell, ez tehát azt jelenti, hogy a városi léptékben is igen fontos vasútállomás lesz itt a Népligetnél. És ennek a gyalogos áramlásnak a fő csapásiránya az új sétányon vezet majd. Amikor azonosítottuk azt a problémát, amit az Üllői úti közvetlen behajtó jelentene a sétány kereszteződésében, akkor jeleztük ezeket az aggályainkat. Valójában ez számunkra a legfontosabb, tehát hogy a gyalogossétány kontinuitását ne szakítsa meg az Üllői útról közvetlen gyalogos- vagy közúti behajtó. Ehhez képest egy fontos, de másodlagos szempont, hogy az új vasútállomás, mint lehetséges városfejlesztési pólus környezetében alapvetően ne az autózásra épülő fejlesztések valósuljanak meg. Ebből a szempontból kifejezetten örülünk annak, hogyha a térségben érdekelt többi fejlesztő is a STAVMAT-hoz hasonló hozzáállással kívánja fejleszteni a saját ingatlanát. Ez ugyanis összességében egy sokkal fenntarthatóbb modell felé tud vezetni, minthogyha minden reggel az irodisták tömegei próbálnának meg autóval bejutni, mondjuk Budapest határából azon a 20 km-es úton, aminek egyetlen szakasza sem alkalmas kapacitás szempontjából. Tehát az, hogy van-e ezen a helyszínen kellő számú parkolóhely nekik, gyakorlatilag a láncolat utolsó eleme, addigra már átverekedték magukat az erre egyre alkalmatlanabbá váló úthálózat különféle elemein. Ezért gondoljuk továbbra is, hogy ez a terv egy új paradigmának az első képviselője lehet és nagyon örömteli, hogyha sikerül a parkolóhelyek számát redukálni, hiszen itt metró is van, villamos is van, vasút is lesz és ez az a városszerkezeti pozíció, amit Nyugat-Európában vagy akár Kanadában, az Egyesült Államokban is bizonyos esetekben kifejezetten parkolóhely biztosítása nélkül vagy minimális számú parkolóval terveznek. Ezzel együtt az elmondottakon túl nem szeretnénk terjeszkedni, tehát nem akarunk belefolyni az önkormányzat és a beruházó közötti egyeztetésekbe annál jobban, minthogy a sétány megszakítatlanságát szeretnénk biztosítva látni.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Annyit szeretnék hozzátenni, hogy a szabályozási terv a maga lehetőségei között biztosítja a gyalogos összeköttetés folytonosságát, azt irányozza elő, hogy a

közterület megszakítása ne történjen meg a lehajtóval. Ebben nem kizárólagos a Kőbányai Önkormányzat mozgástere, hiszen az Üllői út közterülete – ami fővárosi tulajdonú és kezelésű – belelóg a leendő gyalogos sétány és a Bihari úton történő áthaladás közötti területbe. A beruházó bemutatta azt a megoldást, amellyel nem szükséges a lehajtó létrehozása, ezzel a szabályozás is összhangban áll. Így megvalósulhat az a cél, ami ezek szerint elsődleges, ami a BFK koncepcióját támogatja.

**Dárdai Balázs** MŰÉP Építőmérnöki Kft.: Egy dolgot szeretnék kérdezni, illetve felvetni. Tudomásunk szerint a kerületi építési szabályzat tervezetében az alátámasztó munkarészek között a 93. oldalon szerepel, hogy a 2. változat – ha csak 3 kihajtó van a telekről – összesen 1400 parkolóhely létesítését engedi, az első változat – a 4 kihajtó – 1700 parkolóhelyével szemben. Az lenne a megnyugtató, ha ezek kikerülnének ebből a tervezetből, hogy akkor ez független legyen ettől a dologtól.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Az alátámasztó munkarész az nem szabály, a rendeletet kell figyelembe venni. De szerintem az a mondat nem arról szól, hogy fizikailag mennyi parkolóhely alakítható ki és szolgálható ki, hanem hogy abban a körben, amíg a következő szintű közlekedésfejlesztési tervezet be nem lép, addig annyi építhető.

**Berényi Mária** Urbanitas Kft.: Ha döntés születik ebben a dologban, akkor változatok közül a végleges szerepel majd az anyagban. A környezetalakítási javaslat, ami a közlekedési megoldásokat is tartalmazta az első változatra készült. Itt még az Üllői útról két lehajtó volt, a Balkán utcánál egy balra kanyarodó és a Ceglédi úti kereszteződés előtt a lámpa árnyékában egy másik. Ami kiküldésre került az észrevételekre adott válaszként, abban módosítottuk a környezetalakítási javaslatot is, mivel előzetesen az egyeztetések során az önkormányzat az 50%-os parkolási kedvezményt támogatta és a Balkán utcánál a dupla balra kanyarodó sáv került bele, összhangban a FŐMTERV terveivel.

**Dárdai Balázs** MŰÉP Építőmérnöki Kft.: Pontosan ezt mondtam az előbb, hogy ez a helyzet az Üllői útról való lekanyarodástól függ.

**Berényi Mária** Urbanitas Kft.: Ez így van, tehát ha nem épül meg addig, amíg a beruházást szeretnék megvalósítani, akkor azt a beruházónak kell kezdeményezni, esetleg anyagilag is beszállni vagy addig nem tud annyit építeni, amíg a kiszolgálása nem biztosított.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Az új környezetalakítási tervet megosztottam, én is arra szerettem volna utalni, hogy a szabályozási terv az egyes beépítési szintekhez, összhangban a parkolási követelménnyel, szab meg bizonyos infrastrukturális követelményeket, és ezek, hogyha a beruházó egy bizonyos szint fölé emeli a beruházást és ezzel összefüggésben a parkolószámot, akkor az további infrastrukturális beruházást követelhet meg. Hozzá kell tenni, hogy ez nem a beruházónak a kötelezettségeként kerül megállapításra a rendeletben, hanem objektív kötelezettségként, mert azt mondja, hogy ha egy bizonyos beépítettségi szintet el akar érni a terület, akkor ahhoz rendelkezésre kell állnia ezeknek a feltételeknek. A szabályozási terv azt már nem szabályozhatja, hogy ezt ki hozza létre, mikor hozza létre vagy, hogy milyen módon hozza létre. Az a lényeg, hogy ha a beépítés meg szeretne történni, létre szeretne jönni az a terhelés, akkor ahhoz biztosítani kell az adott infrastrukturális környezetet, rendelkezésre kell állnia az adott infrastrukturális környezetnek bármilyen módon.

Egy rövid összefoglalást adnék az elhangzottakról, az egyeztető tárgyalásnak ezt a pontját jelen állapot szerint lezárhatónak látom.

Az egymástól eltérő álláspontokat a véleményezési eljárás során a Közlekedési Hatóság, Budapest Főváros Önkormányzata és a BFK adta, az itt elhangzottak alapján úgy látom, hogy a Fővárosi Önkormányzat elfogadhatónak minősítette a kiküldött döntéstervezetet. Dományi Úr úgy fogalmazott a BFK álláspontját illetően, hogy – megerősítve a parkolóhelyszám-csökkentésnek egyéb koncepció alapján történő fontosságát – az adott területen a lehajtó elkerülése elsődleges, illetve a Közlekedési Hatóság eleve ellenezte nemcsak a magasabb mértékű csökkentést, de az 50%-os csökkentést is csak bizonyos lehetőségek mentén tenné megengedhetővé. Azt gondolom,

hogyan az önkormányzati rendelet tervezete ezt a feltételrendszert, tehát azt, hogy milyen módon, milyen keretek között lehetséges az 50%-os csökkentés, már észszerűen maga is meghatározza. A most elhangzottak, illetve a jelen nem lévő Közlekedési Hatóság észrevételének az összegzése alapján úgy tűnik, mindenki szerint megfeleltethető az önkormányzat megfogalmazott álláspontjával.

**Dárdai Balázs** MŰÉP Építőmérnöki Kft.: Senki nem vitatja el az önkormányzat döntési jogát, a beruházónak sincs ilyen szempontja, de a beruházó saját szemszögéből nézve a dolog úgy fest, hogy a NIF és a BFK szomszéd beruházóként kérte azt, hogy szüntessük meg a négy bejárat közül az egyiket. Cserébe azt kapjuk, hogy kevesebb parkolóhelyet kell létesíteni. Innen eljutottunk oda, hogy ugyanannyi parkolóhelyet kell létesítenünk, de megszüntettük a négyből az egyik bejáratot. Ez bizonytalanságot és feszültséget okoz a beruházónak. Ezt most nem fogjuk tudni itt feloldani, viszont jelezni szeretném, alighanem Polgármester Úr részvételével talán lehet, hogy segítene a helyzeten egy olyan személyes találkozás a beruházó vezetőivel, amelyen ezeket a dolgokat tisztázni lehet. Kell-e ez a beruházás ide, nem kell, hasonló dolgokat meg lehetne vitatni. Ennek elképzelhető, hogy itt lenne az ideje.

**Somlyódi Csaba** Alpolgármester: A beruházónak szeretném elmondani, értjük, hogy a NIF és a BFK kéréseit a bejáratok számának csökkentésével rátolják a problémát az önkormányzatra, hogy az önkormányzat viszont adjon cserébe bizonyos dolgokat. Nem szeretnénk a III. kerületnek a helyzetébe kerülni, ahol az autósok olyan helyzetet idéztek elő, hogy a Polgármester Úrnak változtatási tilalmat kellett elrendelni. Hiszen a parkolószám nem épült meg, és utána ott maradt a parkolási probléma az önkormányzatnak. Én azt gondolom, hogy az önkormányzat elég rugalmasságról tesz tanúbizonyságot, amikor azt mondja, hogy nem a jogszabályban előírt, megkövetelhető parkolószámot kéri, hanem kevesebbet. Megértem, hogy a beruházónak keresni kell ezen a dolgon, de az összes többi szereplő is értse meg, hogy az önkormányzatnak is vannak olyan feladatai, amit az itteni lakosság érdekében meg kell tennie. Már most is elviselhetetlen a közlekedés itt a Gyárdűlőn. És számításba sem vettük, hogy mi van akkor – más politikai döntésről beszélek – ha a dugódíj bevezetésre kerül, és a Nagykörúttól kijebb hozzák a Hungária körútig, akkor többek között ez a rész is P+R parkolóként fog üzemelni, mint ahogy teszi most jelen pillanatban is Kőbánya számos pontján a méréseink alapján az autós társadalom.

**Dományi Bálint** BFK Zrt.: Vitába én sem szeretnék bonyolódni, hogy a városi körülmények között hány parkoló indokolt vagy hány nem, csak kívülről nézve szeretném felhívni a figyelmet arra a lehetőségre, ami egy településrendezési szerződésben nyitva áll a beruházó és az önkormányzat között. A kérdéses 20%-nyi, 300 férőhelynyi parkoló kb. 3-4 milliárd forintból építhető meg minimum. Ennek egy része megállapodás alapján akár más közcélra is fordítható, tehát úgy is feltehető a kérdés, hogy valóban a vélt parkolási problémák megoldása-e az elsődleges, vagy esetleg a kerületben vagy a városrészben vannak-e olyan egyéb közfeladatok, amelyeknek az ellátásához vagy városrész fejlesztéséhez egy ilyen megállapodás hozzájárulhat. Ez a BFK-n túli szempont, de érdemes talán ezt is körülményezni, mikor a %-ról születik döntés.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Nekünk nem vélt parkolási problémáink vannak. Nagyon komoly valós parkolási problémáink vannak jelenleg is, és bármilyen más pénzfelhasználás, ami nem a közlekedési infrastruktúra és a parkolási helyzet javítására irányul, az nem oldja meg ezeket az igen is valós parkolási problémákat.

**Mozsár Ágnes** Főépítész: Nagyon jelentős ez az 50%. Sehol a kerületben máshol nem éltünk ezzel az engedménnyel, tehát ezt már az elején lehetett tudni, hogy ez egy jelentős csökkentés lesz.

**Faludi Botond** Városüzemeltetési Osztály: A parkolási helyzetre szeretnék csak reflektálni, tavaly június hónapban végzett az önkormányzat a díjfizető övezet kiterjesztéséhez Gyárdűlőn egy kapacitásfelmérést, és a területen a nem díjfizető övezetben a teljes maradék Gyárdűlőre a kihasználtság a kapacitásokhoz képest 116% volt. Ami azt jelenti, hogy a szabályosan igénybe vehető parkolóhelyeken túl is történtek várakozások. Úgy gondolom, hogy a közlekedési problémákon túl egy valós parkolási problémával találkozunk Gyárdűlő vonatkozásában.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: A másik téma a Budapest Közút Bihari úti telephelyét érinti, át is adnám a szót ezzel kapcsolatban.

**Pártos Judit** BFFH Városépítési Főosztály: Nyilván a kerületnek nem lesz új, amit elmondok. A TSZT-nek volt egy módosítása, ahol kimondottan belekerült erre a területre vonatkozóan átmeneti hasznosításként a gazdasági terület. Ennek nem titkoltan az volt a célja, hogy a Közút telephelye még egy ideig még fennmaradhasson. Vezetői szinten is volt szóban erre vonatkozóan megállapodás, hogy elfogadják és tudomásul veszik, hogy ez a telephely itt még jó ideig kell, hogy működjön. Most is szerepel a TSZT-ben ez az átmeneti hasznosítási lehetőség. Nyilván azzal is tisztában vagyunk, hogy ez egy lehetőség, tehát, hogy ha az önkormányzat nem szerepelteti a KÉSZ-ben, akkor sem sért jogszabályt. Viszont ezzel teljes mértékben ellehetetlenül a Közút telephelye, ugyanis az 1988. évi I. tv. 14/A. § (8) bekezdés szerint, ha ez elfogadásra kerül, akkor akár a holnap nap folyamán Jegyző Úr visszavonhatja a meglévő engedélyeket. Azt is javasolnám, közvetlenül a Budapest Közúttal legyen egy egyeztetés, hogy a kerület milyen időtávon látja elfogadhatónak a telep működését.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Alapvető elv, hogy a megváltozott szabályozás csak a szabályozás-terv-változás hatályba lépését követően létrejövő, vagy azt követően módosuló jogviszonyokra alkalmazható. Tehát nem értelmezhető megváltozott körülménynek az, hogy a szabályozás változik. A már kiadott engedély ez alapján nem vonható vissza. Azzal szerettem volna kezdeni, hogy mi azért ezt jelentős településrendezési kérdésnek tekintjük, hiszen azzal, hogy a telephely azzal a tevékenységgel ezen a helyen jelen van, azzal a terület átalakulását jelentős mértékben befolyásolja, és az önkormányzat tovább szeretné vinni ennek a területnek az átalakulását, az intézményi vegyes felhasználás és funkciók felé. Azt meg tudom erősíteni, hogy a telephelyen folytatott azon tevékenység, amely már a szabályozási terv megalkotásakor ott folyamatban van, engedéllyel rendelkezik, vagy akár nincs folyamatban, de már engedéllyel rendelkezik, tehát ha lenne esetleg már kiadott építési engedély, ezeket a szabályozás-terv-változás nem fogja befolyásolni. Azt fogja befolyásolni, ami ezután ott tevékenységbővítést vagy olyan tevékenységváltást jelentene, amely már az új szabályozásnak nem felel meg. Erre korábban is volt példa egyébként, az átmeneti megoldás az nem is azért került akkor be, az én emlékeim szerint, de biztos akkor is másként tekintettek erre a felek. Tehát nem azért került bele, hogy majd hosszútávon ez lehetőséget adjon a gazdasági terület fenntartására, hanem éppen azért, hogy a működést kiszolgáló olyan új elemet – volt akkor gépjárművek telephelyre történő bejegyzésének a problémája – amit akkor éppen orvosolni kellett, akkor azt ott orvosolta. Tehát ez a jövőre nézve is igaz, a telephelyet nem fogja és nem is tudja az önkormányzat, illetve a jegyző korlátozni, nem fogja tudni visszaszorítani a már ott meglévő tevékenységet, viszont az önkormányzat azt szeretné, hogy ez a tevékenység ott már ne fejlődjön tovább, ott ne jöjjenek létre olyan új beruházások, ne jöjjön létre olyan új akár kapacitás-, akár funkcióbővítés, amely megerősíti ott ezt a jelenlegi funkciót. Valóban történtek tárgyalások, és az önkormányzatnak voltak ezzel kapcsolatos ötletei, javaslatai, hogy közép-, de legalább hosszútávon abban gondolkodjon a Budapest Közút, illetve a Fővárosi Önkormányzat, hogy keresse ennek a helynek, telephelynek, vagy legalább a telephelyen folytatott bizonyos tevékenységeknek az alternatíváit, és ebből a szempontból az önkormányzat mindig hangsúlyozta azt, hogy nem gondoljuk, hogy ezt feltétlenül csak a Budapest Közút keretein között lehet vagy kell megtenni, hanem akár a Fővárosi Önkormányzat mint aki számos gazdasági társaságán keresztül vagy útján látja el a fővárosi, közterületi és egyéb üzemeltetési feladatokat. Ezeknek a koncepcionális átgondolásával is el lehet mozdulni abba az irányba, ami aztán majd a távlatokban megváltoztatja ennek a telephelynek a megítélését, fenntartva, hogy a telephely a jelenlegi funkcióival, eszközeivel korlátozás nélkül működhet tovább.

**Pártos Judit** BFFH Városépítési Főosztály: Amit elmondott a kerület szándékaival kapcsolatban, azzal városrendezési szempontból egyet tudok érteni, és nem így értem, hogy nem városrendezési kérdés, hanem inkább úgy, hogy nekünk nincs konkrét információnk arról, hogy a Budapest Közútnak milyen elképzelései vannak ezen a területen. Erre vonatkozott, hogy esetlegesen egyeztessenek velük, azt el tudom fogadni, hogy szakmai szempontból hosszabb távon nem

kívánatos itt ez a telephely. Az idézett jogszabály arra vonatkozik, hogy a 3,5 tonnát meghaladó járművek tárolására a jegyző ad ki engedélyt. Ha megváltoznak a körülmények, akkor azt visszavonhatja a jegyző. Úgy tudom egyébként, hogy a TSZT-módosítás annak idején többek között e miatt volt szükséges, hogy itt a nehézgépjárműveket tárolják.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Igen, de nem azért, mert felmerült volna a visszavonás lehetősége, hanem azért, mert újabbakat szerettek volna ott elhelyezni. Újak a jövőben már nem kaphatnának hatósági bizonyítványt, de a régiek, amelyeknek már megvan a hatósági bizonyítványa, azok nem vonhatók vissza, mert a jogszabály az nem a hatósági bizonyítvány alapjául szolgáló körülmény, hanem a bizonyítvány kiadását megalapozó jogszabály. A Budapest Közúttal és a Fővárossal eddig is tárgyalt az önkormányzat, erre a továbbiakban is nyitott, Polgármester úr gondolom ezt meg fogja erősíteni. Viszont úgy gondoljuk, hogy a Fővárosi Önkormányzat mint a cég tulajdonosa kell, hogy meghatározza a Budapest Közút jövőbeli szándékait. Ezért mindenképpen azt gondoljuk, hogy legalább három közreműködőt igényel, hogy tovább tudjunk lépni.

**Pártos Judit** BFFH Városépítési Főosztály: Köszönöm ezeket a válaszokat. Nekem az volt az információm régről, hogy amikor a TSZT-módosítás volt, akkor valami új engedélyt kellett kérni a meglévő telephelyre. Részünkről elfogadható, ha a meglévő valóban maradhat.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Ez szilárd álláspontom, az én hatóságom biztos, hogy nem fogja jogszabályváltozás miatt visszavonni a már kiadott engedélyeket. Tehát még egyszer, nagyon határozottan, ami engedéllyel rendelkezik, az továbbra is ott lehet, viszont új engedély, új hozzájárulás, új funkció már nem jelenhet meg, ami az új jogszabálynak nem felel meg.

**Pártos Judit** BFFH Városépítési Főosztály: Köszönöm szépen. Akkor ez így részünkről elfogadható.

**Somlyódi Csaba** Alpolgármester: Szeretném megerősíteni azt, amit Jegyző úr elmondott. Többször beszéltünk erről a Budapest Közúttal. A Budapest Közút megértette azt, hogy Budapest közepére most már nem való egy ilyen típusú tevékenység. Javaslatot is tettünk, hogy hol lehetne ezt megvalósítani, de ez tulajdonosi döntést igényel, ezért a Főváros nélkül ez nem fog menni. Úgy gondolom ez nem csak akarat kérdése, hanem anyagi lehetőségek kérdése is. Hosszabb távon azonban biztos vagyok benne, hogy meg kell oldanunk ezt a problémát. Ha sikerül mindezt figyelembe véve megoldani, és a Főváros ezt elfogadja, akkor megköszönjük az álláspontjukat.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: A két kiemelt téma, amelyre mindenképpen szerettünk volna sort keríteni, az ez a kettő volt. Szeretném kérdezni a jelenlévőket, hogy van-e más olyan fontos információ, körülmény, kérdés, észrevétel, aminek még el kell hangoznia.

**Mozsár Ágnes** Főépítész: A jegyzőkönyv számára szeretném mondani, hogy az Állami Főépítész jelezte, hogy nem vesz részt, de elfogadta az észrevételekre adott válaszokat. A Népegészségügy és a Rendőr-főkapitányság sem tud részt venni, ők is elfogadták a válaszokat.

**Lévay Zoltán** Városüzemeltetési Osztály: A Zágrábi utca-Bihari utca csomópont kialakításában továbbra is fenntartanánk azt az álláspontot, ami érinti a Budapest Közút telephelyét, és így kapcsolódik az előző témához. Ott egy négyágú csomópont képzelhető el, ez azt jelenti, hogy a Budapest Közút telephely amíg létezik, addig ez a csomópont nem tud ebben a formában megvalósulni. Más forgalomtechnikai kialakítást viszont nem támogatunk, mert balesetveszélyesnek gondoljuk.

**Dr. Szabó Krisztián** Jegyző: Ez nem a szabályozási terv tárgya, majd amikor a közútkezelői kérdésekre kerül sor, akkor lesz ezeknek igazán jelentősége, de természetesen fontos, hogy az érintettek előzetesen is tisztában legyenek bizonyos adottságokkal. Van-e még további hozzászólási szándék?

Nagyon szépen köszönöm az Önkormányzat nevében a megjelenést, részvételt, illetve a konstruktív hozzáállást mindenkinek.

**D. Kovács Róbert Antal** Polgármester: Jegyző úr, szeretném megköszönni a tárgyalás vezetését és köszönöm én is mindenkinek a részvételt és a véleményét.