



ELŐTERJESZTÉS

a Képviselő-testület számára az

Újpest-Káposztásmegyer – Intermodális Központ létesítésével kapcsolatban

A Képviselő-testület 86/2008. (III. 25.) számú határozatával elfogadott Kerületfejlesztési Konceptió (KFK) Káposztásmegyer városrész-központ területét akcióterületként határozta meg, egyben megjelölte az akcióterület fejlesztésével kapcsolatos legfontosabb célokat és követelményeket is. Az Újpesti Önkormányzat 2011-2014. közötti időszakra szóló Városfejlesztési Programja – a KFK tartalmával összhangban – kiemelt célként irányozza elő Káposztásmegyeren egy új közlekedési csomópont kialakítását vasútállomással és P+R parkolóval. A fővárosi tervekben már hosszú idő óta szereplő, de a megvalósulásig, sőt a konkrét előkészítésig eddig el nem jutott elképzelés napirendre kerülését aktuálissá tette a MÁV Budapest-Vác vasútvonal előkészítés alatt álló rekonstrukciója (és ezzel is összefüggésben az elővárosi vasúti fejlesztés), valamint a Budapesti Közlekedési Szövetség megalakulása is. Köztudott, hogy a BKSZ célja a közösségi közlekedés szolgáltatói szereplői tevékenységének integrálása, ami a jelen esetben a MÁV és a BKV járatainak összehangolását, összességében a tömegközlekedés rendszerének komplex fejlesztését jelenti.



Káposztásmegyer tömegközlekedési ellátását jelenleg a 14-es villamos, valamint az ahhoz kapcsolódó autóbusz-járatok biztosítják, de a Főváros fejlesztési elképzeléseiben (és az Újpesti Önkormányzat 2008-ban elfogadott Közlekedési Rendszertervében is) szerepel az M3 metró-vonal Káposztásmegyerig történő meghosszabbítása (és ehhez kapcsolódva egy új járműtelep létesítése), valamint a Budapest-Vác vasútvonalon egy új (elővárosi) vasúti megálló építése. Ezek összességében egy klasszikus intermodális közlekedési csomópont létesítését jelentik, melynek megvalósulása jelentős mértékben befolyásolhatja Káposztásmegyer egész közösségi közlekedési rendszerét.

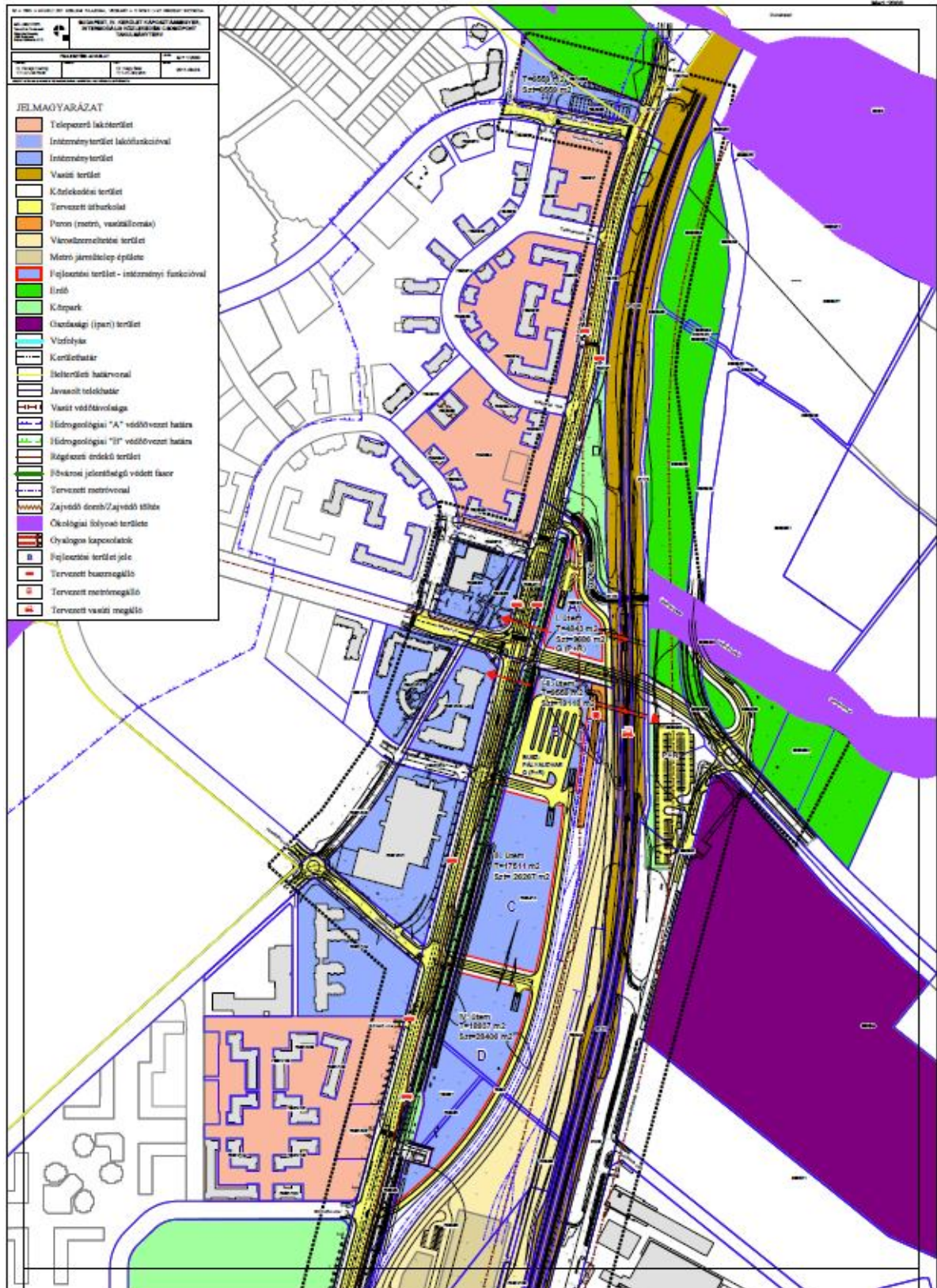
Káposztásmegyer tömegközlekedési járatai jelenleg három helyszínen (az Óceánárok u. menti BKV végállomáson, a 14-es villamos végállomásánál, valamint a Homoktövis utcai buszfordulónál) koncentrálnak. Ennek megfelelően a tanulmányterv tervezési területe a Megyeri úti buszforduló (a 30-as busz jelenlegi végállomása) és az Óceánárok utcai BKV végállomás közötti teljes Külső-Szilágyi úti szakaszra, valamint az FSZKT-ban a metró járműtelep számára fenntartott területre, illetve a rákospalotai közúti kapcsolattal érintett területre terjedt ki. Mindez azonban nem azt jelenti, hogy a majdani szabályozási tervnek is ugyanekkorra területre kell készülnie már csak azért sem, mert mint tudott, az Óceánárok u. menti végállomás területére és az érintett tömbre korábban a BFVT Kft. önálló szabályozási tervet készített. [Megjegyzem, a most elkészült tanulmányterv ismeretében ezt a KSZT-t is felül kell vizsgálni, és az indokolt módosításokat végre kell hajtani.]

A tanulmányterv kidolgozását megelőzően (az egyeztetési eljárás „nulladik” fázisaként) – éppen annak érdekében, hogy már a tervezés kezdeti stádiumában figyelembe lehessen venni az államigazgatási és önkormányzati szervek, valamint a szakmai civil szervezetek véleményét – a Főépítési Iroda beszerezte és a tervezők részére átadta az OTÉK mellékletében felsorolt, érintett szervezetek előzetes szakmai állásfoglalását. A tervezés során több alkalommal is egyeztető tárgyalásokra került sor, melyek közül kiemelendő a közlekedési tárgyú tematikus egyeztetés, melynek során valamennyi érintett közreműködésével áttekintettük a tanulmánytervvel kapcsolatos szakmai követelményeket. A megbízóval egyetértésben a tanulmányterv dokumentálását megelőzően a javaslatot egyeztetettük a XV. kerület, valamint a MÁV illetékeseivel is. Ezen a tárgyaláson abban állapodtunk meg, hogy a tanulmánytervet – annak tervtanácsi bemutatását és véleményezését követően – célszerűen a két érintett kerület szakbizottságainak együttes ülése fogja megtárgyalni. Az elkészült tanulmánytervet napirendre tűzte az Újpesti Tervtanács, mely az érintett önkormányzati képviselők részvételével megtárgyalta és egyhangú állásfoglalással támogatta a bemutatott javaslatot.

A tanulmányterv tartalma – a tervezési programban szereplő sorrendet követve – röviden az alábbiakban foglalható össze.

- ➔ A metró járműtelep számára fenntartott terület (a terület északi oldalán) jelentős mértékben csökkenthető úgy, hogy a még e célra fenntartott területen valamennyi szükséges építmény és létesítmény biztonsággal „elfér”. A terv szerint egy – nagyjából a Böröndös u. magasságában induló – új sínpár nyomvonala által szűkített terület marad meg tartósan KV-TB keretűben, míg az ennek nyomvonala és a Külső-Szilágyi út északabbra eső szakasza közötti terület (differenciált módon) olyan építési övezet(ek)be kerülhet, mely(ek) egy jelentős volumenű intermodális központ kialakítására adnak lehetőséget. Ezzel összefüggésben fontosnak tartom nyomatékkal kiemelni, hogy a terv továbbra is elsődleges célként számol az M3-as metró Káposztásmegyerig történő meghosszabbításával, vagyis Újpest Önkormányzata konzekvensen kitart korábban több határozatában megerősített és az Újpesti Közlekedési Rendszertervben is szereplő távlati célja, a metró-fejlesztés megvalósítása mellett!
- ➔ A tanulmányterv a léptékének megfelelő pontossággal meghatározza a Megyeri út keleti irányú meghosszabbításának nyomvonalát. Az út meglévő szakaszának keleti irányú egyenes folytatásaként vezet Rákospalota irányába, majd az új vasúti megállóval együtt létesülő külön szintű csomóponttól enyhe ívben haladva egy új körforgalmú csomóponttal kapcsolódik a már meglévő úthálózathoz.
- ➔ A javaslat szerint a Dunakeszi felől érkező közúti forgalom – a jelenlegi vasúti aluljáró megszüntetését követően – az előbb említett körforgalmú csomópont közbeiktatásával, a Megyeri út vonalában kapcsolódik Újpest úthálózatához.
- ➔ A tanulmányterv szerint a Budapest-Vác vasútvonal érintett szakaszán egy új elővárosi vasúti megálló létesül a Megyeri út meghosszabbított szakaszának vasút alatti műtárgyához kapcsolódva. A terv szerint a fejlesztés megvalósítására több építési ütemben kerül sor, de az egyeztetések során, valamint a Tervtanács ülésén is egybehangzóan az a vélemény alakult ki, hogy a „többfunkciós” műtárgyat és a vasúti megállót, valamint a rákospalotai közúti kapcsolatot egyszerre, a beruházás első fázisában célszerű megépíteni.
- ➔ Az M3 metró meghosszabbításának nyomvonalára és a végállomás elhelyezésére a tanulmányterv a korábbi változatokhoz (és az FSZKT keret-jellegű rendelkezéséhez) képest eltérő megoldást javasol. A terv szerint a metró nyomvonala a jelenlegi villamos-vonaltól eltérően

– a Bőröndös u. magasságában – a vasútvonal felé kanyarodna úgy, hogy a végállomás környezetében a vasúti pályához „simulva” az új vasúti megálló és a metró végállomása közvetlenül szomszédos létesítményként valósulna meg. Az így kialakuló közösségi közlekedési együtttest egészítené ki a metró végállomás és a Külső-Szilágyi út között épülő új autóbusz-végállomás, mely az intermodális központ végső kiépülése esetén kiváltaná az Óceánárók utcai BKV végállomást is. A csomópont gyalogos kapcsolatát Káposztásmegyér al-központja felé külön szintű csomópont biztosítja.



- ➔ A metró járműtelep területének biztonságos mértékű csökkentését követően felszabaduló terület felhasználására a tanulmányterv egy – a Külső-Szilágyi út nyugati oldalának tömbkiosztásához igazodó – rugalmasan kezelhető struktúrát javasol. A négy tömbre osztott terület két északi eleme (a közöttük átvezető Megyeri úti szakasz két oldalán) dominánsan az intermodális központhoz közvetlenül kapcsolódó rendeltetéseket (is) integrálva, míg az attól délre eső két tömb funkcionális tartalmát nyitottabban kezelve jelentős volumenű, intézményi dominanciájú fejlesztésekre kínál lehetőséget, nem kizárva bizonyos – a városias karakterhez illeszkedő – gazdasági fejlesztéseket sem.
- ➔ Az FSZKT előírásainak figyelembe vételével a tanulmányterv a terület északi végénél lévő „A” és „B” jelű tömbben biztosítja egy nagy kapacitású P+R parkoló elhelyezésének lehetőségét és közúti kapcsolatait.

Külön is kiemelendőnek tartom, hogy – a közlekedési szempontok primátusa mellett – a terv jelentős mértékben felértékeli a tervezési területét és környezetét, mely nem csupán a Fővárosi és az Újpesti Önkormányzatnak (a terület domináns tulajdonosainak), hanem Káposztásmegyer lakosságának is eminens érdeke, hiszen túl azon, hogy a tervezett beépítések következtében minőségi javulás állhat elő a városrész-központ ellátása tekintetében, maguk az új létesítmények mintegy „zajjárvénykolják” a vasúti területet. Az elővárosi vasúti megálló létesítése mindezek mellett szignifikáns minőségi javulást eredményezhet Káposztásmegyer közösségi közlekedési ellátottsága tekintetében is. A tanulmányterv a fejlesztés végrehajtását eleve több építési ütemet feltételezve olyan településszerkezeti kapcsolatokat és tömb-struktúrát javasol, mely alkalmas lehet az idő közben esetleg változó konkrét fejlesztési igények befogadására a városépítészeti koncepció megtartása mellett.

A napirendet – együttes ülésén – előzetesen megtárgyalta az Újpesti, valamint a XV. kerületi Önkormányzat illetékes szakszervezete. Az Újpesti Önkormányzat Városüzemeltetési és Városfejlesztési Bizottsága 19/2011. (IX. 22.) VVB számú határozatában a tanulmánytervben foglalt fejlesztési javaslattal egyetértett, és a XV. kerületi szakszervezet is támogatta az elképzelést. Ezt követően a XV. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete 859/2011. (IX. 28.) ök. számú határozatában egyetértett a tanulmánytervben szereplő megoldásokkal, egyidejűleg 860/2011. (IX. 28.) ök. számú határozatával felhatalmazta László Tamás polgármester urat, hogy az Étv. 15. § (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően megállapodást kössön Újpest Önkormányzatával a szabályozási terv (KSZT) véleményezési eljárásának lefolytatásáról.

Mindezek ismeretében kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést szíveskedjen megvitatni és egyetértése esetén elfogadni az alábbi határozati javaslatot.

A Képviselő-testület

.../2011. (X. 27.) sz. határozata

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

A szabályozási terv készítésével összefüggésben felhatalmazza a polgármestert, hogy

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

Újpest, 2011. október 17.

Wintermantel Zsolt
polgármester

Az előterjesztést Berényi András főépítész készítette.