

**EGER****MEGYEI JOGÚ VÁROS
POLGÁRMESTERI
HIVATALA****FŐÉPÍTÉSZI CSOPORT**3300 EGER, DOBÓ TÉR 2. TEL: +36 36 523 738
FAX: +36 36 523 786, FOEPIT@PH.EGER.HU

Ikt.szám: 830 – 24/2021.

**ELTÉRŐ VÉLEMÉNYEKET TISZTÁZÓ EGYEZTETŐ TÁRGYALÁS
JEGYZŐKÖNYV**

- TÉMA:** Eger Megyei Jogú Város Településszerkezeti Tervéről szóló 279/2004. (VI.24.) közgyűlési határozatának, valamint Eger Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 4/2016. (II.26.) önkormányzati rendeletének, és annak mellékletét képező Hatvani hóstya városrész szabályozási tervének módosítása – **az Intermodális Csomópont építésjogi feltételeinek megteremtése kapcsán**
- IDŐPONT:** 2021. február 11. (csütörtök) 10:30 óra
- HELYSZÍN:** Eger MJV Polgármesteri Hivatal – 2. Számú tárgyaló
- RÉSZTVEVŐK:** Fajcsák Dénes – HMK Állami Főépítész
Sztrapkó Attila – HMK Ütügyi Osztály
Kacsó János – Eger MJV Főépítésze
Wolf Beáta – megbízott vezető településtervező
Kiss Zoltán – Eger MJV Üzemeltetési Csoportvezető
Szajlai Olimpia – Eger MJV területfejlesztési ügyintéző
Farkas Balázs – NIF Zrt. képviselője, projektmanager
Varkoly Eszter – NIF Zrt. képviselője
Schimmer-Tóth Erzsébet – vezető tervező TRENECON Kft.

KACSO JÁNOS – FŐÉPÍTÉSZ

Nagy szeretettel üdvözlök Mindenkit! Nagyon köszönöm, hogy az illetékesek eljöttek az egyeztető tárgyalásra. Ha jól látom, akkor a MÁV Zrt. képviselője nincs jelen. A BFKH (BUDAPEST FŐVÁROS KORMÁNYHIVATALA ORSZÁGOS KÖZÚTI ÉS HAJÓZÁSI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY GYORSFORGALMI ÚTÜGYI OSZTÁLY) képviselője, mint észrevételt tevő államigazgatási szerv szintén nem kíván részt venni a tárgyaláson. Ez alapján kifogást nem emelőnek tekinthető a véleménye tárgyi témával kapcsolatban, ami örömhír. Ez azt jelenti, hogy a korábban megtartott megbeszélés sikerrel zárult. Mindazonáltal itt az egyeztető tárgyaláson szeretném lefixálni a korábban számunkra megküldött kérdéseket.

Ezek a kérések a NIF Zrt. által képviselt MÁV Zrt. igények, javaslatok a BFKH-n keresztül. Ezekkel a kérdésekkel szeretnénk kezdeni. Valamint múlt héten felmerült a 25-s számú út és a Deák Ferenc utcai csomópont találkozásának kérdése is. Ezt is szeretnénk átbeszélni. Elképzelhető, hogy ellentétesek a véleményeink, azonban ezeket mindenképpen szeretném összehasonlítani, hogy tisztán lássunk. Ha ez megtörténik, akkor fogunk tudni rá megoldást találni. Illetve van egy stratégiai pontja az IMCS-nek. Ez pedig a volt borkombinátnak a területe. Ezzel kapcsolatban új információk jutottak el hozzánk. Ennek a kezelhetőségéről szeretnék beszélni. Ez nálunk egy teljesen friss dolog, mindenképpen kell róla beszéljünk. Ezt hagynám utoljára. Javaslom, hogy haladjunk végig a megküldött észrevételeken pontról pontra, illetve a tegnap megküldött erre adott hivatalos válaszokon.

1. Vasúti terület, a vasúti rakodó közvetlen környezete (buszforduló mellett)

A 315/2019. (XII.18.) Kormányrendelet, valamint a 103/2003. (XII.27.) a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló GKM rendelet figyelembevétele alapján szükséges pontosítani a vasúti terület övezetét a 1_5_Módosított SzT IMCS. pdf helyszínrajzon.

A rakodó vasúti vágányával párhuzamosan, a szélső vágány tengelyétől 6,0 m-re szükséges az IM-KÖk-ü és az IM-I-bup/SZ-5-5,0-7500 jelű területek közötti övezethatárt meghatározni, azaz a buszforduló íves széléhez igazodva. Ezzel a vasúti üzemi funkciók, vasúti rakodási területek a vágánnyal azonos övezetben jelennek meg. (Háttér: a 315/2019. (XII.18.) Korm. rendelet a vasútterülettel szomszédos közlekedési területek esetében módot ad arra, hogy a 9,0-es védősáv 6,0 m-re csökkentve kerüljön kijelölésre.)

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Itt ugye kérekként merült fel a MÁV Zrt. 6,0 illetve 9,0 méteres védőtávolsága. Mi a jelenlegi telekhatárra raktuk az övezethatárt. A kérdésben az fogalmazódott meg, hogy a majdani telekhatárra, tehát a szélső vágánytól mért 6,0-9,0 méterre kerüljön az új telekhatárnak megfelelően az övezethatár. Átadnám a szót Wolf Beáta tervezőnek, hogy adja meg szakmai válaszát a felmerült igényre, ami jelen esetben abszolút pozitív volt, tehát a kérés teljesíthető részünkről.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Tisztelettel köszöntök Mindenkit! Jelentősége annak, hogy a mostani telekhatáron marad-e az övezethatár, vagy a majdanira kerül építésrend szempontjából majdnem, hogy közömbösnek tekinthető. Egyetlenegy hátránya van, ha a MÁV Zrt. által kijelölt új telekhatárra kerül az övezethatár. A hátrány mégpedig az, hogy a Honvédelmi Minisztérium államigazgatási eljárás keretén belül megadott véleményében vetődhet fel, amiben kinyilvánította, hogy amennyiben hozzájárulnak a homlokrakodó, illetve az oldalrakodónak a jelenlegi állapotához, akkor ezt vele szükséges egyeztetni, az ő hozzájárulása is szükséges a telekhatár módosításához. Ha 6,0 méterrel nyugatabbra kerül, az azt jelenti, hogy a kötőtpályás közlekedési övezet vonatkozik a plusz területre is. A buszpályaudvari decentrum alakítása Honvédelmi Minisztérium egyetértő állásfoglalása alapján hajtható végre.

Tehát a kérésnek megfelelően az övezethatár eltolható 6,0 méterrel, ez építésügyi tartalmi változást nem eredményez. Nyilván újabb, a vasútüzem működtetéséhez szükséges elemeket a kötőtpályás övezeten belül feltehetően nem fog senki csinálni. Ha szeretne is ilyet, akkor ahhoz a Honvédelmi Minisztérium nem járulna hozzá. Ha odébb toljuk az övezethatárt, akkor egyértelmű, hogy az vasútüzem működtetését szolgáló építmény azon a 6,0 méteres sávon is lehetővé válik. Ezt ennek értelmében le kell egyeztetni a Honvédelmi Minisztériummal is. Amit mi a korábbi felvetésekre választ összeállítottunk, abban leírtuk, hogy változás sem a homlokrakodó, sem az oldalrakodó kapcsán nem keletkezett.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

A Honvédelmi Minisztériummal az engedélyezés kapcsán le lett minden egyeztetve. Nyilatkoztak arról a területről, hogy ők nem kívánják a továbbiakban használni ezt a vágányt, de az elbontása nem volt indokolt.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

A NIF Zrt. által tett változtatási javaslat bekerült a módosításba, a szabályozási terven feltüntetett 6,0 méteres védőtávolságra került az övezethatár.

Ez így számunkra tökéletes, köszönjük.

2. Vasúti területtel határos északkeleti tömb szabályozása

Az Eger 6761/6 hrsz-ú MÁV Zrt. ingatlan (valamint a 6761/14, ill. 6761/5 hrsz. ingatlanok) a VK-IM Z-80-18,0-1500 övezetből VK-IM Z-60-15,0-1500 övezetbe kerül. A módosítás hatása, hogy csökken az ingatlan beépíthetősége (80%-ról 60 %-ra), illetve nő a zöldterület igénye (10%-ról 20%-ra). Ezen ingatlan tekintetében MÁV Zrt. kéri a korábbi övezet visszaállítását, illetve hogy az övezet ne az intézményi - intermodális (VK-IM) övezetbe (mivel az ingatlan nem képezi az IMCS részét), hanem intézményi (VK) övezetbe tartozzon.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Az észrevétel a Hadnagy utca és az Ady Endre utca sarkán található MÁV Zrt. tulajdonában található területeket érinti. A jeltett elírást korrigáltuk. A beépítési mértékre vonatkozó igénynek azonban nem tudunk eleget tenni.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Az eljárás ezen szakaszában az igénybejelentés kiforrottságát és alátámasztottságát tekintve a kiemelt beruházás részeként nem kezelhető. Egyrészt mert a változtatásra vonatkozó kérések teljesen új felállásra vonatkoznak, ez egy teljesen új kérés. Nem erre a tervi igényre készült el az önkormányzati döntés, mely arról szólt, hogy tárgyalásos eljárásra bocsájtható a terv. Nem erre a kérésre készült el a környezeti értékelés sem, amit az augusztusi egyeztetésünk során megállapodott tartalomra készítettett el a város kötelezően, mivel az államigazgatási szervek kérték a környezeti értékelés elkészítését. Nem ezzel a tartalommal lett leegyeztetve. Tehát a folyamat lezárását követően ilyen irányú kérések nem tudnak már beépülni a jelen eljárásba. Ha ezt a kérést bármilyen szinten figyelembe kívánjuk venni, akkor teljes mértékben ellehetetlenül az IMCS záró szakmai véleményének kiadása. Ez a kérés a teljes folyamat nullától való megismétlését jelentené egyrészt.

Másrészt a MÁV ezen kérése olyan, ami a korábbi tervekben sem volt. A jelenlegi szabályozási terv az egyeztetési anyagban egyértelműen bemutatásra került, hogy az IMCS korábbi terv szerinti kijelölése egy többszintű beépítés lehetőségét biztosította, kötelező telek összevonásokkal. A Raktár utcától az Ady Endre utcáig egy teljesen egységes használat alá vont területet jelöl ki a terv az új vasúti vágányokkal, illetve az új buszpályaudvarral (nem csak egy decentrumot, hanem a teljes buszpályaudvart). A vasúti úrszelvény meghagyásával és a buszpályaudvari úrszelvény meghagyásával konkrétan meghatározott építési helyek kijelölésével adott csak építési jogot. Tehát a kérésben megfogalmazott beépítési övezet nem volt a területen.

Ezt a kérést nem tudjuk kezelni. Nyilván, ha kiforr az elképzelés, ugyanúgy, ahogy elkészült az IMCS kapcsán a közlekedési tanulmányterv, majd azt követően a közlekedési egyeztetési terv, azt követően a környezeti értékelés, ha van egy konkrét közlekedési elképzelés, akkor ugyanezeket a lépcsőfokokat végig kell csinálni ahhoz, hogy a környezetre nem jellemző, azt jelentősen megváltoztató – azt 130%-osan meghaladó terhelésű övezet rákerülhessen a telekre.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉSZ

Kedves Beáta! Igazándiból erről a MÁV-ot kell meggyőzni, mert ők kérték ezt a módosítást. Én szakmailag nem támogatnám a 80%-os beépítettséget, még a 60%-ot is soknak érzem.

Megértettük, tudomásul vettük, hogy az Önkormányzat nem támogatja ezt a kérést. Nem a mi kompetenciánk. Elfogadjuk, hogy szakmailag nem támogatható.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

A MÁV Zrt. részéről azért fogalmazódott meg ez az igény, mivel ez a terület egyáltalán nem része az IMCS beruházásnak jelenleg. Ami látszik a területen, ez a felvezetett nyomvonal már nem egy élő elképzelés. Az IMCS szempontjából a megbeszélésen azért sem került szóba augusztusban ez a terület, mert nem a beruházás része. A MÁV Zrt-nek arra irányult a kérése, hogy ők nem szeretnék, ha megváltozna az övezeti besorolás. Viszont amennyiben nem kezelhető ebben az eljárásban, és az engedélynek a végrehajthatóságát befolyásolja, így ebben az esetben elfogadjuk az Önkormányzat által adott szakmai választ.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉSZ

Összegezve az elhangzottakat. Ezt a kérdést nem tudja kezelni az Önkormányzat. Tehát ennek a MÁV Zrt. részéről, azaz a BFKH részéről a tudomásulvétele megtörtént.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Így van. Amennyiben a MÁV Zrt. a terület kapcsán szeretne a továbbiakban változtatásokat kérni, akkor azt ők fogják egy külön eljárásban megtenni.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉSZ

Köszönöm szépen.

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Annyival szeretném kiegészíteni az elhangzottakat, hogy a MÁV Zrt. „mozgólódásának” az alapja az, hogy a vasúti területnél egészen a P+R parkolóig ki kellett hagyni egy területet, amennyiben további vágány építésre szükség van, akkor arra legyen hely és annak az egyéb kiszolgálásának a dolgait befolyásolhatják majd.

3. A vasútállomási felvételi épület, illetve annak környezetében lévő raktárak, továbbá a Sas utcánál lévő épületek

A tervezet szerint az IM-KÖk-é övezetbe fog tartozni a felvételi épület, illetve annak környezetében lévő MÁV raktárak, továbbá a Sas utcánál lévő MÁV épületek. Az övezet tervezett módosítás szerinti meghatározása az alábbi: „Az Intermodális csomópont kötőtpályás közlekedési építési övezete a központi irányítói, forgalomszervezési, információs, kereskedelmi és egyéb kiszolgáló létesítmények, raktárak várók tárolók befogadásának övezete.”

Az IM-KÖk-é övezet szövegezését a MÁV Zrt. javasolja az alábbi szövegre kicserélni: „IMCS és a vasútüzem működtetéséhez szükséges létesítmények, berendezések, épületek, építmények elhelyezésére, beleértve a kereskedelmi létesítményeket létesítését is.” Ezen módosítással nagyobb mozgástere lenne a MÁV Zrt-nek az ingatlanok tekintetében.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

A MÁV „a vasútüzem működtetéséhez szükséges berendezések” fogalomkört kérte, hogy kerüljön bele a különböző rendeltetések és funkciók meghatározásába. Ezt a rendeletervezetben tudtuk kezelni. A kérésnek megfelelően a szövegezésbe bekerült.

4. Vasútállomási felvételi épület

A felvételi épület a jelenleg kialakult állapot szerint, két külön helyrajzi számú ingatlanon (6761/17; 6761/19) áll, továbbá a fejlesztés során, a tervezett előtető-bővítés miatt egy harmadik ingatlan is érintett lesz (6761/12). Kiemelt cél, hogy az épület teljes egésze egy hrsz-ú ingatlanra kerüljön. A telekalakításhoz, ennek érdekében:

Jelenleg folyik a kiviteli tervezés, illetve még a gyártmánytervek is készülnek a későbbi szakaszban, ahol pontosan lehet majd látni az épület kialakítását részletesen, pl. az ereszt, csatorna túllógást.

Ezt figyelembe véve, Tervező **kéri, hogy némi tartalék kerüljön be az előtető miatt húzott szabályozási vonalhoz, tehát ne kerüljön a szabályozási vonal pontosan az előtető kontúrájába, illetve nem szerencsés megjeleníteni a kottázott értékeket.** Ha ez nem megvalósítható, abban az esetben, a 2020.11.25-ei egyeztetés alapján, úgynevezett közterület fölé való építés lehetőségével egészítsék ki a HÉSZ-t.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

A korábbi tervegyeztetések alkalmával, illetve a kiviteli tervek elkészítése során a felvételi épület tervezett előtető kontúrja változott kis mértékben, viszont oly módon, hogy a módosított szabályozási terven meghatározott újonnan kialakítandó telek kontúrja már nem volt megfelelő. Ezért kérte a NIF Zrt., hogy az új teleknél hagyjunk tartalékot. Ennek kapcsán megküldték a felvételi épület terveinek szerkeszthető állományát. Ezt összevetettük a szabályozási tervvel. Mind az északi, mind a nyugati irányba az adatszolgáltatás alapján ráhagytuk a kért 50 cm tartalékot.

Tehát a szabályozási vonalat úgy határoztuk meg, hogy az újonnan kialakuló telek fogadni tudja az új előtetőt és nem lesz közterület feletti átépítésnek minősülő épületrész.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Ennek értelmében akkor a NIF Zrt. ezzel a módosítással is egyet ért, tudomásul veszi.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Ez a korrekció a tervben tartalmi, érdemi módosítást nem jelent.

5. IM-KÖk-ü övezet megnevezése

Az IM-KÖk-ü övezet – mely a vasúti pályát tartalmazza – nem megfelelő tartalommal került a MÁV Zrt. álláspontja szerint meghatározásra. Az övezet tervezett módosítás szerinti meghatározása az alábbi: „Az Intermodális csomópont vasútüzemi övezetében a vágányok, kitérők, váltók, jelző és biztonsági berendezések létesíthetők. Épület csak vasúttechnikai berendezések befogadására építhető.”

Az IM-KÖk-ü övezet szövegezését a MÁV Zrt. javasolja az alábbi szövegre kicserélni: „A vasútüzem ellátásához szükséges berendezések, építmények, épületek létesíthetők.” Ezen módosítással nagyobb mozgástere lenne a MÁV Zrt.-nek az ingatlanok tekintetében. A szöveges leírás a HÉSZ módosítására az alábbiakat tartalmazza:

Ez a fenti rendelkezéssel nincs összhangban (az önkormányzat által tervezett módosítás szerint is épület helyezhető el az övezetben). Továbbá esetlegesen a MÁV Zrt. érdekeit is sértheti, így **a 0%-os beépíthetőség helyett 10 %-os beépíthetőség javasolt.**

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Ezzel az igénnyel az a probléma, hogy kötőtpályás közlekedési övezetek a beépítésre nem szánt övezetekbe tartozik. Ugyanakkor az elmúlt 30 évben a régen egységes MÁV területek elkezdtek feldarabolódni, és az épületekkel is érintett telekrészek önálló telkekre kerültek. Ennek következtében vannak olyan telkek (pl felvételi épület, raktár épületek), ahol közel 80-100%-os beépítettséget is elérik a telkek. A teljes kötőtpályás telkekre és övezetre vonatkozóan lehet csak meghatározni a beépítettséget, mely a jelenleg hatályos OTÉK szerint maximum 10%. A teljes telekterületekre vetítetten a most kihasznált beépítettség 9,35%. Ez azt jelenti, hogy fejlesztési területe a vasútüzem működtetésre szolgáló övezetben a MÁV-nak összesen cca. 170 m² marad.

Az IMCS kapcsán nem jelezte, hogy milyen egyéb fejlesztési igénye lenne még. A felvételi épületben befogadásra került az intermodális decentrumhoz kapcsolódó mindenféle buszpályaudvari funkciója is. Tehát ennek kapcsán sem igényelt további beépítési mértéket.

Ennek ellenére felvetődött a MÁV-ban, hogy a már majdnem 100%-ban elhasznált 10%-os beépítettséget szeretné növelni a jövőre nézve további 10%-al. Tehát a kötőtpályás övezetben összesen 20%-os beépíthetőséget szeretne érvényesíteni. Ez nem kezelhető. Kompromisszumos megoldásként bennünk felmerült egy lehetőség – habár ez sincs semmilyen fejlesztési elképzeléssel, vagy tanulmánytervvel alátámasztva, hogy az IMCS-n kívül milyen egyéb igénye lenne –, mivel az IMCS egy egységes rendszerbe tartozik és a hozzá kapcsolódó vasúti területek is (átszálló rendszer, P+R parkoló, gyalogos összekapcsolás).

A buszpályaudvari decentrumnak a javasolt szabályozási terv 5%-os beépítettséget tesz lehetővé abból kiindulva, hogy a vasúti területeken érvényesül most és majd a jövőben minden buszpályaudvari funkcióhoz kapcsolódó építési jog. Ezért vetődött fel, hogy a decentrumnál ki nem használt 5%-ot a vasútüzem működtetésű övezetnél esetleg érvényesíteni lehetne. De természetesen ez OTÉK alóli felmentést igényel. Összességében ez teljes szinten építési intenzitást az IMCS területén nem eredményezne. Csak így látjuk kezelhetőnek kompromisszumos megoldásként a felvetett igényt.

Amennyiben itt most úgy itélik meg, hogy nincs kellően megalapozva a MÁV igénye (sajnos ténylegesen nincs), akkor nem tudja megkapni az OTÉK alóli felmentést, és akkor marad ez a jelenleg 170 m² tartalék.

Szeretném tisztázni, hogy mindenki számára egyértelmű legyen a beépítési mérték és az épületmagasság, ezért a rendeletervezetet kiegészítettük, és úgy pontosítottuk, hogy egyértelműen az épületekre vonatkozik ez a meghatározás. A berendezésekre, az építményekre, a műtárgyakra, tehát az épületnek nem minősülő új létesítményekre nem vonatkozik. Ezek nem számítanak bele sem a beépítési mértékbe, sem az épületmagasság számításba, sem a zöldfelületi minimum értékbe.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

A kérés megalapozottsága a MÁV Zrt. részéről az volt, hogy összesen 390 m² nagyságú peron lefedést biztosító előtető lesz, mely most már hatósági engedéllyel rendelkezik. Amennyiben ezt a perontetőt a beépítési mértékbe nem kell figyelembe venni, úgy részünkről a felvázolt megoldás elfogadható.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

A perontető nem épület. Véleményem szerint épületre lehet beépítési mértéket és épületmagasságot meghatározni. Mint ahogy a buszpályaudvarnál sem számít bele a beépítettségbe a felszálló állások lefedése, úgy a perontető sem számítandó bele a beépítési mértékbe. Ezek műtárgynak minősülnek, akár utcabútornak is tekinthető.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Ebben az esetben az volt a célunk, hogy 100 m³-nél kisebb egységekben alkossuk meg ezeket a várakozóhelyeket. Ha a 80 métert egyben kezeltük volna, akkor már építési engedély köteles lett volna, és épületnek minősült volna.

Amennyiben a perontető (amire már meg van a vasúthatósági engedély) megépíthető, megvalósítható, úgy el tudjuk fogadni ezt az önkormányzati választ.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

A város szempontjából mindegy, hogy az 5%-os OTÉK alóli felmentés kerül-e be a tervekbe, vagy a jelenlegi javaslat kerül elfogadásra.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Véleményem szerint nem tudunk OTÉK alóli felmentést adni az igénynek megfelelően. Vagy a kialakult állapotot lehet rögzíteni, vagy az OTÉK előírásait figyelembe venni. Ezt a két megoldást látom elfogadhatónak.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Bármelyik megoldást elfogadhatónak tartjuk, amelyik lehetővé teszi a perontető megépítését.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Megítélésünk szerint a perontető nem számít bele a beépítettség mértékébe.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Én is úgy gondolom, hogy a perontető építménynek minősül, és ezért nem számít bele, de ezt célszerű tisztázni az építhetőséggel.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Nem az építhetőséghez tartozik, leegyeztettük, ez nem az ő kompetenciájuk, ezért is szerepel a vasúthatósági engedélyben.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Mi az OTÉK által biztosított mértékig tudjuk engedni a beépíthetőséget.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Ezesetben ezt a megoldást szeretnénk.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Az elhangzottaknak megfelelően a rendelettervezetet korrigálni fogjuk az OTÉK által megengedett mértéknek megfelelően.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Tehát 10%-os beépítettség mértéket fog akkor megengedni a vasútüzem működtetését biztosító övezet.

6. IM-I-bup övezet megnevezése

Az IM-I-bup övezet kapcsán a HÉSZ módosítás az alábbi szöveget tartalmazza:

Az övezetre vonatkozó zöldfelület kialakítás a vasútállomás irányában nem megoldható, így javasolt az alábbi kiegészítés átvezetése: „.... P+R parkolóval, gyalog- és kerékpárúttal, övezethatár mentén legalább 3,0 m széles zöldfelülettel fasorral, kivéve közlekedési területekkel szomszédos övezethatár esetén.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Mivel az eredeti szabályozási tervi koncepció sem tartalmaz semmilyen kötelezettséget (fa vagy növénytelepítés) a MÁV közlekedési felületeire, ezért ezt a kérelmet úgymond figyelmen kívül hagytuk. Ezt az álláspontunkat a 2021. január 19-ei megbeszélésen tudomásul vette a MÁV Zrt.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

A szabályozási terv ott, ahol ténylegesen szükség van a meglévő építési telkek védelme érdekében növénytelepítésre, a környezeti értékelésben is meghatározott javasolt fásításra, ott a szabályozási terv konkrétan jelöli ezeket. Tehát egyértelmű, hogy hol kell védőfásítást megvalósítani.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉSZ

Ki fogja ezeket megvalósítani? Mert általában ezek sajnos tervszinten maradnak.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Tudomásom szerint a NIF Zrt. A TRENECON Kft-től kaptunk fásítási terveket. Ezeken a terveken szerepeltek a kötelező zöldfelületek és tervezett fásítások.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉSZ

Tehát a projekt részeként fog ez megvalósulni?

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Igen, azon belül fog megvalósulni. Teljesen szabadon tudunk a projekt területen belül mozogni. Ahol fásítási igény van, azt a projekt területén belül tudjuk kezelni. A probléma abból adódik, hogy ha magánterületet érint. Például a volt borkombinát telkére már nem tudunk „rálépni”.

A szövegezésben a P+R parkoló is szerepel, azonban az IM-bup-I. övezetben nincs P+R parkoló. Ez csak formalitás, de szeretnénk jelezni.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Köszönjük. A rendelettervezet szöveges részét korrigálni fogjuk ennek megfelelően.

7. Zöldfelületek jelölése

A szabályozási terv módosítási területén belül a műszaki tervek szerinti tervezett zöldfelületek nem mindenütt kerültek következetesen átvezetésre. Ilyen **a 25 sz. főút – Vasút utca csomópontja, ahol a csomóponti zöldfelület kontúrja nem egyezik a tervezett megoldással.** Javasolt a tervezett szabályozási terv felülvizsgálata és az engedélyezési tervnek megfelelő zöldfelületek (pl. középsziget) megjelenítése.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

A jelzett zöldfelületi jelöléseket, eltéréseket az egyeztetési anyagban már korrigáltuk. Volt pár elrajzolás a tervezett szegélyekhez képest a kialakítandó zöldfelületi jelölések kapcsán. Például a Vasút utca és Deák Ferenc utcai csomópontnál a záró szakmai véleményre megküldött anyagban a jelenlegi szegély kontúrához illeszkedett a zöldfelületi kitöltés. Több helyen volt még ilyen eltérés. Ezeket korrigáltuk. A felvételi épület előtti „álkörforgalom” kapcsán további kérdés volt, hogy a szegély jelölése egyértelmű legyen, hogy ez nem egy teljes értékű körforgalom. Igyekezünk egyértelműsíteni a jelöléssel, hogy ez maximum gyalogos közlekedési terület, és nem körforgalom.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Ez egyik sem szabályozási elem, tájékoztató elemek. Tehát ha a végső megvalósításnál a szabályozási terven rögzítettektől eltérnek ezek a forgalomterelő szegélyek, akkor az nem jelent problémát.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

A lista végére értünk. Van-e esetleg kérdés vagy észrevétel a beruházó vagy a tervező részéről?

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Nincs. Köszönjük az együttműködést!

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

A tervező felé szeretném jelezni, hogy nekem még van feléjük egy restanciám. A január 19-ei megbeszélést követően mi megkaptuk tőlük a felvételi épületre vonatkozó szerkeszthető állományt, mely alapján ugye korrigáltuk a szabályozási tervet. Amennyiben itt most eredményesen zárul az egyeztetés, úgy a javított terv szerkeszthető állományát vissza fogom küldeni, hogy ha netalántán még bármi olyan marad az anyagban, akkor azt a záró szakmai vélemény megküldése előtt tisztázni tudjuk.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Az előző kéréseken túlmenően felemerült a Deák Ferenc úti csomópont országos közúti övezeti besorolása. 2021. január 15-én a Magyar közút kiadta, hogy nem kívánja üzemeltetni, mivel megváltozik ennek az útnak a funkciója. Ezt mi ennek megfelelően jelöltük minden terven. Itt szeretném Sztrapkó Attilát megkérdezni a Magyar Közút képviselőjében, hogy építéshatósági szempontból elfogadható-e ebben a formában, ahogy a szabályozási terven jelölve van az övezethatár. Ha igen, akkor részünkről is rendben van.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

A közlekedéshatósági dolgokat nem érinti. Igazából majd az út átadásának kérdését fogja befolyásolni. A HÉSZ szöveges részének a rendelettervezet 5. § (2) bekezdés módosított (6a) pontja azt mondja ki, hogy a közlekedési területek között az övezet határoknak nincs jelentősége.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Igen, ez így van. Nincs jelentősége. Mindegyik közlekedési övezeten belül bárhová tehetőek a telekhatárok. Bárhogyan rendezhető a tulajdonjog.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Ha az ügyben eljáró jegyző kiadja a szakhatósági hozzájárulást a telekalakításnál, akkor részünkről rendben van.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉSZ

Az egyeztetés elején felvázolt második napirendi pontunkhoz értünk. Mi gondolkodtunk azon, hogy mi állhat az észrevétel hátterében, hiszen életszerűnek tűnhet a kérdés. Korábban is volt ilyen probléma, ha jól tudom a Sas út – Mátyás király út találkozásánál.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Igen. A kijelölt jegyző elutasította a telekalakítási kérelmet azzal, hogy nincs összhangban a szabályozási tervvel. Az övezeti határ nem a tervezett telekhatáron futott. Nem tudom, hogy áll-e még ez az ügy, vagy megszületett már a telekalakítási engedély.

Ezt próbáltuk az észrevételünkkel megelőzni. Ha megépül az IMCS, és amikor lesz a forgalomba helyezés, majd a város és a Magyar Közút meg tud egyezni, akkor „helyi közút”-ként tudjuk forgalomba helyezni a létesítményt. Viszont ha nem sikerül megegyezni, akkor egy elég érdekes szituáció fog előállni, mivel a Magyar Közút meg fogja tagadni az üzemeltetést. A város nem tudja üzemeltetni, mivel hogy nincs berken belül, és ezáltal egy úr fog keletkezni. Mi eredeti állapotoknak megfelelően forgalomba tudjuk helyezni, de a Magyar Közút meg nem akarja majd kezelni. Viszont ha nem lesz kezelő, akkor meg nem lehet forgalomba helyezni. Emiatt kellene a megállapodás a város és a Magyar Közút között a forgalomba helyezés időszakára, hogy meg tudjon történni az út átminősítése. Viszont nem ott van az övezethatár, akkor ez gondot jelenthet.

Az említett pont megfogalmazása jogszerű és szabályos?

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Igen, ez a megfogalmazás abszolút jogszerű és szabályos. Sem az OTÉK, sem az Étv., sem a 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet nem teszi lehetővé, hogy a közlekedési övezeteknek a minimálisan, vagy a maximálisan kialakítható telek területét, bármilyen telekhatár-rendezést, bármilyen telekösszevonást, bármilyen telekosztást is szabályozhasson az Önkormányzat. Tehát olyan telekalakításokat lehet létrehozni a közlekedési övezeteken belül, amelyet akar a kezelő. Valamint egyik említett jogszabály sem teszi lehetővé, hogy az építési szabályozást az építés rendje keretén belül az üzemeltetést és a működtetést, a karbantartást szabályozni lehessen.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉSZ

Viszont a telekalakításhoz igazítani kell a rendezési tervet. Úgy tudom, hogy az M25-s beruházásnál is szélesebb szabályozási vonalat határoztak meg. Én azért hívtam fel a figyelmet a problémára, hogy ha a város nem akarja még egyszer megfuttatni ezt a kört, akkor az lehet a megoldás, amit a NIF Zrt. az említett esetben is csinált, hogy 15,0-15,0 méterrel szélesebb kiszabályozást határoztak meg a kiviteli tervek elkészülte előtt. Majd mikor elindult a kivitelezés a végleges nyomvonalra módosította vissza a rendezési terven a szabályozási vonalat. Tehát két körös volt a folyamat.

Most ezek kapcsán az Útügyi Osztály erre hívta fel a figyelmet, hogy az üzembe helyezés idejében már a rendezési tervnek szinkronban kell lennie a megvalósult állapottal. Nem maradhatnak „kotyogó” területek.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Ha jól értelmezem, akkor itt csak övezeti átsorolásról van szó. Nem beépítésre szánt közlekedési területekről beszélünk. Itt nem maradnak fenn „kotyogó” területek.

Egy gyakorlati kérdést hagy tegyek föl. Van-e olyan megfontolása a közútkezelőnek, hogy amikor ránéz a szabályozási tervre, akkor az ő értelmezhetőségét könnyíti az, hogy ami KÖu-1 arról vakon tudja, hogy az országos főút és közútkezelés, és minden, ami más az nem hozzá tartozik. Ez az igény származhat ebből a megfontolásból?

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Nem. Semmi köze nincs hozzá. Itt az övezeti besorolásnak egyedül a telekalakítási eljárásnál, tulajdonjogi eljárásnál van jelentősége. Se a közlekedéshatósági eljárásnál, se a közútkezelői tevékenységet nem befolyásolja, hogy minek van nevezve. Van egy feladata, amit telken belül csinálnia kell. Meg van határozva az a terület, ahol tevékenykednie kell. A Magyar Közútnál állami szinten van meghatározva a szerződés, hogy mire ad a Magyar Állam pénzt. Az Önkormányzatnak pedig ugye a saját költségvetésében van ez meghatározva. Azt nem tudom, hogy itt milyen szinten van elosztva. A közútnál meg van, hogy kátyúzás, sózás, kaszálás stb. tételekre bontva adják meg. Ők az alapján dolgoznak. Őket nem érdekli e tekintetben, hogy minek van nevezve.

Egyebekben nincs jelentősége, hogy így szét legyen bontva az övezet megnevezése, hogy „országos közút”, „helyi közút”. Település szempontjából kellene nézni, hogy az adott út az egy főút-e településen belül is. Teljesen mindegy a tulajdonjog. Gyakorlatilag, ami most KÖu-2-nek van jelölve, az összes országos közútra alkalmazható lenne, legalábbis a 25-s főút tekintetében mindenképpen, mert a település szempontjából ez egy főút. Teljesen mindegy, hogy ez az államé vagy sem. Például ha most megépülne a keleti elkerülő, akkor az másodrendű főút kategóriába tartozna. Az Állam azt mondaná, hogy jó én megépítettem, cserébe vegye át a város a 25-s utat. Ez országos közút megnevezéssel van. De ha az országos közút kikerül a városból, a város szélére, akkor a 25-s út egy települési út lesz. A város szempontjából továbbra is főút lesz. A város közlekedésének a gerincét adja a 4 sáv.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Tehát valójában a KÖu-1 és a KÖu-2 övezetet össze lehetne ez alapján vonni.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Igen, nyugodtan.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Az elhangzottakat szeretném kiegészíteni azzal, hogy ezeket a kategóriákat az OTÉK határozza meg, illetve a 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet. Azt, hogy mit kell a szerkezeti terven feltüntetni, mit kell a szabályozási terven ábrázolni, tehát ezek a kategóriák a kormányrendeletek alapján lettek anno meghatározva. Ez az övezeti rendszer, az egész övezeti besorolás, ami a Mátyás király út – Árpád út – Vörösmarty Mihály út – II. Rákóczi Ferenc út, azaz a 25-s másodrendű főút, illetve az egyéb városi utak rendszere körülbelül a 2000-es évek szabályozási szintjén alakult ki, illetve a 2008-as 11 városrész kapcsán (tehát a város jelentős területét lefedve) az OTÉK-nak való megfelelés szintjén. Akkor csak OTÉK létezett, az tette kötelezővé ezeket a kategóriákat.

Közútkezelő szempontban ez valóban közömbös. A légtérarány és a kiszabályozás szempontjából nem mindegy, hogy melyik kategória mekkora területre kerül rá.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Értelmezhetjük akkor az elhangzottak alapján az emailen bejött kérést úgy, hogy a kérést a jelenlegi szabályozás kezeli?

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Amennyiben a rendelettervezetben megfogalmazott b) pont megfelelő, tehát jogszabályilag értelmezhető ez a mondat, ez a bekezdés, akkor ez kezeli, igen.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Még egy javaslatom lenne az észrevétel kapcsán. A megküldött rajz alapján egy irányadó telekhatárt jelölünk a szabályozási tervre, ami szintén egy szabályozási elem. Tehát az Árpád úti ívre rákerülne ez a szaggatott vonal, ami egyébként teljesen bizonytalan. Nem kötelező szabályozási elem, tehát attól való eltérés lehetséges. Ott létre lehet majd hozni egy új telekhatárt, ha nem is pont ugyanazon a vonalon. A kiemelt szegélyhez igazodva bármikor létre lehet hozni. Ez egy tájékoztató elem. A jövőre nézve esetleg ez egy biztonsági tartalékot jelenthet a telekalakításnál.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Ami az engedélyezési dokumentációhoz benyújtásra került kezelési lehatárolási terv mutatja, hogy hol van az a vonal, ahol a Magyar Közút szeretné átadni a városnak a területet. A telekalakítás valószínű ugyanezt a vonalat fogja követni. Ezt lenne célszerű feltüntetni a szabályozási terven.

Még egy kérdés itt most menet közben merült fel bennem, ami a Vasút utcát érinti. Az most jelenleg országos közút. Ezt a későbbiekben nem kívánja a Magyar Közút kezelni, ezt is át akarja adni az Önkormányzatnak. A rendezési terv az IM-I-bup övezetbe sorolja az egész területet. Itt a megfogalmazásban nincs benne, hogy a Vasút utcának ez a szakasza miként kerül bele ebbe az övezetbe. A megfogalmazásban nincs benne a közút megnevezés. Van parkoló, kerékpárút, forgalom és forgalmi sáv, azonban a közút hiányzik. A forgalmi sáv a buszmegállók közötti területet jelenti. Itt azonban van egy kétirányú forgalmi rész is. A déli oldalon lévő házak megközelítését közterületről, vagy pedig magánútról kell biztosítani. Tehát a jelenlegi övezeti javaslat alapján, ha valaki itt építkezni szeretne, akkor kapna engedélyt? Biztosított-e a beépítés feltétele ezáltal?

A másik észrevételem visszakapcsolódik az előző témakörhöz, mégpedig az átminősítés. Amikor a Magyar Közút át akarja adni a területet a városnak, akkor mi a forgalombahelyezési engedélybe „állami területen megvalósuló helyi közút”-ra tudjuk átminősíteni, de az helyi közút. Ebbe az IM-I-bup övezetbe nem szerepel ilyen, hogy helyi közút. Nem is azt tartalmazza a rendezési terv, hogy ott közút van. Tudjuk ezt kezelni, hogy nem a forgalomba helyezési engedélybe, hanem egy külön eljárásba átminősítjük. De ebben az esetben nem közútnak, hanem közforgalom számára megnyitott magánútnak tudjuk átminősíteni, amennyiben itt nem közútként szerepel.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Építési jog szempontjából, tehát hogy építési telek-e az adott telek – mivel itt most egész konkrétan ez a kérdés hangzott el –, ha a magánútról közvetlen kiszolgálható, a gépkocsival történő megközelítés biztosított, és a magánút közhasználat előtt megnyitott, akkor ugyanúgy építési telek.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Vagy a magánút, vagy a közút megnevezésnek szerepelnie kellene a meghatározásban, vagy pedig helyi közutat is tartalmaz. Ez utóbbi olyan szempontból szerencsésebb lenne, hogy a forgalomba helyezésnél egy eljárásban tudnánk kezelni az átminősítést.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Hogyan tud helyi közút lenni, amiről csak korlátozott ingatlan-kiszolgálás biztosított? Mégiscsak itt lesznek a leszálló állások.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Nem, ezen a részen nincsen. Ez egy teljes értékű közútként van engedélyezve.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

A közút, ha lakótelkeket kiszolgáló közút, akkor annak szétválasztott forgalom esetén kell tudnia a 2 x 1 forgalmi sávot, és nem lehet vegyes használatú út. Az út két oldalán a decentrumnak a létesítményei vannak. Ide akkor kell járda, kell közmű kiszolgálás, kell közvilágítás.

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Ugyanaz a két forgalmi sáv marad, ami most van, azzal a változtatással, hogy a déli oldalon, ahol most gépkocsikkal parkolnak oda buszmegállók kerülnek. Ennyi a különbség. Megmaradnak a kapubejáratok is. Ugyanígy 2 x 1 sáv marad a vasúttal párhuzamos szakaszon is. Az útügyi határozat pár parkoló lezárását tartalmazza. Tehát ugyanúgy közúti funkciót lát majd el. A vasúttal párhuzamos rész valójában egy zsákutca lesz. Vízvezetés, és közvilágítás is lesz.

KISS ZOLTÁN – ÜZEMELTETÉSI CSOPORTVEZETŐ

Csak hogy egyértelmű legyen. A kezelési lehatárolási tervnél mi is úgy határoztuk meg a területeket, hogy ez a szakasz a mi kezelésünkbe kerüljön. Abban igaza van Sztrapkó Attilának, hogy ezt tényleg tisztázni kellene. Az Önkormányzat kezelhet közutat is és kezelhet önkormányzati tulajdonú magánutat is, azonban a törzsvagyon részeként nekünk a helyi közutak kezelése az elsődleges és kikerülhetetlen feladatunk. Az Önkormányzat tulajdonában lévő a közforgalom számára megnyitott magánút kezelése is működőképes lehet, de közútkezelőként nekem ezt közútként kellene ezt megkapnom.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Rendben, ennek a résznek egy kiszolgáló út övezeti besorolást kell adni. Tehát a decentrum a felszálló állásokra és a buszpakoltató területre vonatkozik.

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

A buszparkoltatást szokták decentrumnak nevezni. Itt a másik helyen is buszparkoló van, ami az Intermodális Csomóponthoz tartozik, melynek a kezelését a Volánbusz Zrt. felvállalta, mind az induló és mind a parkolóállások tekintetében.

KISS ZOLTÁN – ÜZEMELTETÉSI CSOPORTVEZETŐ

Igen, így is kellett leadni az engedélyezési eljárásnál, hogy ez a terület a város kezelésébe fog kerülni, attól függetlenül, hogy ott 3 leszálló állás lesz.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

A környezeti zajvédelmi fejezetben 2 db van. az építési engedély kapcsán beérkezett szakhatósági véleményekben 4 db van.

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Nem tudom, hogy ki írt négyet. Az eredeti kettőből három lett úgy, hogy a taxiállomás átkerült másik helyre.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Maradjunk annyiban, hogy a különböző dokumentumokban más-más van.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

A Vasút utcában valóban 4 db van. Kettő van bent, ahogy a Vasút utcába bemegyünk, és kettő a Deák Ferenc utca felé eső részen. Mindkét terület egy helyrajzi számon lévő terület, a Vasút utca része.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Ezt úgy tudjuk kezelni, hogy a szabályozási terven a decentrum területe kisebb lesz, a fennmaradó terület pedig egy kiszolgáló KÖu-4-es övezetbe kerül, ami a város kezelésébe fog kerülni.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Akkor lehetséges ezek szerint az övezeti átsorolás?

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Igen, ezt csak így tudjuk kezelni. Egy övezethatár elválasztásával egy KÖu-4 kitöltés fog erre a szakaszra kerülni.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Nekünk a lényeg az lenne, hogy a forgalomba helyezésnél helyi közút lehessen.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Ezt szeretném azzal kiegészíteni, hogy a Magyar Közút kezelőjéhez a helyi közúttá minősítés a Vasút utca tekintetében február 8-án be lett nyújtva. Amennyiben ezt most tudjuk ilyen formában kezelni, akkor ez azt az eljárást is segíteni tudja. Erről értesült a város, a NIF Zrt. és a Heves Megyei Kormányhivatal Útügyi Osztálya.

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Szeretném megkérdezni, hogy az IM-I-bup szövegezésénél fontos az, hogy a helyközi szó szerepeljen a meghatározásban? Amennyiben a „helyközi”-t szerepeltetjük, akkor kérnénk a „helyi” megnevezést is, mivel ez ugye helyi és helyközi járatokat egyaránt érint.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Rendben! A rendelettervezet szöveges részét e tekintetben is át fogjuk nézni, és korrigáljuk. A szöveges rész 50. §-át ha kiegészítenénk a „kezelés” szóval – amennyiben ezt helyi rendeletben megtehetjük –, akkor az segíthet-e a jelzett problémán.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Nem szabályozhatjuk, nem rendelkezhetünk a kezelő tekintetében a rendeletben.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

A kezelés tulajdonjogtól független. Majdnem mindegy a tulajdonjog kérdése ilyen esetekben. A kezeléssel nem kell foglalkozni. Itt csupán az a kérdés, hogy nem ütközik-e felsőbb jogszabályi szövegezésbe ez a megfogalmazás. Ha maradhat így, mert megfelel, akkor ez megoldja a problémát. Remélhetőleg a telekalakítási eljárásnál a kijelölt jegyző is úgy értelmezi, ahogy most itt mi.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉSZ

Szeretném lezárni ezt a kérdéskört. A jelenlegi szabályozási tervezet a Deák Ferenc utca és a Vasút utca találkozásánál lévő csepp-szigetnél, ahol KÖu-1 övezet van meghatározva ez a csomópont megfelelő? Ezen eljárás, ezen szakaszában ez így megfelel-e, vagy sem?

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

A csepp-sziget tekintetében mindegy, azzal mi nem foglalkozunk. Minket az érdekel, hogy a Magyar Közút a kezelési lehatárolási terven jelezte, hogy ők meddig szeretnék megtartani, kezelni az adott területet (saját kezelésben magyar állam tulajdonaként). A legfontosabb, hogy a telekalakítási eljárás végrehajtható legyen, és ne akadjon meg, mint a Sas út és Mátyás király út találkozásánál korábban a rendezési tervre való hivatkozással.

Részünkről nincs kifogás. Akár megfelelő a szövegezés, akár nem. A felvetésünk az út átminősítésre vonatkozott, és az ahhoz kapcsolódó telekhatár rendezésre. A telekalakítási eljárásnál a Földhivatal megkeresi a helyi jegyzőt, aki mint szakhatóság közreműködik. Ezt a folyamatot ne akassza meg ez az esetleges probléma. Ezért hoztam fel, hogy nagyon rossz példa volt erre a Sas úti telekalakítás, mert ez pontosan emiatt akadt meg, hogy nem ott volt az övezethatár, ahol a tervezett telekhatár.

Ha hozzá nyúlunk a rendezési tervhez, akkor most kellene úgy meghatározni az övezethatárt, hogy később ne legyen probléma. Amennyiben az említett 50. § b) pont szerinti szövegezés megállja a helyét, és nem ütközik jogszabályba, akkor ez gyakorlatilag megoldja a későbbi problémát.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉSZ

A mi megítélésünk szerint igen, megállja a helyét. Úgy tűnik, hogy a gyakorlatban más példa is van. Azt javaslom, hogy majd akkor ott annak az eljárás azon szakaszában kezeljük. Én ebben bízom. Természetesen ettől függetlenül ezt a témakört még egyszer át fogjuk beszélni.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

A záradékolt kisajátítási terveknél is lehet ilyen probléma, mert a Földhivatalnál a záradékot nem fogjuk megkapni. A kisajátítási terveknél nekünk ezeket a területeket már jelezni kell és kisajátítási terveket kell rá készíttetni. A földhivatali kettős záradékot csak akkor kapjuk meg, ha az a rendezési tervekkel összhangban van.

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Ez nem a megvalósulás időpontja, hanem 3 hónap múlva esedékes a projekt ütemezése szerint.

KISS ZOLTÁN – ÜZEMELTETÉSI CSOPORTVEZETŐ

Nem lehetne külön kezelni ezt a jelenleg a Mátyás király úton lévő, de majd a mi kezelésünkbe kerülő sávot? Majd kezelés szempontjából egyszer átkerül hozzánk.

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Minden olyan terület, ami nem magyar állami tulajdonú terület, ahhoz, hogy a fejlesztés létre tudjon jönni a Magyar Állam tulajdonába kell kerüljön, majd ilyen-olyan kezelésbe lesz adva. A telekalakításnál, mint szakhatóság az Önkormányzat, a Jegyző be lesz vonva, és itt fog megállni a folyamat. Mi elkészítjük a telekalakítási vázrajzot, és majd a Földhivatalnál vissza fog esni a probléma.

KISS ZOLTÁN – ÜZEMELTETÉSI CSOPORTVEZETŐ

Az a pici telekrész nem maradhat a Magyar Állam és a Magyar Közút kezelésébe 3 hónap múlva?

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Nem vállalja föl a Magyar Közút. Így adta ki a közútkezelői hozzájárulását.

KISS ZOLTÁN – ÜZEMELTETÉSI CSOPORTVEZETŐ

Értem, viszont a közútkezelői hozzájárulás a projektre vonatkozik. Tehát azzal kapcsolatban tud feltételeket megszabni a Magyar Közút. Én elhiszem, hogy a Magyar Közút szeretné ezt a területet kezelésbe átadni nekünk, viszont a projekt megvalósulásának az ideje bizonytalan. Úgy tudom, hogy az önkormányzati vezetés azt a nyilatkozatot adta ki, hogy amikor elkészül a projekt, akkor átvesszük ezeket a területeket kezelésbe a Vasút utcát is beleértve. Tehát szó sincs arról, hogy mi már most átvesszük, és majd valamikor megvalósul a projekt.

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Ezért van a NIF Zrt. is nehéz helyzetben, mert gyakorlatilag az Önkormányzat és a Magyar Közút közötti egyeztetés eredményeként egy ilyen megállapodás született, tehát ilyen szempontból a beruházó is egy külső fél.

KISS ZOLTÁN – ÜZEMELTETÉSI CSOPORTVEZETŐ

Azt gondolom, hogy a Magyar Közút egy leendő projektnél nem tud megszabni olyan feltételeket, hogy már most történjen meg az átadás. A közútkezelői hozzájárulás arra a konkrét projektre vonatkozik.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Próbáljuk összegezni a dolgokat. A NIF Zrt.-nél és a tervezőnél megvan minden olyan információ, ami alapján a végleges övezeti határt meg lehetne határozni?

SCHIMMER-TÓTH ERZSÉBET – TERVEZŐ

Igen.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Ezesetben nem lehetne átvezetni az Önkormányzat részéről ezeket a megfelelő helyre a probléma megelőzése képpen a vázrajz készítése előtt?

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Attól, hogy más övezetbe kerül még a kezelés nyilvánvalóan nem kerül át az Önkormányzathoz, tehát az maradna a Magyar Közút kezelésében.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Annak érdekében, hogy haladjunk a problémákkal koncentráljuk erre. Ha most úgyis ezen egyeztető tárgyalást követően majd beérkezik hozzánk az anyag a záró szakmai véleményezésre, akkor az lenne a kérés, hogy az említett helyen tüntessük fel az övezeti határt, tehát egy rajzi korrekcióval jöjjön be a terv.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Szeretném azt hozzátenni az elhangzottakhoz, hogy az övezethatár független a telekhatároktól. Arról beszélünk, hogy kerüljön át az övezethatár a kérésnek megfelelően, de mi ezt szakmailag nem tudjuk támogatni. Ha megnézzük a Sas utat, a Mátyás király utat, vagy az Árpád utat, akkor azt látjuk, hogy ugyanabban az övezetben vannak, viszont több telekből állnak, külön kis csíkokból attól függően, hogy melyik kinek a kezelésében, kinek a tulajdonában van. Pontosan ugyanez itt is megtehető.

Az egész nagy terület a KÖu-1 övezetben van, ahogyan eddig is volt. Ehhez az övezethatárhoz a Deák Ferenc utca és Vasút utca határán nem is nyúltunk. A barna KÖu-1-es övezeten belül picit kis csíkokat lehet létrehozni, ha az az igény. Ezt javasolta Kiss Zoltán is, hogy a kérdéses rész kerüljön önálló helyrajzi számú ingatlanként bejegyzésre, mely átkerül a Magyar Állam tulajdonába, majd a későbbiekben az Önkormányzat kezelésébe kerülhet. Tehát most is, ha a jelenlegi szegélyeket figyelembe véve készül egy telekalakítási vázrajz gond nélkül akár kettő, de akár 22 m² lesz a területe, ez megtehető.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Kezelés szerint kellene az övezethatárt meghatározni. Az, hogy ezt szakmailag tudom-e támogatni, vagy sem egy kérdés, de valójában ahhoz, hogy tudjon haladni a tervező és a beruházó ennyit kellene csupán berajzolni.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Ezt próbáltuk elmagyarázni, hogy ha megnézzük a szabályozási terveket, akkor most is teljesen független az övezeti határ a tulajdonjogtól és a telekhatároktól.

Véleményem szerint az övezet határ elmozdításának akkor lenne itt csak jelentősége, ha az érintett telekterületet a jelenlegi Deák Ferenc úti telekéhez szeretnék hozzacsatolni telekkiegészítésként.

KISS ZOLTÁN – ÜZEMELTETÉSI CSOPORTVEZETŐ

Nem kell nekünk összevonni a két telket egy helyrajzi szám alá.

WOLF BEÁTA – TELEPÜLÉSTERVEZŐ

Két önálló helyrajzi számon maradhat gond nélkül.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

A KÖu-1 övezet a HÉSZ szerint országos közút, de ez valójában települési főút lesz.

KISS ZOLTÁN – ÜZEMELTETÉSI CSOPORTVEZETŐ

Ha végig nézzük például a 25-s számú főutat, ott már a járdát leválasztottuk, pedig ugyanúgy KÖu-1-es övezetbe tartozik. Senki nem problémázott ezen.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Rendben, elfogadom. Ne legyen belőle probléma. Ezért jeleztem ezt idejében, mivel ugye a Sas útnál probléma volt. Az érintett részen a KÖu-1 övezetbe átlógott 1,0-1,5 méteres sáv.

A telekalakítási eljárás ott bukott meg, hogy a kijelölt jegyző elutasította, mivel az ingatlan nagy része a KÖu-2-es övezetben található.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Az Önkormányzat vállalja fel a felelősséget a továbbiakban, hogy ha ebből kellemetlenség lesz a későbbiekben.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Nem. A jelenlegi álláspontunk az az, hogy számtalan olyan szabályozási tervünk van, ahol az út teljes szélességében (tehát faltól falig) egy övezetben van, és ezen az övezeten belül számtalan tulajdonjogi viszony van. Véleményünk szerint amikor a jegyző a Sas útnál nem adta ki az engedélyt, akkor nem ez az eset állt fenn.

SZTRAPKÓ ATTILA – ÚTÜGYI OSZTÁLY

Én egy lehetséges problémát jeleztem. Nekem a tervezet így tökéletesen megfelel. Az építési engedélyt kiadtuk. Ha így lesz elfogadva a rendezési terv, ami összhangban van az útépítési tervvel, akkor hatályba tud lépni az építési engedély. Minket ez nem befolyásol. Én csak egy problémát jeleztem. Hiába mondjuk azt, hogy nem ez az eset állt fenn, ha a Földhivatal nem fogja kiadni az engedélyt, vagy a záradékot nem tud mit csinálni a beruházó.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Értem. Azt javaslom, hogy ez legyen a beruházó és az illetékes jegyző feladata. Az Önkormányzat nem kíván felelősséget vállalni azért, hogy egy másik település jegyzője a hatósági eljárásban miként értelmezi a jogszabályt. Rendkívül sajnálatos az, ami történt a Sas út – Mátyás király út kapcsán.

Ettől függetlenül meg fogjuk vizsgálni ezt az övezeti átsorolást, de első körben most azt mondjuk, hogy ezt a kérést nem tudjuk teljesíteni.

Itt szeretném megkérdezni a tisztelt állami főépítész urat, hogy amennyiben mi nem fogadjuk be ezt az észrevételt, akkor hogyan fog eljárni a továbbiakban. Akadályozhatja-e ez a válaszuk a záró szakmai vélemény kiadását.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Természetesen szakszerűen. Nekem ezt a problémakört nem kell vizsgálnom. Minket ez nem fog befolyásolni.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Köszönöm szépen!

Harmadik napirendi pontunk a volt borkombinát telke. A múlt héten jutott el hozzánk olyan információ, hogy a NIF Zrt. nem tart igényt a volt borkombinát telkének maradék 2/3 részére. Nem lát esélyt arra, hogy ezt a telket a későbbi ütemezés során megvásárolják. Az Önkormányzat a jelenlegi anyagi helyzetét tekintve szintén nem fogja tudni megvenni ezt a telket, ezt mondja az életszerűség. A mi problémánk az az, hogy szabályozási tervi javaslat ránk nézve kötelezettségeket jelent. Tudni illik ezt a telket 5 éven belül valakinek meg kell vennie a tervezett következő ütemre. Ez az információ számunkra új, az elmúlt héten derült ki. Igen feszített szituációt eredményezve. Ezt a feszítettséget szeretnénk feloldani egy javaslattal, ami egy teljesen friss és új javaslat.

A jelenlegi szabályozási terveinken is vannak olyan területek, amelyek ezt a besorolást használják. Ilyen például a volt laktanyának a területe is. Az érintett terület vagy egy „területfejlesztési program igényű terület”, vagy egy „fejlesztési program függő építési feltételek” megnevezést kapna. Ez kerülne rá a szabályozási tervlapra. Tehát lekerülne az IM-II-bup övezeti besorolás.

Miért jó ez nekünk, és miért jó ez a kedves beruházónak, és miért jó ez a kedves tulajdonosnak. Azért, mert ha a telektulajdonos ezzel az ingatlannal bármit kívánna tenni, akkor azt ő egy új eljárás keretében megteheti, és arra a programra tudjuk kialakítani a szabályozást, nem pedig egy meglévőt kellene módosítani. Minket nem kötelezne a vásárlás, és a beruházót sem feszítené a lehetséges felvásárlás kötelezettsége.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Kötelezettséget ugye a Magyar Állam róhat ránk. Amit a Magyar Állam jóváhagy és számunkra, mint beruházóra az ITM elrendel, és biztosít rá forrást, azt a területet tudjuk megvásárolni. Ebben az esetben a projekt indulásától kezdve ennek az ingatlannak egy cca. 2200 m² nagyságú területrészéről van szó. Itt ugye az ALDI-ról beszélünk. Mikor megkezdődött a tervezés, akkor már a városi tervtanács előtt volt az ALDI-nak a terve, és nekünk ehhez kellett igazodni. Mi szerettük volna a teljes területet felhasználni, de akkor nem volt rá lehetőség, mert az ITM így döntött.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Ez a döntés hozzánk még csak nem is hivatalos úton jutott el. Viszont ezt mi akkor most kezelnénk. Pontosan azért, mert a közös cél az az, hogy ez a terület rehabilitálva legyen, és egy olyan szabályozási tervet készítsünk el, ami ezeket az igényeket, ezeket a stratégiai célokat leköveti. Szerintem az eddigi hozzáállásunk vaskosan ezt bizonyítja.

A kérdésem a tisztelt állami főépítész úr felé az az, hogy kezelhető-e így a szabályozási terv, tehát a volt borkombinát telkének durván a kétharmada, illetve a bútorkereskedés is az említett besorolás egyikét kapná meg. Ez egyébként a bútorkereskedésnek is egy lehetőséget adna, hogy amennyiben egy olyan beruházást kívánna megvalósítani, ami illeszkedik a város későbbi céljaihoz, úgy azt kezelni tudnánk.

Természetesen, ha egy határozott nemet kapunk, akkor a szabályozási terv az eredeti medrében megy tovább. Ezesetben akkor a telektulajdonosnak lehetősége lesz a szabályozási terv módosítására kérelmet benyújtani.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Ha jól értem, akkor most nem kapna övezetet a terület, hanem egy későbbi fejlesztési hely lenne, amihez egy beruházói alátámasztó terv kell majd, amit benyújtanak a Főépítési Csoporthoz, ami alapján lehet a szabályokat meghatározni.

SZAJLAI OLIMPIA – ÜGYINTÉZŐ

Igen. A szabályozási tervi javaslat kétféle képpen alakulhat. Per pillanat a buszpályaudvar második ütemét tartalmazza, és ez is maradna a tervlapon, vagy „kilyukasztjuk” a szabályozási tervet. Ez azt jelenti, hogy a jelenlegi hatályos szabályozási terv az érintett területen megszűnik, viszont nem kap építési övezetet, építési jogot, semmilyen besorolást.

Ha a város anyagi helyzete lehetővé tenné, akkor a terület megvásárlásával a további fejlesztési szándék biztosítva lenne. Amennyiben ez nem lehetséges, akkor a beruházói szándéknak megfelelően lehetne elkészíteni egy olyan szabályozást, ami a fejlesztést lehetővé teszi. A város nem szeretne elállni jelenleg a fejlesztési lehetőségtől. Ez a szabályozási javaslat még valamilyen szinten magába foglalná ezt a célt. Nyilvánvalóan, ha a gazdasági helyzet a továbbiakban is így marad, akkor ez a hajó sajnos elúszik. Ebben az esetben lehetne a tulajdonos részéről egy fejlesztési irányba elindulni.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

A város szempontjából ennek az lehetne az előnye, hogy a tulajdonosnak egy konkrét igényt kellene bemutatnia. Nem az az áldatlan helyzet alakulna ki, hogy van egy hatályos szabályozási tervünk, aminek a beépítési mutatóit ráncigáljuk jobbra-balra, hanem rögtön egy víziót kapunk.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Ami vagy jó, vagy nem. Ebben azért van egy 50%-os bizonytalanság. Most azt mondom, hogy nem látom az akadályát ennek a megoldásnak, ennek a jelölésnek. Ami viszont problémája ennek a maradvány teleknek, az a megközelítése. Nem szerencsés, hogy nem az IMCS hasznosítja ezt a területet, mert kézenfekvő lett volna. Nagyon féltő, hogy több évtizedre beékelődik majd oda egy rekultiválatlan terület.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Azt gondolom, hogy nagyon sok múlik a tisztelt tulajdonos kulturáltságán. Nem csak egy telepítési tanulmánytervet kell majd beadnia, hanem egy környezeti értékelést is, hiszen itt akkor egy más jellegű forgalommal kell majd számolnia. Az üzlet feltárása is a sarokról lenne, hirtelen az üzlet forgalma is ráterhelne a területre. A korábban tervezett ALDI funkció adott lenne ide, ha már nem az IMCS bővülne a területen. De a lehetőség rendkívül széleskörű erre a területre.

Az adott helyzetben ezt a javaslatot tudtuk ide kitalálni. Az állami főépítész úr megítélése szakmailag is fontos számunkra, illetve az eljárás tovább haladása tekintetében is. Máshogy megfogalmazva Te, mint állami főépítész szintén meg tudod ítélni, hogy ez a javaslat megfelelő-e, vagy sem. Nekünk fontos a visszajelzésed.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉS

Bízom benne, hogy ez a javaslat előremutató tud lenni, de lehet, hogy olyan kötöttségeket fog eredményezni, amiket most még nem látunk. Nyilván az IMCS második ütemének az övezete teljesen korlátozza, de az egy befogadható vízió számomra.

Az aggodalmam az, hogy itt lehet, hogy hajmeresztő ötletekkel fognak előállni.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Igen, viszont ebben az esetben a szabályozás proaktív válik.

Köszönöm minden résztvevőnek ezt a találkozót, ezt az egyeztetést. Zárszóként kötelességem pár dolgot elmondani, ami nem kritika, viszont lehet, hogy annak fog hangozni, ezért ezzel kezdem.

A jelenlegi eljárás szerintem végtelenül összetett volt. Maga a tervezési program is nagyon bonyolult. Azt gondolom, hogy mind a tervező, mind pedig a NIF Zrt. részéről erőn felüli teljesítés történt. Ezúton is szeretném megköszönni a munkájukat, illetve bízom a jövőbeni közös munkákban. Szeretném megjegyezni, hogy a mi munkánk is erőn felül történt. Rendkívül kellemetlen és kínos helyzetbe kerültünk azzal kapcsolatban, hogy az eljárásnak a véleményezési szakaszt követően jöttek be ezek a kérések. Természetesen ezeket kezeljük, hiszen a város érdeke az IMCS beruházás. Ha kell, akkor csúszik az eljárás. Ebben az esetben köszönöm szépen az állami főépítész úrnak is a rugalmasságát. Ugyanakkor a mi megítélésünk, és ránk nézve ennek az artikulációja végtelenül negatív. Úgy tűnhet, mint hogyha a mi munkánk miatt csúszna az IMCS beruházás szabályozási tervi eljárása.

Ezt szeretném most nyomatékosítani, hogy véleményünk szerint, és a jogszabályi értelmezés szerint is ez nem a mi munkánk esetleges hiányossága, vagy hanyagsága miatt történt. Bejöttek olyan információk, amik véleményünk szerint korábban kellett volna kezelni, azonban ezeket kénytelenek voltunk most kezelni. Nem kívánom kibontani azt a kérdéskört, hogy ez miért történt, miért most jöttek be hozzánk ezek az igények, ezek a kérések. A lényeg, hogy kezelve lettek. Az Önkormányzat nem vállalja annak a felelősségét, hogy ez a mi munkánk miatt történt. Ennek a tisztelet teljes tudomásulvételét kérem. Nem várok reakciót, mert ez nem kritika volt részemről.

FARKAS BALÁZS – NIF ZRT. KÉPVISELŐJE

Szeretnék azért pár mondatban reagálni. Nekünk, mint beruházónak elsősorban a Magyar Állam érdekeit kell képviselni, és természetesen minden a beruházással érintett leendő jövőbeni üzemeltetőnek a feladatait kell szem előtt tartani, kezdve az Önkormányzattal, a MÁV Zrt.-ig a Volánbusszal együtt, Magyar Közút, KTI, ITM. Tehát nekünk mindenkit figyelembe kell venni. Sajnos vannak olyan együttműködési megállapodásaink, mint pl a MÁV Zrt.-vel, hogy a MÁV-nak 30 napja van véleményezni bármilyen anyagot, ami tőlünk kimegy. Erről mi sem tehetünk. Természetesen nem gondoltuk azt, hogy az Önkormányzat hátráltatná ezt a projektet, és ezúton és is szeretném megköszönni a munkájukat.

Természetesen, ha bármilyen információra van szükség a projekt kapcsán, akkor nyugodtan bizalommal keressetek. Sajnálattal vettük most tudomásul, hogy a II. ütemű terület az nem része a projektnek. 2019. májusában született meg az ITM döntés, amit mi akkor továbbítottunk az Önkormányzat felé. Abban szerepel, hogy mely területek azok, amik a jelenlegi projekt részét képezhetik. A második ütem, mint olyan hivatalosan egy nem létező fogalom, csak egy távlati fejlesztési lehetőség. Amint az ITM elrendeli ennek a megvalósíthatóságát, úgy természetesen a projekt terület részévé válik a II. ütemre szánt terület. Onnantól kezdve, mint állami beruházás annak keretén belül megvásárolható, vagy kisajátítható.

KACSO JÁNOS – FŐÉPÍTÉS

Szerintem ezért is jó gesztusgyakorlás az általunk javasolt szabályozási koncepció. Nem lennének a NIF Zrt. helyében, és a tervező helyében sem, amikor ilyen mammut intézményekkel kell kommunikálni, és összefésülni ezt a munkát. Távolság álljon tőlem, hogy kritikát fogalmazzak meg. Ugyanakkor itt vannak az eljárás legfőbb szereplői, ezért szeretném ennek a tudomásulvételét, hogy mi úgy gondoljuk, és vélhetően Ti is teljes mértékben, hogy megfelelően körül jártuk az ügyet.

A beérkezett javaslatok, igények sajnos drasztikusan növelték az eljárás hosszát. Nem tartom életszerűnek, hogy az eljárás ezen szakaszában további feladatok jöjjenek be.

Zárszóként szeretném elmondani, hogy természetesen meg fogjuk vizsgálni a kettes napirendi pontot még egyszer. Jelenleg fenntartjuk a véleményünket, és nem módosítjuk az észrevétel alapján a szabályozást.

Szeretném a tisztelt állami főépítész urat megkérdezni, hogy az elhangzottak alapján megfelelőnek tartja-e, hogy benyújtsuk a tervdokumentációt záró szakmai véleményre, és várható-e ennek a pozitív elbírálása.

FAJCSÁK DÉNES – ÁLLAMI FŐÉPÍTÉSZ

Úgy gondolom, hogy igen. Természetesen a véleményező hatóságok, szakhatóságok részéről jöhetnek be eltérő vélemények.

KACSÓ JÁNOS – FŐÉPÍTÉSZ

Rendben, köszönöm. Még egyszer köszönöm mindenkinek a részvételt.

Eger, 2021. március 3.

KACSÓ JÁNOS
Eger MJV Főépítésze