

## ELŐTERJESZTÉS KÍSÉRŐLAP

**E-szám: 37/2016.**

**Tárgy:** Elvi döntés a budai agglomerációs települések kötőtpályás fejlesztési lehetőségeinek részletes vizsgálatáról

**Előterjesztő neve:** Kiszelné Mohos Katalin polgármester

**Előadó neve:** Györgyi Zoltán főépítész

**Az előterjesztés aláírás előtti előzetes ellenőrzése**

**Vezetői ellenőrzés**

- az előterjesztés tartalmilag és formailag *megfelelő – nem megfelelő*

**előadó osztályvezetője**

**Pénzügyi ellenőrzés**

- az előterjesztés tartalmilag és formailag *megfelelő – nem megfelelő*

**gazdasági osztályvezető**

**Törvényességi ellenőrzés**

- az előterjesztés tartalmilag és formailag *megfelelő – nem megfelelő*

**Nagykovácsi, 2016. március 23.**

**jegyző**

***Az előterjesztés kiküldhető – nem küldhető ki.***

**Nagykovácsi, 2016. március 23.**

**polgármester**

## Tisztelt Képviselő-testület!

Pajer Árpád nagykovácsi lakos a mellékelt beadvánnyal kereste meg önkormányzatunkat a budai agglomeráció, különösen Nagykovácsi kötőpályás közlekedési kapcsolatának megteremtése érdekében. A témával a Pénzügyi és Településfejlesztési Bizottság – a kezdeményező részvételével – rendkívüli ülésen foglalkozott. Az ott elhangzott ismertetést Pajer Árpád az alábbiak szerint foglalta össze:

### **„Általános ismertetés**

Előzmények:

Országos jelenségként könyvelhető el, hogy mind a főváros, de a vidéki városok vonzáskörzetébe tartozó, kisebb települések lakosság száma – az 1980-as évektől kezdődően – lassan, de folyamatosan növekedett. Általánossá vált a városi környezetből való kiköltözés, valamelyik közeli, kisebb településre. Különösen felgyorsult ez a folyamat az 1990-es évektől azokban az agglomerációs településekben, ahol a végbement földkárptótlási eljárások során a kiosztott földalapot építési telekméretű elaprózódása következett be.

Következmények:

Az agglomeráció új „fészekrakói” ugyan növelték - az akkor érvényes önkormányzati rendszer szerinti - települési bevételeket (SZJA, fejkvóta, gk. adó, stb), ám, a nagykiterjedésű építési területek alapvető infrastruktúra ellátási kötelezettsége a helyi önkormányzatok – sokszor megoldhatatlan – feladata maradt. Az urbanizált környezetből kiköltözők - az eddig megszokott városi komfortérzetükről lemondani nem kívántak. Az agglomerációs lakossági létszám ugrásszerű megnövekedése szükségszerűen kikövetelte a felduzzadt lélekszámú településektől a közvetlen kiszolgáló és háttér infrastruktúra hálózataik kapacitás bővítését. Ezen feladatokat legtöbb esetben a települések egyénileg próbálták – több, kevesebb sikerrel – megoldani. Kistérségi társulások ugyan alakultak, ám az egyes települések egymástól elütően ítélték meg a legégetőbb teljesítendő helyi célkitűzéseiket, így átfogó összefogással kevés helyen valósultak meg infrastrukturális beruházások.

Megállapítás:

*Mindezek sorából a legmostohább sorsot az – állami feladatként jegyzett – közúti, és a kötőpályás tömegközlekedési infrastruktúra éli meg a mai napig is,*

annak ellenére, hogy:

- a Kormány meghirdette a kötött pályás tömegközlekedés fejlesztés prioritását a közúttal szemben,
- fejlesztési programot hirdetett EU-s források felhasználásával, az elővárosi vasútvonalak fejlesztésére

Tényként állapítható meg:

- Az agglomerációban élők nem adták fel a (fő)városi munkahelyüket, a gyermekeik az alap- és felsőbb iskolai tanulmányaik kezdésére/folytatására naponta, olykor 2-3 saját gépkocsival is, „visszajárnak” a fővárosba, vidéki városokba, terhelve a nem megfelelő kapacitású és minőségű közúti hálózatot. A közúti tömegközlekedés menetrendi összeállítása, a menetrend/- idő tarthatóság, az időjárásnak és balesetveszélynek kitettség, az utazási cél eléréséhez szükséges átszállások száma, valamint az eszközök kulturáltságának alacsony mutatói nem ösztönzik - ma sem - az agglomeráció lakóit, hogy ezen szolgáltatásokat életvitelszerűen vegyék igénybe.
- Nagykovácsi, de a Zsámbéki medence valamennyi települését összekötő közúthálózat bármelyirányú fejlesztései lokálisan jobbulást eredményezhetnek, de a budapesti célirányok megközelítési mutatói - Budapest közigazgatási határait elérve – változatlanok maradnak. A fővárosi irányú agglomerációs útirányok Budapesten belüli bevezető útszakaszainak terheltsége csak nőni fog, azok áteresztő képességét a belátható jövőben nem lehet az agglomeráció közúti közlekedés igényeihez igazítani. Az ígért fővárosi parkolási övezetek bevezetése szintén ellenhatásként fog jelentkezni. Az évtizedek óta emlegetett M0-ás budai körgyűrű megépítése is várat még magára, ám ez sem fog megnyugtató megoldást hozni, a fővárosi útkapcsolatok belváros irányú belső szakaszainak kapacitás növelése nélkül.
- A vázolt helyzetben mind községünk, de az egész Zsámbéki medencei települések közúti (tömeg) közlekedési rendszerének szolgáltatási biztonsága kaotikus, *kiszolgáltatottjai továbbra is az utasok lesznek.*
- A felsorolt agglomerációs települések, de a határos fővárosi, budai kerületek is, kimerítik az elővárosi minősítés feltételeit-/követelményeit minden tekintetben. Ezáltal, a Kormány - programszinten 2014-2020-ra is meghirdetett - **„elővárosi vasútvonalak fejlesztése”**, de a **„kötőpályás villamoshálózatok fejlesztése** „projektek alanyi jogú résztvevői lehetnek. A projektek szerves résztvevőinek kell tekinteni a főváros azon kerületeit is, ahová/ahonnan csatlakoznának a vonalfejlesztések.

### **Kezdeményezés:**

- A nyugat-budai agglomerációs településeket, valamin a velük határos fővárosi kerületeket kiszolgáló kötött pályás tömegközlekedési vonalak infrastruktúra fejlesztésére 2015.10. hóban – egyéni kezdeményezésű – „Házhoz a vasutat! Gondolatébresztő” címszó alatt fejlesztési program készült.
- A fejlesztési program számos változata közül, az alábbi négy érdemel részletesebb kimunkálást:
  - Új vasútvonal építése Bp. Kelenföld (M4 METRO), Budaörs, Budakeszi, Páty, Telki, Budajenő, Zsámbék, Tök, Perbál, Tinnye, Úny, Piliscsaba vasútállomás között. (MÁV vasúthálózat)
  - A 56-os/61-es villamos vonalának meghosszabbítása Bp. II.k. Húvös-völgy- Máriaremete- Nagyrét- Ady-liget (közíg. határ)- Remeteszőlős-Nagykovácsi község belterületi végállomásig,

- o Az 56-os/61-es villamos vonalából kiágazó Budagyöngye-Szépjuhászné-Budakeszi város, belterületi végállomásig, új vonalszakasz, (adhéziós/fogas vegyes üzemű villamos)
- és/vagy
- o A 60-as jelzésű fogaskerekű villamosvasút nyomvonalának meghosszabbítása Normafától Budakeszi város, belterületi végállomásig (adhéziós/fogas vegyes üzemű villamos)

Az eddig elért eredmények:

- o A Nemzetgazdasági Minisztérium (a továbbiakban NGM), befogadta a fejlesztési koncepciót,
- o Hivatalból megküldte azt, az illetékes, Nemzeti Fejlesztési Minisztériumba (a továbbiakban NFM),
- o Az NFM, a KHÁT/3620/2015-NFM iktatószámú levelében véleményezte a koncepciót:  
nem zárkozott el a koncepcióbeli fejlesztések vizsgálatától.

Az önkormányzatok tájékoztatása:

- 2015.11.30-án minden érintett önkormányzat képviselőtestületét levélben értesítette az NGM a koncepcióról,
- 2016.01.19-én e-mail levél került kiküldésre Budakeszi polgármesterének, mint a BÖK soros elnökének, a tagi önkormányzatok hozzáállásának kikérése tárgyában,
- 2016.02.08-án e-mail levelek küldése az önkormányzatokhoz, elvi állásfoglalást kérve: „egyetértenek-e, hogy a közíg. területükön kötött pályás a tömegközlekedés épüljön?
- 2016.03.03-án e-mail levelek kiküldése, az önkormányzati - elvi nyilatkozatok - küldését sürgetendő
- 2016.03.07-én a „Gondolatébresztő” benyújtása Tarlós István főpolgár-mester úrhoz.

**Az elvárható, felelős önkormányzati magatartás:**

- egyetértés/összefogás/közös akarat kinyilvánítása, elvi síkon, az érintett települési önkormányzatok részéről, a vasútfejlesztésre,
- elérni - a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumon keresztül – egy, „ **A nyugat-budai agglomerációs települések, és a velük szomszédos fővárosi kerületek, kötőtpályás tömegközlekedési vonal-hálózatának fejlesztése, megvalósíthatósági tanulmányterv készítése**” tárgyú közbeszerzési pályázat kiírását a területre/településekre.
- az ügy/a lehetőség iránt, érdemi érdeklődést mutatni
- Solymár, Pilisvörösvár önkormányzatánál „tanulmányúti” látogatást tenni: mit nyertek ezek az önkormányzatok – többetként – az esztergomi vasútvonal rekonstrukciója égisze alatt,
- helyi, hivatalosan felkent referenst kijelölni,
- a közíg. területen, előzetesen megvizsgálni a nyomvonal vezetés lehetséges alternatíváit, függetlenül a későbbi szaktervezői vizsgálatától

- a folyamatban lévő területfejlesztéseknél előzetesen, a várható nyomvonalban fekvő területekre változtatási tilalmat elrendelni
- a vasútfejlesztési infók zárt tárgyalású menetének biztosítását, a telek spekulációk (kisajátítás előtti felvásárlás, stb.) megakadályozása céljából

***Önkormányzati kötelezettség vállalás:***

A vasútfejlesztési projekt - jelenlegi állásában - az önkormányzatoknak nincs költségvetést érintő kötelezettsége.

Van viszont jogi és erkölcsi értelemben, mert a mindenkori önkormányzat kötelessége a települése fejlesztési lehetőségeivel élni.”

A Képviselő-testület jelen helyzetben elvi döntést hozhat a megvalósíthatósági tanulmánytervről. A határozat esetében egyszerű többséggel kell meghozni a támogató vagy elutasító döntést.

Melléklet: Beadvány, Térkép

Nagykovácsi, 2016. március 23.

Kiszelné Mohos Katalin  
polgármester

**Határozati javaslat**

**Tárgy: Elvi döntés a villamoshálózat fejlesztési kezdeményezésről, az ellátatlan agglomerációs területen**

Nagykovácsi Nagyközség Önkormányzatának Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a budai agglomerációs települések kötőtpályás villamoshálózat fejlesztési lehetőségeinek részletes megvizsgálásával elvi szinten egyetért.

**Határidő:** azonnal

**Felelős:** polgármester