

MUT Műhely - 2009. március 9.

Ferihegy – Budapest Légi Kapuja

A MUT Műhely ez alkalommal a Fővárosi IVS-ben is nevesített (Budapest légi kapuja) 6. projekt térséggel foglalkozott. A Meghívott előadók **Beleznay Éva** (Budapest mb. főépítésze), **Schuchmann Péter** (a Pestterv Kft ügyvezetője), **Szinai János** (Vecsés főépítésze) voltak, de részletesebben hozzászóltak a kérdéskörhöz **Schőmer András** építésmérnök, a Ferihegyi szabályozási terv vezető tervezője és **Hardy Mihály** a Budapest Airport Zrt. vállalati kapcsolatok igazgatója is.

A projekt térségben megkezdett koordinációs munkáról

Beleznay Éva a fejlesztési térségek meghatározásában arra tért ki, hogy a Fővárosban arra koncentrálnak, hogy ezen térségek (pl.: Budapest szíve, belső központ zónák, átmeneti térségek, Ferihegy térség, stb.) valóban térségi szemléletben és nem egyedi önkormányzati elvek alapján terveződjenek, kapjanak programot. A Ferihegyi térség kapcsán kitért arra, hogy ezt a munkát Ikvai-Szabó Imre főpolgármester helyettes kezdeményezte, amikor a környező önkormányzatokkal kötött együttműködési megállapodás keretében meghatározott egy operatív munkacsoportot. A munkacsoportot a Budapesti Főépítész Iroda koordinálja (koordinátor: Raab József), tagjai az illetékes önkormányzatok főépítészei, a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) koordinátora (Pátkai Zsuzsa) és a tervező csapat (Pestterv, Város-Teampannon, Közlekedés Kft által alkotott konzorcium). Emellett dolgozik egy politikai döntéshozói munkacsoport is a főpolgármester-helyettes, az érintett kerületi és települési önkormányzati polgármesterek és a BAFT politikai vezetőinek részvételével. A Ferihegyi projekt térségben a főépítész asszony elmondása szerint a munka közepén tartanak: az általános problémaelemzés és irányelvek kerültek tisztázásra. Ugyanakkor a politikai vezetői szint azt várja el igazi célként, hogy **térségi megállapodás jogilag is előálljon**. Most indul az Agglomerációs Térségi Területrendezési Terv felülvizsgálata is: ehhez ez a munka jó „előtanulmánynak” számít.

Az első eredmény: térségi tanulmányterv

Schuchmann Péter a tervezői konzorcium által készített **Ferihegy Repülőtér térsége Területrendezési Tanulmánytervet** ismertette a műhelybeszélgetésen résztvevőkkel. Schuchmann kiemelkedő jelentőségűnek tartja ezt a munkát, mivel ismerete szerint jelenleg **nincs más olyan együttműködés az agglomerációban, ahol budapesti önkormányzatok és az agglomerációs települések ilyen szoros munkakapcsolatot ápolnának**. Beszélt az időben elhúzódó Agglomerációs törvény közvetlen hatásáról, miszerint 2500 ha új gazdasági-logisztikai területet jelöltek ki sebtében a terv korlátozásaitól féltő önkormányzatok a térségben, anélkül, hogy mindez térségi szinten össze lett volna hangolva. Ugyanakkor ekkora méretű fejlesztési területre a következő 15-20 évben nincs szükség. A Ferihegy térségében mutatkozó hatalmas területi kínálat vezetett oda, hogy legyen egy összehangoló tervezés, tekintettel arra, hogy a térségi területrendezési tervekben nincsenek meg a fejlesztés és a rendezés kérdéseinek összehangolását célzó eszközök. Motiválta továbbá a térségi tervezést az, hogy

- nincs a térségre vonatkozó, minden szereplő által elfogadott térszerkezeti terv,
- összehangolatlanok a közlekedési és közmű infrastruktúra fejlesztések,
- fel kell oldani a hatalmas kijelölt fejlesztési területekkel előálló települési versenyhelyzet a területek ütemezésével és más célú hasznosításával,
- össze kell hangolni a környezeti és rekreációs célokat a gazdasági fejlesztésekkel.

A közlekedési infrastruktúra egyik legégetőbb problémájaként a ferihegyi gyorsforgalmi út túlterheltségét, az **alternatíva nélküli megközelítést** említette a város felől. Környezetterhelési példaként említette a környezetvédelmi összehangolatlanság kérdését a fejlesztési területek és azok szennyvíztisztítása terén: a tervezett szennyvíztisztítók befogadója az a Gyáli patak, amiben alig van víz, vízhozamának zömét tisztított szennyvíz képezi. Csak most készül egy olyan tanulmány, ami a Gyáli patak terhelhetőségét vizsgálja, de ennek finanszírozója egy olyan banki befektető, amely az ecseri gazdasági területek fejlesztésében érdekelt, azaz a tanulmány következtetései jelentősen torzulhatnak a beruházói érdekek mentén.

A tanulmányterv készítői mozaikokból összerakott településszerkezeti tervek alapján mutatták ki a szomszédos települések gazdasági terület kijelöléseinek összehangolatlanságát, jelentős átfedéseit. A tervezők a tanulmánytervben feltettek olyan alapvető kérdéseket, amit az önkormányzatok nem vettek jó néven. Kimondták például, hogy jelenleg **a ferihegyi reptérnek nincs alternatívája**: ez egy borzasztó nagy vitát kiváltó mondat volt a tanulmányban. Több agglomerációs önkormányzat ugyanis keresné a lehetőséget, hogy egy új nemzetközi reptér kijelölhető legyen. A korábbi Ferihegyet tehermentesítő területek (Tököl, Kiskunlacháza) viszont kikerültek az OTrT-ből, és azok más célú gazdasági fejlesztése történik. A reptéri közelségből ugyanakkor következik, hogyha az alternatíva nélkülség igaz, akkor ennek konzekvenciáit kell vállalni, ami egyben lakóterület-fejlesztési korlátozást is jelent. Ez szintén önkormányzati ellenállást váltott ki, amit azok felülről vezérelt durva korlátozásoként értelmeznek. Annak ellenére gondolják ezt, hogy az önkormányzatok és a helyi lakók általában nem a normaértéket meghaladó zajt, hanem a sokkal kisebb zajt is zavarónak érzik. (Az önkormányzatok például nem fogadják el az egyenérték alapú zajszabályozást: az egy órára szétterített zaj ugyanis esetenként nagyon nagy is lehet.) Lehetőségként itt felmerülhet a lakóterületből gazdasági területté való átminősítés, ami talán nem járna kezelhetetlenül vészes kompenzációval, illetőleg az éjszakai repülés korlátozása.

Problémaként jelentkezik még, hogy a reptér túlzottan elzárkózott korábban a térség fejlesztése elől, és csak kerítésen belüli fejlesztésekre koncentrált. A privatizációs szerződés ugyanakkor nem nyilvános, és az Ogy. Környezetvédelmi Bizottsága legutolsó ülésén sem támogatta a nyilvánosságra hozatalt: így csak azt tudjuk, hogy a BA ZRt. milyen fejlesztéseket vállalt (terminálfejlesztés, telken belüli cargo fejlesztés, kormányváró) és mekkora az az összeg (65 Mrd Ft.), amit a privatizációs bevételből az állam a reptér fejlesztésébe visszaforgat. Ugyanakkor nem születtek környezeti és közlekedési hatásvizsgálatok (az önkormányzatok régóta szorgalmazzák annak feltárását, hogy milyen kiegészítő fejlesztések lennének szükségesek) a reptér viszont azzal védekezik, hogy neki papírja van arról, hogy mindez nem szükséges. Az állam pedig a privatizációs vételárból nem indított be ilyen jellegű fejlesztéseket.

Mindezeket még inkább cizellálja, hogy bizonyos térségi együttműködések (BAFT, Monori-Gyáli Bp kistérségi TFT, Életre kel a Gyáli patak stb.) és azok fórumai papíron kimutathatóak, de a valós együttműködési készség jóval kevesebb. A tanulmányterv több térségi, az összehangolást segítő fejlesztési javaslatot megfogalmazott.

A terv **közlekedésfejlesztési javaslatai** kitérnek az M0 déli kapacitásbővítésre, az intermodális csomópontok fejlesztésére (kötőpályás közlekedési eszköz + reptér), a haránt irányú közlekedés feltételeinek javítására a főút hálózaton is, a lakóterületi forgalomcsillapításra, az M4 budapesti bevezető szakaszának (4-es helikopter út irányába való kiépítése) fejlesztésére. A vasúti teherforgalom esetében pedig foglalkozik a terv az ún. V0 vasúti teherforgalmi nyomvonal (Székesfehérvár-Szolnok) északabbra helyezésével az M0 gyűrű mentén.

A **környezetminőség javítási javaslatai** nagyon részletesen tárgyalják a zajterhelés kérdését. A fő problémát itt az okozza, hogy az önkormányzatok nem fogadják el

hitelesnek a mérési adatokat, amíg azt a reptér méri. Ugyanakkor az önkormányzatok is mérnek zajterhelést, de ezek módszertanilag nem összevethetők. A zaj monitoringra tett javaslat ezért egy közös üzemeltetésben, a külsőbb területre is kiterjedő hálózat létrehozását szorgalmazza, amelynek kiépítése nem jelent nagy költséget, de a bizalmat megalapozná. Fontos problémakör még a rákszerűen terjeszkedő, összehangolatlan területfelélés. Hiányoznak az ökoháló bevédését célzó határozott lépések. A Gyáli-patak és a Rákos-patak menti területek mentén ma még megvannak az ökológiai hálózati elemek, de a fejlesztés a lassú „bedarálás” irányába hat.

A **területhasználati és ütemezési javaslatok** a fejlesztési területek túlkínálatát ütemeznék környezeti és közlekedési-közmű infrastrukturális szempontok alapján. Főbb funkcióváltó területi javaslatai a tervnek: az 2. kifutó pálya tengelyében való lakóterület fejlesztése más területfelhasználásra történő átváltása még a fejlesztés beindítása előtt. Ilyen neuralgikus pontok a felszálló pálya tengelyében az üllői, vecsési, ecseri és rákoshegyi most aktivizálódó lakóterület fejlesztések, amelyeket a funkcióváltás felé kellene terelni.

A térségi fejlesztés hiányzó jogszabályi, szervezeti háttere

Schuchmann Péter a továbbfejlesztés lehetőségét a térség önkormányzatai által létrehozandó térségi fejlesztési társulásban, vagy sokkal inkább az önkormányzatok és a fejlesztők együttes részvételével megalakítandó fejlesztési társulásokban látja. Szinai János egyenesen azzal az ötlettel állt elő, hogy **a településfejlesztést a rendezéshez közelítő IVS módszertant a területfejlesztésbe is át kellene ültetni**, és egy ahhoz hasonló Integrált Területfejlesztési Stratégia (ITS?) kidolgozásával és jogszabályi beágyazásával biztosítani a ferihegyi, és az ahhoz hasonló projekt térségek tervezését és fejlesztéseinek lebonyolítását. Belezny Éva pedig arról beszélt, hogy a dél-budapesti projekt térségnél (Olimpia) most dolgoznak az infrastrukturális fejlesztés kapcsán különféle társasági modellek elemzésén, vizsgálják, hogy milyen adókedvezményekkel vagy más jellegű kedvezménnyel lehet bevonni a magánszektor. Itt az infrastruktúra fejlesztő társaság létrehozása tűnik pillanatnyilag a legjobb modellnek: ezek tapasztalatait fel lehetne használni a ferihegyi projekt térség esetében is.

BA Zrt kontra települési érdekek

Szinai János elsősorban az önkormányzati érdekeket hangsúlyozva azzal érvelt, hogy a BA Zrt-nek kizárólag a reptéri kerítésig terjedő fejlesztési koncepciója ellentétben áll azzal a 2005-ben deklarált fejlesztési elképzeléssel, ami az utasforgalmat a jelenlegi kétszeresére, a cargo területeket pedig a jelenlegi 30.000 m²-ről 300 ezer m²-re, azaz a mostani kapacitás tízszeresére kívánja emelni. Ez pedig a kerítésen belül nem realizálható. Kitért arra is, hogy a reptér egyoldalú fejlesztés, ami Vecsés és Pestszentlőrinc irányában rendelkezik feltárási kapcsolatokkal és fejéppületekkel, éppen ebben bízva készítette elő a település tíz év alatt azokat a korábban rendezetlen tulajdonviszonyú területeit a cargo fejlesztésre. Hozzátette, hogy az állami 65 Mrd Ft-os kötelezettségvállalásból csak mintegy 9-10 Mrd sorsa ismeretes (I. terminál guruló út fejlesztés, II. terminál bővítés), míg a további 55 Mrd-ot 2013-ig el kellene költeni. Felhívta a figyelmet arra is, hogy miközben a kormány jelentős, de azonnali gazdasági hasznot nem hozó kiemelt projektek megvalósítását leveszi a napirendről, el kellene gondolkoznia azon, hogy ebbe a projekt térségbe, amelyek 10 év előkészítés alatt állnak, rengeteg engedélyes tervvel rendelkeznek, sok szempontból érdemes lenne befektetnie. Azaz **a térségnek egy kiemelt EU-s pályázati forrásra lenne szüksége**. MÉR csak azért is, mert ennek azonnali gazdaságélénkítő hatásai kimutathatóak.

Hardy Mihály ugyanakkor leszögezte, hogy a **BA Zrt-nek elsősorban a reptér fejlesztésére van jogosítványa**, és bár mind a 65 Mrd-os összeg, mind pedig a kapacitásbővítési tervek igazak: a jelenlegi gazdasági klímában örülnek, ha az elkövetkező években a lapos görbévé változó kapacitásbővülés legalább fenntartható

marad. Ugyanakkor maga is lehetetlen helyzetnek minősítette, hogy egy mindössze 8 km-es útszakaszon (gyorsforgalmi út), ahol egy kétkarú sofőr akár órákra megbéníthatja a reptéri forgalmat, 40 éve nem történt semmilyen fejlesztés, amely miatt **az első lépés, amivel szembesül a külföldről érkező Magyarországgal kapcsolatosan, az a gyorsforgalmi út környékének igencsak lehagoló világa.** Az is elgondolkodtató, hogy míg Európában 16%-os a repterek kötöttpályás utasforgalmi részaránya, addig nálunk ez mindössze 4% egy kötöttpályás kapcsolatnak csak fenntartással nevezhető ferihegyi vasúti megállóval. A cargo kérdéskörrel kapcsolatosan megjegyezte, hogy a reptér bevételeinek jelenleg 70%-át az utasforgalom és 30%-át az áruforgalom teszi ki, holott az egészséges pont a fordítottja lenne. Viszont a BA Zrt cargo fejlesztésben elsősorban az ún. front line (telken belüli) cargo fejlesztésben gondolkodik, amely persze a térség fejlesztői számára jelent potenciált: sok reptéren megfigyelhető a reptér körüli cargo városok kialakulása amelyet magántőke fejleszt. **Az ecseri gazdasági terület cargo bázisként való értelmezését hamvába holt ötletnek nevezte:** ő is elsősorban a vecsési térségben, a reptértől délre eső gazdasági területeken lát telken kívüli logisztikafejlesztésre lehetőséget. Hangsúlyozta ugyanakkor, hogy a BA Zrt azonban főként a telken belüli fejlesztésekre koncentrál (cargo építés, Gyáli patak záportározójának kiépítése, utasforgalmi épület bővítés – amelyben a III. terminál építése még a horizonton sincs).

Szinai ezekre reagálva jegyezte meg, hogy szerinte téves az a szemlélet miszerint a BA Zrt-nek fejlesztés tekintetében csak a telken belül van tennivalója, tekintettel arra, hogy **amennyiben reptér nem lenne, akkor például Vecsés városának is csak a szokásos településfejlesztési problémákkal és ezek terhelésével kellene szembe néznie.** A várható terhelés azonban ennél jóval nagyobb. Beleznai Éva véleménye szerint is el kell végezni azokat a hatáselemzéseket, amelyek kimutatják, hogy a fejlesztés kinek javadalmaz, és ezek arányában kell egyezségre jutni abban, hogy **a közérdekű fejlesztéseket a fejlesztés nyertesei milyen arányban állják.** Ebben természetesen részt kell vállaljanak az állami, önkormányzati szereplők mellett (beleértve ebbe a körbe a MÁV-ot és a BKV-t is) a fejlesztők is. Égető szükség lenne tehát egy egyértelmű jogosítványokkal és jogkörökkel felruházott, a térség befektetőit is magába foglaló fejlesztő társaság létrehozására, ami a felvázolt projekt elemeket hatékonyabban tudja megvalósítani a jelenlegi végletesen széttagolt önkormányzati és állami közigazgatási menedzsmentnél.

Bardóczi Sándor