

ELŐTERJESZTÉS a Képviselő-testület ülésére

Tárgy: beszámoló a zöld ügyekért felelős tanácsnok 2025. évi munkájáról

Tisztelt Képviselő-testület!

A Budapest Főváros XII. kerület Hegyvidéki Önkormányzat Képviselő-testületének Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 39/2018. (IX. 26.) önkormányzati rendelet 45. § (4) bekezdése szerint a tanácsnokok május 31-ig beszámolnak tevékenységükről a Képviselő-testületnek.

Bevezetés

Zöld ügyekért felelős tanácsnokként alapvető feladatomban a kerület környezeti kihívásainak átfogó feltérképezése és a természetvédelmi szempontok érvényesítése az önkormányzati döntéshozatalban. Tevékenységem kulcseleme továbbá a természeti értékeink – például erdeink és parkjaink – védelmének összehangolása az egyre intenzívebb lakossági és turisztikai használatból, biztosítva a Hegyvidék hosszú távú zöld jövőjét.

1. Normafa, Svábhegy, Zugliget parkolási problémái

A parkolózónák kiterjesztésének tervezésekor javasoltam, hogy a Svábhegy központjának a főbb utcáit tegyék bele a tervezett zónákba. Ez megtörtént, remélhetően a zónák és a rezidens parkolás bevezetése segíteni fogja a mai áldatlan állapotokon a Svábhegyen. Az új zónák bevezetésével egy időben szerintem mindenképp gondolni kell azokra a kerületiekre is, akik nem az adott zónában laknak, hanem a kerület külső részeiből érkeznek, és a Svábhegyen – közlekedési csomópont lévén – hagynák az autóikat. Ugyanez a jelenség figyelhető meg a temető mellett, vagy a Zugligeti út alján. Ezek a kerületi lakosok nem fizethetik ugyanazt a teljes árat, mint amit a kerületen kívülről érkezők, de nem is az adott zónában laknak, ezért éves engedélyt sem válthatnak ki. Javasoltam, hogy a hivatal dolgozzon ki egy olyan tarifát, ami még számukra is elfogadható. A kerület azon részéről érkeznek, ahol nincs, vagy nagyon ritka a közösségi közlekedés, tehát számukra nem opció, hogy egyáltalán ne is használják az autót. Mindenképp támogatni kell, hogy nem mennek be kocsival a városba, hanem a tömegközlekedést használják: magas parkolási tarifákkal pont az ellenkezőjét fogjuk elérni. Természetesen ez a speciális tarifa csak az új, külső zónákra vonatkozna, a belső, drágább zónákban ugyanúgy mindenkinek a teljes árat kell fizetni, aki nem a zónában lakik.

2. Forgalmi rend felülvizsgálata

2026 tavaszán a Képviselő-testület megszavazta a kerület közlekedési stratégiájának megalkotására irányuló közbeszerzés kiírását. Egy komplett, átfogó kerületi közlekedési stratégiára azért is szükség van, mert a forgalom növekedése miatt a lakosság részéről egyre nagyobb az igény az átmenő forgalom csillapítására, csökkentésére, az egyre több autó okozta parkolási problémák megoldására,

miközben nincs lehetőség parkolóházak építésére, és nem is zárható le mindegyik mellékutca, hogy csak a főutakon mehessenek autók. Nem csupán a mi kerületünkben, de a szomszédos kerületekben is folyamatos az új lakóparkok építése, ahogy az agglomerációból is naponta tízezrek autóznak a városba, aztán este ugyanazon az útvonalon vissza. P+R parkolókat a város határain lenn célszerű építeni (persze, megfelelő közösségi közlekedés mellett), de sem a XII., sem a II., sem a XI. kerületben nem történt ilyen fejlesztés (egyedül Kelenföldön van értékelhető P+R), pláne nem összehangolva. A kerületbe érkező autók vagy keresztülhajtanak a kerületen (és a bedugult főutak miatt kerülőutakat keresnek), vagy a közösségi közlekedéshez közeli, fizetős zónán kívüli utcákban hagyják az autóikat. Csillebérc, Magasút városrészek évek óta küzdenek az átmenő forgalommal, azok ellenére is, hogy előbbi egy része lakó-pihenőövezet (LPÖ), tehát kizárólag célforgalom hajthat(na) be. Magasúton, a Lidérc utcában kértem forgalomszámlálást, ami megállapította, hogy indokolt lehet az utca időszakos egyirányúsítása a lakosok nyugalma érdekében, kérdés, hogy a forgalmi rend változást mindenki elfogadja-e. Az Adorján út–Edvi Illés–Magas út által megközelíthető terület LPÖ, a táblákat mindhárom út főúttal való csatlakozásánál kihelyezték. Ez a „kategória” elég kellene legyen ahhoz, hogy az átmenő forgalom elkerülje, de a tapasztalatok alapján további intézkedések is szükségesek ahhoz, hogy valóban csak az hajtson be a területre, aki ténylegesen oda tart. Több lehetőség számbavétele után javasoltam itt is az időszakos egyirányúsítást, vagy a behajtás engedélyhez való kötését; jelenleg annak vizsgálata zajlik, hogy melyik intézkedés bevezetése lenne hatékonyabb, reális, kivitelezhető, és a lakosság igényeinek leginkább megfelelő. Olyan utcákban is történt forgalomszámlálás, ami nem LPÖ, hanem csak célforgalom engedett (pl Melinda út), a lakosok sehol nem szeretnék, ha a nagy főútvonalakat az ő kis utcájuk „beáldozásával” tehermentesítenék. A cél mindenképp az lenne, hogy azokon az utcákon, ahol eddig is ki volt téve valamilyen forgalomcsökkentő tábla, ezután se növekedjen a forgalom.

3. Esővíz-elvezetés

A kerület csatornahálózata jelentősen eltér a budapesti átlagtól, ami komoly vízgazdálkodási kihívást jelent (ld: Budapest XII. kerületének csapadékvíz-kezelési akcióterve). Míg Budapesten az egyesített rendszer (ahol a szennyvíz és az esővíz együtt folyik) aránya 46%, addig a Hegyvidéken ez 83%, ráadásul a kerület dél-nyugati része, a Normafától a KFKI felé eső, illetve Magasútig elnyúló területen egyáltalán nincs csatornarendszer lefektetve. Ez nem csupán a szennyvíz-elvezetésben okoz problémát, hanem a csapadékvíz kezelése sem biztosított. A kerület Zöld Irodája részt vesz/vett több olyan programban is, illetve van saját olyan projektje is, mely a csapadékvíz kezelését célozza meg: ciszternák, pufferek építése, esőkertek létesítése. Ezeket a sikeres intézkedéseket részben külső forrásból finanszírozták, ezért szeretném kiemelni, és többször aláhúzni a pályázatokban rejlő lehetőségeket, és a pályázatíró szakemberek fontosságát a kerület zöld szemléletű létesítményeinek fejlődésében. A kerület igen feszes költségvetésének fényében felértékelődnek a pályázatok által elnyert anyagi források (egyéb területeken is), ezért az egy pályázatíró mellé mindenképpen megfontolandó még egy fő alkalmazása. Úgy gondolom, hogy ezeket a programokat a jövőben mindenképp ki kell terjeszteni a kerület többi részére is, mert a folyamatos beépítés, a megváltozó lakossági igények, kertről való elképzelések sajnos nem a zöld területeknek kedveznek; a járóköves, lebetonozott, műfüves felületeken a csapadékvíz sem elszivárogni, sem lelassulni, sem hasznosulni nem tud megfelelően.

A kerület csapadékvíz-kezelési akcióterve több példát, megoldási elképzelést is ismertet, melyek megvalósítása elengedhetetlen a fenntartható „vízháztartás” kialakításában. A kerület egy része azonban alulreprezentált, mind a projektek, mind az infrastruktúra területén: a Normafától

nyugatra, dél-nyugatra lévő rész: Csillebérc, Magasút, Farkasvölgy egy része egyáltalán nem rendelkezik sem szennyvíz, sem esővízelvezető csatornákkal, az infrastruktúra ezen a területen nagy lemaradásban van a kerület többi részéhez képest. Ez a rész nem is olyan régen még nagyon gyéren lakott terület volt, mára azonban megnövekedett a kiköltözők, és az építkezők száma. A csatorna kiépítése a hatalmas költségek miatt az önkormányzat jelen anyagi helyzetében nem reális, ezért alternatív megoldások felé kell fordulni. Sajnos azokat a telkeket, melyeken az egyes területek vízelvezető árcai voltak, értékesítették, az új tulajdonosok pedig betemették, megszüntették ezeket. Ma már nem ritka az olyan megoldás, amikor az árkokat az új tulajdonos köteles megőrizni, hogy a hegyoldalban esetlegesen hirtelen megjelenő csapadékot a területen le lehessen vezetni. A területen érvényes építési szabályzat (Dél-Hegyvidéki) nem engedélyezi a csapadékvíz szikkasztását egyrészt a felszín alatti vizek védelme, másrészt és a kerületben nyilvántartott csúszásveszélyes területek állékonyságának megőrzése érdekében. A jövőben ezt a szabályt véleményem szerint mindenképpen felül kell vizsgálni, és feltételes szabályozást lehetne bevezetni az általános tiltás helyett: ahol a talajmechanikai szakvélemény igazolja az alkalmasságot és nem veszélyezteti az épületek állékonyságát, ott lehetne engedélyeztetni a szikkasztást: magánterületen és közterületen egyaránt. A megfelelő szabályozás és infrastruktúra híján sok ingatlanról az utcákra engedik a csapadékvizet (ami tilos), fokozva így a villámárvizek amúgy is komoly problémáját.

Többször javasoltam, hogy Csillebércen, a Magas út alján, Moha úton, Edvi Illés úton, a Csillebérci Üdülőtelepen is létesítsenek szikkasztókat és/vagy ciszternákat; ez a jelenlegi szabályok, magas költségek, a domborzati adottságok miatt kihívásokkal teli feladat, ráadásul nagyon kevés olyan hely van, ami alkalmas ilyen berendezések telepítésére. Az Üdülőtelepen azért is üdvös lenne több (szivattyúzható) víztározó létesítése, mert nagyon kevés a tűzcsap, az ösvények többségén el sem férne a tűzoltóautó baj esetén. Az egyre gyakoribbá váló aszályok miatt figyelmet kell fordítani az erdős területek mellett lakók biztonságára is.

4. Szennyvíz elvezetés

Ahogy a csapadékvíz elvezetésénél már volt róla szó a kerület egy részén egyáltalán nincs csatorna: sem a csapadékvíz elvezetésére, sem a szennyvíz kezelésére. Ezen területek folyamatos benépesülése nem csupán a közlekedésben okozhat gondot, hanem egyre nagyobb mennyiségű szennyvizet is kell kezelni. Olyan ingatlanokban, amiket 20 éve még hétvégi háznak használtak, ma már komplett családok laknak életvitelszerűen; a mosdáson, illemhely használatán kívül mosó-, mosogatógép, medence vizét is kell kezelni. A Dél-Hegyvidék építési szabályai szerint a kerület ezen részén tilos a szikkasztás, egyrészt talajmechanikai okok miatt, részben a nyílt karszt védelme miatt. A tiltás célja érthető, azonban ezen derítők többsége 40-60 éve épült sokkal kisebb igénybevételre tervezve, nem tökéletes zárással, néha megközelíthetetlen helyekre építve, ezért ezeken a területeken a szennyvíz elszállítása sem lehetséges. Jelenleg a tisztítatlan szennyvíz szivárog a védett karsztba. Kétségtelen, hogy ezt a helyzetet kezelni kell, minél hamarabb. Ahogy már a csapadékvizet elvezető infrastruktúrával kapcsolatban is szó volt róla, a csatorna kiépítése a hatalmas költségek miatt az önkormányzat jelen anyagi helyzetében nem reális, ezért alternatív megoldások felé kell fordulni. Évek óta szeretném elérni, hogy a kerületben bizonyos előírásoknak megfelelő berendezéseket lehessen telepíteni, tanácsnokként javasoltam, hogy vizsgálják felül ezt a szabályozást. Szerencsére a városrendezési és főépítész iroda ma már támogatja a szabályozás módosítását úgy, hogy CE tanúsítvánnyal ellátott szennyvízkezelő kisberendezések telepíthetők legyenek. Fontos megjegyezni, hogy ezek esetében is időszakosan biztosítani kell a keletkező szilárd hulladék megfelelő elszállítását, de erre ritkábban van szükség, mint a hagyományos zárt rendszer

esetén. Ez a szabálymódosítás egy közös siker és óriási előrelépés lesz a fenntartható rendszerek kiépítésében, melyek elengedhetetlen elemei a tiszta és egészséges talajvizek megtartásának.

5. Hibrid vaddisznógyérítési program – a „Hegyvidéki Modell”

Azzal a komoly szakmai és lakossági kihívással szembesültünk 2024 októberében, hogy a kerület belterületi részein a vaddisznópopuláció az elmúlt években – 2019 óta – kontrollálatlanul duzzadt fel több százás állománnyá. Ennek hátterében egyrészt a korábbi intézkedések hiánya, másrészt az afrikai sertéspestis (ASP) miatti szigorú korlátozások álltak, amelyek ellehetetlenítették a korábbi, élve befogáson alapuló gyakorlatot.

Felelős városvezetésként egy olyan megoldást kellett kidolgoznunk, amely garantálja lakóink biztonságát, megfelel a szigorú állategészségügyi előírásoknak, ugyanakkor szakmailag hatékony és az állatokkal szemben is a lehető legkíméletesebb.

A sűrűn lakott belterületi sajátosságok miatt a lőfegyveres gyérítést túl kockázatos lehet, ezért döntött a városvezetés speciális ketrecek mellett, melyek által befogott vaddisznók elszállításra, és sajnos – más megoldás nem lévén – elaltatásra kerülnek.

A program indítását hosszas logisztikai és jogi előkészítés előzte meg: engedélyeztetnünk kellett az ASP miatti szállítási tilalom alóli felmentést, speciális kalodákat gyártattunk, és szigorú fertőtlenítési protokollt vezettünk be a szállító járművön.

A megvalósítás során jelentős technológiai fejlesztést hajtottunk végre. Míg kezdetben mechanikus, manuálisan működtetett csapdákkal dolgozott az önkormányzat megbízott munkatársa, 2025 végétől áttértünk a kamerás megfigyelőrendszerrel és távirányítású zárrakkal felszerelt egységekre.

Ez a fejlesztés hatékonynak bizonyult: az emberi jelenlét kiiktatásával az állatokat kevésbé riasztottuk el, és akár távolról is képesek voltunk egyszerre több egyedet befogni. Az eredmények önmagukért beszélnek: a program első fél éve alatt összesen 120 vaddisznót (67 kocát és 53 kant) távolítottunk el a belterületről. Különösen beszédes, hogy a technológiai fejlesztés után három hónap alatt 72 egyedet fogtunk be, szemben a kezdeti időszak 48-as számával.

Tisztában vagyunk azzal, hogy az állatok sorsa etikai kérdéseket vet fel a lakosság körében. Sokan sürgették az élve elengedést, azonban a hatályos járványügyi jogszabályok ezt kategorikusan tiltják az ASP terjedésének megakadályozása érdekében. Az évek folyamán kialakult helyzet miatt a kerületi vezetésnek muszáj volt beavatkoznia, hiszen már a kerület belsőbb részein élők sem érezték magukat biztonságban, tehát az állatok további jelenléte nem volt opció többé, viszont az ASP előírások miatt nem lehet az állatokat elszállítás után elengedni. Nem szorul részletesebb magyarázatra, hogy az állatok eltávolítására való igény és az elengedésük tilalma miért mutat sajnos csak egy irányba. Ezért választottuk a kétlépcsős túlaltatást, amely a legkíméletesebb eljárás a jelenlegi kényszerhelyzetben. A programunk úttörő szerepét jelzi, hogy számos más önkormányzat is megkeresett minket szakmai iránymutatásért.

A sikerek mellett nehézségekkel is meg kell küzdenünk. Gyakori a csapdák megrongálása, a felszerelés ellopása, de előfordult már a befogott vadak felelőtlen kiengedése, ami nemcsak a program sikerét veszélyezteti, de közvetlen balesetveszélyt is jelenthet az állatokat kiengedőre, és a közelben tartózkodókra is. Emellett a 2025 végi törvénymódosítás a polgármesteri hatáskörbe

utalta a belterületi vad eltávolítását, ami minden korábbinál nagyobb logisztikai és anyagi felelősséget ró az önkormányzatra.

A 2026-os évre egy többszornás stratégiát dolgoztunk ki, amelyre jelentős költségvetési keretet különített el a Képviselő-testület. Tervek között szerepel a vadkamerás rendszer további bővítése (9 millió Ft), egy professzionális vadszámlálás a pontosabb állományfelméréshez (4 millió Ft), valamint lakossági vadriasztó eszközök beszerzése (4 millió Ft). Kiemelt figyelmet fordítunk a megelőzésre is: 23 millió forintos pályázati kerettel támogatja a kerület a lakosokat a vaddisznóbiztos kerítések építésében – a pályázat részletei kidolgozás alatt vannak.

Nem a vaddisznók teljes eltüntetése a cél, hanem a békés és biztonságos együttélés szintjének elérése és fenntartása.

Ehhez azonban elengedhetetlen a lakosság együttműködése is: a zöldhulladék kezelése, az etetés beszüntetése (ami egyébként is tilos) és a csapdák zavartalan működésének biztosítása mindannyiunk közös érdeke. A megkezdett utat folytatjuk, fejlesztve technológiánkat a Hegyvidék nyugalmanak megőrzése érdekében.

Kijelenthető, hogy az első befogások utáni hatodik hónapban a változás már egyértelmű volt: jóval kevesebb észlelést jeleztek, a vaddisznók számát sikerül visszaszorítani arra a szintre, amikor már beszélhetünk békés együttéléstről. A következő lépés a vadriasztók kihelyezése, hogy a belső területekre már ne is térjenek vissza a vadak, így a jövőben már ne kelljen több állatot befogni. A riasztók beszerzése tesztelésre folyamatban van.

6. Downhill biciklizés szabályozása

A Normafa a környék egyik legnépszerűbb helyszíne a legkülönbözőbb kikapcsolódási formáknak: kirándulásnak, sétának, futásnak, biciklizésnek, szánkózásnak, stb. Az utóbbi 5-10 évben egyre népszerűbb a terület a downhill biciklisek körében is, melynek elsődleges oka nem a jó minőségű, izgalmas, változatos, gyalogosoktól mentes legális pályák sokasága, hanem a főváros közelsége, a fogaskerekű által biztosított könnyű megközelíthetőség, valamint az ingyenesség.

A Normafapark egész területe védett, teli pótolhatatlan természeti értékekkel, ezért különösen fontos, hogy megvédjük a még létező természeti kincseket, így nagyon alaposan át kell gondolni, és alaposan meg kell tervezni, hogy milyen sportágaknak hol adunk helyet a Normafán.

A Normafapark területén (ahogy minden erdőben) csak a kijelölt bicikliutakon szabad biciklizni, turistautakon, vagy bármilyen egyéb, nem kifejezetten bicikliknek kijelölt helyen tilos, főleg védett területen.

A legtöbb pálya turistautakon vezet, ezért szinte mindennaposak a konfliktusok a gyalogosok, kirándulók, futók és a kerékpárosok között, hiszen a nagy sebességgel haladó biciklisek balesetveszélyt jelenthetnek az ösvényeken.

A mindenkori városvezetés a múltban tett néhány közepesen határozott lépést downhill biciklisek kiszorítására és a szabálysértések szankcionálására, de a tisztázatlan jogi környezet, az ellenőrzések rendszerességének a hiánya, az erőforrás hiánya miatt ezek a próbálkozások elhaltak.

Az új városvezetés ezt a problémát (is) megörökölte, miközben a pályákat használók a régen fennálló helyzetre hivatkozva egyfajta jogot formálnak a tevékenységük folytatására.

A városvezetés célja egy olyan megoldás volt, amiben a teljes tiltás helyett alternatívát kínál a bicikliseknek, ezért egyeztetéseket kezdeményezett a Duna–Ipoly Nemzeti Parkkal, hogy segítsenek találni egy olyan területet, melyen aztán legális pályák kialakíthatók, illetve a biciklisekkel is volt több egyeztetés, hogy felmérjük, mik az igények, és mennyire nyitottak a szabályok által meghatározott alternatívákra. Több személyes találkozóra is sor került a sportág különböző szereplőivel, ám csak kevés olyan elképzelés, terv volt, mely találkozott a kerület vezetőjének elképzeléseivel, illetve a környezet adottságaival, teherbíró képességével.

A legalizált pályák kijelölésének az lenne a célja, hogy a Normafa értékeit több helyen és módon pusztító sport egy jól le- és körülhatárolható területre koncentrálódjon, hogy az amúgy is a Normafát választó biciklisek ezeket a pályákat használhassák, nem pedig a forgalomnövelés, vagy plusz tömegrendezvények bevonása a területre. Ugyanakkor érthető, hogy egy ilyen pálya kiépítése, engedélyeztetése, fenntartása komoly összegeket emészt fel, ezért valahogy rentábilissá kellene tenni, ami értelemszerűen a biztos és kiszámítható jegyeladásokon alapulna.

Párhuzamosan ezzel a projekttel, az erdei kerékpárutak kibővítésén is dolgozunk, ezért az a kérdés is felmerül, hogy kell-e ennyi biciklipálya egy alapvetően kirándulásra, nyugodt kikapcsolódásra kialakított környezetben, erdőben, az élő környezet rovására.

További kérdés a pályákkal kapcsolatban azok vonzereje: elég lesz-e a biciklis közösségnek a legális 4-6 fizes pályák, amikor ott van 31 régi is „ingyen”, igaz illegálisan; hogyan lehet elérni, hogy az ide látogató közönség valóban csak az engedélyezett területet vegye igénybe? Ha erre nem találunk választ, nem biztos, hogy érdemes „beáldozni” egy területet végleg, úgy, hogy a többi részen ugyanúgy folytatódik az illegális biciklizés okozta természetpusztítás.

A közeljövőben is lesznek egyeztetések a sportág képviselőivel, remélhetőleg sikerül megoldást találni, mert a jelenlegi helyzet nem fenntartható.

Az újonnan felállt minisztérium és a terület új miniszterének hozzáállásától is függ, hogy a jövőben mennyire reális egy védett területen egy, a környezetet ennyire extrém módon terhelő sportágnak helyszínt biztosítani, a pályákat engedélyeztetni.

A kerület vezetésének továbbra is elsődleges célja a Normafa páratlan értékeinek megóvása.

7. Erdei biciklizés fejlesztése

Jelenleg a Jánoshegyi úton és a Tündérhegyi úton van kijelölt, engedélyezett bicikliút, mindenhol máshol tilos a biciklizés. Lakossági fórumon is felmerült, illetve több lakossági jelzés is érkezett a meglévő erdei bicikliutak kibővítésével, egy hálózat létrehozásával kapcsolatban. A kerület vezetése a Normafapark szakmai ajánlásai alapján végül ki tudott jelölni több utat is, melyek jelenleg nem jelzett turistautak, így a kirándulók és a biciklisek nem zavarnák egymást. Ezek az utak összeköttetésben vannak egymással, így körtúrát is lehet rajtuk tenni, illetve a szomszédos Budaörs és Budakeszi felé kivitva lehetőséget adnak az utak összekapcsolásával egy úthálózat kiépítésére. A kijelölt utak igyekeznek elkerülni a magánterületeket, de a Pilisi Parkerdő területére belépnek, és több km-en keresztül futnak is rajta, ezért egyeztetéseket kezdtünk a Pilisi Parkerdő Budapesti

Erdészetével is, illetve a Duna–Ipoly Nemzeti Parkkal is, hogy a hatósági eljárás alatt ne érjen minket kellemetlen meglepetés. A Budapesti Erdészet és a Duna–Ipoly Nemzeti Park is rendkívül segítőkész és együttműködő volt, így kisebb változtatások után nagyjából összeállt az engedélyezendő bicikliutak végleges helye. Szeretném megjegyezni, hogy a Normafapark segítségével nem sikerült volna ilyen gördülékenyen alakítani a projektet, kollégájuk helyismerete és szakértelme alapvetően meghatározta a kezdeményezés eredményét. A bicikliutak engedélyezését a Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség felajánlotta, hogy segíti, a megbízott munkatársukkal többször is egyeztettünk, bejárta többször is az útvonalakat, így kijelenthető, hogy majdnem célegyenesben van a projekt. A legális erdei bicikliutak kijelölésével csökkenthető a természetkárosítás, hiszen egyértelmű lesz, hogy merre szabad menni, és reméljük, hogy a kirándulók és kerékpárosok közötti konfliktusok is ritkábbak lesznek.

8. Csillebérci Üdülőtelep rendezése

A társadalmi egyeztetés után, 2025 nyarán leadott csillebérci összefoglaló tartalmazta a lakossági észrevételek alapján kialakított álláspontomat, a dokumentumot ITT lehet elolvasni. Ez az összefoglaló egy másfél éves munkának és egyeztetések sorozatának az eredménye. Nagyon röviden, ez a javaslatcsomag alapvető módosításokat indítványoz a 2024-ben közzétett törvénytervezethez, hogy az jobban tükrözze a terület sajátos földrajzi és jogi adottságait. A javaslatunk egyik legfontosabb eleme az érintett terület Északi és Déli Tulajdonosi Közösségre való bontása ahelyett, hogy az egész telepet egyben kezelnék az eljárás folyamán. Ennek oka, hogy a két terület jogi helyzete gyökeresen eltér: míg a déli oldalon a tulajdonosok az utak eszmei hányadát is birtokolják, az északi oldalon az utak területe jelenleg is állami tulajdon, és nem része a magántelkek eszmei hányadának. A tulajdonrendezés és túlhasználat kérdéskörében a javaslatunk szakítani kíván a tulajdoni hányad és a telekméret merev aránypárként való kezelésével, mert sajnos több bizonyíték van arra, hogy a tulajdoni hányad nem eredeztethető automatikusan a telekméretből. Az északi tömbben azt javasoljuk, hogy a telekméretet ne a tulajdoni hányad, hanem a történelmi adásvételi szerződések és az 1960-ig visszavezethető tulajdonoslánc alapján határozzák meg. A túlhasználati díj alól mentesülnének azok, akik bizonyítani tudják, hogy a telek mérete a szerzés óta nem változott. Amennyiben mégis fizetni kell, a kompenzáció alapja a szerzés kori forgalmi érték legyen, mivel a tulajdonosokat ért vélt kár az adásvétel pillanatában keletkezett. A kompenzáció kapcsán hangsúlyozzuk, hogy a jogosultak felkutatásának meg kell előznie a telekrendezést. Javaslom továbbá, hogy a gazdátlan vagy beazonosíthatatlan területek kerüljenek az önkormányzathoz, és ezek értékesítése fedezze a kártalanítások összegét. A minimális telekméretet a tervezet szerinti 200 m² helyett 100 m²-ben határoznák meg, de csak az eljárás idejére azért, hogy a 200 nm-nél kisebb telkek is ki tudjanak válni. (Javasolnám, hogy a telep rendezése után ugyanúgy a szomszédos területek 1500-2000 nm-es legkisebb kialakítandó telekterületei legyenek a mérvadóak, elkerülve a csillebérci kis telkek további aprózódását.). Az eljárás legelején történő szavazást javasoljuk megváltoztatni: a javaslatunk szerint a nem szavazók szavazatát nem szabadna automatikusan elfogadónak tekinteni, és itt is fontos a telep Északi és Déli Tulajdonosi Közösségre való bontása. Az infrastruktúra tekintetében a lakók ellenzik egyetlen, óriási Csillebérci Magánút Közösség létrehozását, mert az átláthatatlan és fenntarthatatlan lenne. Ehelyett több kisebb, lokális útközösséget javasolnak, állami támogatással és adómentességgel a fenntartók számára. A méregdrága csatornázás helyett modern, lokális szennyvízkezelő kislétesítmények telepítését szorgalmaztam már ebben a dokumentumban is, melyhez pályázati forrást igényelhetnének az ott lakók.

A beszámoló ismertetése után a Jegyző Úr a dokumentumot elküldte az Építési és Közlekedési Minisztérium témáért felelős államtitkárának és egyeztetést kért a témával kapcsolatban, mivel az eredeti törvénytervezet és módosító javaslatcsomag több pontban alapvetően eltér egymástól.

2026 elején a felelős államtitkár válaszolt a javaslatcsomagra; egyértelművé vált, hogy több körös egyeztetési folyamat előtt állunk, azért hogy minden félreértést tisztázzunk, és az ügy komplex, bonyolult, Üdülőtelep-specifikus tényezőit is kellőképpen ismertessük.

Az északi területen az utak helyzetével kapcsolatban várható volt, hogy a tulajdoni lapok alapján nem lesz egyértelműen megállapítható, hogy az utak az állami tulajdoni hányadokhoz tartoznak, ezért ezt más módon is alá kell támasztanunk. Ez a kérdés valójában csak akkor válik egyértelművé, amikor a más helyrajzi számokon nyilvántartott tulajdoni hányadok összerendezésével minden tulajdonos „visszakerül” a saját fizikai, valóságban is létező telkéhez, és láthatóvá válik, hogy a fennmaradó, konkrét telekhez nem kapcsolható tulajdoni hányadok az állami tulajdoni hányadokhoz köthetők (illetve ide tartoznak a telek nélküli bejegyzett tulajdonosok hányadai is, de jelenleg ezt a kérdéskört nem szükséges ide bevonni). A telektulajdonosok nem tulajdonosai az utaknak, mivel tulajdoni hányadaik nem fedik le az utak rájuk eső részeit, így értelemszerűen nem kívánják ezt a terhet magukra vállalni. Ezt alapvető fontosságú megértetni a törvényhozóval. A szétválásra vonatkozó javaslatot más megközelítésben is szükséges előterjeszteni, mivel a telep számára a pusztán használati viszonyok alapján történő tulajdoni rendezés, tehát az osztatlan közös tulajdonú területek megosztása nem jelent valódi megoldást. Továbbra is az önálló, 1/1 tulajdon kialakítása kell, hogy legyen a cél, amelyet a tulajdoni bejegyzések és a birtoklást igazoló dokumentumok alapján szükséges meghatározni. Egy egyszerű tulajdoni megosztás nem kezelné a kompenzáció kérdését, a más helyrajzi számokon „ragadt” tulajdoni hányadok problémáját, valamint az utak helyzetét sem. Emellett használat alapján megosztott, de egybefüggő terület sem hozható létre, hiszen azt a közutak feldarabolnák.

Az államtitkár levelét az ügyhöz dedikált jogással átvizsgáltuk, és egyeztetést kértünk, hogy a felmerült kérdésekre tudjunk válaszolni. Az egyeztetési folyamatba közbeszólt az országgyűlési választások, jelenleg az újonnan felállt Közlekedési és Beruházási Minisztérium témáért felelős államtitkárát kutatjuk, hogy vegye át az ügyet, és el lehessen kezdeni az egyeztetéseket. A választások utáni megtorpanás és átmeneti nehézségek ellenére a Csillebérci Üdülőtelep több, mint 50 éve nem volt ilyen közel a terület jogi rendezéséhez.

Határozati javaslat:

A Képviselő-testület elfogadja Fekete Orsolya zöld ügyekért felelős tanácsnok 2025. évben végzett munkájáról szóló beszámolóját.

(Döntéshozatal módja: egyszerű többség)

Budapest Hegyvidék, 2026. május 20.

Fekete Orsolya s. k.
tanácsnok

Láttam:

dr. Bitskey Botond s. k.
jegyző