

**Budapest, Főváros IX. Kerület
Ferencvárosi Önkormányzat
József Attila Városrészi Önkormányzata**

JEGYZŐKÖNYV

amely készült a József Attila Városrészi Önkormányzat
2016. november 16-án 8.00 órakor tartott **rendkívüli** üléséről

Ülés helye: **Polgármesteri Hivatal**
Budapest IX. kerület Bakáts tér 14.
II. emeleti tanácsterem

Jelen vannak:
Sajó Ákos elnök,
Görgényi Máté,
Hidasi Gyula,
Intzoglú István,
Szoboszlai Balázs tagok.

Hivatal részéről:
Dr. Enyedi Mária irodavezető-helyettes,
Szűcs Balázs főépítész,
Koór Henrietta csoportvezető,
Dr. Papula Lászlóné jegyzőkönyvvezető.

Meghívottak:
Csapó Balázs Palatium Stúdió Kft,
Germán Tibor Palatium Stúdió Kft,
Mohácsi Gábor S73 Tervező Iroda,
Vida Szabolcs Budapesti Közlekedési Központ,
Kovácsné Bajnóczi Rita Főmterv TT Fővárosi Mérnöki Tervező és Tanácsadó Zrt.,
Hidasi Gábor külsős bizottsági tag.

Sajó Ákos: Tisztelettel köszöntöm a bizottság megjelent tagjait, a Hivatal képviselőit. Megállapítom, hogy a bizottság 4 fővel határozatképes, a Részönkormányzat mai ülését megnyitom. Kérem, vegyék le napirendről a 231/2016. számú – "Javaslat a Szervezeti és Működési Szabályzatról szóló 28/2011. (X.11.) rendelet módosítására" című – előterjesztést. Kérem, szavazzunk a módosított napirendi javaslat elfogadásáról.

Hozzászólás nem volt, a bizottság a módosított napirenddel kapcsolatban az alábbi határozatot hozta:

RÖNK 43/2016. (XI.16.)

Határozat

Napirend:

- 1./ Nagyváradi tér és Ecseri út metrómegálló felszínrendezése
Sz-495/2016. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Szűcs Balázs főépítész
- 2./ Tervpályázat kiírása a József Attila-lakótelep KÉSZ készítésére
Sz-496/2016. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Szűcs Balázs főépítész

(4 igen, egyhangú)

(A szavazásban 4 bizottsági tag vett részt.)

NAPIREND ELŐTTI HOZZÁSZÓLÁSOK:

Hidasi Gyula: Elnök úrtól kérdezem, hogy bár levettük a napirendről a Szervezeti és Működési Szabályzatot, tud-e arról, hogy van-e változás a Részönkormányzattal kapcsolatban?

Sajó Ákos: Én úgy tudom nincs, de ha a Hivataltól esetleg tud róla valaki, kérem, jelezze.

Dr. Enyedi Mária: Nem tudok róla, hogy a Részönkormányzattal kapcsolatban lenne változás a Szervezeti és Működési Szabályzatban.

Intzoglú István: Egy bejárást szeretnék kezdeményezni az Ecseri úti autóbusz megálló környékén a jövő hétre. Az illetékes irodától nem látok itt senkit, kérem Önöket, hogy kérésemet tolmácsolják feléjük. A Budapesti Közlekedési Központnál már korábban is kezdeményeztem, de kérésem elutasításra talált.

Sajó Ákos: Meglepetten hallom, hogy elutasították. Szólunk az illetékesnek és megszervezzük a bejárást.

NAPIRENDI PONTOK TÁRGYALÁSA:

1./ Nagyvárad tér és Ecseri út metrómegálló felszínrendezése

Sz-495/2016. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Szűcs Balázs főépítész

Szűcs Balázs: A 3-as metró felújítása során a metróvonalat nemcsak a szerelvényekkel, illetve az állomások belterületével korszerűsítik, hanem az állomások akadálymentesítését is tervezik. Bár az utóbbi időben ellentmondó információk érkeztek arról, hogy erre lesz-e anyagi fedezet, mindenesetre ezek a tervek a bizonytalanságok felszínre kerülése előtt megszülettek. A felszínrendezésen az akadálymentesítéshez kapcsolódóan több gyalogosátjáró terve is szerepel, a felvonók, mozgólépcsők mellett. Ezek a Nagyvárad téren, illetve az Ecseri úton olyan mértékű felszínátrendeződéssel járnak, hogy a Budapesti Közlekedési Központ szükségét érezte annak, hogy a teljes felszínrendezést is a tervezési programba belevegye. Így a teljes Ecseri úti felszínre is elkészült egy javaslati terv, amelynek a finanszírozását a metrófelújítás fedezné. Jól tudjuk, hogy ez az Ecseri úti csomópont jelenleg meglehetősen rendezetlen állapotot mutat, főként az önkormányzat által korábban bérbeadott, illetve területfoglalással helyszínt biztosított különböző pavilonok fizikai, illetve erkölcsi elavultságának köszönhetően. A lakótelep kiszolgálása érdekében továbbra is szükség van pavilonokra, hiszen a lakótelep környékén meglehetősen ritka az olyan földszinti üzlethelység, amelyben hasonló tevékenységek folytathatók lennének. A közlekedési csomópont közelsége is nagy forgalmat biztosít számukra. A tervezők egy olyan vázlatot készítettek el a felszínrendezésnél, amelyben a jelenleg 12 darab meglévő pavilon száma továbbra is megmaradna, csak átrendezett állapotban. Elsősorban az alattuk lévő közművek miatt, illetve a közlekedési forgalom logikus átgondolása következtében került a pavilonok elrendezése módosításra. Nyilvánvaló, hogy ha megszépül a felszín, akkor illő lenne ezeknek a pavilonoknak is megszépülniük. Felújítását a helyszínen járva nem tudom elképzelni, hiszen ezek olyan korszerűtlen építmények, amelyeket se télen fűteni, se nyáron hűteni nem lehet. Hiányzik a szigetelésük, elkorhadtak a faszerkezetek, elrozsdásodtak a fémszerkezetek. Ezért az előterjesztés mellékletében szereplő, kereskedelembe kapható pavilonokra kértem árajánlatokat, amelyek alapján egy hasonló méretű pavilon kb. 6 millió Ft-ba kerül. Beszereztem a társirodától az adatokat arra vonatkozóan, hogy a pavilonok milyen bérleti díjat, illetve területfoglalást fizetnek. Ezekkel már jól összemérhető az, hogy egy bérlet esetén, egy 15 m²-es pavilon az önkormányzatnak kb. 6 év alatt megtérülne, ami szerintem egy vállalható összeg. Ennek a paviloncseré programnak a részleteire kellene az önkormányzatnak kidolgoznia a szoros együttműködést a Főépítési csoporttal, a Vagyonkezelési Irodával, illetve a Városüzemeltetési és Felújítási Irodával. Egy olyan programot kellene kidolgozni, amely a vállalkozókra nagy terhet nem róna, de biztosítaná, hogy az önkormányzat valóban tegyen valamit ez ellen a borzasztó állapot ellen, és egy modern környezetet biztosítson. A tervezők a 4-es metró tervezésében is részt vettek, tehát jó gyakorlattal rendelkeznek a metrófelújítás esetén, a felszínrendezésre vállalkozó alvállalkozójuk pedig a Kossuth térnek az átalakítását végezte. Egy nívós tervezőcsapatot kaptunk.

Görgényi Máté, a bizottság tagja, megérkezett az üléssterembe.

Csapó Balázs: Kiegészítve a Főépítész úr felvezetését, tisztába szeretném rakni, hogy itt két elég nagy projekt fut egymással párhuzamosan. Az egyik projektet a Budapesti Közlekedési Vállalat vezeti. Ez magának a metróállomásnak, és a hozzá kapcsolódó alagútzakaszoknak, járműveknek és járműtelepnek a rekonstrukciója és fejlesztése. A másik projekt, amit jelen pillanatban még a Budapesti Közlekedési Központ vezet, a metróállomásokhoz kapcsolódó aluljárók és a felszíni csomópontok akadálymentesítésének a projektje. Ezt azért fontos tudni, mert nyilván a metró projektről már olvassuk a sajtóban, hogy milyen előrehaladott állapotban van, ennek a másik projektnek viszont utol kell érnie a jobban kidolgozott fejlesztést. A másik dolog, hogy annak ellenére, hogy az említett Ecseri úti megálló akadálymentesítve nem lesz, a felszíni csomópontnak az akadálymentesítését a másik csatlakozó projekt részben megoldja.

Vida Szabolcs: Intzoglu képviselő úr említette, hogy a Budapesti Közlekedési Központnál volt egy kezdeményezés a bejárásra, ami valamiért elmaradt. Ezt nagyon sajnálom. Hozzánk, akik a projekttel foglalkozunk, ez a kérés sajnos nem jutott el. Természetesen minden ilyen jellegű kérésnek szívesen teszünk eleget.

Intzoglu István: Örülök, hogy nyitott a kérésemre. Az előző kezdeményezés egy évvel ezelőtt történt, amikor a buszmegálló és környékének rendezéséről, illetve a buszmegállóban lévő műanyag építményekről volt szó. Kollégája válaszát szó szerint tudom idézni, azt mondta, Budapesten kb. 700 ilyen építmény van, melyikből vegyünk el. Ez a reakció, gondolhatja, hogy mit váltott ki belőlem.

Mohácsi Sándor: A mi irodánk kapta azt a lehetőséget, hogy az Ecseri úti állomás fölötti területet rendezze át. Ez egy akadálymentesítési projekt. A projekt felügyeletének arra is kell gondolnia, hogy amit rá lehet fogni akadálymentesítésére, azt lehet megoldani. Mi mégis megpróbáltunk egy kicsit kitekinteni, de az anyagi keretek, a közművek és a díjak nagyon szűkre szabják azokat a lehetőségeket, amelyek megvalósulnak. A IX. kerületi önkormányzat abban a szerencsés helyzetben van, hogy a Nagyvárad tér és az Ecseri úti metróállomás felszíne a két legnagyobb kerületi felszínrendezési projektelmként került bele ebbe a projektbe.

A terület történetének bemutatásával kezdtük a tervek kidolgozását. Önöknek biztos nem kell bemutatni, hogy hol található ez a terület. A tervbemutatón látható, hogy jelenleg mit találunk alaprajzban, helyszínrajzban ezen a területen. Itt vannak azok a pavilonok, amelyeket korábban a téren elhelyeztek, most már amortizálódott építészeti megoldásokkal. Látszik a zöldfelület kazettás kialakítása. Az egész alatt egy metróállomás van, ami a fákat, a lombkorona kialakítást, a növényzet fenntartását nehezíti. Ezekhez próbáltunk meg az anyagi keretekhez képest hozzányúlni. Van kinyúló területrész, mert egy kerékpárút átvezetés miatt ez belekerült a projektbe. Kielemeztük az előnyöket és a hátrányokat. Azt kell mondanom, hogy bár a lépcsők megközelítései, a zebrák, a lakótelepi fő gyalogos irányok kiszolgálása megoldottak, a több évtizedes használat miatt rettenetesen lepusztulttá vált a terület. Azok a szerkezetek és elemek, amelyek itt vannak, jóformán súrolják a balesetveszélyesség határát. A felrepedezett aszfalt miatt botlásveszély áll fent, illetve szigetelési problémák is vannak. Ehhez, ebben az épített környezeti elemében biztos hogy hozzá kell nyúlni a jövőben. Arra teszek itt utalást, hogy ez így is úgy is egy megoldandó feladat. Erre előbb-utóbb a kerületnek, a Fővárosnak pénzt kell szánni. Ez a projekt fut. Az, hogy erre finanszírozás mikor lesz, az egy kérdés.

Látható a tervekben, hogy kerestünk előképeket egy nagyon modernista, urbánus környezetben. Rajzoltunk egy olyan funkciószámot, ami nem változtat alapvetően ennek a térnek a működési rendszerén, mégis átrendez dolgokat, főként a pavilonok terén. Azokat a pavilonokat, amelyek a két lépcső között vannak, és balesetveszélyes a megközelítésük, nem hagynánk ott, de raktunk pavilonterületeket más helyeken. Ez azt eredményezi, hogy van egy olyan áramló tér, ami a tér felszínhasználatát teremti meg. A zöld kazettahelyek, amelyek jelenleg a területen vannak, jobbára megmaradnak, még akkor is, ha a szélső, épített tartótámfal eleme cserélődik. Bekerülő plusz elem az áthaladó kerékpárút, ami elhalad a területről. Jó lenne továbbá valamennyire csökkenteni a zajt és az emissziót a főút felől, ami elhalad a tér szélén. Kísérletet tennénk arra, hogy a borítottsági értéket növeljük. Arra nincs igazán lehetőség, hogy bejárható zöld területek alakuljanak ki, hiszen a terhelés nagyon intenzív. Ez a terület közösségi közlekedés, metróállomás, ezért sétapark biztos, hogy nem tud lenni. Egy köztér lehet, ami mellett van zöld. Nagyon jó lenne növelni a borítottság értékét, a nyári felmelegedés ellen, meg egyáltalán a benapozottsági viszonyok és az élhetőség miatt. Erre azonban a földem miatt van nagyon kevés lehetőség. Mi olyan mediterrán növényekben gondolkozunk, amelyek nem nőnek hatalmasra, viszont fenntartási költsége alacsony, mégis valamennyire szigetel, izolál és díszíti ezt a teret. Láthatnak egy pár tömegvázlatot arról, hogyan áll össze ez a területi ábrázolás. Az arcuati elemeknél fa felületű ülőbutorokban gondolkodunk, fém vázzal. A téli lehűlés, illetve a nyári felmelegedés miatt ezt tartjuk a magyar éghajlatra a

legalkalmasabbnak. Kijelölnék a közlekedősvókat, a zöldfelületi rendszert. Láthatnak továbbá egy költségvetési számot a projektben. Amennyiben megvalósul a lépcsők és a mozgólépcső felújítása, a felszínhez valamelyest biztos, hogy hozzá kell nyúlni pl. a vízbefolyás miatt. Azért, hogy az eső ne folyjon be, minden változik egy kicsit. Nem gondolom azt, hogy ez a projekt egyszer csak úgy eltűnhet finanszírozási okokra hivatkozva. Nagyon praktikus lenne, hogyha ez egy megfogható egységben lenne. Ez a határvonal kvázi egy legkisebb behatárolás. Nyilván lehetne kiterjedni ezen a téren, hiszen lenne még itt rendezendő feladat, de azt is látni kell, hogy a Főváros erre az akadálymentesítési projektre ilyen anyagi erőforrást próbál meg idecsoportosítani.

Sajó Ákos: Mindig csak a Nagyvárad térről és az Ecseri úti metrófeljáratról és felszínről beszélünk. Mi van a Pöttyös utcával, amely szintén az egyik legforgalmasabb lakótelepi metrómegálló? Foglalkoztak-e tervezésügyileg az Ecseri úti közmű feltárásával? Úgy tudom, hogy ezekhez a pavilonokhoz összesen talán, ha egy vízvételi lehetőség van. Amennyiben új pavilonokról beszélünk, a vízvételi rendszer kiépítését szintén meg kellene tervezni.

Vida Szabolcs: A Pöttyös utca, mint helyszín, a projekt részét képezi. Ott van egy felszíni épülete a metrónak, a gyalogos aluljáró teljesen elválik a metró üzemi területétől. Maga a metró üzemi terület felújítása és átalakítása, a metrófelújítás projektben van. Mivel ez a Budapesti Közlekedési Vállalat területe, ezért ez nem ennek a projektnek a része. Maga a gyalogos aluljáró tartozik ehhez a projekthez. Itt szintén felszíni akadálymentesítést tervezünk. Ezért a tervezőkkel együtt tanulmányozva a jelenlegi, és majd a felszíni akadálymentesítés utáni használatát, arra jutottunk, hogy ezt a műtárgyat legcélszerűbb lenne megszüntetni. Egyébként jelentős beázási problémák vannak, az Elektromos Művek trafója vízben áll, óriási problémák vannak az aluljáróban. Ennek a felújítása több pénzt emésztene fel, mint megcsinálni a felszíni gyalogátkelőt és eltüntetni magát az aluljárót. A projektben ez úgy szerepel, hogy most ezt betömedékelnénk, és helyette a felszínen csinálnánk meg az akadálymentesítést. A trafót természetesen kitelepítenék a felszínre.

Az Ecseri úttal kapcsolatban a tervezők természetesen vizsgálták, hogy itt egy műtárgy van a tér alatt. Igazából nagyon kicsi a hely, ami rendelkezésre áll a közművek vezetésére, de természetesen a pavilonok javasolt helyének a kialakítását úgy tervezték, hogy oda a csatornával és egyéb közművekkel el lehessen jutni.

Sajó Ákos: A pavilonok tervrajzon szereplő helyei véglegesek, vagy mivel még nincs a közmű kiépítve, lehet bárhova tenni a pavilonokat?

Csapó Balázs: Tervezői szemmel fogalmaznám meg a választ. Nagyon várjuk a kerülettől ennek a tervnek a jóváhagyását, és az általunk javasolt pavilonhelyeknek az elfogadását. Annak érdekében, hogy később ezek használható és könnyen bérbe adható területek legyenek, konszenzusra kellene jutni. Ezt követően szeretnénk megkérni a kerületet, hogy a szükséges kapacitásokat határozza meg számunkra. Utána tudnánk részleteiben kidolgozni, hogy ezeket az egyébként nagyon fontos, de kisebb léptékű közműépítési feladatokat hogyan tudjuk megtervezni, és adott esetben hogyan tudjuk szakaszolni. Nyilván a tér rendezése előtt van erre lehetőség műszakilag.

Mohácsi Sándor: Ezekon a helyeken jelenleg is vannak pavilonok. Nagyon közel van a földem, ez számos közművezetési szabványba ütközik jelenleg. Nagyon rizikós téma, amire rákérdezett. Tervezőként, véleményem szerint a víz, villany és a szennyvíz oldható meg. A gáz nem. Azért kerültek ide, mert nincs pontos felmérés a földem helyzetéről. Ehhez fel kell tárnunk, melyhez kivitelező kell. Minden tétel úgy kerül bele a tenderbe, hogy fel kell tárnunk pontosan hány centi mélyen van a szigetelés, amit odatettek. Nincs pontos geodéziai felmérés az egyes rétegekről. A legjobb tudásunk, és az eredeti tervek szerint fog elkészülni nem csupán általunk, hanem kb. egy 50 fős tervező team segítségével. A Főmterv TT Fővárosi Mérnöki Tervező és Tanácsadó Zrt. mérnökei is be vannak vonva a közműtervezésbe. Minden csatlakozás véleményeződik általuk. Az is igaz, amit Csapó úr mondott, hogy kapacitásigényre is szükség van. Hozzáteszem, hogy az elektromos órák valószínűleg felszín fölé kerülnének, ehhez kell, hogy az épületről is döntsön az önkormányzat, hogy az milyen befogadóval rendelkezik, annak hol vannak csatlakozási pontjai. Azért fontos tehát a mai egyeztetés, hogy Önök, a kerület lássák, hogy egy rettenetes kényszerpálya, hogy hol lehet elhelyezni ebből az anyagi büdzséből ezeket az épületeket. Amennyiben ez kibővülne 500 millió Ft-tal, nyilván tágabb lehetőségünk lenne, de itt figyelniük kell a jelenlegi megoldásokra.

Sajó Ákos: Az önkormányzatnak ezzel kapcsolatban van-e fizetési szándéka? Vagy pedig a projekt finanszírozza a költségeket?

Vida Szabolcs: Jelenleg a tervezésre van forrás. Folyik a munka, hogy a tervezésre is megszerezzük a kellő anyagi forrást. Sajnos egyelőre a kivitelezésre van anyagi erőforrás, ugyanúgy ahogy az aluljárók felújítására, úgy erre a térre sincs pénz. Úgy gondolom azonban, hogy nem lehet leválasztani a projektről, tehát ez a projekt költsége kell, hogy legyen. Ebbe a térbe azt gondolom, nem kell önkormányzati forrást beletenni. Mi próbáljuk egyben megszerezni a pénzt az egész aluljáró rekonstrukciójára. Az építmények ebben nincsenek benne, csak a térről beszéltem. A pavilonoknak mi csak a javasolt helyét jelöltük ki, azok nem a projekt részei.

Hidasi Gyula: Nagyon örülök, hogy itt történni fog valami. Az Europarknál is 10 évvel ezelőtt történt valamilyen átvezetés a metróaluljáróból az Europark felé. Nem tudom, emlékeznek-e azokra a szép tervekre. Nem sikerült azonban azt a tervet megvalósítani. Jelenleg sem rendezett. Azért azt sérelmezzük, hogy a Határ úti metrófelszín úgy néz ki, ahogy jelenleg kinéz.

A Pöttyös utcával kapcsolatban kérdezem, hogy ott a metróba lemenők számára is lesz-e akadálymentesítés? Lift vagy mozgólépcső? Elég közel lakom a Pöttyös utcai metrófelszínhez, így amit Önök mondtak, hogy javasolják azt betemetni, nem tartom rossz ötletnek.

Az Ecseri úti metrónál lesz-e mozgólépcső, vagy bármiféle megoldás, ami a gyalogosoknak megkönnyíti a lejutást?

A bemutatón látható két pavilont, amelyek oldalt helyezkednek el az Ecseri út felé, azok nem találhatóak a rajzon. Azoknak mi lenne a sorsa? A lépcső közöttiekkel egyetértek, hogy azok szűnjenek meg, hiszen valóban nem szép látvány és balesetveszélyes is. Sajnálom, hogy nincs itt a városüzemeltetéstől senki, hiszen azoknak a pavilonoknak, amelyeknek bizonytalan lesz a sorsa, azokat tájékoztatni kellene, nehogy ugyanúgy járjunk, ahogy a Határ úti metrófelszínél, hogy minden megvan, a térkő, a padok szépek, mégis ott éktelenkednek azok a pavilonok, amelyek nem lettek elbontva.

Különösen örülök a kerékpárútnak, bár régebben mi is gondolkodtunk rajta. Mivel nagy a gyalogosforgalom, akkor mi azt találtuk ki, hogy a lépcső Üllői úti oldalát félig-meddig befedjük és ott vezetjük el a kerékpárutat, mert ott nem találkoznak olyan sűrűn a gyalogosokkal. Lehet, hogy ez technikailag nem kivitelezhető.

A képen látható zöldterületnél áll még két pavilon az Ecseri út felől, aminek nem tudjuk a sorsát. Erre szeretnék még választ kapni.

Vida Szabolcs: Az Ecseri úti két pavilon a teresedésnek az észak-nyugati sarkánál van. Az előzetes főépítészeti egyeztetések alapján arra törekedtünk, hogy a jelenlegi darabszámot el tudjuk helyezni, megfelelően a közlekedési irányoknak. Amely helyeket mi kijelöltünk a pavilonok számára, azok a mostani 12 pavilon elhelyezésére alkalmasak. Való igaz, hogy nem javasoltuk azt a két pavilont oda visszatenni. Nincs is jó helyen. Azok a helyek, amelyeket mi megjelöltünk, jól találkoznak a közlekedési irányokkal és a közművesítés így talán még megoldható.

A kerékpárútra vonatkozóan a Főmterv TT Fővárosi Mérnöki Tervező és Tanácsadó Zrt. közlekedéstervezői vizsgálták a lehetőségeket. Az a lehetőség is felmerült, amit Ön felvetett, a lépcső fölötti átvezetés, ám ez a szintek miatt nem volt lehetséges. Sajnos a fizikai korlátok nem tették lehetővé az Üllői úthoz közeli átvezetést. Egyébként a városban több ilyen helyzet van, mint ez a gyalogos aluljáró lépcsője előtti, de máshol sem volt ebből különösebb gond, tehát reméljük, hogy ez itt is fog működni.

Az Ecseri úti és Pöttyös utcai metró akadálymentesítésre vonatkozóan át fogom adni a szót Csapó Balázs tervező úrnak, tudniillik ez a metró infrastruktúra felújítás projekt részét képezi. Mi a felszíni akadálymentesítést kifejezetten a csomópontok akadálymentesítésére fűzzük rá. A metró akadálymentesítés egyébként több helyszínen összefonódik a két projektben. Vannak olyan helyszínek, ahol a metrófelújítás keretében csak az aluljáró szintig történik meg az akadálymentesítés, a felszín és az aluljárók közötti akadálymentesítés pedig már az aluljáró projektben valósul meg. Ez a két helyszín pont nem ilyen, ezért átadom a szót Csapó Balásznak.

Csapó Balázs: A bevezetőmben említettem a kétlakíságot. Nekünk az a fantasztikus szerencsénk, vagy pechünk, hogy az állomások egy részét is tervezzük. Pont ez a déli szakasz a mi irodánkon készült, remek tervezők bevonásával. Röviden elmondanám, hogyha kintről haladunk befelé, akkor milyen változásokra lehet számítani. Rögtön zárójelbe is tenném, mert ez nem az a téma, ami miatt ma itt vagyunk, ez inkább egy ilyen rövid tájékoztatás.

A Kőbánya-Kispest felújítás elkészült. A bevásárlóközpont építések akadálymentesítve lett. Ott tehát nagyon minimális beavatkozások, táblacserék tervezettek. Azt nem fejlesztjük ebben a projektben. A Határ úti állomás egy elég jelentős költséggel akadálymentesítve lesz. Mindkét peron elérését liftekkel oldjuk meg. Az aluljáró projekt azért is különösen fontos, mert az aluljáróból kivezető liftek, amelyek tényleg az akadálymentesítésnek az utolsó és szükséges elemei, azok az aluljárófelújítás projektben kaptak helyet. Ugyanakkor a Határ úton felszíni beavatkozásra most nem kerül sor. Nyilvánvaló, hogy amit az építkezés tönkretesz, az helyre lesz állítva. A metróállomás és az aluljáró kültéri klímaegységének lesz egy viszonylag nagyobb építmény a felüljáró lábánál, ami még újdonságként megjelenik. Összegezve tehát, ez a technikailag nem annyira szép, mint szükséges berendezés és két lift fog megjelenni a két aluljárólépcső mellett.

A Pötyös utcánál a metróállomásnak sajnos nincs akadálymentesített megoldása. A felszíni akadálymentesítésnek a kapacitása megfelelő. Erre történtek forgalomszámlálások, és megnyugtatóan a felszíni akadálymentes átkelő biztosítani fogja az állomás forgalmát. Az Ecseri úton, mint ahogy a helyszínrajzon is látható, a feljáró lépcsője fog átépülni. Ez a jellemző leszállási irány ezen a helyszínen. Továbbá lesz egy kényelmi mozgólépcső, tehát nem feltétlenül forgalomra méretezett, hiszen ennek az állomásnak egyébként is elég minimális leszállóforgalma van.

A Nagyvárad téren készül akadálymentesítés. Ott nem az aluljáróba fognak a liftek érkezni, hanem függetlenül fel a parkba, ezt is a metró projekt fogja elkészíteni. Itt összesen 4 lift épül. Ezek ikerliftek, melyek az Üllői út két oldalát is meg fogják találni.

Intzoglú István: Úgy láttam a terveken, hogy a 100-as postánál biztosítva lesz egy földfelszíni gyalogosátkelő. Ezzel együtt akkor már három gyalogosátkelőre számíthatunk az Üllői úton. Ez nem lassítja a forgalmat?

Látok egy tervrajzot, amelyen szerepel egy, a parkolóba bevezető és kivezető út. Volt már ott ilyen időszakosan, ameddig metrópótló buszok jártak. Igazság szerint van rá lakossági igény, hogy onnan is ki lehessen hajtani, bár a Déry Huber utcából az Üllői útra rá lehet kanyarodni. Azonban, ha az itt élő szeretnének az Üllői út ellenkező irányába behajtani, akkor igencsak nagyot kell kerülniük.

Görgényi Máté: Az Üllői úttal kapcsolatos rajzon látható, hogy 50 méteren belül lámpás csomópont van, a másik oldalon pedig szintén van egy lámpás csomópont. Az autósok, ha ott elindulnak, újra megállásra kényszerítjük őket. Egyébként, ha lámpa nincs, akkor biztos, hogy nem fognak megállni és soha senki nem fog rajta átmenni. Ez azért egy olyan forgalmú útszakasz, ahol szerintem az a zebra, az, akkor életképes, ha valamelyik már létező lámpás csomóponttal kötjük össze. Itt így pluszban odatenni még elvben sem működik. A másik kérdés pedig a jobbra letérés, behajtás a lakótelepre, majd a másik út használata. Amire Intzoglú képviselő úr is kérdezett. Egyébként csak annyit reakcióképpen, hogy már most is az van, hogy az Ecseri út irányába kell kimenni, hogyha befelé mennek az emberek, tehát most sem lehet visszakanyarodni. Ezt a lakótelep népe tudja, mert ott él, szerintem ez nem akkora probléma. Az átalakítás miatt szeretném kérdezni, hogy a bicikliút átmegy a Déry Huber utcánál, viszont a gyalogosforgalmat nem rajzolták fel, pedig ott is van egy elég jelentős gyalogosforgalom. Most is problémás a gyalogosátkelés, ha az autósok Üllői útról lekanyarodnak jobbra.

Vida Szabolcs: A tervrajz jobb felső sarkán található bekanyarodó sávval kapcsolatos probléma, valóban lehet, hogy tervhiba. Ezt megvizsgáljuk. Úgy tudom, a parkolóból most is adott a kikanyarodási lehetőség.

Intzoglú István: Nem.

Vida Szabolcs: Értem, tehát nem adott. A mi projektünk a jelenlegi kialakításon nem tervezett változtatni. A parkoló ki- és behajtása, ha most sem adott, akkor ez nem tervhiba, hanem ez valóban így van, és ezen a mi projektünk nem szándékozik változtatni. Mi tényleg a térre, a jelenlegi szegélyek között koncentráltunk.

A két gyalogátkelővel kapcsolatban, látható egy kicsi 4-es szám a tervrajzon, az az egyik gyalogátkelő összekötve a mostani gyalogosfelületekkel. A forgalomtechnikus tervezők természetesen úgy tervezték, hogy az Üllői úton keresztül a jelenlegi kapacitást ne rontsa az átalakítás, vagy maximum 1-2%-ban, amit a közlekedés bőven fel tud venni. Egyébként ez a gyalogátkelő, az egész vonalon talán egyedülként, már építési engedéllyel bír. Tudniillik ezt magánhoz a metrópótlás elkezdéséhez a kezelő már előírta.

Intzoglú István: Akkor ez a zebra egy átmeneti megoldás lenne?

Vida Szabolcs: Nem, ez egy végleges rajz.

Görgényi Máté: Attól, hogy engedélye van, attól még életszerűtlen. Valaki, ha rendszeresen jár azon az úton, tudja, hogy képtelenség ott ez a zebra.

Vida Szabolcs: Ismétlem, a tervezők ezzel foglalkoztak, ez érdemben nem rontja a kapacitást.

Csapó Balázs: Szeretném ezt a helyzetet egy kicsit egy másik szempontból is megvilágítani. Az, hogy a várost alapvetően akadálymentesen átjárhatóvá tesszük, nagyon fontos. Ezért nagyon fontos a Budapesti Közlekedési Központ kiegészítő projektje is. Önmagában annak, hogy maga a metróállomás adott esetben nem tudott akadálymentessé válni, elsősorban az anyagi forráshiány az oka. A buszjáratok, ha alacsony padlósak tudnak lenni és egyáltalán a város átjárható akadálymentesen, akkor azért mégiscsak emeltük a szolgáltatási színvonalat. Nyilvánvalóan az újabb gyalogátkelőhelyek valamennyire csökkentik a csomópontok kapacitását, ezt természetesen a kollégáink vizsgálták, és nem is tudtunk volna kezelői hozzájárulást kapni a gyalogátkelő helyek létesítéséhez, hogyha ez a közlekedési hatóságoknál nem lett volna elfogadható. Ők ezt nyilvánvalóan vizsgálták. Az általunk tervezett gyalogátkelőhelyeket nem tartjuk tervezési szempontból kritikusnak.

Sajó Ákos: Kérem, szavazzunk a Sz-495/2016. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

Több hozzászólás nem volt, a bizottság az alábbi határozatot hozta:

RÖNK 44/2016. (XI.16.)

Határozat

A József Attila Városrészi Önkormányzat elfogadásra javasolja a Városfejlesztési, Városgazdálkodási és Környezetvédelmi Bizottságnak az Sz-495/2016. sz. – "Nagyvárad tér és Ecseri út metrómegállók felszínrendezése" című – előterjesztést.

Határidő: 2016. november 16.

Felelős: Sajó Ákos elnök

(5 igen, egyhangú)

(A szavazásban 5 bizottsági tag vett részt.)

2./ Tervpályázat kiírása a József Attila-lakótelep KÉSZ készítésére

Sz-496/2016. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Szűcs Balázs főépítész

Szűcs Balázs: Abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy Csapó Balázs személyében a Budapesti Építéskamara elnökét is körünkben tisztelhetjük. Vele már egyeztettem erről a tervpályázatról. Ez egy nagyon régóta várt tervpályázati forma a szakmában, ugyanis településtervezésre már nagyon régen jelent meg hasonló tervpályázat. Úgy érzem, hogy a József Attila-lakótelep megérett arra, hogy átgondoljuk, hogy a következő 50 évet milyen irányba veszi. Szépen kifejlődött a zöldfelület, bár az épületek megújítása sajnos nem olyan ütemben haladt, ahogy a fák nőttek. Szerintem van a lakótelepben még annyi potenciál, hogy valóban azt mondhassuk, ez a jövő generációinak is megfelelő, hiszen számtalan olyan új innovatív megoldás létezik, amivel a lakótelep épületei is megújulhatnak. Tudnánk gondoskodni az Üllői úti zajvédelem kiküszöböléséről a zöldfelületeknek az átrendezésével, más jellegű használatával. Megtalálhatnánk a lakótelepen azt a hiányzó központi helyet, ahol a lakótelep fórumát, a közösségi életteret meg lehetne valósítani, hiszen ez egy városnyi terület. A jelenleg hatályos Kerületi Városrendezési és Építési szabályzatunk 2018. decemberig használható. Jelen formájában sem tetőráépítéseket, emeletráépítéseket nem tesz lehetővé, sem helyszínt nem talál olyan célnak, ahol egy központi közösségi ház épülhetne. Örömteli módon lehet látni, hogy nagyon sok fiatal költözött a lakótelepre, rengeteg a kisbaba, tehát akár új bölcsődék, óvodák építésére is helyet lehetne találni. Mindenféleképpen egy friss szemlélettel lenne célszerűbb gondolkodni, hiszen ez a terv már több mint 15 éves. Ahhoz, hogy egy jövővizíót kapjunk különböző tervezőktől, egy tervpályázat kiváló feladat lenne. Szükséges viszont ehhez, egy attraktív díjazásban részesíteni a pályázókat. Magának a Kerületi Városrendezési és Építési szabályzatnak az elkészítési díja kb. 10 millió Ft, azokkal az ajánlati tervekkel együtt, amelyek az emeletráépítéseket is vázolják. Kamarai ajánlás szerint legalább ennek a tervezési díjnak a 2-4-szeresét érdemes magára a díjazásra fordítani a pályázat keretében. Jelenleg a Kerületi Városrendezési és Építési szabályzat értelmében 30 millió Ft áll rendelkezésre a költségvetésben. Ennek egy nagyobb részét az előző képviselő-testületi ülésen elhatározott Malmok, illetve Vágóhíd Kerületi Építési Szabályzatára kívánták fordítani. Időközben beérkezett olyan beruházó, aki ennek

költségét teljes mértékben magára vállalta. Így javaslom, ennek a 30 millió Ft-os rendelkezésre álló összegnek a felhasználását, a József Attila-lakótelep Kerületi Építési Szabályzatának pályázat keretében történő tervező kiválasztásra és tervekészítésre fordítani. Ezzel reményeim szerint olyan példamutató kerület leszünk ismét itt a Fővárosban, akik a rehabilitációhoz mérhetően le tudnak tenni egy koncepciót a kerület harmadát kitevő területre. Sajnos Magyarország lakótelepeivel a panelprogramon kívül, amelyek csupán az épületek hőszigetelésével foglalkoznak nem igazán született átfogó terv. Biztos vagyok abban, hogy ennek a tervpályázatnak óriási sajtóvisszhangja lesz, mind szakmai körökben, mind pedig Magyarország azon tetemes hányadát kitevő rétegében, akik lakótelepen laknak. Bízom benne tehát, hogy tudunk egy pozitív jövőképet adni a lakótelepen élőknek. A József Attila-lakótelep különösen szerencsés helyzetben van a gazdag zöldfelülete miatt, viszont épületállománya hasonló a többi lakótelepéhez. Biztos, hogy hatalmas PR értéke is lenne ennek a tervnek.

Sajó Ákos: A József Attila-lakótelep előzménye a Valéria telep volt, amely a 30-as években épült, egy időben a MÁV-Aszódi teleppel. Az évek során többször lett felújítva a József Attila-lakótelep. Ugyanez nem történt meg a MÁV-Aszódi teleppel. Mindenképpen szükséges lenne, hogy egy ilyen tervpályázatba ezt a területet is bevonjuk, hiszen infrastruktúra ott már alig van, és lakói folyamatosan a József Attila-lakótelepre mutogatnak, hogy ott minden megtalálható. Lehetséges-e kibővíteni ezt a tervpályázatot?

Szűcs Balázs: Igen, természetesen lehetséges. Mivel a József Attila-lakótelepre vonatkozó becslés 10 millió Ft, nyilvánvaló, hogy a lakótelepnek a harmadát kitevő MÁV-Aszódi telepre akkor valamennyi többletforrást kellene biztosítani. Amennyiben erre pluszforrás teremthető, úgy ennek nincs akadálya. A jelenlegi kamarai ajánlás szerint ez a 20 millió Ft-ra taksált pályázati összeg is az alja a kamarai ajánlásnak, tehát mindenféleképpen a költségvetési sor megemelését szeretném kérni.

Hidasi Gyula: Örülök, hogy a lakótelepre készül egy rendezési terv. Az emeletráépítések nem látok reális esélyt, de természetesen megvárjuk a terveket. A lapos tetőknek a sátozotttétővé való átalakításával egyetértek. Azt is támogatnám, ha a negyedik szint feletti valamilyen beépítést kaphatnának ebbe a tetőtérbe. Vannak olyan négyemeletes házak, amelyek négy lépcsőházasak, tehát négy liftet igényelnének azért, hogy egy ötödik szint megvalósuljon. Ezt nem tartom reális esélynek, és nem is támogatnám.

Szűcs Balázs: Ezekkel az aggodalmakkal én is tisztában vagyok. Ezért javaslom a tervpályázatot, hiszen akkor ezekre a problémákra többféle megoldás is érkezik. Abból majd ki tudjuk választani van-e olyan, ami gazdaságilag megvalósítható és műszaki szempontból is elképzelhető.

Sajó Ákos: Kérem, szavazzunk a Sz-496/2016. sz. előterjesztések határozati javaslatairól.

Több hozzászólás nem volt, a bizottság az alábbi határozatot hozta:

RÖNK 45/2016. (XI.16.)

Határozat

A József Attila Városrészi Önkormányzat elfogadásra javasolja a Városfejlesztési, Városgazdálkodási és Környezetvédelmi Bizottságnak az Sz-496/2016. sz. – "Tervpályázat kiírása a József Attila-lakótelep KÉSZ készítésére" című – előterjesztést.

Határidő: 2016. november 16.

Felelős: Sajó Ákos elnök

(5 igen, egyhangú)

(A szavazásban 5 bizottsági tag vett részt.)

Sajó Ákos: Köszönöm a részvételt, az ülést bezárom.

k.m.f.

Görgényi Máté
részönkormányzati tag

Sajó Ákos
elnök

Dr. Papula Lászlóné
jegyzőkönyvvezető