

Jegyzőkönyv

készült a **Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság**
2022. március 8-án 15.00 órakor tartott rendes nyílt üléséről

Ülés helye: Polgármesteri Hivatal II. emeleti ülésterme
Budapest IX. ker., Bakáts tér 14.

Jelen vannak: Árva Péter elnök,
Szilágyi Zsolt,
Dr. Mátyás Ferenc,
Takács Máriusz,
Gyurákovics Andrea,
Mezey István,
Emődy Zsolt,
Kovács András,
Gulyás Mihály,
Dr. Kulpinszky Eleonóra,
Zubonyainé Pelka Zsuzsanna tagok.

Hivatal részéről: Reiner Roland alpolgármester, Dr. Szabolcs Mária aljegyző, dr. Világos István csoportvezető, Janitz Gergő irodavezető, Rimovszki Tamás irodavezető, Szili Adrián irodavezető, Kiricsiné Kertész Erika csoportvezető, Hurták Gabriella főépítész, Virágostóth Krisztián a Főépítész Iroda munkatársa, Nehéz Jenő informatikus, Benkő Irén Erzsébet jegyzőkönyvvezető.

Meghívottak: Pongrácz Tamás a Metrodom Műszaki Osztályának vezetője, Veczel Zoltán a Minerva B7 Ingatlanfejlesztési Alap képviselőjében, Dénes Balázs és Józsa Bálint a FÖMTERV Zrt. irányító tervezői és projekt koordinátorai, Hatvani Ádám és Lévai Marcell a Sporaarchitects Kft. építészmérnökei, Kangyerka Ádám a BFK Budapesti Fejlesztési Központ hévfejlesztési projektigazgatója, Major Imola és Szalay-Szakály Zsuzsanna a Platinium Group Kft. tájépitész mérnökei, Mach Péter Budapest XX. kerület Pesterzsébeti Önkormányzata Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottságának elnöke, Torzsa Sándor önkormányzati képviselő.

Árva Péter: Tisztelettel köszöntöm a Bizottság tagjait, vendégeinket és a Hivatal dolgozóit. Elnézést kérek a technikai csúszásért. Megállapítom, hogy a Bizottság 9 fővel határozatképes, az ülést 15.08 órakor megnyitom.

Emődy Zsolt, a Bizottság tagja megérkezett az ülésterembe.

Árva Péter: Kérdezem, hogy van-e bárkinek napirend előtti hozzászólása? Nincs. Javaslatom, hogy kezdjünk a 29/2022. sz. „Javaslat a 2022. évi elidegenítési címjegyzékre” című napirendi ponttal. Ezt követően meghívott vendégeink tartanak előadást a tájékoztató anyagok között szereplő 79/2022. sz. „Tájékoztató a Boráros tér átalakításáról” című előterjesztésről és a 80/2022. sz. „Tájékoztató a HÉV fejlesztéséről” című előterjesztésről. Ezért kérem ezeknek a napirendi pontoknak a napirendre vételét. Megkérdezem, hogy a 81/2022. sz. „Tájékoztató a Vágóhid utca és környezetét érintő fejlesztésekről” című előterjesztést kívánja-e valaki napirendre venni? Igen, Takács Máriusz képviselő úr bólint. Kéri, hogy ezt vegyük fel napirendre. Akkor ez a tájékoztató lenne a 4. napirendi pontunk. Ezt követően tárgyalnánk 5. napirendi pontként a 65/2022. sz. „Döntés a METRODOM Green Acer Kft-vel és a METRODOM Green Betula Kft-vel kötendő településrendezési szerződés megkötéséről” című előterjesztést, majd ezután 6. napirendi pontként a 68/2022. sz. „Döntés a MINERVA Ingatlan esernyőalap - MINERVA B7 Ingatlanfejlesztő részalap, Minerva Befektetés Alapkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársasággal kötendő településrendezési szerződés megkötéséről” című előterjesztést. Ezután 7. napirendi pontként következne a 75/2022. sz. „Javaslat „Törd a betont” program keretében a Haller 80. (Hrsz:37280/8) terület átalakítására

(Konceptióterv bemutatása), valamint a tervezés folytatására a 4020 költségvetési sor terhére” című előterjesztés tárgyalása. Ezek mind vetítős előadások az első kivételével. Kérem, a Bizottságot, hogy fegyelmezetten próbáljuk ezeket végighallgatni, mert nagyon hosszú, és utána van még egy csomó napirendi pontunk. Kérem, hogy a fenti módosításokkal szavazzunk a napirendről.

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

VIK 54/2022. (III.8.) sz.

Határozat

Napirend:

- 1./ Javaslat a 2022. évi elidegenítési címjegyzékre
29/2022., 29/2/2022. sz. előterjesztések
Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester
- 2./ Tájékoztató a Boráros tér átalakításáról
79/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Árva Péter Városfejlesztés, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elnöke
- 3./ Tájékoztató a HÉV fejlesztésről
80/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Árva Péter Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elnöke
- 4./ Tájékoztató a Vágóhid utca és környezetét érintő fejlesztésekről
81/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester megbízásából Hurták Gabriella főépítész
- 5./ Döntés a METRODOM Green Acer Kft-vel és a METRODOM Green Betula Kft-vel kötendő településrendezési szerződés megkötéséről
65/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Reiner Roland alpolgármester
- 6./ Döntés a MINERVA Ingatlan esernyőalap - MINERVA B7 Ingatlanfejlesztő részalap, Minerva Befektetés Alapkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársasággal kötendő településrendezési szerződés megkötéséről
68/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Reiner Roland alpolgármester
- 7./ Javaslat „Törd a betont” program keretében a Haller 80. (Hrsz:37280/8) terület átalakítására (Konceptióterv bemutatása), valamint a tervezés folytatására a 4020 költségvetési sor terhére
75/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Torzsa Sándor képviselő
- 8./ a.) Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata Képviselő-testületének 3/2016. (I.29.) önkormányzati rendeletének módosítása (egyfordulóban)
66/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: dr. Mátyás Ferenc önkormányzati képviselő
b.) Javaslat a Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata tulajdonát képező közterületek használatáról és rendjéről szóló 3/2016.(I.29.) önkormányzati rendelet módosítására (egyfordulóban)
67/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Baloghné dr. Nagy Edit címzetes főjegyző
- 9./ 10 millió Fa Alapítvány támogatási megállapodás
77/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Reiner Roland alpolgármester

10./ Javaslat a 3056 „Közterület üzemeltetési egyéb feladatok” költségvetési sor felhasználására
Sz-112/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

11./ Javaslat a 3057 „Fasorfenntartás” költségvetési sor felhasználására
Sz-113/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

12./ Javaslat a 3112 „Játszóterek karbantartása ” költségvetési sor felhasználására
Sz-106/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

13./ Javaslat Mikromobilitási pontok tervezése feladat, valamint Ifjú munkás u. (Dési-Pötyös és Pötyös-Távíró közötti szakaszok) felújítás tervezése feladat megindítására a 4121 „Felújítással kapcsolatos tervezések” költségvetési sor terhére
Sz-108/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

14./ Föld napja rendezvény
Sz-114/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Árva Péter elnök

(10 igen, egyhangú)

(A szavazásban 10 bizottsági tag vett részt)

NAPIRENDI PONTOK TÁRGYALÁSA:

**1./ Javaslat a 2022. évi elidegenítési címjegyzékre
29/2022., 29/2/2022. sz. előterjesztések
Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester**

Árva Péter: Tájékoztatom a Bizottság tagjait arról, hogy érkezett ehhez az előterjesztéshez egy 29/2/2022. sz. módosító javaslat Takács Krisztián és Torzsa Sándor képviselőktől. A módosítónak az a tartalma, hogy jelentősen lerövidítik az elidegenítési címjegyzékek a tartalmát. Kérdés, észrevétel nincs. Magam részéről támogatom ezt a módosító indítványt. Kérem, szavazzunk először a 29/2/2022. sz. előterjesztésről.

VIK 55/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a 29/2/2022. sz. – „Módosító javaslat” című – előterjesztést.

Határidő: 2022. március 10.

Felelős: Árva Péter elnök

(10 igen, egyhangú)

(A szavazásban 10 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Kérem, szavazzunk a 29/2022. sz. és a 29/2/2022. sz. előterjesztésekről.

VIK 56/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a 29/2022. és 29/2/2022. sz. – „Javaslat a 2022. évi elidegenítési címjegyzékre” című – előterjesztéseket.

Határidő: 2022. március 10.

Felelős: Árva Péter elnök

(10 igen, egyhangú)

(A szavazásban 10 bizottsági tag vett részt)

2./ Tájékoztató a Boráros tér átalakításáról

79/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Árva Péter Városfejlesztés, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elnöke

3./ Tájékoztató a HÉV fejlesztésről

80/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Árva Péter Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elnöke

Árva Péter: Üdvözlöm a FŐMTERV Zrt. munkatársait, illetve a BFK képviselőit. Kérek egy kis műszaki segítséget a projektor bekapcsolásához. Kérem a meghívott vendégeinket, hogy tartsák meg az előadásukat. Annak örülnék, ha bemutatnák a Ferencvárost érintő HÉV fejlesztéseket, kitérve külön a Boráros térre, és utána a kérdésekre válaszolnának.

Kangyerka Ádám: Köszönjük szépen a meghívást erre az ülésre. Itt a tervezők fogják bemutatni a HÉV fejlesztés a Ferencvárost érintő szakaszának részeit. Annyit röviden elmondanék, hogy a Budapesti Fejlesztési Központ, mint állami cég fejleszti az állami HÉV hálózatot kormányzati és Európai Uniós forrásokból. Az észak-déli HÉV fejlesztés tulajdonképpen egy projekt, tehát a szentendrei, ráckevei és a csepeli HÉV-ek fejlesztése egy közös projektben és egységes struktúrában kerül megvalósításra. Ennek egy részét fogjuk bemutatni. Ez összességében egy 60 km-es hálózat, nagyon szövevényes fejlesztés. Ebbe kezdtünk bele 2020 nyarán a tervezőkkel, és már jócskán előrehaladt a tervezés. Most a bírálati engedélyezési tervek készülnek. Át is adnám a szót a tervező kollégáknak, hogy a projekt műszaki részleteit mutassák be erre a ferencvárosi szakaszra koncentrálnak, és ha van kérdésük, akkor azt azután szívesen megválaszoljuk.

Józsa Bálint: Köszöntök mindenkit. Józsa Bálint vagyok a FŐMTERV Zrt. irányító tervezője, és jelen projekt egyik projekt koordinátora. Alapvetően, ahogy Ádám is említette előttem, ez egy projektcsoporthoz tartozó, aminek jelen projekt a része. A három ábrából a baloldali ábrán látható, hogy melyik az a három projektcsoporthoz tartozó, ami kb. 2 évvel ezelőtt elindult. Ennek a legrégebbi projektje a H6-os és H7-es HÉV összekötése és meghosszabbítása a Kálvin térig, ez egy engedélyezési tervig, kiviteli tervig, tenderdokumentációig fog tartani. Az északi késsel jelölt szakasza a H5-ös HÉV felújítása, ami szintén egy engedélyezési, kiviteli tenderterv fog tartani. Illetve kis rövid pirossal jelölt, de talán a legbonyolultabb szakasz a H6-os, H7-es és a H5-ös HÉV összekötése. Ez jelenleg egy megvalósíthatósági tanulmány keretében zajlik. Hogyha a középső sávra átugrunk, ott már kifejezetten a jelen projektet ábrázoljuk. Jelen projektet a FŐMTERV Zrt. vezette és a Kontur Csoport, mint konzorciumi tag részt vett a tervezői csapatban. Ezenkívül természetesen számos tervező vesz részt a jelen projektben. Még egy fokkal jobban belezoomolva láthatóak a belvárosi és a IX. kerületet is érintő szakaszok. Itt már különböző színekkel jelöltük, hogy mi az elképzelt műszaki tartalom. A Közvágóhíd, Boráros tér és Kálvin tér alapvetően már mélyvezetésű szakasz, a két HÉV-vonal összekötésre került, onnan pedig kifelé haladva a Soroksári út mentén a Beöthy utca és Kén utcai megálló már felszíni megálló kialakításúak, de alapvetően még a kerületben találhatóak. Röviden, átfogóan a projektről ennyit gondoltunk elmondani. Most áttérnénk a 3 helyszínre, talán a Belvárostól kifelé haladva. Az első prezentációnk a Boráros térre fókuszál, a második prezentációnk a Közvágóhídra fog fókuszálni, Dénes Balázs kollégám fogja prezentálni, a harmadik prezentáció pedig egyben a Beöthy utca és Kén utcai megállóhelyeket fogja bemutatni, azt szintén én fogom prezentálni. A Boráros tér alapvetően közúti forgalmi csomópont, jelenleg a HÉV végállomás helyszíne, de mindenképpen fontos volt egy előzetes forgalmi vizsgálatot lebonyolítani, hogy abban az időtávban, amikor a HÉV megálló itt megjelenik, milyen közúti változások történhetnek meg ezen a helyszínen. A projekt alapvető célja volt, az egyetlennel egy olyan helyszínen, ahol a HÉV megállóhely közvetlen környezetén túlmutatóan is bevonásra került az érintett felszíni körzet átépítése. Itt kifejezetten célja volt a projektnek egy teljes, átfogó Boráros tér átépítés. Ennek kapcsán nyilván érintett a közúthálózat is. Emiatt viszont mindenképpen szükség volt egy forgalmi vizsgálatra. Röviden felvázolva, hogy mi az a távlat, ami a forgalmi modellezésünk alapját képezte, olvashatóak, hogy melyek azok a városi fejlesztések, amelyek már hatással vannak a Boráros tér forgalmára is, és melyek azok az elfogadott alapelvek, amelyeket követtünk a forgalmi modellezésünk során. Alapvetően a három fontos alapelvek, hogy a környezetben lévő összes ingatlan, iroda és területfejlesztés vonatkozásában figyelembe vettük. Alapvetően elfogadott vezérelv az, hogy 2025 után a motorizációs szint ne növekedjen tovább a városban és ebben a környezetben, illetve, hogy egy belvárosi forgalomcsillapítás már megtörténik ebben az időszakban is, amikor átadásra kerül. Ez alapján építettük fel a forgalmi modellünket, és ez alapján határoztuk meg, hogy mi az a forgalmi igény, ami meg fog jelenni. Ami ennek nagyon fontos üzenete, az a legelső sorban olvasható, hogy alapvetően a tervezett közúthálózati kialakítás abban az egy esetben működőképes, hogyha már a pesti alsó-rakpart és a Közraktár utca legalább 50 %-os forgalomcsillapítása a kapcsolódó projekt keretében megvalósul. Ez

nem tud része lenni jelen projektnek, nem is terjed odáig a tervezési határ, és alapvetően egyeztetve a Fővárossal és az érintett szervezetekkel ezt mindenki egy kapcsolódó projekt keretében tudja megvalósíthatónak látni. Most nézzük magát a környezeti kialakítást. Alapvetően a közúthálózat koncepcionálisan módosításra kerül. Tekintve azt, hogy itt már, amit már korábban említettem, mélyállomásként jelenik meg a HÉV, így igazából alapvetően a környezetben vasút és HÉV fejlesztésről van szó, de mégis a mélyállomás mivolta miatt a téren igazából a legkisebb koncentrációban jelenik meg közvetlenül a HÉV kijárat. Sokkal nagyobb koncentrációban jelenik meg a villamoshálózat, közúthálózat, zöldterületi fejlesztésünk, emiatt kezdem a bemutatómat a közúttal. A közúthálózat jelentősen átalakul, mint ahogy látható, a Közraktár utca jelenlegi, funkciójában 2x2, egyébként helyenként 2x3 sávossal kialakítása egy 2x1 sávossal kialakításra bővül vissza. A Soroksári út koncepció kialakítása alapvetően nem változik, viszont a helyzete változik, a Soroksári út kvázi egy T-csomópontba fog betorkollani a nagy körút felé, és onnan egy új, Mester utcaihoz hasonló csomópont kerül kialakításra. A hídra való fel- és lehajtás rendszere is alapvetően megváltozik, a Lónyay utca, Ráday utca előtt jelenleg található kétirányú forgalmat biztosító, kvázi északi szerviz útja a Petőfi-hídnak megszűnik. Megszűnik rajta a kétirányú forgalom, alapvetően egyirányú forgalmat tud biztosítani a nagy körút felől a Közraktár utca felé, magyarul a hídra való felhajtás dél felől az új főcsomóponton keresztül lesz lehetséges. A Közraktár utca 2x1 sávossal kialakítása lesz, a vonalvezetése is megváltozik. Jelenleg a villamossal közel párhuzamosan fut, és kb. itt köt be a Soroksári útba. A Soroksári út alapvetően nem változik, de ez a szakasza kiszélesítésre kerül, és itt egy új csomópont kerül kialakításra. A Ráday utca és Lónyay utca környezetében pedig ez az út egyirányúsításra kerül a nagy körút felől a Közraktár utca felé. A híd kialakítása alapvetően nem változik. Ezzel párhuzamosan a 2-es villamos a teljes érintett szakaszon átépítésre kerül, a megállóhely fizikailag ugyanúgy a híd alatt marad meg, de alapvetően fizikailag mozog, a Dunától kismértékben távolodik. A jelenlegi, kvázi kedvezőtlen ivviszonyok kiegyenesítésre kerülnek. A HÉV megálló két kijárat, az északi kijárat, itt a hídhoz közel kerül elhelyezésre, a déli kijárat pedig, alapvetően, ami a Lechner Ödön fasor lakó- és irodaházait tudja kiszolgálni, illetve itt a Belső-Ferencváros lakóterületeit tudja kiszolgálni, pedig itt kerül kialakításra. A teljes fejlesztés egy újragondolt, kerékpáros szempontból is újragondolt Boráros tér kialakítást von maga után, magyarul a jelenleg a térről hiányzó összes kerékpárkapcsolat és kapcsolódó funkciók pótlásra kerülnek. Alapvetően sokrétű kerékpáros funkció jelenik meg. Ma rendelkezünk egy nagy körúti irányhelyes kerékpáros tengellyel, amelyik ráfut a Petőfi-hídra, ahol közös felületként kezelve ugyan a hídon át lehet menni, de jelenleg a kiépített kerékpáros infrastruktúra nem áll rendelkezésre. Rendelkezésre áll egy Duna-parti kerékpárút, amely kb. a híd alatt megszűnik, és innen szintén egy ilyen megszakítással majd a Bálna mellett tud folytatódni. Ezek mind összekötésre, és ahol szükséges, a hálózati kapcsolat pótlásra kerül. A tervezett állapotban alapvetően a villamos mellett egy kétirányú kerékpár útvonal van elképzelve a Lechner Ödön fasor mentén kvázi végig, és a lakóterületet kiszolgálóan, a Soroksári út keleti oldalán pedig egy egyirányú belváros felé tartó kerékpársáv. A híd alatt egy kapcsolódó projekt keretében, ami a BKK Zrt. gondozásában egy tanulmányterv keretében készült el, egy a hídon, járdán vezetett kerékpáros infrastruktúra kerül kialakításra, ahhoz tudunk csatlakozni, azt hozzuk tovább. Így igazából direkt módon tudunk kapcsolódni a nagy körúti kerékpártengelyhez, és egy kvázi úgynevezett indirekt kapcsolattal a Lónyay utca és Ráday utca előtti kétirányú kerékpárút kialakítással pedig a hídra levezetve, itt egy ilyen irányúval a Közraktár utcai kerékpáros tengelyhez. A Közraktár utca jelen projektnek nem része, de tudomásunk van arról, hogy a Közraktár utca fejlesztése szintén kiírás alatt van. Itt most egy olyan állapotot terveztünk meg, amely igazából lehetőséget biztosít a Közraktár utcán szinte bármilyen kerékpáros infrastruktúra csatlakozáshoz. Átépítésre kerül még a 4-es, 6-os villamos pályája, funkciójában nem, a perem kerül szélesítésre annak okán, hogy az akadálymentes kapcsolatot biztosítani tudjuk az új metró kijáratnál. A gyalogos kapcsolatok javítása érdekében, az északi metrókijáratához kapcsolódóan. A jelenlegi szűk keresztmetszetű gyalogos aluljáró kibővítésre kerül. Itt ezzel a fekete vonallal van jelölve az aluljárónak a két széle, alapvetően kb. háromszor olyan széles gyalogos aluljárót tudunk elképzelni. Ez lehetőséget biztosít egyrészt innen a Lónyay utca, Ráday utca térségből a térre való eljutáshoz, illetve lehetőséget biztosít a metró és a 4-es, 6-os villamos közötti gyors átszállásra. Szintén a gyalogos kapcsolatok javítása érdekében az új T-csomópontban elhelyezhető egy új gyalogos átkelőhely, amely a Soroksári út tengelyét és a Ráday utcát tudja összekötni. A tér rendezése a jelenlegi meglévő aluljárórendszert teljes mértékben felszámolja. Ugye itt kvázi épp a mélyállomásról közvetlenül a felszínre érkező liftek és mozgólépcsőkkel számolunk a kijáratok környezetében. Nyilván ezeknek lesz valamilyen felépítménye, erről később majd akár látványtervet is tudunk mutatni. De alapvetően a jelenleg működő aluljárórendszer teljes mértékben felszámolásra kerül. Egy eleme kerül megtartásra itt a híd alatt, amely kiszélesítésre kerül. Távlati autóbushálózatként az elfogadott irányelv az, hogy a Boráros téren ne legyenek autóbushálók, így kvázi egy átmérős rendszerben van elképzelve a buszhálózat. A Petőfi-hídon, nagykörúton közlekednek átmenő buszok, és alapvetően a Közraktár utcában és Soroksári úton közlekednek buszok. A buszhálózat gondolom, ismerve a 4-es metró átadásának az időszakában történő buszhálózati

átalakításokat, nyilván az egy hosszú folyamat, azt nem is lehet évekkal az átadás előtt megmondani, hogy abban a pillanatban, amikor ez valóban átadásra kerül, milyen buszhálózat lesz, de mi az infrastruktúrát, tehát magyarul a buszmegállókat úgy alakítottuk ki, hogy ezeket a viszonylatokat kezelni tudja. Röviden talán, hogy mi az, amit mi látunk a térben, mit tudunk kialakítani. Azáltal, hogy a Ráday utca felé tudtunk nyitni, a belvárost kicsit jobban ki tudtuk nyitni a Soroksári út felé. Itt nincs szintben, vagy akár az aluljárón keresztül külön szinten, de gyalogos kapcsolatot tudtunk biztosítani a Soroksári út felé. A belső Boráros tér, amely alapvetően egy közúti funkciókkal részben körülvárt, de az egyik közúti funkció kifejezetten forgalomcsillapított funkció, kifejezetten csak gyalogos funkciót tud elképzelni. A kerékpáros hálózat is úgy került kialakításra, hogy ne a téren keresztül-kasul rohangáljanak a kerékpárosok. Ismerve például a Széll Kálmán teret, a Széll Kálmán téren is szintén úgy került kialakításra a kerékpáros funkció, hogy a tér szélén kerültek kialakításra. Nyilván kifejezetten helyi célja van, ide jön, de alapvetően a kerékpáros és a közúti átmenő forgalom a tér szélein tud elmenni, így a belső Boráros téri kialakítás kifejezetten gyalogosbarát közlekedés tud lenni. Egyébként a közúti és a HÉV funkciók megszüntetése lehetőséget biztosít egy rendkívül nagy volumenű zöldterület fejlesztésre, amely a Duna-parton tud megtörténni. Röviden csak néhány zöldfelületi mutató, ami azt igazolja, hogy kifejezetten nagy zöldfelület fejlesztés történik meg. Látszik, hogy a tervezett fák nagyságrendileg nagyobbak, mint a meglévő, vagy akár a kivágandó fák. A zöldfelületi arány közel 20 %-kal tud nőni a tér területén. Említettem már a metrókijáratokat. Abba egy picit jobban belezoomolva az északi kijárat lehetőséget biztosít vagy kapcsolatot biztosít a 4-es, 6-os villamoshoz, és alapvetően azt gondolom, hogy a 2-es villamoshoz is. Itt lettek a gyalogosfolyosók megtervezve, itt látható a 2-es villamos átépített állomásának a kialakítása. A déli kijárat, amelyik alapvetően a helyi forgalmat tudja kiszolgálni, igazából releváns tömegközlekedési kapcsolata nincs, kifejezetten a helyi lakosokat célozza meg. Ehhez mérten a téren szükséges gyalogosfolyosókat, illetve a Soroksári úton a szükséges gyalogátkelőhelyeket kialakítottuk. Az építész kollégák készültek néhány szép látványtervvel. Itt a tér közepe felől nézünk az északi kijáratra és a kiszélesített gyalogos átkelőhelyre, a Petőfi-híd itt alapvetően nem változik. Itt a déli kijáratot látjuk és szintén az északi kijáratot egy másik nézőpontból. Alapvetően még makett képek készültek, amelyből még van néhány, de igyekeztünk az érdekesebbeket előre helyezni. Itt szintén az északi és a déli kijáratok környezetét mutatjuk be. Itt egy kvázi szétvágott metszeti kép, ahol alapvetően már a mélyállomás is látható, kismértékben megjelenik. Az látható, hogy itt vagyunk peronszinten, közel 30 méterrel a föld alatt, és a két kijárat egy-egy mozgólépcső irány, nyilván darabszámban nem egy darab mozgólépcsőt jelent. Akkor így tud a tér a felszínen megjelenni, a déli kijárat és az északi kijárat. A Boráros térről röviden ennyit gondoltunk elmondani. Átadom a szót Dénes Balázs kollégámnak, aki a Közvágóhíddal kapcsolatosan fog prezentálni.

Dénes Balázs: A Közvágóhíd térsége a fejünkben egy kicsit egy Boráros tér csomópont. Tehát egy konkrét kis helyszínrre asszociálunk, de a tervezés során ez egyébként egy jóval nagyobb volumen. Mindjárt látható is, hogy tulajdonképpen itt most két forgalmi rendes sáv lett. Ez nem is mutatja az egész tervezési területünket, ezt majd egy másik ábrán, a következőn mutatom. Itt alapvetően arról van szó, hogy tulajdonképpen a Tóth Kálmán utca után észak felé, onnan indul a tervezési területünk. Ez annak köszönhető, hogy itt nem csak egy mélyállomást kell építeni, ami elágazó műtárgyakkal rendelkezik a Kvassay út felé, hanem tulajdonképpen ide létesül egy pajzsindító műtárgy is majd a felszín alá. A belváros irányába majd fúrópajzsokkal épül az alagút, és azt innen lehet majd kiszolgálni. Ez ad teret arra, hogy itt jelentősen újragondoljuk a Soroksári út és Lechner Ödön fasor kialakítását a jelenlegihez képest. Itt is nagyon fontos szempont volt az, hogy a közút dominanciáját minél inkább csökkentsük, minél inkább városiasabb léptékű sugárútként jelenjen meg a Soroksári út, ne pedig úgy, ahogy megépült jó sok évvel ezelőtt, és 2x3 sávós, szinte autópályaként van a fejünkben. Itt több kapcsolódó projekt is van. Egyrészt van egy Közvágóhíd vasútállomás, a Déli körvasút projekt szempontjából. Nekünk figyelembe kell venni, ott van a City Pearl a régi Közvágóhíd területén, ami magánberuházásból épül, illetve van nekünk itt délen, ami ma egy parkoló, de erre a területre is vannak beépítési elképzelések, amelyek folyamatban vannak, és a jelen projekttől egyébként függetlenek. A tervezési diszpozíciókban vizsgálnunk kellett a jelenlegi Soroksári úti MÜPA melletti felhajtó és annak a körforgalmának a szerepét, és annak a kiváltási lehetőségét. Illetve mutatom a másik ábrán, hogy a Rákóczi-hídi lehajtóval ugyanez a helyzet. Itt látható is az, hogy tulajdonképpen ez egy megbízói diszpozíciónak is tekinthető volt, hogy próbáljunk meg olyan megoldást keresni, hogy az a felhajtó megszűnhessen, és ez a bal járatú nagyon szerencsétlen forgalmi rendű forgalmi csomópont is megszűnhessen. Itt már látható is az, hogy a Lechner Ödön fason, ha ott kétirányú forgalom van a Vágóhíd utca felé, mi azt lerövidítettük, itt majd irodaház található, aminek a kiszolgálását biztosítani kell. Ez a Tóth Kálmán utca és a Lechner Ödön fasor felső részéről érhető el, illetve itt a Tóth Kálmán utcánál megmaradnak azok a kapcsolatok, amik ma is vannak. Illetve itt a Gözmalom utcánál egy új kétirányú kihajtási lehetőségen gondolkodtunk. Arra, hogy hogyan lehet kiváltani ezt a MÜPA melletti felhajtót, egy nagyon egyszerű megoldást találtunk. Tulajdonképpen itt egy csomóponti kialakítással a Máriássy

utcai felhajtóra tereljük azt a forgalmat, ami ma a felhajtón éri el a Rákóczi-hídat. Itt látható, hogy mennyire kiterjedt ez a tervezés. Még a Kvassay Jenő út is beleértendő egyébként. Itt is volt egy olyan kérdés, hogy a Rákóczi-hídi lehajtó tulajdonképpen a jelenlegi állapotban, ha megvalósul a Közvágóhid vasútállomás, itt van az 1-es villamosnak a megállója, akkor csak közúti keresztezéssel lehet elérni, átszállni egyikről a másikra. Ennek a megoldása is a feladat része volt. Ezt úgy oldottuk meg, hogy tulajdonképpen az a lehajtó eggyel arrébb kerül tulajdonképpen, és nem a Soroksári útra közvetlenül kötünk be, hanem tulajdonképpen itt a Gubacsi út – Kvassay Jenő úton keresztül lehet majd elérni, távlatban ez a tervünk, a Soroksári utat minden irányba. A tervezési feladatban a Soroksári út felületének az újraosztását, és tulajdonképpen a humanizálást hogyan képzeljük el a kollégákkal, itt szándékosan két keresztmetszetet emeltem ki, az egyik az állomás fölötti, a másik pedig már az, ahol nincs a metró állomás tulajdonképpen a felszín alatt. Itt is azt kell tudni, hogy kb. 30 méterrel a felszín alatt helyezkedik el maga az állomás. Az látható, hogyha itt a Vágóhid utca utáni északi keresztmetszetet nézzük, hogy jelenleg 100 százaléknak vesszük ezt a diagramot, akkor mennyit foglal el a közút, mennyi a gyalogos felület, mennyit foglal el a tömegközlekedés, itt elsősorban csak a villamosra gondolunk, és mennyi maga az a burkolatlan felület, amire bármilyen zöld növényzet képzelhető el. Itt a Soroksári útnak ebben a keresztmetszetében két darab fasor van, amit úgy terveztünk, hogy jelentősen csökken a közút felülete, jelentősen nő a gyalogos felület, megjelenik a dedikált kerékpáros felület, ami egy kétirányú kerékpárutat jelent a Lechner Ödön fasor és a Soroksári úti villamos között. Illetve északi irányba egy kerékpár sávot a Soroksári út Keleti oldalán. Az látható, hogy itt nő a zöldfelületnek az aránya, és egyébként kettővel több fasor tud lenni. Tehát tulajdonképpen ezzel a négy fasorral még zölddebbé tesszük, és még inkább a városi hősziget-hatást próbáljuk csökkenteni. Ha megnézzük a metróállomás fölötti keresztmetszetben a Soroksári utat, akkor látható, hogy itt még inkább a közút dominál ma, itt ma tulajdonképpen 6 sávós a Soroksári út, és 4 sávós a Lechner Ödön fasor, tehát 10 forgalmi sávról beszélünk. Ezt mi leredukáljuk 5-re itt a Soroksári úton. Illetve itt van annyi csavar, hogy itt van egy 6 méter széles olyan burkolt felület, ami a MÚPA rendezvények idején, vagy ha ide egy konferenciaközpont vagy egy MÚPA II. épülne, akkor annak a kiszolgálását ideiglenesen rendőri irányítással lehessen biztosítani. Ezért magát a Vágóhid utcai csomópontot is úgy alakítottuk ki, hogy innen ki- és be lehet hajtani adott esetben. Látható, hogy a gyalogos felület is növekszik. Itt ezen az oldalon 8 méter széles gyalogosjárdát alakítottunk ki ebben a tervben. Itt is a teljesen hiányos kerékpáros infrastruktúra, megjelenik a villamos. Itt a zöldet és a kéket együtt kell venni, a kék a felülvilágítóknak van egy ritmusa, ami egy építészeti elgondolás, és a felülvilágítók közé még fák kerülnek tulajdonképpen. Ezzel együtt itt is tulajdonképpen 4 fasor tud megjelenni, amiből 2 folyamatos tud lenni, 2 pedig a felülvilágítókkal egy érdekes játékot alkot. Ha az előző ábrán mutatott tervezési területet nézzük, akkor itt összefoglaltam, hogy 36 százalékkal csökken a közút biztosított felület, tehát ez egy jelentős csökkenés. A kerékpáros infrastruktúra értelemszerűen 100 százalékkal, tehát a nulláról megadunk végre kerékpáros infrastruktúrát. A gyalogos felület a Soroksári út érintett hosszában, keresztmetszet függően 25 és 64 százalékkal növekszik ennek a felületnek az aránya a keresztmetszeteken. A burkolatlan zöldfelület, ami itt most nem csak a fát jelenti, hanem azokat a zöld részeket is, ahová fák adott esetben nem ültethetők, az pedig 100-150 százalékkal a mainak kb. a 2-2,5-szeresére tud növekedni. Maga a látványterv van itt, ahol látható a Közvágóhid vasúti megállója. Itt látható az 1-es villamosnak a megállója. Itt megjelennek ilyen perontetők, tulajdonképpen ide érkezik ennek a mélyállomásnak a déli kijárata, egészen pontosan a dél-nyugati kijárata, ami itt egy épületbe ér fel, és tulajdonképpen itt a híd alatt is kinyitjuk a teret. Közvetlen feljutási lehetőséget biztosítunk az 1-es villamoshoz, megoldjuk az akadálymentesítést liftekkel. Illetve, mivel itt jelentős szintkülönbség van az 1-es villamos peronja és a Soroksári út között, ezért mozgólépcsőket terveztünk a peron elérésére. Illetve itt tulajdonképpen a Könyves Kálmán körút Soroksári út feletti hídja és a vasúti híd között is megjelenik egy összekapcsolása tulajdonképpen a vasúti beruházásban létesülő utas centrumnak. Tulajdonképpen így egy végig fedett részt tud kialakulni. A 2-es villamos végállomását, ami ma a Kvassay Jenő útnál van, tulajdonképpen az átszállási kapcsolatok rövidítése végett ide, pont a Könyves Kálmán körút közúti és vasúti hídja alá terveztük. Így tulajdonképpen mindegyik közlekedési irányból az átszállási kapcsolat a lehető legrövidebbé válik ezen a területen, és egy kompakt átszálló pont tud létesülni. Ha megnézzük ezt a következő látványterven, akkor éppen a Soroksári úton kerékpározunk dél felé, és látható, hogy ezt kb. hogyan képzeltek el az építész kollégák. Itt egyébként látható, hogy ide egy fedett, zárt kerékpár tároló is el van képzelve annak érdekében, hogy segítsük itt ezt a módváltást is. Itt a Soroksári útról tulajdonképpen a 2-es villamos végállomási peronját látjuk, és itt láthatóak baloldalt a vasúti peronokra vezető mozgólépcsők; és itt látható ez a fedett tér, amin keresztül át lehet jutni a metró feljárathoz. Van még egy képünk, ami szintén egy ilyen metszet. Itt igazából, egy kicsit kevésbé látszik, de itt a piros vonalon látjuk, ez egy fontos dolog, ez a Soroksári úti főgyűjtő csatorna, ami tulajdonképpen méretében egy metró alagútnak felel meg. Ennek az áthelyezését is igényli ez a projekt, de itt a gyorsvasúti peronról látható, hogy viszonylag mélyen lévő átszálló folyosót kell kialakítanunk, mivel ez annyira közel van a felszínhez, hogy nem tudunk feljönni terepszintre, itt a

Soroksári út alatt vagyunk, és nem tudunk kimenni itt a felszín alatt közvetlenül egy aluljáró szinttel. Ezért ezt egy kicsit lejjebb kellett tolnunk, és így egy kis folyosón való sétával lehet feljutni tulajdonképpen ide. Ez a dél-nyugati kijárat, és igazából mind északon, mind pedig délen van ilyen kijárat. A másik, északi kijárat a Vágóhid utcánál és a Komor Marcell utcánál van. Egy peronszinti látványtervet mutatnék még, amit az építész kollégák elképzettek. Itt tulajdonképpen ezek a világos részek azok, amik láthatóak itt közelebről is. Ezek azok a felülvilágítók, amik biztosítják azt, hogy tulajdonképpen itt természetes fény le tudjon jutni az állomásra. Ennyit szerettem volna elsősre elmondani. Ha esetleg valakinek valamilyen részletkérdése lesz, akkor nagyon szívesen helyszínrajzok mellett is tudunk válaszolni.

Józsa Bálint: Átugrunk most a következő helyszínre. Ez a Beöthy utca környezetében egy felszíni megálló kialakítása. Itt a peron a rajznak a bal szélén található, itt csatlakozunk a Közvágóhid előbb elmondott terveihez. Ha itt jobban belezoomolok, itt a nagy vasúti felüljáró alatt folytatjuk utunkat a városhatár felé, kifelé a belvárosból. Alapvetően a Közvágóhid állomás után közvetlenül szétágazva a H7-es HÉV Csepel irányába, a H6-os HÉV Pesterzsébet, majd végül Ráckeve irányába indul el a két összekötött elővárosi vasút, és kb. ez a néhány száz méter szükséges neki, hogy a felszínre fel tudjon érni. Innentől kezdve, ugye itt vagyunk a Koppány utcai csomópontban, innen egy picit délre érjük el a HÉV-vel a felszínt. Innentől kezdve kvázi majdnem végig, amíg Budapesten halad a vasút, felszínen közlekedik. A felszíni kialakítású HÉV, és az, hogy egy mélyállomásra jövünk fel, maga az egy kb. kétszer akkora keresztmetszeti helyigénnyel rendelkezik, mint a jelenlegi HÉV vágány. Ez azt vonja maga után, hogy a Soroksári út is egy az egyben érintett lesz. Aki ismeri a helyszínt, tudja, hogy jelenleg a HÉV és a Soroksári út között kb. egy 1 méter széles üzemi járda, nem is merném járdának nevezni, ilyen közvilágítási oszlopok találhatóak benne, de alapvetően ott nem található felület a kettő között. Szinte „koppra” összeér a vasúti közlekedés és a közúti közlekedés úrszelvénye. Nyilván ez nem járható út egy ekkora volumenű projektben, ezt mindenképpen szem előtt tartottuk, hogy itt a közlekedés minden rétege kiszolgálásra kerüljön. Azáltal, hogy maga a vasúti üzem alapvetően a jelenlegi kb. 6 méter helyett kb. 10-11 méteres szélességet fog igénybe venni, így mindenképpen érintett maga a Soroksári út is. Ezáltal a teljes érintett beruházási szakaszon a Soroksári út teljes mértékben felújításra, átépítésre kerül. A Boráros tér kapcsán már említettem, hogy a buszhálózati kialakításról egyeztetések folynak. Jelenleg, mivel egy alapvetően elővárosi kötőpályás vasúti közlekedésről beszélünk, így nyilván a cél az, hogy minél kevesebb autóbussz hálózati elem maradjon meg ott ezen az érintett szakaszon. Csak ha az Üllői útra gondolunk, ott igazából csak éjszakai busz közlekedik a 3-as metró fölött, tehát itt is hasonló helyzetben vagyunk, habár fizikailag nem pont a Soroksári út alatt vagyunk. Ez lehetőséget biztosít arra, hogy a jelenlegi buszsáv megszüntetésre kerüljön, és kifejezetten csak a közúti forgalmi sávokat tartsuk meg. Ezáltal egy 2x2 sáv forgalmi sáv kerül kialakításra. Jelenleg kerékpárral nem mertem itt végigmenni, láttam már embereket, akik ezt megpróbálták, de aki ismeri a helyszínt, itt alapvetően ez kvázi gyorsulási versenyekre használt autópálya jellegű szakasz, ami szerintem mindenképpen megszüntetendő. Rendkívül nagy buszforgalmat bonyolít le ma a két buszsáv. Inkább az a baj, hogy az infrastruktúra lehetővé teszi, hogy itt, ezen a szakaszon kerékpározzunk, a környezet nem. Ezt mi azzal a megoldással eszközöltük, hogy a köztől egy zöldsávval elválasztott mindkét oldalon egy irányhelyes kerékpáros kerékpárút kerül kialakításra, egészen a területünk déli pontjától egészen a Közvágóhidig. Ahogy felszínre érkezett a vasút, onnantól kezdve egy zárt, elkülönített pálya, vasút tekintetében egy zárt elkülönített pályánk van, ami azt jelenti, hogy sem közúti, sem gyalogos, sem kerékpáros forgalommal nem keresztezzük a vasutat. Ez viszont maga után indukálja azt, hogy a jelenlegi Beöthy utcai csomópontot, amely szintben keresztezi a HÉV pályát, módosítanunk kell, és kvázi az érintett telkek mögött eltekerve egy új Beöthy utcát alakítunk ki, az északi pontján pedig a szabályozási tervben is szereplő új közúthálózati elembe csatlakozunk bele, és egy új csomópontot hozunk létre. Itt már a vasúti pályánk a felszín alatt közlekedik, tehát igazából lehetőség van a vasúttól egy külön közúti csomópont kialakítására, egyébként az új közútnak a funkciója megegyezik a mai funkcióval, kvázi a 150-es vasútvonal mögött található vasúti igények kiszolgálása, és ez a néhány elzárt teleknek a hátsó megnyitása, ezáltal azoknak a kiszolgálása. A megállóhely, ahogy a nevében is hordozza, a Beöthy utca mellett kerül kialakításra. A megállóhely úgy van elképzelve, hogy felszíni megálló, a megálló és a járdaszint egy szinten van elképzelve, tehát alapvetően „könnyebb” lesz megközelíteni, mint bármely belvárosi villamos megállót, tehát ez a nagy vasúti távolságtartó, mindenben keresztül kell mennem, lépcsőkön kell felmennem, hogy odajussak, ez itt megszűnik. A két peron között, minthogy nincs a gyalogos átközlekedés sem szintben, egy gyalogos aluljáró kerül kialakításra, amelyet egy-egy lépcsőkarral és két-két lifttel támogatunk meg. A teljes keresztmetszetben történő Soroksári úti átépítés maga után tudja vonni azt, hogy az út mindkét oldalán egy-egy fasor helyezhető el. Itt még van néhány olyan helyszín, ahol alapvetően olyan szűk ez a zöldfelületi keresztmetszetünk, hogy nem feltétlenül tud ott a fasor teljes mértékben folytonos lenni, de alapvetően ez még vizsgálat alatt van. Illetve az új Beöthy utca és a Koppány utca között pedig lehetőség van egy

középső zöldszigetet is kialakítani, amelyben szintén egy fasor helyezhető el. Erről alapvetően ennyit gondoltam elmondani. Gyorsan mutatok még néhány látványtervet. Maga a megállóhely így nézni ki peronszintről. Itt található maga a lépcső, itt a két peront összekötő lépcső egy kicsit távolabbról az egyik peronról átnézve a másik peronra. Még egy megálló van, amit szeretnénk bemutatni, ami a Kén utcai megálló, amely projekt esetében alapvetően sok projekt ér össze. Jelen projekt keretében csak az elővárosi vasúti fejlesztésben egy vasúti peron és a hozzákapcsolódó gyalogos kapcsolatok kerülnek kialakításra. Említettem, hogy sok projekt ér össze, biztosan ismerik az úgynevezett „Új Duna-híd” projektet, ami itt húzódik, és itt ebben a projektben az volt a feladatunk, hogy ahhoz a projekthez csatlakozzunk, ami itt a tervezési környezetet meghatározta. Igazából mi itt csak átfutunk az érintett területen egy elővárosi vasúti pályával, és kialakítunk egy peront. A közúti infrastruktúra és a gyalogos kapcsolatoknak egy része abban a projektben kialakításra került, tehát jelen projekt része csak kifejezetten a peron és a perem déli végén lévő gyalogoskapcsolat kialakítása a hídhöz. Ezáltal az ezen a hídon futó villamoshálózathoz a perem északi részén egy gyalogos híd kerül kialakításra a Soroksári út túloldalára, illetve a nagy vasúti vágányok túloldalára is, amely terület jelenleg még bizonytalan. De látva, hogy elindultunk a Boráros térről, és a Boráros tér és a Közvágóhíd között milyen ingatlanfejlesztések történtek itt az elmúlt 15-20 évben, és ez folytatódik, akkor valamikor előbb-utóbb el fog érni erre a területre is ez az ingatlanfejlesztés. Azt még nem látjuk, hogy ennek mi a funkciója, de mindenképpen szükséges, hogy itt lehetőséget biztosítsunk arra, hogy ne vágjuk el annak a lehetőségét, hogy a gyalogoskapcsolat a túloldalon is megjelenjen. A második ütemben ennek a kapcsolatnak egy kerékpáros híd is el van képzelve, koncepciók vannak már rá jelen tervezésben is, de alapvetően a gyalogos híd kerül megtervezésre. Még egy képet mutatnék itt a Kén utcai megállóról is. Alapvetően itt is peronszintről nézzük, ahol a háttérben látható az Új Duna-híd, kvázi a peronnak az északi oldalán kialakított lépcsőről, gyalogoshídról nézünk az Új Duna-híd felé. Ennyit gondoltunk volna elmondani, ezek az érintett helyszínek.

Árva Péter: Nagyon szépen köszönjük a tartalmas bemutatót. Kérdezem, hogy van-e kérdés?

Gyurákovics Andrea: Bár most nem az a kép van előttünk, de az előadók egyike mondott egy olyat, hogy lesz a Boráros térenél, ha jól emlékszem, ott volt egy ilyen fedett kerékpár tároló, a leges legelső képnél. Vagy bocsánat, a Közvágóhídnál? Jelzem, hogy nem szeretnék kerékpározni, még mindig autóval szeretnék közlekedni. Annyit írtam fel magamnak, hogy ezek nagyon szép, és nagyon jó dolgok, de igencsak meg fogják nehezíteni az autósok életét. Ami az első, és nekem legfontosabb, mivel itt lakom bent, a Közraktár utcának a 2x1 sávra szűkítése. Mivel most is megtörtént, és azért elég nagy forgalom van ott. Annyit írtam fel magamnak, hogy rendben van, leszűkítjük, és mi az alternatívája? Értem, csak kerékpárral nem minden megoldható, meg e-rollerrel sem. Ugye? Mi alapján került be a tervbe az, hogy a Közraktár utca jó lesz 2x1 sávsnak? Nem tartom valószínűnek, aki ott lakik vagy ott áll meg a reggeli, délutáni, dél körüli órákban, tapasztalja, hogy igen nagyon nagy a forgalom. Tudom, hogy ebbe most belejátszik az is, hogy a Vámház körútnál például leszűkítették a 2x1 sávot, bár időnként az autósok eltolják azokat a betonoszlopokat, hogy tudjanak közlekedni, és ne a dugóban üljenek az átgondolatlan kerékpárőrület miatt. A másik, ami nagyon érdekes, hogy jelen pillanatban például a Közraktár utcából két átmenő utca van, ami az Üllői útra ráköt, az egyik a Lónyay utcába, ha bemegyünk, a Mátyás utca, illetve a Hógyes Endre utca. Tehát nincs más. Vagy lemegy a Pipa utcához, és onnan próbál rákanyarodni a Vámház körútra, és úgy vissza az Üllői útra. Tehát nincs alternatíva itt ebben az egyébként keresztirányú forgalmakban sem, csak jelzem. Azzal, hogy itt egyirányúsítjuk ide-oda az utakat vagy az utcákat, igencsak megnehezítik az ott lakóknak az életét is, és igen nagy forgalom lesz ott. A kérdésem az lenne, hogy a Boráros téren nem nagyon érttem, bocsánat, és azért inkább megkérdezem, hogy úgy értelmeztem, hogy ott a buszpályaudvar megszűnik? Igen. Itt az út is, mivel majdnem párhuzamosan haladt ott a villamossínekkel, ott egy teljesen új nyomvonal lesz a Közraktár utcának, ami ráköt a Soroksári útra? Csak nem értettem ezt teljesen, ezért felírtam magamnak kérdésként. A Soroksári útra azt mondták, hogy 2x3 sávsnak, és olyan, mint egy autópálya. Abból egy-egy sáv buszsáv. Az egy picit így félreérthető volt, hogy mi ott autósok 2x3 sávban száguldozunk. Nem, 2x2 sávban ülünk a dugóban, és a biciklisek mennek a buszsávban el mellettünk, ha megy arra biciklis, mert nem nagyon szoktam arra látni biciklist. Viszont kérdésem az, hogyha a Soroksári utat 2x2 sávossá szűkítik le, akkor abból az egyik buszsáv lesz? Vagy akkor hol mennek a buszok? Bocsánat, csak kérdezem, mert nem vagyok közlekedési szakember. Tudom, hogy az már lassan szitokszó, ha valaki autós ebben a városban, de én autós fejfel próbálok gondolkodni, én úgy tudok közlekedni, nem szeretnék biciklizni.

Dénes Balázs: Köszönjük a kérdéseket. Valóban ez a Boráros téri kialakítás, ez mai közúti forgalmi teher, és nem fogja tudni elviselni. Ez több körben került egyeztetésre, a Fővárossal, a Budapest Közút Zrt-vel, BKK Zrt-vel, tehát azokkal a szervezetekkel, akik a közúti közlekedésért, vagy annak operatív irányításáért felelősek. Egyhangúan az

került elfogadásra, hogy ez a térkialakítás elfogadott. De abban az esetben tud működképes lenni, ha emellé társul egy Közraktár utcai alsó-rakparti forgalomcsillapítás, tehát onnan már a mainál kevesebb forgalom jön ki. Ez kvázi akár egy alsó-rakparti közúti zárást is jelent. A vizsgálatunkból az derül ki, hogy alapvetően nincs szükség a teljes, 100 %-os forgalomlevételre abból az irányból, már egy 50 %-os forgalomcsökkenés is elég, de mindenképpen egy kapcsolódó projekt keretében szükség van arra, hogy a Boráros téren kevesebb közúti forgalom jelenjen meg.

Gyurákovics Andrea: Mi az alternatíva?

Dénes Balázs: A Fővárosi fejlesztésekre nekünk nincs ráhatásunk, és a Balázs Mór-terv is alapvetően fogalmaz meg egy ilyen célkitűzést. Mi kvázi egy kapott diszpozícióból dolgozunk, mint tervezők. Sokat küzdöttünk azzal, hogy ez milyen műszaki feltételek mellett tud működképes lenni. Kimutattuk azt, hogy mi az a műszaki feltétel, ami mellett ez működképes tud lenni. Ezt a műszaki feltételt a Fővárosnak, BKK Zrt-nek valahogyan meg kell teremtenie. Abban a pillanatban, ha ez a csomópont átadásra kerül, és ez a műszaki feltétel nem adott, akkor itt bizony itt óriási, a mainál nagyobb forgalmi torlódások is lehetnek. Napi szinten közlekedek át a Boráros téren szintén autóval, úgyhogy ismerem a helyszínt, de itt most jelen tervben ez szerepel, kvázi mi diszpozícióként ezt kaptuk. Azt tudtuk megvizsgálni, hogy mi az a feltétel, mi az aminek meg kell teremődnie arra az időtávra, az pedig az, hogy a Közraktár utcai forgalmi volumennek maximum a felének kell megjelennie.

Kangyerka Ádám: Elnézést kérek, hadd kapjak egy picit szót én is a Beruházó nevében. Itt azért a HÉV fejlesztésről beszélgetünk, és itt a Ferencvárosi térségre, de azért ezt összességében kell nézni. Tehát a HÉV fejlesztésnek összességében az a célja, és azt mutatják a számításaink is, hogy például a ráckevei HÉV, amit kb. ma 20 ezer utas használ, és 20 ezren járnak be vele az agglomerációból, ami összességében nem egy olyan nagy szám, tehát ritkásan használják. Jelentősen fog viszont ennek a HÉV-nek a sűrűsége is növekedni. Tehát a mai félóránként, egyóránként közlekedő HÉV helyett 7-8 percenként, illetve Ráckeveéről is 15 percenként fog járni a HÉV. Azt mutatják a számításaink, hogy kb. megháromszorozódik a HÉV-nek az utas száma, aminek a jó része nem új utas, hanem az autóról fognak átülni. Egyszerűen azért, mert sokkal hamarabb, 30 perccel hamarabb fognak beérni Ráckeveéről a Kálvin térre. Ez az autóforgalom, ez a 40 ezer ember, ami kb. 30 ezer autóval egyenlő, eltűnik az utakról. Nyilvánvalóan van egy törekvése, ahogy a tervező kolléga is mondta, a Fővárosi Önkormányzatnak a budapesti forgalomcsillapításról és a budapesti jövőképről. Budapesten a városnak a forgalomtechnikáját, illetve a közutak forgalomtechnikáját, forgalmi szabályozását a Budapest Közút Zrt. és Budapest Főváros Önkormányzata határozza meg, tehát mi ahhoz alkalmazkodni tudunk. A fejlesztésünk nagy része egyrészt a Ferencvárosi Önkormányzat tulajdonában van, de másrészt Budapest Főváros Önkormányzat tulajdonban van, tehát olyan terveket készítünk, ami a Fővárosi Önkormányzat egyetértését vagy elfogadását bírja. Alapvetően azt kell mondanom, hogy közlekedési szempontból mi ezt helyesnek tartjuk.

Árva Péter: Egy apró pontosítást szeretnék tenni. A tervező részéről elhangzott a Balázs Mór-terv. Mielőtt valaki azt hinné, hogy ez valami „Karácsonyista” összeesküvés, ez egy 2014-es terv, amit Tarlós István főpolgármester úr írt alá, és ezeket a célokat, amiket itt megfogalmaznak ez mind tartalmazza. Tehát, hogyha képviselőtársam „hülyeségnek” gondolja ezt a dolgot, akkor ezt a 2014-2019 közötti vezetéshez is kellene címeznie. Röviden az egész projektnek az a célja az én értelmezésem szerint, és azt próbálom egy kicsit érthetővé tenni, hogy ahhoz, hogy képviselőtársam kényelmesen tudjon autókázni a lakóhelye környékén, próbáljuk elérni azt, hogy kevesebb autó áramoljon be a városba, hogy ne csináljanak Önnek vagy neked itt dugót.

Emődly Zsolt: Először is itt ilyen összefoglalóan, vagy nem is tudom, globálisan, meg azért is, hogy az egyensúly létrejöjjön egy picit Gyurákovics Andreával szemben, aki most azért, ha jól látom, ezt az autós érdekképviseletet képviseli. Ennyire erőteljesen már rég hallottam, mert az rendben, hogy szokott vita lenni, már több jelöltünk is van erre a dologra, de ez egy annyira erős felvetés volt. Az, hogy a Dunához való kapcsolatunk 2x3 sávós Soroksári úttal és 2x4 sávós Soroksári úttal nem megy, az mindannyiunknak világos. Én is autós vagyok, másnak is van autója, ugyanott lakunk. Komolyan mondom, hogy ugye azt nem gondolod komolyan, hogy ez valamilyen illegitim történet, hogy valamilyen módon össze legyünk drótozva, össze legyünk szövődve a zöldterületekkel és a Dunával. Nem arról beszélünk, hogy neked biciklizni kell, nem kell biciklizni. Néha egyébként tömegközlekedni valamennyire kell, de tiszteletben tartom a véleményed, egy picit ellensúlyként hadd mondjam azt, biztos, hogy ez is nyilván egy legitim vélemény, de azt tényleg nem veszed figyelembe, és ha jól tudom, akkor Te most a Belső-Ferencvárosban laksz, neked pedig azért gondolom, ha kimész a gyerekekkel, ismerősökkel, kutyákkal, elég ronda, bonyolult

lámpákon kell átjutnod. Oké, azt mondod, hogy megszoktad, mindig ezt csináltuk. Jó, rendben, de érdemes ilyen értelemben is megkóstolni. Azt kell, hogy mondjam, hogy az a kép, amit itt láttunk a Boráros térről, azért az végletesen felvidít, és azt kell mondanom, hogy egy jó jövőképet látok benne. Még egy folytonossági érvet hadd mondjak azon túl, hogy a Főpolgármesterek is mind szintől függetlenül e felé mentek, hogy mindig is ezt akartuk. Nem tudom, hány évtizede akarja a Ferencvárosi Önkormányzat, hogy a Közraktár utca 2x1 sávossá alakuljon át. Semmi meglepetés nincs ebben, mindig ezt szerettük volna, nem tudom hány éve, szintén évtizedek óta, hogy a Soroksári út, figyelve azért a forgalmi igényekre, de valóban egy viszonylag városi léptékű autópálya helyett egy városi nem picit forgalmú, de városi úttá váljon. Elnézést, gyorsan pár kérdést, hadd tegyek fel. De mondom Gyurákovics Andreát tiszteletben tartom, én is szeretek autóval közlekedni, igazából nem kell, hogy a kettő kizárja egymást. Ha jól láttam a 2-es villamos nyomvonalra egy fűvesített pályavezetés lesz. Ez végig lesz egészen a hidig? Jelenleg egy nagyon keserves módon az egyik erős vágást az okozza a Duna-part és a belső területek között, hogy ott egy ilyen klasszikus vasúti szelvényben vagy vasúti jellegű karakterű síneken megy. Az megszűnik, ugye? Nyilván, de ez egy kérdés. Lehet, hogy ez talán kevésbé izgalmas, de tulajdonképpen számomra nem volt teljesen világos, hogy a Lágymányosi-hídról leérkező forgalomnak a Soroksári útra való rácsatolása tekintetében milyen érv szólott amellest, hogy annyira bonyolulttá kell azt tenni? Jelenleg egy viszonylag egyszerű lehajtás van. Biztos van mellette jó érv, inkább ez csak egy technikai jellegű kérdés. Azt nem értettem tulajdonképpen, hogy miért válik az annyira körülményessé. Egyébként, ha jól értem az egy többletforgalmat szabadít most a Budapest Park környékére, meg ott fák, zöldterületek vannak. Nem tudom, hogy Budapest Park lesz-e, az egyáltalán nem biztos, hogy tartósan lesz, de az egy viszonylag zöld valami. Nem igazán ellenérveket mondanék, jó? Ha jól láttam, a zebrákat kifejezetten sűríténe a Soroksári úton, azt nem láttam az összes szakaszon, de egyébként, ha minden Soroksári útra kifutó utca valamilyen módon zebrával el lenne látva, amit láttunk az nagyjából mintha ezt tükröznék. Ez a Dandár utcát is jelentené, ahol most is van egyébként, de a másik pedig az Ipar utcát is. Az Ipar utcát nem láttam, hogy ott van-e tervezve zebra vagy nincs? Lehet, hogy más érvek is vannak értelemszerűen.

Józsa Bálint: Az első kérdés a Boráros téri villamospálya kialakítására vonatkozott. Bocsánat, csak a hölgynek tartoztam egy válasszal, hogy a Beöthy utca környékén a buszokkal mi lesz? A tervezett buszhálózat már csak egyetlenegy, az 54-es buszt jelzi azon a szakaszon, ami ha jól tudom, egy fél óránként közlekedő busz. Tehát annak a buszforgalomnak a tekintetében nincsen szükség buszsáv kialakítására. Tehát a mai kb. néhány perccel közlekedő buszforgalom alapvetően megszűnik. Pesterzsébeten lesz egy új buszvégállomás kialakítva, ott a pesterzsébeti elővárosi vasúti megállóra kerülnek ráhordásra a Pesterzsébetről kijövő buszok. Ennek a buszforgalomnak a többsége Pesterzsébet felől közlekedik be, illetve az 54-es, 55-ös busz már ma is viszonylag ritkán jár. Ezek közül az, nem kerül megtartásra. Ott egy átadó pont kerül kialakításra a Gubacsi-híd melletti megállóban, azáltal jelentősen le tud csökkenni azon a szakaszon a buszforgalom. Ez is lehetővé tette, hogy a buszsáv megszűnésre kerüljön, itt 1 db 54-es busz fog járni, ami jelenleg félóránként jár, illetve a délutáni csúcsidőben van egy 20 perces sűrítés 2 óras idővállumra, de a menetrend nagyon messze van attól, de a fizikai lehetősége rendelkezésre áll, a buszmegállók kialakításra kerültek. De a jelenlegi általunk ismert buszhálózat nem indokolja a buszsávnak a megtartását. Visszatérve az Úr kérdéseire, a Boráros téren a 2-es villamosra. Igen, az jól látszik vagy jól látható a terveken, hogy ahol csak tudunk, ott megpróbálunk zöld pályát kialakítani. Próbálva minél jobban ezt a kvázi elvágó hatást csökkenteni, de sajnos azt kénytelenek vagyunk megtartani, hogy diszkrét pontokon lehet átközlekedni. Tehát az egész szakasz nem lesz egy ilyen gyalogosan, kerékpárosan, babakocsistól, mindenestől átjárható szakasz. Tehát vannak diszkrét pontjaink. Ezek illeszkednek a tervezett gyalogos útvonalakhoz. Itt a zebrán, itt a megállóhelyünk, a 2-es villamos megállóhelye, itt egy átkelési lehetőség, itt van még egy zebránk, ami alapvetően a nagy körút felől szintén visz a Duna-partra. Itt van alapvetően kialakítva még egy átkelési lehetőség, amely a Lechner Ödön fasorból érkező gyalogosforgalom számára biztosít egy lehetőséget, és van még egy ilyen félig-meddig kérdőjellel kialakított átkelési lehetőségünk, ami pedig a déli kijáratról egy közvetlen kapcsolatot biztosít a Duna-partra lefelé. Ami indukálja ezeknek a vizsgálatát, egyrészt, ha mindenhol megadnánk az átkelési lehetőséget, akkor a BKV Zrt. azonnal feltenné a kezét, hogy: „Köszönöm szépen ez nagyon jó, de én akkor 3 percet vagy 2 percet vesztek a menetidőből”, mert a villamosnak minden egyes gyalogost el kell engednie, át kell engednie. A Széll Kálmán téren van hasonló kialakítva, de az kb. 20-25 méter hosszán, ahol a gyalogosok kvázi bármikor le tudnak lépni az útestre. Egyébként szerintem jól működik, de ez egy olyan hosszú szakaszon a villamosforgalom korlátozását eredményezné. Próbáltuk azokat a diszkrét pontokat megtalálni, ahol egyébként a kényelmes átkelési lehetőség biztosítható. Azt gondolom, hogy a gyalogosáramlatok egyébként is megtalálnák magukat. A következő kérdés a Közvágóhíd környezetében a jelenlegi lehajtó megszüntetésére vonatkozott. Itt most elővettünk egy helyszínrajzot, csak hogy bonyolítsuk a helyzetet. Az Önöknek bemutatott helyszínrajzhoz képest forgattunk egyet 90 fokkal. Tehát itt van a Soroksári út, és az a jelenlegi

lehajtó, ami kvázi fizikailag itt megszüntetésre kerül, de itt pedig áthelyezésre kerül. Ennek alapvetően az indoka az volt, hogy itt a Dénes Balázs által említett új közösségi közlekedési intermorális épület minél jobban tehermentesíthető legyen a közúti forgalom alól. Itt van az új, áthelyezett 2-es villamos végállomásunk, és itt található az új HÉV-nek az egyik kijárata. Egyébként itt található a kapcsolódó projekt keretében a nagy vasútról leérkező utasforgalom, és kvázi ezt szelné ketté ez a mai közúti lehajtó. Ez áthelyezésre kerül, és valóban, igen itt a jelenlegi Budapest Parkot megkerülve tudja megtalálni a Soroksári utat és a Kvassay-hídat az ezek közötti forgalom. Van egy nagy szintkülönbség a Lágymányosi-híd és a Gubacsi-híd között. Itt muszáj valahogyan a szintkülönbséget leküzdenünk. Alapvetően forgalomtechnikailag pedig azt látjuk benne, hogy működőképes tud lenni. Nyilván ez azt eredményezi, hogy a Kvassay csomópontba és a térség fő csomópontjába is bele kell nyúlnunk. Itt is a vezérelv mindenképpen a gyalogosok és a közösségi közlekedésnek a minél jobbani „eleberesítése”, mert én itt nem érzem, hogy háttérbe szorulnának az autók. Azt látom, hogy a közúti forgalommal nem vágjuk keresztül ezt a kialakult gyalogos teret.

Dr. Kulpinszky Eleonóra, a Bizottság tagja elhagyta az ülésteremet.

Józsa Bálint: A zebrákkal kapcsolatosan a válaszom az, hogy az Ipar utca környékéig már nem ér el a tervezés, de egyébként laktam az Ipar utcában és szabálytalanul futottam át itt mindig az úton. Egyszerűen nem lehet máshogy átmenni. Azt gondolom, hogy ameddig a terv tud belenyúlni, és jelenleg 3 gyalogátkelőhely kerül kialakításra, egyébként ilyen tervezésben elkészült egy innen a Boráros tér érintett szakaszát összekötő teljes Soroksári utat áttervező tanulmányterv. Az engedélyezési terv nem készül, de alapvetően van egy elfogadott koncepció. Ez egy következő lépcsőfokban bármikor lehívható, megtervezhető. Mi most a terveinket úgy készítjük, mind a Boráros téren, mind a Közvágóhídon, hogy ahhoz tudunk illeszkedni, és abban a tervben pedig az Ipar utcánál is már megjelenik a zebra, ami szerintem is mindenképpen szükséges. Ha csak a Duna házban lévő SPAR-ba akar átmenni az ember, akkor is kénytelen átszaladgálni az úton, vagy kerül egy óriásit és az aluljárón fut át. Ezt a gyalogoskonfliktust alapvetően ezen a ponton már tudja kezelni a tervünk.

Mezey István: Nem akarok még nagyobb vitát kinyitni, de ha jól értettem, akkor azért a Fővárosi koncepció az, hogy próbáljuk meg a közlekedést minél jobban lecsökkenteni a belvárosban, hátha attól nem jönnek be. Itt egyértelműen látszik is, és hadd legyen annyira ferencvárosi, hogy ami dugó itt ki fog alakulni egy ilyen átalakítás kapcsán, az nem a ferencvárosiak dugója. Nem ők ülnek majd ezekben az autókban, hanem pont azok az autók, amik Soroksárról jönnek be, jellemzően áthajtanak Ferencvárosra, mennek le az alsó rakpartra, és úgy hagyják el Újpest irányába, vagy bármely más irányba Ferencvárost. Én csak azért, és talán Gyurákovics képviselő asszony is azért jelezte, hogy ezek a nagy mennyiségű dugók nem a ferencvárosiak által generált, hanem az átmenő forgalom által generált dugók. Értem azt a Fővárosi koncepciót, hogy szűkítsünk le mindent, lehetőleg 1 sávra a 2 sávusból, hogy hátha attól. Ezt a Vámház körúton éltük meg évekkkel ezelőtt, hogy az is egy kétsávú út volt. Amióta egysávú, azon az úton gyakorlatilag nem lehet közlekedni. Örülök a zöldítésnek, de egy masszív dugó mellett kialakított zöldterületnek a hasznossága jóval alacsonyabb, mint egy teljesen normális új zöldterületnek a létrehozása. Azt mindnyájan érezzük, hogy abban a parkban, ami mellett masszívan áll egy dugó, mert az átmenő forgalmat a felére lecsökkenteni csak azért, mert mi egy sávot csináltunk a kettőből, nem lehetett. Meg lehet természetesen erőszakolni az átmenő forgalmat azzal, hogy egysávósítunk. Tulajdonképpen a szemlélettel egyetértek, hiszen ferencvárosiként azt kellene képviselnem, hogy minél kisebb legyen az átmenő forgalom. Az erőszakos csökkentéssel azonban inkább csak azt érem el, hogy élehetlenné válik a ferencvárosi rész. Nemrégiben egy klímastratégiát tárgyaltunk, amihez Önöknek kevés közük van, de őszintén, ha ilyen nehéz lehajtani, ha ilyen nehéz átmenni, akkor itt milyen klímastratégiát érdemes Ferencvárosban megalkotni, ami olyan dugókat következtet magából, ami a levegő minőségét elképesztően elrontja. Nem szeretnék sem autós, sem biciklis szemszögből erre a dologra rátérni, csak azt szeretném Önöknek jelezni, hogy mi az átmenő forgalomnak a nehézségeivel küzdünk, ez rontja el az itteni klímát, ez teszi élehetlenné az út menti házainkat, és azok a forgalomcsillapítások, amiket mi Ferencvárosban megpróbálunk megoldani és ezzel kiszorítani onnan az autókat, az azt jelenti, hogy már a kisebb utcákban is folyamatos dugók vannak. Próbáljon meg valaki 16-17 óra környékén a Lónyay utcában közlekedni bármilyen irányba szinte. Ugye egy részen van kétirányú forgalom, ami szerintem egy világ csodája, hogy egy rövid szakaszon kétirányú a Lónyay utca, de most ne menjünk ebbe bele. Ezek az általunk kitalált, de főleg a Főváros által kitalált forgalomcsillapítások élehetlenné teszik ezt a Belső-ferencvárosi részt. Szeretném jelezni ezt, ez közös problémánk. Nem akarok most politikai vitát nyitni, hogy ki találta ki. Értem, hogy korábbi fővárosi vezetések is szerepet szerettek volna, egyelőre nekünk arra nincs meg a megoldás, hogy szerintem ezt mindnyájan a Ferencvárosban fogjuk elszenvedni, hogy az átmenő forgalmat azt megpróbáljuk csak

tiltással korlátozni. Abban reménykedünk, hogyha nem tud hamar átkelni Ferencvároson, akkor majd HÉV-re ül, villamosra ül, vagy akár buszra ül, de legalábbis tömegközlekedést használ, esetleg biciklit vagy gyalogosforgalmat. Kétkedem abban, hogy ezt erőszakkal lehet. Szóba kerülhetne a dugódíj, stb., csak szeretném jelezni, hogy nekünk, legalábbis nekem biztosan az a problémám, hogy az átmenő forgalom erőszakos lecsökkentése folyamatos, állandó dugót jelent. Ezt csak az itt élők szenvedik el, nem a Soroksáriak, nem az Újpestről Ferencvároson keresztül Soroksár felé haladók. Ez probléma. Ezért bennem, persze látványosak a tervek, és nagyon szép, hogy elkészítették, és köszönjük, a székszis emiatt van, és nem az Önök tervei miatt. Persze nem Önöknek kellene ezt most címeznem, de Önök hozták fel a témát, ezért itt tudtam csak elmondani.

Árva Péter: Én hoztam fel a témát, hiszen a Képviselő-testület kérte, hogy legyen ez a tájékoztató napirenden. Nem látok további hozzászólást, nagyon szépen szeretném megköszönni Önöknek, Nektek ezt a prezentációt, külön Kangyerka Ádámnak a szervezést, hogy elhozta a tervezőket, és annyi kérésem lenne hozzátok, Önökhöz, hogy ami ezekből nyilvános, azt szeretnénk megkapni valamilyen formában, mert sok kérdést vet fel. Az itt vitában elhangzott dolgokhoz ez nem a tervezők feladata, ez egy input adat, ami a tervbe bekerül, tehát ezt a vitát ne nyissuk ki. Lezárnám a napirendet, nagyon szépen köszönöm az előadást és haladjunk tovább, mert nagyon sok napirendi pontunk van.

A Bizottság a napirendekkel kapcsolatban határozatot nem hozott.

4./ Tájékoztató a Vágóhid utca és környezetét érintő fejlesztésekről 81/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester megbízásából Hurták Gabriella főépítész

Árva Péter: Képviselőtársaim jelezték, hogy érdemes lenne erről pár szót beszélni. Még mielőtt megkezdénénk az ezzel kapcsolatos másik két napirendi pontot a Metrodom és a Minerva ingatlan településrendezési szerződéséről tárgyalni. Nem tudom, hogy van-e kérdése képviselőtársamnak az ügyel kapcsolatban.

Mezey István, a Bizottság tagja elhagyta az ülésteremet.

Takács Máriusz: Nagyon érdekes ez az anyag, ami elének került. Arról szól, hogy a Vágóhid utca környékén nagyjából milyen beruházások, fejlesztések vannak, voltak, lesznek, és ezzel kapcsolatban nagyjából milyen lehetőségeink lesznek. Erről szól szerintem egy kicsit szűkszavúan ez az anyag. Ezenkívül egy kicsit érdemes ezt a körzetet még nagyobbra nyitni, elmenni egészen a Haller utca és a Vágóhid közötti területig, ahol szintén elég komoly fejlesztések voltak és vannak, és úgy tűnik, hogy lesznek még nagyon komoly fejlesztések. Összesen 12 ezer lakás épült oda, és ebből az anyagból kiderül, hogy ez még néhány ezerrel nőni fog. Tehát kb. 12-14 ezer új lakás, és legalább ugyanennyi ember költözik erre a vidékre. Ez mennyiségében kb. annyi, mint a József Attila-lakótelep egésze. A József Attila-lakótelepen van 4 db általános iskola, 2 db művelődési ház, orvosi rendelő, fogorvosi rendelő, könyvtár, rengeteg kiszolgáló épület. Ezen a területen eddig van 1 db játszótér, 1 db magánbölcsőde, és azt hiszem pont. A közelben van egy Lurdy ház, ami bizonyos szolgáltatásokat tud nyújtani, ez valami, de ez nem most épült. Arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy nekünk, Önkormányzatnak ezzel dolgunk van. Dolgunk lett volna, amikor ez a szabályozási terv elkészült, érdemes lett volna azért kiszabályozni ezeket a szolgáltatásokat. Ez nem történt meg, nem szabályoztuk ki. Jó. Most már ez van. Épülnek ezek, történnek ezek a beruházások, a nagy részük már el is készült, van egy csomó olyan beruházás, akitől még kérni sem tudunk semmit, mert kiemelt beruházás, és vele nem tudunk ilyen szerződést kötni, mint a későbbiek. De hát mégiscsak itt áll előttünk ez a probléma, hogy nincsenek ezen a területen ezeknek az embereknek, akik oda fognak költözni, vagy már oda is költöztek, szolgáltatásuk. Ez baj, ez komoly probléma. Ott van például egy iskolánk, ami nagy befogadó képességű, csak éppenséggel annyira le van pusztulva, hogy oda nem írhatja senki be a gyerekeit lényegében. Fel kellene újítani. Szükség lenne nem csak magánbölcsődére, hanem rendes bölcsődére is és rendes óvodára is. Nem nagy óvodáról van szó, jó lenne egy olyan is, amiben pár csoport van, mert ez a fejlesztési koncepció, ami ma megy, hogy kis csoportszámú óvodákat hozunk létre, ezeket létre kellene, akár többet is hozni ezen a területen. És folytathatnám tovább, mert például fogorvosi rendelő és házi orvosi rendelő szintű egészen biztos, hogy kell. Most bővítjük a FESZ Kft-t, de az szakellátást biztosít alapvetően és nem házi orvosi és nem fogorvosi. Olyan sok olyan feladat nem jött létre vagy nem jön létre eddig ezen a területen, aminek viszont létre kellene jönnie. Mert nagyon jó lesz, mert egyszer ott metró, HÉV, akármi lesz, meg lesz nagyon jó közlekedése,

csak az emberek nem fognak tudni ott gyereket beírni óvodába, iskolába, bölcsődébe. Ez bizony mind az Önkormányzat feladata, és most amíg ott vannak építkezések, addig tudunk a beruházókkal alkudozni, hogy adjanak nekünk egy fél szintet, egy helyiséget, akár valamit, ahol ki tudjuk alakítani ezeket a funkciókat. Onnantól kezdve, hogy le fognak zajlani ezek a beruházások, megcsinálják majd a beruházók szépen a közvilágítást, a betont, a füvesítést, és elmennek, utána ott fogunk állni, hogy van 15 ezer emberünk, aki nincs kiszolgálva, akinek nincsenek biztosítva az önkormányzat feladatai. Szerintem nekünk ezzel nagyon komoly és fontos dolgunk van, és lenne még. Nagyon remélem, hogy ezek a megállapodások majd így sorakozni fognak itt előttünk a továbbiakban és még több az előbb felsorolt funkciók is fel fognak tűnni ezekben.

Torzsa Sándor: Csatlakoznék Takács képviselő úrhoz, hiszen ha megnézzük azt, hogy az elmúlt években, tehát nem csak a jövőbeni tervezésekben, hanem amik már megvalósultak beruházások itt a Haller utca és a Könyves Kálmán közötti részen, azt láthatjuk, hogy itt összességében létre fog jönni kb. egy akkora méretű városrész, mint amekkora a József Attila-lakótelep, mert kb. annyi lakóval lehet számolni. Érdemes azt megnézni, hogy a József Attila-lakótelepen élőknek mennyi orvosi rendelő szolgálja ki, mennyi általános iskola szolgálja ki, mennyi sportpálya szolgálja ki, mennyi játszótér, mennyi óvoda, bölcsőde, fogorvosi rendelő. Itt ezeken a területeken van 1 darab óvoda, pontosabban 2, abból az egyik valószínűleg nem lesz. Orvosi rendelők száma nulla, fogorvosi rendelők száma nulla, általános iskolából van 1 db, ami rossz állapotú, középiskola nulla. Tehát egyszerűen ezt a problémát, most tartunk ott, hogy még tudunk vele érdemben foglalkozni, és tudunk erről beszélgetni, mert ez a probléma kőkeményen rá fog szakadni a kerületre, 5-6 év múlva konkrétan ezzel nem fogunk tudni mit kezdeni. Itt most vannak előttünk különböző megállapodások a beruházásokkal, amelyeknek mi nagyon örülünk, hogy tényleg a járdát felújítjuk, az a legkönnyebb dolog most az Önkormányzat szempontjából, de ha beépítődik minden terület és minden ingatlan eladásra kerül, akkor nem fogjuk fizikálisan tudni hová tenni az óvodát, nem fogjuk fizikálisan tudni hová tenni a bölcsődét, nem fogjuk hova letenni azt a sportpályát, aminek kell, hogy kiszolgálja ezt a területet. Ebben kell nekünk egyébként gondolkodni. Szívesen venném azt, hogyha most talán ezeknél a területfejlesztési megállapodásoknál nem is tudjuk már ezeket beiktatni, de az elkövetkezendő beruházásoknál igen is muszáj ezekre gondolni, mert ha ezekre nem lesz gondolva, akkor egész egyszerűen ez egy élehetetlen közeg lesz, és nem a mostani Önkormányzatnak, mert a mostani Önkormányzatnak könnyű dolga van, mert meg kell nyomni egy „igen” gombot és túl vagyunk ezen, hanem majd a kettővel meg a hárommal ezelőtti Önkormányzatra fog rázuhanni ennek a városrésznek a problematikája, és nem fogja tudni megoldani ezt a helyzetet, de bocsánatot kérek, ez a mi bűnünk lesz.

Gyurákovics Andrea: Csatlakoznék a képviselőtársaimhoz anélkül, hogy összebeszéltünk volna. Egy dolgot írtam ide fel ezzel kapcsolatosan, ugye a Képviselő-testület is fogja tárgyalni csütörtökön, és mi is tárgyaljuk a Vágóhid u. 10. sz. eladását. Akkor lehet, hogy át kellene gondolni annak a teleknek a nem eladását, mivel az már akkor segítség lenne adott esetben az Önkormányzat részére, illetve szerintem, mindenki nagyon bólogat, tehát úgy látszik egyet gondoltam, ez pont az a két településrendezési szerződés, amit említett. Kérdezem technikailag Irodavezető Úr, nem tudom, hogy ki az, aki ebben tud segíteni, a Hivatal felé nézek, hogy ezt, amit Torzsa képviselőtársam mondott, hogy ezeknek a módosítására nincs lehetőség. Kérdezem, hogy valóban nincs lehetőség ezeknek a módosítására? Vagy esetleg nem tudom, hogy van-e itt a beruházó részéről valaki, hogy ők esetleg ezeket az észrevételeinket, amiket mi most elmondunk, hogy mit szól ehhez, és milyen a hozzáállása egyébként. Mert ha most csütörtökön dönt a Képviselő-testület magáról a megállapodásnak az elindításáról, akkor azt gondolom, hogy az még lehet, hogy módosítható. Nem tudom, csak kérdezem, hogy ez a gondolkodás része lehessen, és valóban az, amit Takács és Torzsa képviselőtársaim mondott, ne a mi bűnünk legyen már, ha ez így alakul. Illetve, hogy van-e további ilyen településfejlesztési megállapodás esetleg más beruházókkal, mert esetleg akkor azt lehet a későbbiekben. Ha ilyen előtt állunk, akkor viszont Főépítész Asszonyra nézek lehet, hogy azt már a későbbiekben így kellene, ezekkel a szempontokkal figyelembe venni.

Árva Péter: Kérem a Hivatalt, hogy erre most ne válaszoljunk, lezárnám ezt a tájékoztató napirendet, és utána megnyitnám azt a napirendet, amihez vonatkozik a kérdés, mind a Metrodomtól, mind a Minervától vannak itt képviselők. Ezért lezárnám a tájékoztatónak a vitáját, de előtte egy hozzászólásom nekem is lenne a Bizottság tagjaihoz. Egyeztettem korábban a Hivatallal a félkész anyagról, egy kérésem volt, hogy a vonatkozó szabályozási tervnek a sorait másolják bele, és ez meg is történt. Ma két olyan épületet fogunk tárgyalni, ahol a szintterületi mutató, mint a legfontosabb paraméter, az első esetben 3,5 lesz, a másiknál 3. Érdemes végigszaladni ezen a kiadott anyagon, mert a Córdiánál 5,0, Alfa Haller u. 15-13. ez 4,5. Tehát, hogy most még a kevésbé túlépített, építészeti eszközökkel kezelhető léptékben vagyunk. A probléma az, hogy korábbi szabályozási tervekben ezek a

paraméterek, hogy mekkora épületet lehet ide adni, túl nagy szám került ide beírásra. Értem a képviselőtársaimnak az aggályait, de ez a városfejlesztés tényleg egy 30-50 éves folyamat a szabályozási tervtől a megépült épületekig. Tehát egy hozott anyaggal dolgozunk, és nem tudunk mindent ebben a pontban kijavítani. Viszont tényleg kérem a Képviselőket és a Bizottság tagjait, hogy értsük már, hogy amikor legközelebb szabályozási tervről szavazunk, akkor ezek a számok mit is jelentenek valójában. Akkor ezt a tájékoztatót lezárnam.

A Bizottság a napirendekkel kapcsolatban határozatot nem hozott.

5./ Döntés a METRODOM Green Acer Kft-vel és a METRODOM Green Betula Kft-vel kötendő településrendezési szerződés megkötéséről

65/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Reiner Roland alpolgármester

Árva Péter: Üdvözlöm körünkben Pongrácz Tamás műszaki vezetőt. Már volt hozzá kérdés. Kérem, hogy a Hivatal most, az előbb félbeszakítottam, azt a választ most tegye meg.

Szili Adrián: Igen, ezzel a két tervezet előterjesztéssel kapcsolatban több kérdés érkezett hozzánk, de kérem a társszervezetünket, hogy erősítsen meg, vagy javítson ki, hogyha valamit nem úgy mondunk, mert részese voltunk ennek a folyamatnak. Mind a két esetben egy több hónapos előkészítésről van szó, hosszú-hosszú ideje folynak az egyeztetések, a tárgyalások a beruházókkal, és az hogy ezek a településrendezési szerződések ilyen állapotba kerültek, az tényleg egy nagyon hosszú folyamatnak, egy kialakulásnak, egy hosszú-hosszú egyeztetésnek az eredménye. Vannak benne közterületi vállalások, rengeteg pénzbeli felajánlás, tehát több körön mentünk túl. Több képviselői kérdésre előzetesen annyit tudtam mondani, hogy jelenleg nem látunk most lehetőséget arra, vagy nagyon kicsi a lehetőség, hogy ezt még tovább lehessen fokozni, de természetesen jön még több településrendezési téma. A soron következő lesz talán a Cordiával kapcsolatos egyeztetés. Úgyhogy én ebben a kettőben nagyon szűknek látom ezt a lehetőséget, de kérem a Főépítész Asszony vagy Virágos-Tóth Krisztián részéről, hogy egészítsenek ki.

Hurták Gabriella: Én is megerősíteném azt, amit a társiroda és a társszerző említett most itt az előbb. Tehát én sem javasolnám, hogy most ebben a két szerződésben próbáljunk meg módosításokat tenni annak érdekében, hogy a humáninfrastruktúra fejlesztés is bekerüljön valahogy a kompenzációs területre. Viszont azt talán célszerűnek gondolom, hogy valamilyenfajta bizottsági állásfoglalást azzal kapcsolatban esetleg lehetne tenni, hogy ez cél lenne, tehát a későbbi egyeztetések során ne csak egyéb infrastruktúra, hanem humáninfrastruktúra fejlesztésre is próbálunk meg kompenzációt érvényesíteni a beruházókkal. Mivel házon belül ezen belül volt vita, és szakirodaként én is azt gondolom, hogy hosszútávban gondolkodva nem elkerülhető, hogy ilyen beruházásokat is előkészíthessünk. Ebben viszont nem volt vezetői támogatottságunk. Nyilvánvalóan a szakbizottságnak is erről lehet, és valószínűleg érdemes, hogy legyen véleménye, és az valószínűleg segítené azt, hogy egyirányba menjenek ezek a fajta egyeztetések. Visszacsatolva erre a mostani két szerződéstervezetre, ebben a két esetben még talán nem annyira vészes, hogy ezek az infrastruktúra fejlesztések inkább az épített dolgokra és az utakra vonatkoznak, és nem az ilyen egyéb fejlesztésekre, mert pozíciójában is pont a Vágóhid utca 10. miatt van lehetőség, hogyha az Önkormányzatban van egy elhatározottság, valamilyenfajta fejlesztési helyeket találni egyfelől, másfelől pedig a Minerva fejlesztése pedig nem kimondottan lakófejlesztés, hanem irodai és szállodai funkció, tehát ott nem feltétlenül a gyerekek vagy az orvosi rendelő lesz az, amivel megterheli ezt a környezetet. Tehát ott indokoltabb az, hogy inkább az út fejlesztésében vagy esetleg a park fejlesztésében, hogy valamilyen zöldterület, például kutyafuttató, bár az inkább saját érdek, tehát így az egyéb fejlesztésekbe csatornázzuk be azt a fajta kompenzációt, amit egy nagyobb beruházás nagyobb terhelése okoz. A későbbiekben viszont valószínűleg érdemes lenne ezzel segíteni a közös egyeztetések egy mederbe terelését.

Pongrácz Tamás: Szeretném azt hangsúlyozni, hogy mi is a párbeszéd hívei vagyunk, és nagyon szeretünk beszélgetni Önökkel, hogy mi a közös cél, hogy megtaláljuk azt a közös célt, ami mellett a fejlesztéseinket végigvisszük. Ennek a párbeszédnek a kapcsán jött létre ez a mostani településfejlesztési megállapodás is. Azt szeretném hangsúlyozni, hogy mi, amikor ezt a fejlesztést elindítottuk, akkor nem kértünk semmit a kerülettől, hanem megnéztük, hogy mik a „játékterek, mik a szabályozási terv lehetőségei, és mi annak betartása mentén mentünk végig. Nem szerettünk volna nagyobb építeni, nem szerettünk volna többet építeni, hanem az Önök

által létrehozott keretrendszerben működünk. Így dolgozunk, de annak ellenére azt gondolom, hogy a közös cél azt, hogy a mi általunk létrehozott fejlesztések mikrokörnyezete is kapjon egy fejlesztést, és ezért mi partnerek vagyunk abban, hogy közterületi fejlesztéseket hajtsunk végre a nélkül, hogy ez egy feszültséget generálna kettőnk között. Az legyen egy közös cél, közös érdek, így jártunk el ezelőtt is, mi nagyon régóta építünk, és mi szakmai fejlesztőként itt is maradunk, évtizedek óta építjük a területben az épületeket, és remélem, hogy így is marad ez a továbbiakban is. Volt olyan időszak, amikor szintén nem volt településfejlesztési megállapodás az Önkormányzat és a Metrodom között, akkor is végrehajtottunk közterületi fejlesztéseket, hogy ezzel is támogassuk az Önkormányzatot, és azokat a feladatokat részben elvegyük, részben segítsük, amik adott esetben nem is biztos, hogy elvárhatóak lettek volna. Utalok a legutóbbi fejlesztésekre, a Bárd utcai fejlesztésre, ahol szintén egy jelentős közterületi fejlesztést hajtottunk végre településfejlesztési megállapodás nélkül. Tehát mi azt gondoljuk, hogy egy jó párbeszéd, ami kettőnk között kialakul, és ennek egy szakmai párbeszéd kell lennie, mert mi politika semleges beruházóként tevékenykedünk, alapja annak, hogy jó közterületi fejlesztések is társuljanak a beruházásainkhoz. Nem is részletezem tovább, hogy milyen vállalásokat tettünk korábban, mit vállaltunk most, az le van írva ebbe a szerződésbe, csak azt szerettem volna érzékeltetni, hogy mi nyitottak vagyunk a párbeszédre, és örülünk annak, ha egy közös nevezőn vagyunk, és mindenki elégedett azzal, ami történik.

Takács Máriusz: Egyrészt ez a szerződés nekem rendben van, támogatni fogom, hogy írjuk alá. Másrészt igen, kimondottan egy ilyen szerződés nélkül is megcsinálnák ezeket a fejlesztéseket, azért ez a Metrodomnak is érdeke, hogy megtörténjen, azt tegyük hozzá, mert azért egy épületet rendezett környezettel lehet normálisan értékesíteni. Ez rendben van. Elmondtam az imént itt, mint a terület képviselője, hogy mik azok az irányok, amikre valószínűleg hosszabb távon ennek a környezetnek szüksége lenne. Értékelném, ha a Metrodom a gondolkodásába ezeket bevenné, tudná, hogy a későbbiekben egyébként az jó lenne, ha ezekhez ő is hozzájárulna.

Emődý Zsolt: A településfejlesztési megállapodás szerintem is ebben a formában elfogadható. Egyébként egyetértek abban, hogy ennek az egész építési területnek, szinte már övezetnek, valóban egy rendkívüli nehézsége, hogy nem lett elég koncepciózusan végiggondolva az intézmények kérdése, de ha jól értettem, akkor az most körvonalazódik, hogy ez a volt önkormányzati épület esetleg felmerülhet, érdemes körüljárnunk ezt a kérdést, hogy erre alkalmas-e, amit most leveszünk az értékesítési listáról. Remélem, jól értettem. Igen. Nem tudom, hogy akkor most valóban kell-e tennünk lépéseket, de tulajdonképpen nem tűnik teljesen képtelennek a gondolat, azért nagyon sok mindentől függ. Ilyen beépítés van a szomszédban, azért ez még nagyon kérdőjeles. A konkrét megállapodással kapcsolatban azt kell mondanom, hogy tartalmilag elfogadhatónak tűnik. Egy kérés hadd legyen, hogy azt írja a megállapodás is, hogy az Önkormányzattal egyeztetett módon kell a kertészeti tervet kialakítani a zöldfelületre és részben a járda átalakításra is. Azzal kapcsolatban hadd legyen kérésünk, hogy amikor ez viszonylag ez egy ilyen többé-kevésbé kerek egész koncepcióként előáll, akkor ezt örömmel megnéznénk. Esetleg ilyen értelemben részt szeretnénk mi is venni ebben a dologban. Nyilván nem a tervezésben, de a véleményezésben, és hogyha vannak valamiféle fordulópontok, kérdések, döntéspontok, akkor azt is nagy örömmel vennénk, hogyha ez a Bizottság elé kerülne, mert ilyen értelemben ez tovább tudja lendíteni. Egyébiránt én magam is jónak látom ezt a megállapodás-tervezetet.

Árva Péter: További kérdést, hozzászólást nem látok. Kérem, szavazzunk a 65/2022. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

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

VIK 57/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a 65/2022. – „Döntés a METRODOM Green Acer Kft-vel és a METRODOM Green Betula Kft-vel kötendő településrendezési szerződés megkötéséről” című – előterjesztést.

Határidő: 2022. március 10.

Felelős: Árva Péter elnök

(8 igen, egyhangú)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Ez a bizottsági ülés volt még, gondolom, hogy találkozunk csütörtökön a képviselő-testületi ülésen is.

**6./ Döntés a MINERVA Ingatlan esernyőalap - MINERVA B7 Ingatlanfejlesztő részalap, Minerva Befektetés Alapkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársasággal kötendő településrendezési szerződés megkötéséről
68/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Reiner Roland alpolgármester**

Árva Péter: Üdvözlöm Veczel Zoltánt a Minerva B7 Ingatlanfejlesztő alap részéről. Kérdést, észrevétel van-e?

Emődy Zsolt: Nekem őszintén szólva nem teljesen egyértelmű itt a mellékelt rajzokból, lehet, hogy az én hibám, de egy rövid összefoglalót kérhetnék arról, hogy pontosan most a kutyafuttatóval mi történne? Lehetséges, hogyha alaposabban körülnézek, akkor több dolgot találtam volna erről. Ha jól értem, akkor ott egy kijárat kell, ráadásul a villamoson és a kutyafuttatón keresztül is, ennek a megoldása pontosan hogyan nézne ki? Egy rövid összefoglalót örömmel vennék erről.

Veczel Zoltán: Tavaly vásároltuk ezt a telket a Mester utcában, és ez az elhelyezkedését tekintve a Vágóhid utca és a Lurdy Ház közötti terület. Előttünk van egy kutyafuttató, aminek egy áthelyezését javasolta az Önkormányzat nekünk, hogy ezt valósítsuk meg. Illetve ennek a teleknek jelenleg csak egy szolgalmi úton van megközelíthetősége, itt egy vegyes funkciójú fejlesztés valósulna meg, ahol szállodák, irodák és apartmanok kerülnek kialakításra. Ennek érdekében a Mester utca felől a villamospályán keresztül, illetve a járdán keresztül alakítanánk ki egy közúti csomópontot, aminek a tervei elkészültek. Bizonytalan vagyok, mert műszaki témában nem teljesen készültem fel, de úgy tudom, hogy ez lámpás kereszteződés lesz mindenképpen.

Takács Máriusz: Támogatni fogom ennek a szerződésnek a megkötését, csak annyi a kérdésem, hogy Önöknek lesz-e, van-e másik projektjük még Ferencvárosban?

dr. Mátyás Ferenc és Gyurákovics Andrea, a Bizottság tagjai kimentek az ülésteremből.

Veczel Zoltán: Ferencvárosban ez első, és egyelőre nem is tervezünk másik projektet. Eddig jellemzően szálloda projekteket csináltunk Budapesten illetve vidéken, Budapesten kívül. Ez az első ilyen vegyes funkciójú fejlesztésünk.

Árva Péter: További kérdést, hozzászólást nem látok. Kérem, szavazzunk a 68/2022. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

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

VIK 58/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a 68/2022. – „Döntés a MINERVA Ingatlan esernyőalap - MINERVA B7 Ingatlanfejlesztő részalap, Minerva Befektetés Alapkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársasággal kötendő településrendezési szerződés megkötéséről” című – előterjesztést.

Határidő: 2022. március 10.

Felelős: Árva Péter elnök

(6 igen, egyhangú)

(A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Nagyon szépen köszönjük, hogy itt volt, és remélem Önnel is találkozunk csütörtökön.

**7./ Javaslat „Törd a betont” program keretében a Haller 80. (Hrsz:37280/8) terület átalakítására (Konceptióterv bemutatása), valamint a tervezés folytatására a 4020 költségvetési sor terhére
75/2022. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Torzsa Sándor képviselő**

Árva Péter: Elnézést kérek a jelenlévő tervezőktől, Major Petrától és Szalay-Szakács Zsuzsannától, akik a Platinium Group Kft.-től vannak jelen az ülésen, hogy csak most kerül napirendre ez az előterjesztés. Az előterjesztéshez nem kaptunk terveket, viszont rejtélyesen egy „A1” „A2” és „B” verzióról beszélt az anyag. Tehát sok-sok verziót fogunk megtekinteni. Kérem, hogy tartsák meg a prezentációjukat.

Gyurákovics Andrea, a Bizottság tagja bejött az üléssterembe.

Szalay-Szakács Zsuzsanna: Azt a megbízást kaptuk, hogy a Haller u. 8. szám környezetében lévő, jelenleg közút területén, a „Törd a betont” program keretein belül zöldítsük ezt a területet. Itt ezen az első dián a tágabb környezetet láthatják. A Coop üzlet parkolója az egyik terület, ami a szomszédságban található. Ebből az irányból a Haller utcai járda a tervezési határ, északi oldalon a lakóház, illetve ebből az irányból a Haller utcai szerviz úton lévő út legvége, ami egy zsákutca igazából. Itt ezen jobban látható a tervezési területünk. A második dián tudom ezt még jobban elmondani Önöknek. Jobb oldalon van tehát a Coop és annak parkolója, ami határolja a területünket. Lentről a Haller utca járda széle a tervezési terület határa, felülről az épület fala tulajdonképpen a határ, illetve egy kicsit beljebb nyúló, jelenleg lapkóves járda, illetve lépcső is még hozzákapcsolódik. Ebből az irányból pedig a Haller utcának ez az igazából szerviz útja, ami itt egy zsákutcában végződik. Ez a zsákvég lenne igazából a tervezési terület, amit szeretnénk visszazöldíteni. Mindenesetre erre kaptunk megbízást, hogy ezt a területet zöldítsük. Most el is mondanám, hogy ez úgy tervezési szempontból, nem tájépítészeti vonatkozásból annyit jelent, hogy itt 5 db parkolóhely az, ami megszüntetésre kerülne, illetve a hozzátartozó útpálya. Ennek az elbontásához egy megszüntetési engedélyt kell szerezni, amelynek az engedélyezési hatósága Budapest Főváros Kormányhivatala Fővárosi Közlekedésselügyeleti Főosztály Ütügyi Osztálya. Ez a Mozaik utcában található. Ehhez egy tulajdonosi hozzájárulás, egy közútkezelői hozzájárulás és egy közműegyeztetés tartozik, aminek kb. 4 hónap az átfutási ideje. Most jelenleg egy koncepcióterv készül, ennek az ismertetése lesz most. Ez a közművek nyomvonala, elég sok a nehézség, mert nem nagyon engednek a nyomvonaluk fölé ültetni. Majd azért próbálunk ebben egyezkedni velük, amikor oda kerül a sor, de az mindenképpen egy fontos körülmény, hogy ezt a területet azért nagyon sok közmű érinti, csatorna, távhővezeték, ELMŰ közvilágítás, Telecom kábel, Vodafone, gázvezeték, vízvezeték, minden van itt. Ezt fontos kiemelni. Ezen egy picit jobban érzékelhető, hogy jelenleg a tervezési területen belül viszonylat kicsi zöldfelület van. Ez a Haller utcai járda és a parkoló közötti terület, és a ház melletti viszonylag kisméretű zöldfelület. Igazából most ezeken a képeken jól látható, hogy nem is feltétlenül mindenhol zöldek. Itt annak ábráztuk, de azért itt ezt nehezen mondhatjuk biológiailag aktívknak.

dr. Mátyás Ferenc, a Bizottság tagja bejött az üléssterembe.

Szalay-Szakács Zsuzsanna: Az 5 parkolóhelyből jelenleg 2 olyan hely van, itt látszik, ezen a képen a legjobban, hogy ezeket most jelenleg a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt-nek a hulladékgyűjtői foglalják el. Igazából, az 5-ből csak 3 olyan parkolóhely van, ami igazából elfoglalja. Tehát csak 3 hely vesz el és nem 5 hely. Nyilvánvalóan ez a két hely, ami nincs kijelölve parkolóhelyként, ide is azért meg-megállnak az autók. Szóval a terület elég elhanyagolt, szemetes. Ez az 1. „A1”-es verzió. Lesznek majd a látványtervek is, és azon valószínűleg jobban fogják Önök is érteni, hogy tulajdonképpen mit tervezünk. Az a lényeg, hogy a kérésnek megfelelően egy nem túl nagyméretű, de mégiscsak valamekkora, kutyafuttatót terveztünk erre a területre. E mellé pedig egy új burkolt felületet, ami magába foglal egy pihenőt, ebből az irányból csatlakozik a meglévő járdához. Itt ezen a nyomvonalon elég nagy forgalom van most is. Itt volt az előző képeken látható „kitaposás”, tehát ez a „kitaposás”, ami a Haller utca felől az emberek által egy ilyen kis ösvényt képezett. Ezt mi megadnánk itt, mint kiépített burkolatfelületet. Itt azért vannak szintkülönbségek is, tehát lépcsőre, rámpára is szükség van. Van egy nagy lépcső, ami jelenleg ezt az egész területet elfoglalja. Ezt nagyrészt visszazöldítenénk. A mellette lévő parkolóhoz igazodva itt látszódik ez a vonal. Látszik, hogy nagyjából idáig van felfestve a szomszédos parkolónak az autók számára kijelölt része. Ezért ahhoz igazodva csak egy ilyen viszonylag szűk lépcsőt hagytunk. Illetve itt fent, ahol most is van egy összeköttetés, van egy járda, ott pedig egy rámpás felülettel, egy-egy rámpával hidalnánk át a szintkülönbséget, és akkor a bolt felé az innen fönről érkezők rögtön elérik a boltot, illetve az ebből az irányból a bolt felé közlekedők pedig ezt a nagy felületet ugyan elveszítik, de ahol optimális nekik kijönni, az itt végül is ez a hely. Ez a hely azért

van itt nagyon determinálva, mert vízvezeték és távhővezeték is van ebben a sávban, és mi erre nem tehetünk lépcsőt, mert azt úgyis elkaszálják, amikor közműegyveztetés van. Tehát nekünk már most erre nagyon kellett figyelni, hogy mit ajánlunk fel terv szinten, hogy hol legyenek a közlekedő felületek, illetve az azokat érintő lépcsők, rámpák. A lényeg, hogy itt a nagy burkolt felület helyett egy nagyarányú zöld alakul ki a kutyafuttató területével, mellette egy zöldsávval. Az épület előtt jelenleg is zöldfelületként funkcionáló területen biodiverz élőket telepítenénk, és ami még fontos, hogy ezt az átkötő gyalogos irányt, megkereteznék egy kiemelt, vagy nem kiemelt növénykazetta. Ez a következő változatban már nem kiemelt kazetta a terveinkben, hanem szintben lévő. Ez azért egy nagyarányú zöldfelület növekedés. Ez volt igazából a cél, hogy minél több zöld jöjjön létre. Ebben a változatban az „A1” és az „A2” annyiban különbözik egymástól, hogy a az „A2”-esben a kutyafuttató kerítése ebből a pozícióból átkerül egy 2,5-3 méterrel a Haller utca felé, ami azt eredményezi, hogyha szeretnénk ugyanazt a méretű kutyafuttatót megtartani, akkor azt a kerítést, ami itt jelenleg a Haller utcai járdától el van húzva, egy jó 2-2,5 méterrel, azt most kitoltuk egészen a járdáig. Ez azért meggondolandó, mert amit itt elveszünk, azt itt visszaadjuk felületben, csak annyi, hogy itt a járdán, akik közlekednek, nem biztos, hogy rögtön egy kutyafuttató kerítése mellett szeretnének elmenni. Ezeket a döntéseket mérlegelni kell, hogy mi az, ami bevállalható és mi az, ami Önök szerint optimálisabb. Nyilván így, hogy a kerítést hátrahúztuk, úgy nagyobb arányú zöldfelület alakítható ki. Ez az egész pihenő rész egy kicsit zöldebb, jobban érvényesül a „Törd a betont” programnak a célkitűzése, és ezt igazából azért mondom, mert a kutyafuttatót jelen helyzetben mi gyepesre terveztük, de ennek azért látunk némi, hát hogyan is mondjam, hogy mennyire is lesz szép fű egy kutyafuttatóban, az kérdéses. Meg lehet próbálni zöldként fenntartani, de elég nehéz ez a vállalás. Ebben a változatban is, tehát az „A1” és „A2” változatban is beterveztünk 2-2 darab lombos fát a kutyafuttatóba. Ez egy alacsony gabion támfalal vettük körül, hogy legyen esélyük a fának a túlélésre. Reméljük, hogy igen. Egy viszonylag nagyméretű földmennyiséget cserélnénk a fák környezetében. Mind a két „A1”-es és „A2”-es változatban padokat, ülőfelületeket, ülőszékeket terveztünk. Ezeknek a mérete szintén megrendelői döntés kérdése. Helyezünk el hulladékgyűjtőt, és ami fontos, hogy egy ivókút kerül a kutyafuttató egyik bejáratához, ami egyszerre tud embert is és kutyát is itatni. Van egy vízkonktor, amire rá lehet helyezni tömlőt, és innen lehet beöntözni a területet. Öntözése biztosan, hogy szükség van az első 1-2 évben a száraz időszakban, hogy a növények meg tudjanak megfelelően eredni. Van egy „B” változatunk. Ez nem sokban különbözik igazából. Az a helyzet, hogy itt ebből a viszonylag kis méretből következően, amekkora ez a tervezési terület, túl sok eltérő változatot nem tudunk készíteni. A „B” változat annyiban különbözik, hogy egy picit ennek a pihenőnek más a formája. Illetve, hogy a lépcsők melletti rámpákat úgy számoltuk, hogy ezen a „B” változaton tudtuk azt bemutatni Önöknek, hogyha teljesen szabványosan akadálymentesre építjük meg a rámpát, az azt jelenti, hogyha a Haller utcai járdáról valaki ezt a kicsi lépcsőt, ez igazából egy 4-5 méter, 4 lépcsőfoknyi, 4-szer 15 cm, akkor egy ilyen nagyon-nagyon hosszú rámpával tudunk csak lemenni. Ellentétben a másik változaton egy 10 százalékos rámpát rajzoltunk be. Ez annyit jelent, hogy 1 méteren 10 cm-t lejt. Akkor is viszonylag hosszú a lépcsőhöz képest, de a „B” változaton látszik, hogyha ezt teljesen szabványos módon akadálymentes, akkor csak 5 százalékos lehet, utána meg kell hagyni egy másfél méteres pihenőt, és utána megint a maradék távolságon pedig 5 százalékon tudunk lejtetni. A fenti rámpát is próbáltuk akadálymentesre rajzolni a „B” változatban, ez még így sem teljesen akadálymentes szabvány szerint, mivel akkor nekimmennék a boltnak, ha itt is megpróbálnánk betenni ezt a másfél méter hosszú pihenőt, amit ez a szintkülönbség szintén megkíván, akkor egyszerűen nem fér el, és így a telekhatáron ugye ez egyszerűen túlnyúlik. Az „A” változat mind a két esetben a 10 százalékos rámpát tartalmazza, ami alapvetően kerekesszékekkel, ha valaki egyedül használja, akkor mivel nem akadálymentes, neki nem biztonságos, de babakocsival, vagy kísérővel egy kerek székes is teljesen kényelmesen fel tud és le tud rajta menni. Egyébként meg a bolt bejárata megközelíthető akadálymentesen a Haller utca irányából ezen a területen. Az pedig megrendelői döntés kérdése, hogy itt mennyire akarunk valóban teljesen szabvány szerint akadálymentesek lenni. Lehet, hogy ezt egy kicsit „túlbeszéltem”, de az a lényeg, hogy a „B” változatban is elképzelhető a kutyafuttatónak az elcsúsztatása a Haller utca irányába. Tehát itt ezek a dolgok igazából még egymással az egyes verziókat tekintve variálhatók. A következő dián látható igazából az, amit azért készítettünk, hogy megmutassuk, hogy van ez, tehát most igazából az a terület az a rész, amit a metszeteken Önök különbségként észrevehetnek, hogy itt a kiemelt kazetta végig van, a rámpa mellett van egy kis fal, ami megjelenik. Az abban a magasságban, ahol már nincs rámpa, ott ülőfalként is funkcionálhat. A „B” változatban nem emeltük ki ezt a zöldfelületet, hanem ez rézsúsen csatlakozik a bolt parkolójának, a kicsit 40-50 cm-rel magasabb szintjéhez. A kiemelt zöldnek pedig sok előnye van, kevésbé tesz tönkre, nem tudják olyan egyszerűen kitaposni, a fenntartása is valószínűleg sokkal kedvezőbb emiatt. De alapvetően, ahogy a rámpa innen elindul, igazából vele együtt tud a zöldfelület magassága is csökkenni, mivelhogy itt akkor csak egy szintben levő szegély az, ami megjelenik. Ez csak egy pár lehetséges alternatíva arra, hogy milyen utcabútorokat, illetve burkolatokat képzelünk el. Az ülőfelületeknél vagy fém, vagy pedig egy olyan anyag, ami nem fa, hanem fahatású, igazából műanyag, de

hogy ez fenntartásban és megjelenésben is kedvezőbb, illetve mivel nagyon olyan, mint a fa, csak közelről mondhatjuk meg róla, hogy nem, de sokkal tartósabb. Lehet arról szó, hogy ez egy hosszabb felület, akkor lehet, hogy érdemes beépíteni egy középső karfát ezekbe a hosszabb felületű padokba. Ha úgy döntünk, akkor egyszemélyes székeket is kihelyezhetünk, akkor nincs lehetőség arra, hogy itt életvitelszerűen tartózkodjon valaki. A hulladékgyűjtő tekintetében alapvetően fém és fedeles szemeteseket terveztünk, amelyek varjú biztosak. Ahol megjelenik valamilyen más anyagból betét, az is ugyanez a fahatású műanyag lenne. Burkolatok tekintetében pedig kétféle opciót képzeltünk, az egyik egy ilyen homokszínű térkő, homokszínű kiemelt kazettafallal és fedlappal, a másik pedig egy szürke színű változatban ugyanaz. Egy kicsit nagyobb, vagy hát olyan térkövet szeretnénk, ami nem túl kisméretű elemekből áll. Ez egy picit nagyvonalúbb, kicsit elegánsabb hatást ad a területnek. Illetve jól lehet érezni, hogy ez egy más minőségű felület, tehát nem a 10 x 20-as térkőben gondolkodnánk, hanem 30 x 20-as vagy annál nagyobb térkövet képzeltünk el. A kutyafuttató kerítése is kétféle lehet, az egyik a teljesen egyszerű, egyenes tetejű kerítés, a másik pedig a Kerekerdő parki kutyafuttatóhoz hasonlóan egy íves. Ez egy picit talán elegánsabb, bár költségesebb kerítés. Ahogy az előbb említettem az ivókút két variációjában, mind a kettőben megjelenik alul egy kutyafuttató, a kutyafuttató vége. Itt már egy látványterv, amin jól látható az eddig elmondottak szerint minden. Igazából ez az „A1”-es változat, amit megmodelleztünk. Tehát itt van egy zöldfelület, ami elválasztja a kutyafuttatót a Haller utcából, és a kerítés beljebb van húzva, így van egy „pufferterület”, ami fizikailag és vizuálisan is egy zárást ad a kutyafuttató és a járda között. Ez a kiemelt kazetta, jól látható, hogy végigfut a fal. Itt látszik, hogy ez az épület előtti terület gazdagon biodiverz élőlényekkel van beültetve, illetve a kutyafuttató és a tervezett pihenő között is van egy maximum 1 méteresre növe. Igazából ezek talajtakarók, élőlények, alacsonyabb cserjék, amikben gondolkodtunk. Ez egy átnézeti, kicsit madártávlati elrendezés, innen látszik, hogy a parkolóba vezető lépcső hol csatlakozik a parkolóhoz. Ahogy mondtam 1 kocsinak kb. ekkora a hossza. Tehát pont a kocsik előtt még ki lehet jutni erre a felületre. Ez az a járda, ami most is összeköttetést ad a bolttal. Ezt ugye megtartottuk. Itt láthatóak ezekkel az alacsonyabb falakkal körülvett tervezett fák a kutyafuttatóban. Ilyen lesz télen, ez az én kedvenc képem. Lehet, hogy akkor a cserjéken már nincs annyi lomb, de mindegy, az örökzöldeken van, a lombhullatókon nincs. A közvilágítással kapcsolatban csak még pár szó. Van jelenleg egy magas fénypontú lámpa, ami a kutyafuttató területén található. A mostani pozíciója olyan, hogy pont a kutyafuttatóba kerül, ezt meg is tartanánk. Úgy becsüljük, hogy ez nagyjából az egész területre biztosít elég fényt, de ha mégsem, akkor ebből az irányból egy meglévő közvilágítási hálózat bővítése lehetséges. Ez kiviteli terv szinten kezelhető, igény szerint beépíthető, mind a tervezésbe, mind a kivitelezésbe. De jelenleg úgy számoltunk, hogy nem bővítjük a közvilágítást, így koncepciótervben ez nem szerepel. Még talán egy-két szó a meglévő növényzetről, mert azt lehet, hogy az elején nem emeltem ki. Egy viszonylag nagy lombhullató fa található itt az épület előtti zöldfelületen. Ezt itt ábrázoltuk is a látványterven. Illetve ebben a sávban, ami a Haller utcai járdát kíséri, abban van 2-3 db, egy új telepítésű, viszonylag kisméretű fa, és 2 közepesebb méretű lombos fa. Igazából ezeket mi mind megtartjuk, a kivitelezés alatt majd vigyázni kell rájuk. Köszönöm szépen, ennyit szerettem volna elmondani, ha bármilyen kérdésük van, szívesen válaszolunk.

Gulyás Mihály: Ha jól követtem, akkor a meglévő néhány fát meghagynák, és a kutyafuttatóba 2 új fát telepítenének. Az a kérdésem, hogy van-e lehetőség esetleg több fának a telepítésére? A másik pedig, hogy itt volt is az a kis poén az örökzöldekkel vagy a cserjékkel, hogy van-e lehetőség örökzöld cserjékre vagy esetleg kompromisszumként úgynevezett álörökzöldre, vagy nem tudom lombhullató örökzöldnek illik hívni, amik azért a tél nagy részében még mindig megőrzik a lombjukat, és akkor nem lesz ilyen szép hóborítás?

Szalay-Szakács Zsuzsanna: Igen, sajnos a hóra viszonylag kevés mostanában az esély. Sajnos az a helyzet a fákkal kapcsolatban, visszamegyek és megmutatom az „A1”-es változaton, ahol látszódik, hogy itt a csatorna, illetve el is kanyarodik itt ebbe a zöld felületbe. Ettől minimum másfél métert, sőt fánál lehet, hogy még kettőt is kötelező elhagynunk. Ez már egy jó nagy területet ebből a fásítható területből kivon. A távhővezeték szintén, a legutóbbi közműegyeztetés során azt írták, hogy 3-3 méterre kétoldalt, nem a középvnaltól, hanem a vezeték szélétől kell elhagyni. Tehát, hogyha ezt kivetítjük, akkor nagyjából egy ekkora nagy terület, ahová szintén nem ültethetünk fát. Még esetleg, most nézem, hogy ez a rész, kiemelt kazettába lehet, meg lehet próbálni, viszonylag kisméretű fa még talán elfér, hogy nehogy utána később kinyomja a gyökerével azt a falat. Sajnos ez nagyon nehezen fásítható tovább ezen felül. Még azért nézegetjük és próbálunk minél többet. Még talán van itt 3 fa ebben a sávban, ha nem toljuk ki a kutyafuttató kerítését, akkor ebben a sávban még talán egyet-kettőt lehet, de ezek is inkább valamilyen kisebb lombosított növesztő fák lesznek, mert nem szabad túl sem gondolni. Később csak gondot okoz a gyökerével, gondot okoz azzal, hogy nem fejlődik megfelelően, mert nem talál magának megfelelő mennyiségű vizet, tápanyagot. Ezt a sávot nagyon sajnálom, ami itt van, mert ide nagyon jó lenne. Arra gondoltunk, hogy

megpróbáljuk „átverni” a távhőt és a csatornát, és azt mondjuk, hogy nagyméretű cserjét teszünk oda, mert akkor nem kell betartani a 3 métert, viszont valami „bokor fát” teszünk. Megpróbáljuk egyébként, mert nonszensz az egész. Mások meg úgy zöldítene, meg úgy fásítanak, hogy nem közmű egyeztetnek. Úgyhogy miért az járjon rosszul, aki rendesen eljár? Tehát azért majd próbálunk, amit tudunk, megteesszük, nagyméretű, lombkoronás fát azért nem tudunk ígérni. Az örökzöld lombozattal pedig biztosan fogunk tudni operálni. Itt igazából csak évelőket ábrázoltunk, de sok olyan növény van, ami örökzöld lombú, legyen az babér, legyen ez a fittonia vagy bármi. Tehát tudunk olyanokat tenni, akkor ezt a kérést mindenképpen figyelembe vesszük majd.

Takács Máriusz: Nem elsősorban a tervezőkhöz, hanem inkább a Bizottsághoz szólnék. Kérdeznék, osztanám meg gondolataimat. Egyrészt, ha itt van még Torzsa Sándor képviselő úr, itt van még, engem érdekelne az ő, mint a helyiek képviselőjének a véleménye, mert nyilván gondolom, hogy itt volt egy megfogalmazás, hogy milyen jellegű zöldterületi kialakítás történjen ezen a területen. Gondolom, ezért van benne többek között kutyafuttató is. Csak érdekelne, hogy mi volt itt a megrendelés, illetve mi a helyiek véleménye, hogy vélekednek erről a tervről? Egyrészt nekem nagyon tetszenek ezek a zöldfelületek benne, de ettől a kutyafuttatótól az egyik szemem sír, a másik nevet. Egyrészt nálam kevesebben vannak itt, ebben a Bizottságban, akik jobban szorgalmazzák, hogy fejlesszük a kutyás infrastruktúrát Ferencvárosban, mert nagyon-nagyon sok kutya van, és nagyon kevés infrastruktúra, ami ellátja őket. Ez a kutyafuttató viszont, hát ezzel létrehozánk Ferencváros legkisebb kutyafuttatóját, amiben a kutya nem tud futni. A kutyasétáltatás pedig megtörténik a házak körül pórázon. Nem vagyok abban biztos, hogy ez a picike földdarab képes betölteni ezt a funkciót Isten igazából. Ha azt nézem, hogy egyébként, a mi koncepcionális gondolkodásunk itt az integrált parkok felé megy inkább Ferencvárosban, amiből szintén „baromi” kevés van, tehát nem mondom azt, hogy tudunk annyi integrált parkot csinálni, hogy nem kell kutyafuttató, ez nem igaz, tehát kellene kutyafuttatók is. De ez biztos nem lesz zöld, az „sicherbiztos”. Ma elsétáltam a Tűzliliom park mellett, ahol most a kutyafuttató és olyan integrált játszótér van, hát föld, sár, homok. Nem lesz benne zöldfelület, ez egészen biztos. Nekem kétségeim vannak afelől, hogy ez tényleg jól fog-e hasznosulni, van-e értelme ennek a futtatónak. Persze biztos, ha megcsináljuk, biztos, hogy fognak odajárni kutyások, kisebb-nagyobb kutyák. Nekem van kutyám, csak hogy amikor az ember eldob egy labdát egy ilyenben, akkor az azonnal kipattan onnan. Tényleg nem lehet itt labdázni a kutyával, márpedig a kutyát úgy futtatod, hogy labdázol vele például. Ennek a kétségemnek szerettem volna hangot adni, lehet, hogy a tervezési szempontból a kutyás szempontok is jól érvényesültek ebben, ezt nem tudom, ez kutyásként meg a kérdéssel foglalkozóként merültek fel bennem. Várom Torzsa képviselő úrnak a reflektálását.

Gyurákovics Andrea: Most gondolkodtam, és gyorsan felírtam a kérdéseimet, mert Takács képviselőtársam egy csomó kérdésemet „kilőtte”, amit szerettem volna megkérdezni. Én is Torzsa képviselőtársamhoz fordulok, hogy ez a kutyafuttató számomra is egy kicsi, az ott élőknek ez volt az igénye? Milyen felmérés volt? Ők ezt a kutyafuttatót szeretnék oda? Illetve a parkolóhelyeket elvenni, tudom, nem autózunk, biciklizünk, ma már ezt megtanultam, de hát azért mégiscsak parkolóhely. Ahogy a Coop felé megyünk, ezek a lejárók a mozgáskorlátozottak számára biztonságosak-e? Tudom, hogy jelenleg nincs ilyen ott, mert ott egy lépcsősor van, azért kérdezem, hogyha már csinálunk valamit, akkor úgy csináljuk meg, hogy. A következő, hogy ott volt az eredeti fotón FKF Zrt. kukatároló. Azokkal mi fog történni, azok hová kerülnek áthelyezésre? Olyan helyre kerülnek áthelyezésre, hogy az ott élők annyira nem örülnének neki? Kérdezem én, hogy a közművekkel az egyeztetés, mintha azt hallottam volna, hogy nem zajlott még le. Most felmerül bennem egy költői kérdés, és mi van akkor, ha nem járulnak hozzá itt ehhez a zöldesítéshez?

Torzsa Sándor: Ezt kutyafuttatónak hívni szerintem elég nagyképszerűség, nem kutyafuttató ez, hanem kutya WC, maradjunk ennyiben. Ami a Lenhossék parkban egyébként teljesen jól működik, gyakorlatilag annyi a funkciója, amit Takács képviselő úr is elmondott, hogy igazából a közterületen megsétáltatják a kutyát, de ott végzi el a dolgát. Gyakorlati ennyi ennek is a funkciója. A Lenhossék parkban ez teljesen jól működik, hogy odáig kibírják a kutyák, és egy helyen végzik el a kis és nagydolgukat. Igen, gyakorlatilag ez volt a Haller utcai 10 emeletes házban élőknek a kérése, hogy valami ilyesmi jellegű dolog legyen nekik létrehozva. Általában mindig az a probléma, hogy hová tegyünk, hely nagyon nincs. Nagyon nem tudsz máshol kialakítani ilyen típusú felületet. Előzetesen egyeztettem, tehát volt már nekem egy egyeztetésem lakókkal, pont akkor jött be a pandémia. Ez online formában volt, 6-7 lakó jött el rá, kb. ennyien tudtak részt venni online ilyen egyeztetésen. Ők alapvetően ezt támogatták, és nagyon örültek ennek a kezdeményezésnek. Azt gondolom, hogy önmagában az, hogy itt megszűnik az eléggé „elbalkánosult” állapot, ami ott van, az már önmagában egy kicsit rendezi ennek a térnek a jellegét. A közterületi kukák elhelyezése kapcsán folyamatban van az FKF Zrt-vel az egyeztetés. Olyan területre kerülnének át ezek a dolgok, amik nem

lakóövezeti részben vannak, tehát egy megfelelő, esztétikus tárolást biztosítanak. Ez vagy az FMK területén vagy a Konnektor területén kerülne kialakításra, tehát ez a két olyan hely van, ahol viszonylag könnyedén elhelyezhetőek. Azért szeretném azt tisztázni, hogy igazából a valóságban 2 darab parkolóhelynek a megszűnésével jár ennek a területnek az átalakítása. Van, amikor az FKF Zrt. több kukát használ, de van, amikor ott tartja ezeket a „seprű kocsijait” is. Most éppen úgy látom, hogy pont olyan képeket sikerült készíteni, amikor „seprű kocsi” nincsenek ott, és oda gyorsan beparkolt egy kocsi, de este, amikor minden cucc be van téve, akkor csak 2 db parkolóhely van az FKF Zrt. részéről, és a nem szabályos parkolóhelyeket ne számítsuk, mert azok ott nem lehetnének, itt kerékbilincselni kellene, de Isten igazából nem szoktunk ott kerékbilincselni, és ez a terület ebből a szempontból nem annyira problematikus, mert a Haller utcának mindkét oldala, a kórház előtti oldala is, illetve a Haller utcának az innenső oldala is végig parkolóhelyekkel van tele, amely eseteknek a döntő többségében van egy 30 %-os üres kapacitás az esti órákban, tehát ennek a 2 parkolóhelynek a megszűnése nem fog itt ezen a részen parkolási válságot okozni. Van olyan része egyébként a kerületnek, ahol parkolási válságot okozna, de én úgy emlékszem, hogy ott a Képviselők kevésbé fejezték ki az aggályukat, amikor mi itt megfeleztük a parkolóhelyeknek a számát. A másik, hogy önmagában én azt a verziót tenném fel javaslatra, ahol a legnagyobb zöld, egybefüggő rész jön létre, nekem az lenne a leginkább a szimpatikus, hogy jöjjön ki a kutyafuttatónak a kerítése a Haller utcához. Az egybefüggő, nagy zöldterület szerintem mindig jobban betelepíthető, mindig jobban karbantartható. Én is azt gondolom, hogy a kiemelt kazettás megoldás hosszú távon nagyobb biztonságot nyújt a növényeknek, és olcsóbb lesz a fenntartás, talán kevésbé száradnak ki, és kevésbé rongálódnak meg. Felmerült egy kérdés, ahogy figyeltem a tervrajzokat, hogy itt a Haller utcai lépcsőre miért van szükség? Mi lenne, ha nem lenne ott lépcső, csak rámpa lenne?

Gyurákovics Andrea (Ügyrend): Azért kértem ügyrendben szót, mert mi ezeket a terveket most látjuk először. Bocsánat, és erről elméletileg csütörtökön a Képviselő-testület is dönteni fog. Jó lenne legalább nekünk addig megnézni vagy tanulmányozni. Ezért kértem ügyrendben szót, hogy megkaphatnánk mi ezeket a terveket?

Árva Péter: Ennél kellemetlenebb a helyzet, mert úgy tudom a Képviselő-testület munkaterve alapján, hogy legközelebb májusban lesz képviselő-testületi ülés, és jó lenne ezt a döntést meghoznunk. A képviselő-testületi ülésen nem lesz ilyen tervbemutató. Nagyon örülnék, ha a 3 verzió közül valamelyik bekerülne. Nem tudom, hogy ezeket miért nem kaptuk meg előre. Értelemszerűen kérjük, hogy legközelebb ezeket időben küldjék ki. Én biztosan nem kaptam meg, mert ha megkaptam volna, akkor tudnék róla. Röviden én is felveszem a képviselő sapkát, és azért vitatkoznék Torzsa Sándorral a parkolóhelyek megszüntetése okán. Tehát tudomásul kell vennünk, hogy bármilyen közterületi fejlesztést akarunk csinálni a Haller utcától északra, az konfliktusokkal fog járni. Tehát akarok egy kutyafuttatót, akkor vagy elveszem a füves területekről, vagy elveszem az autósoktól, valami sérelem van. Nincs olyan, hogy ezt a kevés területet úgy osszuk el, hogy mindenkinek mindenre jut, hiszen a területünk véges. Ezt nem tudom, hányszor kell elmondani. Örülnék, ha ott 2-3 autóval több lenne a parkolóhely, amit megszüntetnénk, és kicsit nagyobb lenne a kutyafuttató, és akkor jobban el lehetne dobni a labdát. Mindig kompromisszumokról szól ez a dolog.

Takács Máriusz: Nekem azért sok mindent megvilágított, hogy most mi ennek a kutyafuttatónak a funkciója vagy szerepe. Az a kérdésem, hogy magát a burkolatát nem lenne-e érdemes áttervezni? A Lenhossék utcai kutyafuttató egy ilyen kövecses, gyöngykvacsos, vagy valamilyen jellegű dolog. Ezzel együtt nekem abszolút működőképes, csak ezen kellene elgondolkodni, hogy oda ne fűvet próbáljunk letelepíteni. Kifejezetten tetszenek nekem ezek a kazettás, lépcsőt kiváltó dolgok, meg ez a megemelt szegély a fák körül, hogy meg tudjanak maradni.

Torzsa Sándor: Igazából arra tennék javaslatot, hogy mi most itt fejezzük ki valamelyik terv mellett a szimpátiánkat. Azt gondolom, hogy az egy nagyon fontos dolog, hogy mielőtt ebből bármi is elkezdődik itt, a lakossággal legyen ez egyeztetve, legyenek nekik ugyanígy bemutatva a tervek. Arra tennék majd javaslatot, hogy a kazettás, tehát a szabványrámpás „B” változatra tennék javaslatot majd, azzal a kikötéssel, hogy ez ügyben legyen egy „közösségi tervezés”. Tehát olyan értelemben, hogy legyen meghirdetve itt a lakótelepen élők, illetve a Mihákovics utcában élők körében. Az FMK-ban legyen egy tervbemutató az érdeklődő lakók részére az elkövetkezendő 1 hónapban, azt javaslom, hogy az Országgyűlési Választások után, nem akarok ebből kampánytémát csinálni, tehát az Országgyűlési Választások utáni hétre tegyük ezt be, és oda hívjuk meg az ott lakókat, mutassuk meg a terveket, és velük részletesen át lehet akkor beszélni. Amit Árva Péter mond, azon tényleg elgondolkoztam, hogy akkor egy kicsit lehet még ezt kitolni „L” alakban, és még esetleg további parkolóhelyek irányába meghosszabbítani a kutyafuttatót. Ez ellen önmagában nem vagyok, de azt javaslom, hogy ezt a kérdést tegyük fel az ott lakóknak,

tehát ezt válaszolják meg, döntsék el, hogy akkor ők azon a területen szeretnék-e azt, hogy egy kicsit nagyobb legyen a kutyafuttatójuk, vagy azt szeretnék esetlegesen, hogy ott a parkolóhelyek megmaradjanak, tehát ne legyen több parkolóhely megszüntetve. Amiről én beszélek, csak láttam a tervezőket, hogy nem biztos, hogy értik, mi félszavakkal értjük egymást Árva Péterrel, hogy ott ahol most van a terezesi terület, és most szürke van, és rámutat ez a piros felirat, abba az irányba gondolnánk a bővítést, akkor még 3, 4, 5, 10, 100 parkoló, nem tudom még, majd azt a lakók eldöntik, hogy mennyit szeretnének. Ott parkoló irányába sajnos nem tudjuk bővíteni, egyébként az kézenfekvő lenne, de az magánterület, tehát ott az a probléma. Nekem sem tetszik az a hatalmas nagy placc, annál kevésbé van szerintem valami rossz dolog ebben, az valami borzasztó rossz ott, hogy van egy hatalmas nagy betonplacc. De sajnos azzal nem tudunk mit csinálni, mert az egy magánterület. Sokkal szívesebben vettem volna, ha azzal lehetne ott valamit kezdeni, de sajnos ezzel nem fogunk tudni mit kezdeni. Szerintem nem lesz megspórolható a közvilágítás azért, mert ha mi fákkal tervezünk, akkor egy idő után lesz lombkoronája, az pedig egy idő után le fogja árnyékolni a fényt. Oda arra a részre biztosan kell tenni, örömmel venném, ha valamilyen napelemes megoldásban gondolkodnánk már, tehát nekünk itt van egy zöld stratégiánk. Ahhoz, hogy igyekezzünk minden ilyen fejlesztést illeszteni, itt a megújulóakra tettünk fogadalmat. Helyes lenne, ha már itt esetlegesen lenne, vannak ilyen egyszerű kandeláberek.

Gyurákovics Andrea: Visszafelé kezdeném, ahogy mondta Torzsa képviselőtársam, hogy fákat terveznek és világítás legyen. Ránéztem a Közterület-felügyelet vezetőjére és a kamerabővítés jutott eszembe. Térfelügyelő kamera nem tudom, hogy azon a területen mennyire van, emlékeim szerint nem nagyon. Nem nagyon vagyok otthon abban, hogy ezen a részen mennyire van térfelügyelő kamera. A másik kérdésem Torzsa képviselőtársamhoz szól, ha jól értettem, akkor mi a 3 verzióból döntünk egyről, amit most mi szimpatikusnak tartunk? Akkor azt az egyet tesszük oda a lakóknak, hogy ők ebből az egyből választhatnak? Így jártunk az Ecseri út felszíni rendezésénél is, azért kérdezem.

Árva Péter: Nekem is van gyorsan egy nagyon rövid szakmai kérdésem. Ha ez az alapverziót nézzük, akkor ott zöld színben látjuk a távhőnek a vonalát. Nagymamám élt a környéken, az egy olyan tengely, ami gyalogostengelyként működik. Ezt az alsó gyalogosrámát egy kicsit lejjebb mozdítanám, kérem, hogy ezt vizsgáljátok meg tervezési szempontból, de az egy kialakult gyalogostengely. Attól félek, hogy ezt a jelenlegi formájában megvalósítva a növénykazettán át egy ugyanolyan nyomot fogunk kialakítani, mint most van. Több százszor mentem el ezen a vonalon, a magam részéről ezt kérem, hogy tervezőként vizsgáljátok meg. Nem virágok vannak itt, hanem egy szakszerűtlenül kialakult kb. 45 fokos rámpa. Kérem, hogy nézzetek meg, hogy ez jelen formában működik-e. A vita alapján a „B” koncepció tervezet megvalósítását támogatja a Bizottságunk azzal a változtatással, hogy legyen a tervekről tervbemutató és közösségi egyeztetés. Ez így elfogadható Torzsa képviselő úr számára?

Torzsa Sándor: Gyurákovics Andrea kérdésére mondom el, hogy igazából eme komoly beszélgetésnek a célja, ő azért van itt, hogy egyáltalán a koncepcióval egyetértünk-e? Tehát, amikor először kialakítottuk ezt a „Törd a beton” programot, akkor még nem láttuk a terveket, nem volt semmi olyan kézzelfogható, amit a Képviselő-testület elé tudtam volna tární. Most látjuk, hogy nagyjából mit akarunk, és igazából nem az a cél, hogy itt most eldöntsük pontosan, hogy milyen színű legyen az utcabútor, nem az a célunk, hogy eldöntsük, hogy milyen színű legyen a viacolor pontosan, hanem csak nagyságrendileg arról döntsünk, hogy itt legyen nagyjából a kutyafuttató, ekkora lenne a zöldítés. Nagyjából ezt tudjuk tenni, és itt a tervezőknek tudunk adni egy-két jó tanácsot, hogy melyik irányba mozduljanak el. Amit Árva Péter mondott, tudom támogatni, hogy a távhővezetékhez közel a járda, mert akkor ott legalább nem kell havat takarítani, tehát az leolvassza, igen az egy jó szempont, azért ezeket mindig érdemes egyébként beletennünk. Viszont arra a kérdésre nem kaptam választ a tervezőktől, hogy miért szükséges az, hogy legyen lépcső és rámpa külön. Egyszerűbbnek tűnik nekem az, ha csak rámpa van.

Szalay-Szakács Zsuzsanna: Ugye erről a részről beszélünk itt, hogy a Haller utcából, a járdáról miért csak rámpán megyünk. Azt gondolom, hogy az itt egy 45-50 cm-es szintkülönbség, amiről szó van. Hogyha itt rámpán mennénk végig, és azt szabványos módon akadálymentesen szeretnénk megtenni, akkor a rámpa egészen ideig fog tartani, ami azt jelenti, hogy ez a tengely, amiről az Árva Péter úr beszélt, pont „telibe veri”, a rámpának ez a kis pofafala, tehát gyakorlatilag, ha ezen a nyomvonalon haladunk, amit teszem hozzá, jelenleg is a mostani járdának a nyomvonala, tehát az a nyomvonal ottmaradt, helyben megmaradt, hogyha ez a rámpa végig, egy teljes szélességben itt menne, akkor nagyon nehéz lenne ezt a kutyafuttató kerítést „hozzávarni”, illetve ebben az irányban nem is tudnánk bemenni. Ez az egyik dolog, a másik pedig, hogy ez a rámpa úgy akadálymentes, hogy

szépen 5 százalékot lejt, aztán van benne egy pihenő, és utána megint jön egy 5 százalékosan lejtő szakasz. Nem tartottuk indokoltnak, hogy az egész felületen ez legyen, tekintettel arra, hogy akkor ebben a kerítésvonalban egészen idáig kijönne ez a pofafal, ami tényleg ezt a gyalogostengelyt itt teljesen "eltrafálná". Tehát ez már annyira belógna ebbe a térbe, ami már vizuálisan és használat szempontjából is fura lenne, meg nem optimális. Azt gondoljuk, hogy itt mindkét dolognak van létjogosultsága, helye. Aki leszáll gyorsan a lépcsőn, az innen már vízszintes felületen tud közlekedni, és sokkal emberibb módon, vagy minden szempontból jobb érzettel tud itt a kerítés mellett elhaladni. Illetve akkor ebből az irányból tudunk egy bejáratot nyitni a kutyafuttatón. Arra még hadd reagáljak, ami az előbb volt kérdés, hogy a távhővezeték, szerintem Ön erről a lépcsőről beszélt, hogy ez miért ide került. Tehát ez az, amin a legtöbbet gondolkodtunk, és ez összefügg Gyurákovics Andrea kérdésével is, hogy itt a közműegyeztetés mennyiben tud átmenni akadály nélkül. Annyira, hogy mi már itt koncepcióterv szintjén mindig nagyon figyelünk arra, hogy ne essünk abba a hibába, hogy amikor majd kiviteli tervet készítünk, és közművel egyeztetünk, akkor azzal alapvető problémák legyenek. Tehát már most figyelembe vesszük a kötelező védőtávolságokat, figyelembe vesszük, hogy mi kerülhet rá egy vezeték nyomvonalára és mi nem. Ebben már elég nagy a rutinunk, mert többször kaptunk ezzel kapcsolatban pofonokat, tehát mi már arra figyelünk, és azért került ez a lépcső ide, illetve ez az átkötés a parkoló és az újonnan kialakított gyalogos zóna között, mert ez az a rész, ami még vizuálisan nem az épületnek megy neki, hanem, ha valaki itt lejön, akkor gyakorlatilag ugyanannyi út megtételével tud erre a tengelyre illetve erre fele fölfelé is elhaladni, illetve itt van az a rész, ahol nem kerül rá ez a lépcső semmilyen közművezetékre, amire nagy eséllyel azt mondanák a közműegyeztetésnek, hogy ilyen nem csinálhatunk és vegyük le róla. Illetve, ahogy mondtam pont ott közelítenénk meg ezt a parkolót, ahol nem állnak autók. Jelenleg ez a rámpa, ami most van, azt megmutatom itt a meglévő állapoton, itt található, és ez pont nekivezet egy éppen ott parkoló kocsinak. Tehát ezen a rámpán, aki itt feljön, az, ha itt áll egy autó, akkor nekimegy. Tehát az emberek itt ezen a szakaszon bukkannak ki nagy eséllyel, tehát mindenképp megtesznek egy ilyen kurflit most is, hiszen ahogy jönnek, itt nem tudnak rögtön kijönni, mert itt valószínűleg épp kocsik állnak. Ezt a kis kanyarodást szerintem alapvetően nem egy olyan nagyon vészes dolog megtenni. Itt az egy kiemelt kazetta, minden reményünk szerint ezt kiemelten építjük, tehát ezen így senki nem fog fellépni egy 40-50 cm magasságra azért, hogy spóroljon 2 métert. Szerintem ez még pont jó. Azt is szoktuk figyelni, hogy ne essünk abba a hibába, hogy olyan útvonalra kényszerítjük az embereket, amikre nem szabad, mert úgyis átmennek ott, ahol akarnak. Itt én nem érzem ennek a veszélyét.

Árva Péter: Három határozati javaslatunk van, szavazzunk sorban, mert úgy a gyorsabb. Az első határozati javaslatunk úgy néz ki, hogy: „A Haller u. 80. melletti közterület rendezése” tervdokumentáció B' koncepcióterv terváltozat megvalósítását támogatja az alábbi változtatásokkal, hogy a tervekről lakossági tervbemutató és közösségi egyeztetés történik.”

Torzsa Sándor: Segítettek nekem a kollégák, hogy mi a helyes megfejtés. Az „A2” változat, a „B” változatban lévő szabványrámpával. Ez lenne a helyes megfejtés, és az, amit elmondtam, hogy legyen ez ügyben egy lakossági egyeztetés az Országgyűlési Választások utáni héten. Szerintem ez így korrekt.

Árva Péter: Köszönöm a Képviselő Úr módosítóját, vagy nem tudom mi volt ez. Tehát felolvasnám a határozati javaslatot, hogy „1) a „Haller u. 80. melletti közterület rendezése” tervdokumentáció „A2” változatát támogatja azokkal a változtatással, hogy épüljön szabványos rámpa és legyen a tervekről lakossági tervbemutató és közösségi egyeztetés.”

Árva Péter: További kérdés, észrevétel nincs. Kérem, szavazzunk a 75/2022. előterjesztés 1.) határozati javaslatáról.

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

VIK 59/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a 75/2022. – „Javaslat „Törd a betont” program keretében a Haller 80. (Hrsz:37280/8) terület átalakítására (Koncepcióterv bemutatása), valamint a tervezés folytatására a 4020 költségvetési sor terhére” című – előterjesztés 1) pontját azzal a módosítással, hogy épüljön szabványos rámpa és legyen a tervekről lakossági tervbemutató és közösségi egyeztetés.

Határidő: 2022. március 10.
Felelős: Árva Péter elnök

(6 igen, 2 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Kérem, szavazzunk a 75/2022. előterjesztés 2.) határozati javaslatáról, ami azt célozza, hogy az „A2” koncepció terv szerinti fedezetet javasoljuk biztosítani.

VIK 60/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a 75/2022. – „Javaslat „Törd a betont” program keretében a Haller 80. (Hrsz:37280/8) terület átalakítására (Koncepcióterv bemutatása), valamint a tervezés folytatására a 4020 költségvetési sor terhére” című – előterjesztés 2) pontját azzal a kiegészítéssel, hogy az „A2” koncepció terv szerinti fedezetet javasolja biztosítani.

Határidő: 2022. március 10.
Felelős: Árva Péter elnök

(5 igen, 1 nem, 2 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Kérem, szavazzunk a 75/2022. előterjesztés 3.) határozati javaslatáról, hogy: „felkéri a Polgármestert tegye meg az intézkedéseket az „A2” koncepcióterv alapján történő megvalósításhoz szükséges beszerzési eljárás lefolytatására, és kösse meg a szerződést a nyertes ajánlattevővel.

VIK 61/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a 75/2022. – „Javaslat „Törd a betont” program keretében a Haller 80. (Hrsz:37280/8) terület átalakítására (Koncepcióterv bemutatása), valamint a tervezés folytatására a 4020 költségvetési sor terhére” című – előterjesztés 3) pontját úgy, hogy a kipontozott szövegrészre az „A2” koncepcióterv kerül.

Határidő: 2022. március 10.
Felelős: Árva Péter elnök

(5 igen, 3 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

8./ a.) Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata Képviselő-testületének 3/2016. (I.29.) önkormányzati rendeletének módosítása

66/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: dr. Mátyás Ferenc önkormányzati képviselő

b.) Javaslat a Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata tulajdonát képező közterületek használatáról és rendjéről szóló 3/2016.(I.29.) önkormányzati rendelet módosítására (egyfordulóban)

67/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Baloghné dr. Nagy Edit címzetes főjegyző

Gyurákovics Andrea: Egyrészt örülök is ennek az előterjesztésnek, másrészt szomorú is vagyok, hogy ahhoz egy rendeletet kell módosítanunk, hogy ez a rendszer működjön. Ennek megint az ellenkező példáját látjuk a Lónyay-Kinizsi utca igen nagymértékű lezárásával. Még itt van Torzsa képviselőtársam, nem 2-3, hanem kb. 50-60 parkolóhely elvételéről beszélünk most megint itt a Belső-ferencvárosi részen minimum, de szerintem lehet, hogy többről, ami filmforgatás miatt van, és azért, mert az illetékes későn reagál rá. Nekem egy technikai kérdésem lenne Alpolgármester Úrhoz, elnézést kérek az előterjesztőtől. Nincs arra lehetőség arra, én Önben látok egy kis reményt itt a városvezetés részéről abban, hogy próbál együttműködni a Képviselőkkel, nincs arra valamilyen felhatalmazása, hogy adott esetben ezeket a filmforgatásra irányuló kérelmeket, amiket a szakiroda időben beküld, Ön aláírja adott esetben a Polgármester helyett? Gondolva itt arra, hogy valószínűleg ez hamarabb visszajutna, illetve időben visszajutna akkor így a szakirodához, és a körzetes képviselők is tudnának reagálni, és adott esetben, mint ahogy már az előző városvezetés idejében is volt arra példa, hogy nem járultunk hozzá filmforgatási

területeknek a kiadásához, ez jó párszor előfordult. Ez lenne az egyik kérdésem. A másik dr. Mátyás Ferenchez lenne, de szerintem még holnap beszélünk a bizottsági üléseken erről többit, hogy itt felsorol nagyon sok mindent, aminek szerepelnie kell. Egyetlen egyet hiányolok, hogy mi van akkor, hogyha az illetékes, és azért fordultam először Alpolgármester Úrhoz, mégsem írja alá időben? Mi a biztosítékunk arra, hogy ezek a feltételek, amiket mi itt a rendeletben felsorolunk teljesülni fognak, ha nem kerül időben aláírásra?

Reiner Roland: Az a helyzet, hogy volt már rá példa, hogy én írtam alá Polgármester Asszony helyett, amikor ő nem volt, és sürgősség miatt helyettesítenem kellett. Nem ismeretlen előttem ez a rendszer. Az igazság az, hogy egyrészt tényleg nagyon kevés idő van, tényleg 1 napos határidőkkel szokták átküldeni. Két kategória van, az egyik, ami nem sürgősségi, és azt hiszem, arra van 2 nap, a sürgősségire pedig kb. 1 nap. Már többször volt arra példa, hogy egy normál időben elküldött, elutasítottat ők 1 vagy 2 napon belül egy kicsi módosítással beküldték, akkor már sürgősségivel. Ebből a szempontból szerintem a rendszer nem annyira jól működik, de mindegy most nem mentetgetőzni akarok. Elismerem, hogy szerintem becsúszik olyan, hogy egy határidőből kicsúszik a rendszer. Lgyekszünk jobban figyelni erre.

dr. Mátyás Ferenc: Annyit szeretnék csak mondani, hogy egyrészt az előírt feltételek egyértelműbbé teszik, segítik a döntésnek a folyamatát, illetve ott van egy nyilvánosság. Tehát, hogyha kényszeríteni máshogy nem lehet, akkor ott nyilvánosságra kerül az, hogy azért került megadásra, mert mulasztás történt. Ha mást nem, akkor ez hátha az illetékest arra ösztökéli, hogy picit komolyabban vegye, odafigyeljen erre.

Árva Péter: További kérdés, észrevétel nincs. Két darab előterjesztés van előttünk. Először kérem, szavazzunk az 66/2022. előterjesztés határozati javaslatáról. A határozati javaslatnak két pontja van, az egyik az, hogy kifüggesztjük a rendeletet, a másik pedig, hogy kezdődjön meg a társadalmi egyeztetés. Ezekről lehet egyszerre szavazni. Kérem, hogy szavazzunk a 66/2022. sz. előterjesztésről.

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

VIK 62/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek az 66/2022. – „Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata Képviselő-testületének 3/2016. (I.29.) önkormányzati rendeletének módosítása” című – előterjesztést.

Határidő: 2022. március 10.

Felelős: Árva Péter elnök

(8 igen, egyhangú)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Gyurákovics Andrea: Egyetlenegy kérdésem lenne. Ha jól emlékszem az előterjesztésre, úgy van benne, hogy 13 olyan hely van, ami parkolóhelynek jelöli ki ezeket a mobilitási pontokat, arra nincs valami alternatíva, hogy nem parkolóhelyet veszünk el ilyen mobilitási pontokra?

Árva Péter: Erre a kérdésre nagyon szeretnék politikusként is válaszolni. Tényleg vagy a gyalogosokat zavarjuk, és a járdára tesszük, vagy autókat zavarunk, és megszüntetünk parkolóhelyeket, vagy kb. kérem a pontos számot 60 darab ilyen helyből, megkeressük azokat a kis sarkokat, ahol egyiket sem. Van egyszerűen olyan hely, ahol nem működik ezeknek a pontoknak a kialakítása e nélkül. De megadnám a szót a Hivatalnak, hogy adjon egy szakszerű választ.

Szili Adrián: Arról van szó, hogy a kérdésben szereplő szám egy későbbi előterjesztésben szerepel, azt a 108/2021. sz. előterjesztés taglalja részletesen. Az a lényeg, hogy valóban egyelőre 13 olyan hellyel találkoztunk, 85 és 90 hely között vagyunk most, nagyon a vége felé vagyunk már a mikromobilitási pontoknak a kijelölésével kapcsolatban, ez a Fővárossal és a BKK Zrt-vel történő rendszeres egyeztetések alapján már nagyon a végéhez közeledik. Ebben most jelenleg 13 van, de lehet, hogy ez a szám akár tud emelkedni is. Ezeknél úgy, ahogy Elnök Úr fogalmazott tényleg vannak olyan helyszínek, pontok, ahol annyira kicsi a távolság a járdán, a téren, hogy nem lehet máshol kijelölni. Ezeket hivatalosan tervezettni kell.

Árva Péter: Tisztelttel kérem a Hivatalt, hogy ezeket a díjakat még beszéljük át a képviselő-testületi ülésig, ezeket én egy kicsit alacsonynak tartom. Kérem, hogy beszéljük át még a képviselő-testületi ülésig, addig legyen erről egyeztetés. Ez nem városfejlesztési kérdés, hanem gazdasági kérdés, de ez egy fontos szempont még. Azt gondolom, hogy a mi Bizottságunknak nem feltétlenül szempontja, hogy pontos árakban véleményezzen. Persze megtehetjük, és kinyithatjuk a vitát, ha Gyurákovics Andrea képviselő asszony gondolja. Azt kérem, hogy ezt a fővárosi keretet beszéljük még át a képviselő-testületi ülésig.

Reiner Roland: Csak azért kértem szót, mert amikor a mikromobilitási pontokkal kapcsolatban a Képviselő-testület döntött arról, hogy elindítjuk ezt a folyamatot, hogy nálunk is legyenek lakossági kijelölésű parkolóhelyek, az egy olyan csomag volt, ahol a Főváros elvárta azt, hogy ezeknek a parkolóhelyeknek egy része mikromobilitási pontnak legyen átalakítva. De ebben az értelemben ott vállaltunk egy ilyen típusú kötelezettséget. Ha már Elnök Úr felvetette ezt a pénzügyi kérdést, nem feltétlenül kell belemenni, de annyit szeretnék mondani, hogy megnéztem a pontos számokat. Ez úgy néz ki, hogy a Fővárosnak az elfogadott keretszabályozása, amihez a képviselő-testület is csatlakozott a legutóbbi alkalommal, az 800,- Ft-os alapidíjat határoz meg, és a belvárosi zóna esetén már itt a 2000,- Ft-tal szemben már 2400,- Ft-ig tudunk felmenni. A másik két esetben már most is a maximumot tartalmazza.

Árva Péter: Szólni kell a Fővárosban, hogy olcsón adták magukat. További kérdés, észrevétel nincs. Ez az előterjesztés minősített többséget igényel, így kérem, hogy megfontoltan szavazzunk. Kérem, szavazzunk az 67/2022. előterjesztés határozati javaslatáról.

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

VIK 63/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek az 67/2022. – „Javaslat a Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata tulajdonát képező közterületek használatáról és rendjéről szóló 3/2016.(I.29.) önkormányzati rendelet módosítására (egyfordulóban)” című – előterjesztést.

Határidő: 2022. március 10.

Felelős: Árva Péter elnök

(7 igen, 1 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

9./ 10 millió Fa Alapítvány támogatási megállapodás

77/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Reiner Roland alpolgármester

Reiner Roland: Tényleg csak nagyon röviden rabolva a Bizottság idejét, harmadikként köthetünk megállapodást a „10 millió Fa Alapítvánnyal”. Két változás van az eddigi szerződéshez képest. Főkertész Asszony tárgyalt az elmúlt napokban a 10 millió Fa Alapítvánnyal. Az egyik változás, hogy most megjelenik a szerződésben az a lehetőség, hogy fenntartásra is költsenek, hiszen azt tapasztaltuk most már kétévnyi ültetés után, hogy néha rászorul az ültetés, hogy tudjanak fenntartásra költeni, a másik pedig, hogy egy szigorúbb ültetési szabvány szerint kell majd ültetniük. Ebben szintén fog segíteni nekik Főkertész Asszony. Egyebekben a szerződés változatlan.

Árva Péter: Köszönöm szépen, hogy gyorsan megválaszolta a fel sem tett kérdéseket. Igen, olyan jellegű kritikákat kaptunk, hogy az utógondozás hiányos. További kérdés, észrevétel nincs. Kérem, szavazzunk a 77/2022. előterjesztés határozati javaslatáról.

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

VIK 64/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a 77/2022. sz. – „10 millió Fa Alapítvány támogatási megállapodás” című – előterjesztést.

Határidő: 2022. március 10.

Felelős: Árva Péter elnök

(7 igen, 1 nem)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

10./ Javaslat a 3056 „Közterület üzemeltetési egyéb feladatok” költségvetési sor felhasználására

Sz-112/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

Árva Péter: Kérdés, észrevétel nincs. Kérem, szavazzunk az Sz-112/2022. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

Hozzászólás nem volt, a bizottság az alábbi határozatot hozta:

VIK 65/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy jóváhagyja 3056 „Közterület üzemeltetési egyéb feladatok” költségvetési sor felhasználását a „kerületi tulajdonú és kezelésű közterületi játszótéri- és fitness eszközök szabványossági felülvizsgálata” tárgyú feladat elvégzésére bruttó 500.000 Ft keretösszeg erejéig, egyben felkéri a polgármestert a beszerzés lefolytatására.

Határidő: 2022. május 31.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(8 igen, egyhangú)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

11./ Javaslat a 3057 „Fasorfenntartás” költségvetési sor felhasználására

Sz-113/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

Emődý Zsolt: Csak egy gyors kérdés lenne, az indítása a keretnek nyilván megtörténhet, hogy lehetséges az, hogy a költségvetési beszámolónál, de szerintem jobb lenne korábban, jó lenne, ha egy kicsit „kiveséznenk”, részleteznénk ezt a meglehetősen fontos és egyébként elég testes tételt, ha azt egy kicsit alaposabban átnéznénk, hogy az előző évben milyen költségek voltak, és nagyjából mik várhatók ebben? Kaptunk egy nagyon rövid felsorolást arról, és azt nagyjából tudtuk is, hogy mi a tartalma. Örömmel vennék egy ennél részletesebb megbeszélést, különösen a súlyánál és a jelentőségénél fogva, arról, hogy pontosan mi van ebben a keretben.

Reiner Roland: Az első év volt a 2021-es, amikor a szakirodánál volt ez a feladat, ez a keret még továbbra is költség alatt van. Arról egyeztettem, hogy amikor ez lezárul, akkor az egész évről, tehát a 2021. évi szerződés alapján, a keret valószínűleg 2022. március végéig fog kifutni, tehát a következő bizottsági ülésre tudjon jönni egy tételes lista, hogy ez hány helyet jelentett. Most gyorsan megnéztem, január végéig nagyjából 550 helyen nagyjából 1100 fának a költsége volt. De lesz egy ilyen részletes tájékoztató, hogy hol, milyen típusú feladatokat végeztek el ebből a keretből, és ez pedig valóban az ideai keretnek az elindítása.

Szili Adrián: Esetleg annyi lehet a kiegészítő kérdésem, vagy a kérésem, hogy meg kellene várnunk, amíg a szerződés lezárul április 30-án, és májusra szerintem nincs különösebb akadálya annak, hogy behozzuk. Akkor az egész terminust tudnánk egyben kezelni, és arról jönne egy beszámoló, ha ez így jó. Lehet, hogy a következő bizottság még előbb lesz, mint ahogy le tudnánk zárni az egészet, és akkor egyben tudnánk kezelni.

Árva Péter: Nekem még annyi kérésem van a városvezetés felé, hogy most már így hagyományá vált, hogy ezekre a közbeszerzésekre a Bizottságba delegálnak engem. Örömmel veszek részt ezen is, és általában jó hangulatban szoktuk végigbeszélni a közbeszerzési kiírásokat. Tehát örömmel segíték ebben, vagy veszek részt

ebben a munkában. További kérdés, észrevétel nincs. Kérem, szavazzunk az Sz-113/2022. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

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

VIK 66/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy jóváhagyja a Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzatának 2022. évi költségvetéséről szóló 3/2022. (II. 22.) önkormányzati rendelete 3. c mellékletének 3057 „Fasorfenntartás” költségvetési során szereplő előirányzat terhére bruttó 84.000.000 Ft keretösszeg felhasználását a „Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzat tulajdonában és kezelésében lévő fás szárú növényzet fenntartási munkái” tárgyú feladat végrehajtására, egyben felkéri a polgármestert a közbeszerzési eljárás lefolytatására.

Határidő: 2022. május 31.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(6 igen, 2 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

12./ Javaslát a 3112 „Játszóterek karbantartása ”költségvetési sor felhasználására

Sz-106/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

Árva Péter: Kérdés, észrevétel nincs. Kérem, szavazzunk az Sz-106/2022. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

Hozzászólás nem volt, a bizottság az alábbi határozatot hozta:

VIK 67/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzatának 2022. évi költségvetéséről szóló 3/2022. (II. 22.) önkormányzati rendelete 3. c mellékletének 3112 költségvetési során szereplő előirányzat felhasználását a játszóeszközök karbantartására bruttó 19.000.000,- forint keretösszegben, a fitness- és sporteszközök karbantartására bruttó 12.000.000,- forint keretösszegben, a műfüves burkolatú felületek karbantartására 8.500.000,- forint keretösszegben, a közterületi graffiti mentesítési feladatokra 500.000,- forint keretösszegben támogatja, egyben felkéri a polgármestert a beszerzési eljárások lefolytatására.

Határidő: 2022. május 31.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(7 igen, 1 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Az ülés legelején elrontottam a napirendről való szavazást, a következő, a kiküldött meghívón szereplő eredeti 10. napirendi ponttal, Sz-107/2022. sz. „Javaslát a 4014 „Játszóterek, műfüves és sportpályák, fitness eszközök, zöldfelületek felújítása” költségvetési sor felhasználására” című előterjesztés, kapcsolatosan jelezte a szakiroda, hogy nem készült el, de az ülés legelején a nagy kapkodásban elfelejtettem erről szavaztatni. Ezt úgy tudjuk áthidalni, hogy most ügyrendi javaslatként teszem fel szavazásra azt, hogy ezt a napirendi pontot vegyük le napirendről. Kérem, szavazzunk ennek az előterjesztésnek a levételéről.

VIK 68/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy az Sz-107/2022. sz. „Javaslát a 4014 „Játszóterek, műfüves és sportpályák, fitness eszközök, zöldfelületek felújítása” költségvetési sor felhasználására” című előterjesztést leveszi napirendjéről.

Határidő: 2022. március 8.

Felelős: Árva Péter elnök

(8 igen, egyhangú)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

13./ Javaslat Mikromobilitási pontok tervezése feladat, valamint Ifjúmunkás u. (Dési-Pöttyös és Pöttyös-Távíró közötti szakaszok) felújítás tervezése feladat megindítására a 4121 „Felújítással kapcsolatos tervezések” költségvetési sor terhére

Sz-108/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

Árva Péter: Az előterjesztésnek a hivatalos címe: „Javaslat a 2022. évi költségvetés 4121 „Felújításokkal kapcsolatos tervezések” költségvetési sor mikromobilitási pontok tervezettségére történő felhasználására és a beszerzési eljárás lefolytatására. Ez az a korábbi napirendi pontnál említett tervezetési feladat. Kérdés, észrevétel nincs. Kérem, szavazzunk az Sz-108/2022. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

Hozzászólás nem volt, a bizottság az alábbi határozatot hozta:

VIK 69/2022. (III.8.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy

1) jóváhagyja a 4121 „Felújításokkal kapcsolatos tervezések” költségvetési sor terhére 1.500.000 keretösszeg felhasználását „mikromobilitási pontok tervezetése” feladat végrehajtására;

Határidő: 2022. március 8.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

2) felkéri a Polgármestert, hogy gondoskodjon a beszerzési eljárás lefolytatásáról és a tervezési keretszerződés nyertes vállalkozóval történő megkötéséről.

Határidő: 2022. május 31.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(6 igen, 2 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

14./ Föld napja rendezvény

Sz-114/2022. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Árva Péter elnök

Árva Péter: Minden bizottsági tagok arra kérek, hogy segítsen ennek a rendezvénynek a tartalommal való feltöltésére, nyugodtan szóljanak hozzá és mondják el véleményüket. Ez az utolsó napirendi pontunk.

Takács Máriusz: Annyi hozzászólásom lenne a dologhoz csupán, hogy itt elég jól le van írva egy már meglévő programterv, és ehhez odaadunk most 3 millió forintot. Azért örültem volna, hogyha legalább egy költségvetés van ehhez a programtervhez. Bár most kiderült, hogy ezek szerint ez még fog dúsulni, és dúsulhat, semmi baj ezzel, de azért, amikor a Kulturális, Oktatási, Egyházügyi és Nemzetiségi Bizottság ülésén elénk jön egy ünnepségi tervezet, hogy például most március 15-én mit csináljunk, ahhoz szokott lenni legalább hozzátéve egy kalkuláció. Kérem, hogy ez legközelebb történjen meg.

Árva Péter: Ez egy olyan műfaja a Bizottságnak, amivel nem szoktunk eddig foglalkozni. Remélem, hogy ez a Föld napja rendezvény valódi tartalommal fog feltöltődni, és tényleg az az irány a cél, amit képviselőtársam felvázolt. További kérdés, észrevétel nincs. Kérem, szavazzunk az Sz-114/2022. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

Hozzászólás nem volt, a bizottság az alábbi határozatot hozta:

VIK 70/2022. (III.8.) sz.

Határozat

1./ A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy a 2022. április 23. napján megrendezésre kerülő Föld Napi rendezvény költségeire 3.000.000- Ft-ot biztosít az Önkormányzat 2022. évi költségvetéséről szóló 3/2022. (II.22.) számú önkormányzati rendeletében a 3205. „környezetvédelem” költségvetési soron szereplő előirányzat terhére.

Határidő: 2022. március 21.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

2./ A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság felkéri a Polgármestert, hogy a Föld Napi rendezvényhez szükséges szerződéseket kösse meg, azt bonyolítsa le.

Határidő: 2022. április 23.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(7 igen, 1 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Nagyon szépen köszönöm a munkát, az ülést 18.23 órakor bezárom.

k.m.f.

Árva Péter
elnök

Dr. Mátyás Ferenc
bizottsági tag

Benkő Irén Erzsébet
jegyzőkönyvvezető