



**Budapest Főváros IX. Kerület  
Ferencváros Önkormányzata**

Iktató szám: 195/2022.

**ELŐTERJESZTÉS  
a KÉPVISELŐ-TESTÜLET 2022. szeptember 8-i ülésére**

**Tárgy:** A Budapest IX. Kerület Ferencváros területén az „Új Duna-híd, valamint a Fehérvári út és Üllői út- Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési infrastruktúra terveinek előkészítése” tárgyú projekt megvalósítása érdekében készülő „Unix telephely és környéke” Kerületi Építési Szabályzat partnerségi egyeztetéseinek lezárása.

**Előterjesztő:** Baranyi Krisztina polgármester

**Készítette:** Kövesi György Főépítész  
Virágostóth Krisztián Főépítész Főmunkatárs

**Előzetesen tárgyalja:** Városfejlesztési Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság

**Az előterjesztés a jogszabályi rendelkezéseknek megfelel:** dr. Bodrogai Tibor s.k.

**Az előterjesztéssel kapcsolatos törvényességi észrevétel:**

Rendelet	<input type="checkbox"/>	normatív hatósági egyéb
Határozat	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	
	<input checked="" type="checkbox"/>	

**A döntéshez egyszerű**  **többség szükséges.**  
**minősített**

**Az előterjesztés a kifüggesztési helyszínen közzétehető:**

igen	<input checked="" type="checkbox"/>
nem	<input type="checkbox"/>

**Az előterjesztést nyílt ülésen kell tárgyalni.**

**Az előterjesztést zárt ülésen kell tárgyalni.**

**Az előterjesztés zárt ülésen tárgyalható.**

## Tisztelt Képviselő-testület!

A kiemelt budapesti közösségi fejlesztések keretében a fővárosi közúthálózat fejlesztésének egyes elemeiről szóló 1693/2018. (XII. 17.) Korm. határozatával (A Kormány 1. a főváros közúthálózatának rendszerszintű fejlesztése érdekében egyetért 1.1. a Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásáról és azok 2022-ig történő megvalósításáról szóló 1371/2016. (VII. 15.) Korm. határozat 1. pont 1.9. alpontja szerinti, a Galvani utca–Illatos út vonalában megépítendő új, kötőtpályás közlekedéssel együtt, 2×3 forgalmi sáv szélességű Duna-híd (a továbbiakban: Új Duna-híd), valamint a Fehérvári út és az Üllői út–Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési infrastruktúra terveinek előkészítésével), döntött a XI. kerület Galvani utca vonalában megépítendő új közúti híd, valamint az ehhez kapcsolódó közlekedési infrastruktúra kiépítésére vonatkozó tervezési feladat előkészítéséről ami a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (továbbiakban: NIF), mint építető közreműködésével valósulnak meg.

A projekt egy szakasza Budapest IX. kerület Ferencváros közigazgatási területét is érinti. A projekt megvalósítása, az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Kormányrendelet alapján **nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás**. Budapest IX. kerület Ferencváros Önkormányzata, a NIF Zrt. és mint tervezők, az URBANITAS Kft. és a Város-Teampannon Kft. háromoldalú tervezési szerződést kötöttek a projekt által érintett kerületi építési szabályzatok (továbbiakban: KÉSZ) elkészítésére. A négy KÉSZ tervezési területeinek lehatárolását és az ezzel kapcsolatos tájékoztatást a 1. számú melléklet mutatja be.

A jelen előterjesztés tárgyát képező, „UNIX telephely és környéke” kerületi építési szabályzatának módosítását az URBANITAS Kft. végzi.

A tervek készítése a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet átmeneti rendelkezései figyelembevételével a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Trk.) 32. § (6) bekezdés a) pontja szerint **tárgyalásos eljárás** keretében zajlik.

A Trk. 42. § (1) bekezdése szerint *tárgyalásos eljárás esetén a polgármester a településrendezési eszköz tervezetét a végső szakmai véleményezési szakasz kezdeményezése előtt véleményezteteti a partnerekkel a 29/A. § szerint. A polgármester a beérkezett véleményeket ismerteti a képviselő-testülettel - a döntés átruházása esetén a döntésre jogosulttal -, amelyek elfogadásáról vagy el nem fogadásáról a képviselő-testület, illetve átruházás esetén a döntésre jogosult dönt. A vélemény el nem fogadása esetén a döntést indokolnia kell. A partnerségi egyeztetés ezt követően a döntés dokumentálásával, közzétételével lezárul.*

A partnerségi véleményezés (számú melléklet Unix telephely és környéke Kerületi Építési Szabályzatának felülvizsgálata véleményezési dokumentáció) a partnerségi egyeztetés szabályairól szóló Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata Képviselő-testületének 9/2017. (III.28.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: Partnerségi rendelet), valamint a veszélyhelyzettel összefüggő átmeneti szabályokról szóló 2021. évi XCIX. törvény rendelkezései szerint lezajlott.

A fenti jogszabályok előírásaiban rögzített kötelezettségen túl, Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzata 2022. január 24-én online lakossági fórumot is tartott.

A lakossági fórumon több észrevétel is elhangzott a tervezett Duna-híd nyomvonalával kapcsolatban. Ezekre a NIF és a BFK képviselői válaszoltak. A KÉSZ módosítással kapcsolatban észrevétel nem volt. A lakossági fórumon készített jegyzőkönyv a 2. számú

melléklet (A 2022. január 24-i online Lakossági fórum jegyzőkönyv).

Összességében megállapítható, hogy ténylegesen a partnerségi egyeztetés tárgyát képező, jelenleg készülő „UNIX telephely és környéke” KÉSZ módosítással kapcsolatban érdemi hozzászólás sem írásban, sem a lakossági fórumon nem érkezett.

A Budapest Főváros IX. Kerület Ferencváros Önkormányzatának Képviselő-testülete 69/2022 (II.17.) számú határozatában felkérte a polgármestert, hogy kezdeményezze a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsánál az „UNIX telephely és környéke” területét érintő úthálózat felülvizsgálatát. Tekintettel arra, hogy a Közfejlesztések Tanácsának Elnöke nevében a Technológiai és Ipari Minisztérium közlekedési államtitkára Vitézy Dávid (4. számú melléklet Vitézy Dávid levele) válaszolta meg a kérdéseket és állásfoglalása alapján az Új Duna-híd a magasabb szintű jogszabályoknak, illetve a szabályozási környezetnek az I. szakasz tekintetében megfelel, így felkérte Ferencváros Önkormányzatát, hogy a testületi ülésen kerüljön sor a partnerségi egyeztetés lezárására.

Budapest, 2022. szeptember .

**Baranyi Krisztina s.k.**  
**polgármester**

Mellékletek

1. számú melléklet - A négy KÉSZ tervezési területeinek lehatárolása és az ezzel kapcsolatos tájékoztatás
2. számú melléklet - A 2022. január 24-i online Lakossági fórum jegyzőkönyv
3. számú melléklet Unix telephely és környéke Kerületi Építési Szabályzatának felülvizsgálata véleményezési dokumentáció
4. számú melléklet Vitézy Dávid levele

**HATÁROZATI JAVASLAT**

Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzatának Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. megismerte és tudomásul vette a Budapest IX. Kerület „UNIX telephely és környéke” (Határ út - Gubacsi út - Illatos út - a 38230/41 hrsz.-ú vasútterület keleti határa által határolt terület) Kerületi Építési Szabályzata tervezetére vonatkozóan a partnerségi egyeztetés eredményét tartalmazó jegyzőkönyvet és a partnerségi egyeztetést lezárja.

Határidő: a döntést követő 15 nap

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

2. felkéri a Polgármestert, hogy gondoskodjon a partnerségi véleményezési szakasz lezárásáról szóló döntés közzétételéről, továbbá Budapest IX. kerület „UNIX telephely és környéke” Kerületi Építési Szabályzata módosításához kérje meg az állami főépítészeti hatáskörében eljáró Fővárosi Kormányhivaltól a záró szakmai véleményt.

Határidő: a döntést követő 15 nap  
Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

**1. sz. melléklet**

**Budapest IX. kerület UNIX telephely és környéke (Budapest, IX. kerület Határ út – Gubacsi út – Illatos út – a 38230/41 hrsz.-ú vasútterület keleti határa által határolt terület)**

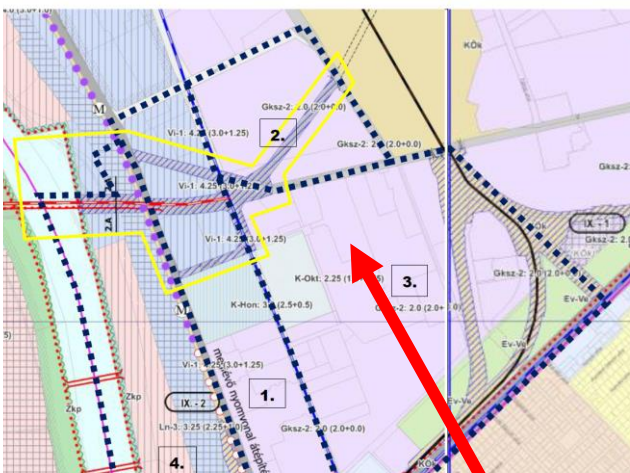
## 22/2017.(IX.13.) önk. rendelettel jóváhagyott Kerületi Építési Szabályzatának módosítása (U)

A tervezési területen a 22/2017.(IX.13.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott KÉSZ van hatályban. A KÉSZ már a jelenleg hatályos településrendezési jogszabályok és a Fővárosi Településszerkezeti terv 2017. és a Fővárosi Rendezési Szabályzat 2017. évben hatályos előírásai szerint készült.

A terv észak-nyugati részét érinti csak tárgyi projekt, de a TSZT/FRSZ 2021 alapján jelentősen módosult a KÖK jelű vasúti terület lehatárolása is a tervezési terület dél-keleti részén, így ennek módosítása is szükséges ahhoz, hogy a megfelelés a hatályos fővárosi terveknek igazolható legyen.

Az alábbi átnézeti térképen a TSZT/FRSZ 2021 a tervezett új Duna-hídhöz kapcsolódó eseti módosításának tervlapja (FRSZ) látható. A sárgával jelölt területen látható a tervezett híd és lehajtója okán módosítással érintett terület, amely három kerületi építési szabályzat területet érinti. Ezek lehatárolását is tartalmazza a térkép.

### Átnézeti térkép:



UNIX telephely és környéke KÉSZ



**Budapest Főváros IX. Kerület  
Ferencváros Önkormányzata**

**Online Lakossági Fórum**

**JEGYZŐKÖNYV  
2022. január 24-én online**

**Téma:** Budapest, IX. kerület Ferencváros területén „Az Új-Duna-híd valamint a Fehérvári út és Üllői út – Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési infrastruktúra terveinek előkészítése” tárgyú projekt megvalósítása érdekében készülő, illetve módosításra kerülő kerületi építési szabályzatok eljárásaihoz kapcsolódó partnerségi egyeztetés

**Jelen vannak:**

**a Hivatal részéről:** Hurták Gabriella főépítész, dr. Ruzsits Ákos Jenő aljegyző, Reiner Roland alpolgármester,

**a Meghívottak részéről:** Kéki Róbert a NIF Zrt. munkatársa, Berényi Mária, Komjáti Emőke és Vojnits Csaba az Urbanitas Kft. munkatársai, Koszorú Lajos és Könyves Anett a Város-Teampannon Kft. képviselőjében, Forgách Dávid a BFK képviselőjében és a Híd Műtárgy Fejlesztési Igazgatóság projektigazgatója, Árva Péter önkormányzati képviselő.

**a Lakosság részéről:** Dr. Schneider Géza, a CF Pharma alapítója, tulajdonosa, ügyvezetője, Ferenczi István a Kisperesti Önkormányzat önkormányzati képviselője, Simon Pál a Rima Magyarország Zrt. vezérigazgatója és az ILLA Bevásárlóközpont és Irodaház társtulajdonosa.

**Hurták Gabriella:** Olyan technikai kéréssem lenne mindenki felé, aki már most bekapcsolódott, hogy a mikrofonját mindenki lehetőség szerint nézze meg, hogy legyen lenémítva. Alapvetően, sokszor talán szerencsésebb, ha a kép is le van kapcsolva, mert akkor lehet, hogy gyorsabb a rendszer, de a kép maradhat nyugodtan, most a kolléga megerősített abban, hogy az nem lassít, viszont a hangot kérem, hogy mindenki kapcsolja le, aki nem beszél éppen. Nemsokára kezdünk, még egy pár percet kérek. Köszöntök mindenkit, nem tudom, hogy mindenki hall-e minket. A bólogatásból látom, hogy igen, szuper. Jó, akkor el is kezdjük ezt a mai napra tervezett online lakossági fórumot. Éppen csatlakozott Alpolgármester Úr is. A tervezett Új-Duna híddal kapcsolatos négy darab szabályozási terv ügyében tartjuk ezt a lakossági fórumot. A tervezett programunk úgy nézne ki, hogy elsőként felkérném a NIF Zrt. kollégáját, hogy egy átfogó prezentációt tartson erről a projektről. Utána nagyjából 15.50 óra körül, ha összejön, a CF Pharma gyógyszergyár és környéke KÉSZ-szel kapcsolatos ügy következik. Azután 16.00 órakor a Timót utca és környéke. Utána kb. 16.10 órakor érünk az Unix telephely és környéke KÉSZ-hez, majd 16.20 órakor a Gubacsi dűlő területe KÉSZ-hez. 16.30 óra körül kezdődnének a kérdések, válaszok. Hangsúlyozom, hogy kimondottan a híddal kapcsolódó KÉSZ módosítás készítéséről szól ez a mai lakossági fórum. Ezzel összefüggésben a kérdésekre van lehetőség, hogy a NIF Zrt. kollégái

válaszoljanak, vagy akár a tervezők is válaszolhatnak. Adott esetben olyan lehetőség is van, ha itt nem tudunk a helyszínen vagy helyben válaszolni, hogy írásban felteszik a kérdést, és írásban mi megküldjük az adott választ. Felkérném Kéki Róbertet, a NIF Zrt. munkatársát, hogy az első prezentációt tartsa meg. Nagyjából 15.50 óráig lenne ez az időkeret.

**Kéki Róbert:** Tisztelettel köszöntök mindenkit, remélem hallható is vagyok.

**Hurták Gabriella:** Hallható, igen, köszönjük.

**Kéki Róbert:** Akkor meg is osztanám a képernyőt, és elkezdeném a bemutatót. Annyi visszajelzést kérnék, hogy látható-e a megosztás.

**Hurták Gabriella:** Igen, nálunk látszik, remélem a többieknél is.

**Kéki Róbert:** Köszönöm szépen. Ahogy Főépítész Asszony is elmondta, a mai lakossági fórum témája az Új-Duna híd és a kapcsolódó közlekedési infrastruktúra kapcsán több Kerületi Építési Szabályzatnak az elkészítése,

illetve módosítása. Ennek az ismertetése fog majd következni. Magam, a NIF Zrt., illetve a projektben részt vevő tervezők, illetve a Budapest Fejlesztési Központ (BFK) kollégái nevében is köszöntöm a jelenlévőket. Röviden szeretném csak összefoglalni a projektet, valószínűleg több jelen lévő már ismeri, de egy átfogó képet szeretnék adni erről a projektről, és arról, hogy miért is van szükség ezekre a KÉSZ módosításokra. Egy pár mondatot mondanék itt az elején a projekt szereplőiről. A NIF Zrt. már évek óta foglalkozik ennek a projektnek az előkészítésével a korábban KKBK, most már Budapest Fejlesztési Központ szakmai felügyeletével és beruházás felügyeletével szoros szakmai együttműködésben, illetve az érintett fővárosi szervezetek bevonásával, illetve a kerületekkel önkormányzatával és a Fővárosi Önkormányzattal. A jogszabályi háttérről tényleg csak egy pár dolgot szeretnék mondani. Az alapvető kormányhatározat meghatározza a mi feladatellátásunkat ebben a projektben, ez a látható 1693/2018. évi kormányhatározat, és ami ezt a projektet egy kiemelt nemzetbiztonsági szempontból kiemelt nemzeti jelentőségű projektté nyilvánította, az pedig a 340/2012. évi Kormányrendelet. Egy pár mondatot a célkitűzésekről. Ahogy az a kormányrendeletből is látszik, bocsánat a határozatból, gyakorlatilag a fővárosi közlekedési infrastruktúrának egy rendszerszintű fejlesztése a cél. Egy olyan új közlekedési folyosó, egy olyan városszerkezeti elemnek a megvalósítása állami beruházásként, amely egyrészt egy új fővárosi utat hoz létre, városias szinten csomópontokkal és városi főterekkel és meghatározó zöldfelületekkel, amely célul tűzte ki, hogy az egyéni közlekedéssel egyenrangú közösségi közlekedés megvalósuljon ebben a projektben. Nem tudom, hogy lehet-e azt kérni, hogy globálisan legyen egy némitás, és akkor nem kell félbeszakítani percenként azt, hogy éppen ki némita le a mikrofonját.

**Hurták Gabriella:** Megkérdezem a kollégákat itt, és ha tudják, akkor megoldják.

**Kéki Róbert:** Köszönöm, akkor a kis megszakítás után folytatnám. Az alapvető célkitűzés az, hogy egy városi főút jöjjön létre, amely behelyezkedik egy fővárosi városszerkezetbe és egy olyan közlekedésfejlesztési beruházás valósuljon meg, amely ezeket az itt felsorolt célokat meg tudja valósítani. Egy áttekintő térképen szeretném bemutatni azt, hogy alapvetően két fő szakaszra, ütemre bontható jelenleg ez a fejlesztés, amely az Újbudán található Fehérvári úttól tart, egészen az Üllő útig. Az első üteme, vagy első szakasza ennek a tervezésnek a Gubacsi útig terjed, Gubacsi út, Soroksári út, Illatos út környékén található hídfő csomópontig tart. Ebbe beletartozik a Nagy Duna-híd, vagy korábbi nevén más fejlesztési tervekben Galvani-hídként szereplő Nagy Duna-híd, illetve a másik, igencsak jelentős méretű Ráckevei Soroksári Duna-ág felett átívelő híd, amely nem csak a Duna-ágot, hanem a mellette található hatalmas fejlesztési területnek a különböző vágányait, már HÉV vágányokat is áthidal. Tehát ez az 1. szakasz, amit itt zölddel láthatnak. A 2. szakasz nyomvonaláról jelenleg nem született még döntés. Itt korábban részletes vizsgálatok készültek. Két fővonal látszik ezen, ami vizsgálat alá került, erről

részletesebben most nem beszélnek. Jelen KÉSZ módosítások szempontjából az 1. szakasz a releváns és meghatározó. Ennek a tervei szolgáltatják az alapot ehhez a módosításhoz. A projekt elemekről esetleg egy pár szót mondanék. Alapvetően 3 fő projektemre bontható ez az igen szerteágazó és komplex projekt. Maga a Nagy Duna-híd, amiről már talán többen hallottak, hogy nemzetközi tervpályázat útján került kiválasztásra egy nemzetközi tervezői konzorcium. Ez az a híd, ami a korábbi fejlesztési tervekben Galvani-hídként szerepel, amely Újbuda és Csepel között teremtene kapcsolatot egy 2-szer 3 sávós dunai átkelő létrehozásával, amely 2-szer 2 forgalmi sávot és középen vezetett villamos pályát, kötött pályát is tartalmazó közösségi közlekedési sávot foglal magába. Itt a tervezési feladat az engedélyezési és az ajánlati tervek elkészítése. Itt néhány főbb paramétert említenék meg, egy elég komoly szerkezeti hosszúságú hídról van szó. 93 méteres pilon magasságokkal, ez egy ferdekábeles híd, komoly keresztmetszeti méretekkel, és a fő fesztávja a Dunán a mederpillérek között 246 méter. Ennek a tervei készülnek jelenleg. A másik fő elem, ami magát a hálózatot adja, amin belül találhatóak a hidak is, az előbb említett 1. ütemnek, vagy 1. szakasznak, a Fehérvári úttól a Gubacsi – Illatos útig terjedő szakasza. A Nagy Duna-hídon kívül az „RSD” – Ráckevei-Soroksári Duna-híd is ebben a szakaszban található. Ez Újbuda és Ferencváros között egy közel 4,5-4,3 km hosszon teremtene új kapcsolatot, és adna egy új városszerkezeti elemet egy városi főútként, amely alapvetően 2-szer 2 forgalmi sávós, viszont középen megjelenik az említett kötött pályás villamosközlekedésre alkalmas közösségi közlekedési sáv is. Itt jelenleg a tervezési feladat az engedélyezési tervek elkészítésénél tart. A következő projektem, ami még ezen belül található, de külön említésre érdemes, maga az a Ráckevei-Soroksári Duna-ági híd, amely a maga paramétereivel talán vetekszik a Nagy Duna-híddal, a Galvani-híddal. Egy elég komoly szerkezeti hosszúságú hídról van szó. Csepel és Ferencváros között létesülne ez a szintén tömegközlekedéssel, kötött pályával együtt 2-szer 3 sávós híd. Három különálló hídszerkezetről van szó. A parti hidak és középen pedig egy impozáns új híd található. Ez a híd, ahogy említettem, nem csak ezt a Duna-ágot, hanem magát a pesti oldalon található fejlesztési területeket, illetve a MÁV és HÉV vonalakat is átíveli. Itt is egy komoly keresztmetszetről van szó ugyanazokkal az infrastruktúra elemekkel, széles gyalogos és kerékpár infrastruktúra elemek, 2-szer 2 forgalmi sáv, és középen vezet egy kötött pálya, ami megjelenik, akárcsak a Nagy Duna-hídon. Végül a 3. fő projekteleme ennek az Új Duna-hídnak és kapcsolódó előkészítésnek, az a kötötpályás villamosvasúti infrastruktúra előkészítés, amely itt a Fehérvári út és Gubacsi út közötti 1. szakaszon vagy 1. ütemen megjelenő, a jelenlegi Fehérvári úti és Gubacsi úti villamoshálózatba becsatlakozó kötötpályás fejlesztés. Ezek a vágányok, mind a Nagy Duna-hídon, mind az RSD-hídon átvezetnének. Itt szintén engedélyezési tervek készítése van folyamatban. Gyakorlatilag az 1. szakasz hosszával megegyező, közel 4,3 km-es 2 vágányú vágánytervezést, pályatervezést, 5 vasúti megállót, és 2 nagy műtárgy átvezetést foglal magába. Tehát ezek a főbb projektelemelek, amiből összeáll az Új Duna-híd kapcsolódó úthálózat, illetve infrastruktúrafejlesztés. Ahogy a felvezetőben már elhangzott, ez a fejlesztés indukálja többek között ebben a kerületben is, a IX. kerületben azoknak az érintett területeknek az építési szabályzatának az elkészítését vagy a meglévőkné a módosítását, amelynek az ismertetése hamarosan sorra fog kerülni. Előzményként még annyit mondanék el, hogy a Főváros és a NIF Zrt. együttműködésében a tavalyi évben, tavaly ősszel már elkészültek a felsőbb szintű szabályozási elemek, hogy az érintett TSZT, FRSZ és DÉSZ módosítások a rendelkezésre álló tervek alapján elkészültek, és a kerületi szintű szabályozások vannak most folyamatban. Csepelen ez már a tavalyi évben szintén megvalósulhatott, Újbudán és Ferencvárosban pedig még folyamatban van. Ugye itt 4 különálló területről van szó. Ezeknek a részletes anyagait már Ferencváros a honlapján közzétette, ez megismerhető, és a tervező kollégák hamarosan ezeket fogják ismertetni. Részemről, a projektről és a NIF Zrt. részéről ennyit gondoltam röviden az elején, de természetesen bármilyen felmerülő kérdésre fogunk reagálni. A tervező kollégák szintén vonalban vannak. Köszönöm szépen a megtisztelő figyelmet.

**Hurták Gabriella:** Köszönjük szépen ezt a tömör és lényegre törő ismertetést. Folytatásként felkérném az Urbanitas Kft. tervezőcsoport prezentációját. Először a CF Pharma terület, utána Timót utca és környéke, majd ezt követően a Unix telephely kerül ismertetésre. Mivel ugyanaz a tervezőcsoport



készítette mind a hármat, ezért így egymásra fűzve nyugodtan megtörténhet a prezentáció. Máriától ismét a dokumentum megosztását szeretném kérni.

**Berényi Mária:** Az Urbanitas Kft. vezető tervezője vagyok, itt van még két kollégám is, akik a munkában részt vettek, Vojnits Csaba, aki szintén ügyvezetője a cégnek, és Komjáti Emőke tervező. Három pályázat alapján választották ki a tervezőket, mi 3 területre kaptunk megbízást annak a fővárosi TSZT-nek alapján, amit Kéki Róbert is említett. A fővárosi tervek a Település Szerkezeti Terv és a Fővárosi Rendezési Szabályzat eseti módosítása erre a sárga területre terjed ki. Nem feltétlenül azért, mert minden részét érinti, mert nyilvánvalóan egy vonalas létesítményről van szó, de azokat a kerület felhasználási egységekre és tulajdoni határookra terjed ki, amelyek ennek a nyomvonalába esnek. A IX. kerületet érintő szakasznak a terve gyakorlatilag így néz ki, hogy az RSD-t átívelő hídnak a lába a Soroksári útnál van, a Soroksári út fölött még hídként megy át, a Gubacsi útnál éri el a terepszintet, és gyakorlatilag itt az 1. szakasznak vége is van. Tovább, az Illatos útnál már visszamegy a mai 2-szer 2 sávós nyomvonalba az út. Itt elosztja a forgalmat, indirekt kapcsolatot ad a Soroksári útra a Kén utcán és a Timót utcán keresztül. Gyakorlatilag ez a fő eleme a tervezett közlekedési hálózatnak, aminek az építésjogi megalapozása volt a feladat. Ez a IX. kerületben 4 korábbi szabályozási érintett, az első a Timót utca környéke, amely a Soroksári út és a Gubacsi híd közötti területre terjed ki, a CF Pharma tömbje, és alul pedig az Illatos út és a Határ út között a Unix telephely és környéke. Itt hatályos, a mostani jogszabályok szerint készült terv volt, úgyhogy ennek a módosítása készült a munka keretében, a másik két szabályozási tervet gyakorlatilag teljesen át kellett dolgozni, mert azoknak a jogszabályoknak alapján, amelyek alapján ezek készültek, már módosításra nem volt lehetőség. Itt mutatom be az a Fővárosi tervmódosítást, amit 2021 szeptemberében hagytak jóvá, és gyakorlatilag az út nyomvonalával kapcsolatos területigényt elvben biztosította irányadó terület felhasználásként jelölve ez a csikozás jelenti az irányadót. Azt jelenti a Fővárosi Rendezési Szabályzat előírásai szerint, hogy akár csökkenthető, akár növelhető annak alapján, hogy a tényleges tervek mit igényelnek. Ez ugyanaz a Fővárosi Rendezési Szabályzatnak kivágása, ez a forgalomtechnikai terv javaslatát mutatja be a tervezett projektnek. Látszik a középpályás villamos vezetés, amelynek a végállomása itt lenne a Gubacsi-hídnál. Szélesedik a Kén utca, a Timót utca, ahol a Soroksári úttal az Új Duna-hídnak lesz kapcsolata. A korábban vizsgált alternatívák között ez a megoldás úgy készül, hogyha véletlenül mégsem folytatódna ez a nyomvonal, bár nem így tervezik, sem a Fővárosi tervek, sem az Állami elképzelések, akkor ez ebben az állapotban is működőképes lesz nagyon hosszú ideig. Természetesen teljesen nem tudja betölteni a feladatát. Először a Timót utca és környéke KÉSZ-t mutatom be. Itt a kerület rendelkezett egy korábbi tanulmánytervvel, amely csak ilyen koncepcionális jellegű és vizionálja a terület jövőjét. Egy abszolút intézményi jellegű átalakulást vizionált a terv, a mai jelentősebb, például itt a középiskola az Illatos útnak a sarkán. Tehát ennek a tömegéhez illeszkedő intézményi épületekkel képzeli el ezt a területet, gyakorlatilag végig a Határ útig. Ennek nem feltétlenül van ma realitása teljes hosszban, azonban úgy gondoltuk, hogy léptékében, tömegében, jellegében a tervezett Új Duna-híd környékén ez mindenképpen iránymutató lehet. Lent a Szabadkai út környékén már nem biztos, hogy van létjogosultsága a közeljövőben, inkább csak nagy távlatban lehetne figyelembe venni, mert itt olyan ipari jellegű létesítmények vannak, amelyek a megítélésünk szerint középtávon nem bírnák el az intézményi átalakítást, mert olyan jelentős infrastruktúra épült ki. Számos védett épület is van köztük, ipari épületek a környéken, ezt mutatja be ez a tervlap. A Jaschik Álmos Művészeti Szakgimnázium és Technikum, a Honvédségnek a területe és az egykori Fegyvergyár üzemi épületei is védettek. Ezek Fővárosi védelem alatt állnak, de van kerületi védett épületek is, amelyeket „csak a kerület” véd. Ezek közül az egyiket a Gubacsi-híd mellett, az egykori Fegyver- és Gépgyár épületét és kéményét a közelmúltban a Unix újította fel, mintaszerűen nagyon szép lett ez az épület. Ezek is még a kerületi védelem alatt álló épületek, ez a mi tervünknek a beépítési koncepciója. Látszik, hogy itt a tervezett Duna-híd és a hozzákapcsolódó infrastruktúra környékén, amely egy meglévő tömböt tör át, egy teljes átépüléssel számoltunk, intézményi, jellemzően irodai funkcióval. Úgy értékeltük, hogy ez ezt a környéket jelentősen felértékeli, és az átalakulása előbb vagy utóbb lehet, hogy ütemezetten és nem feltétlenül egylépcsőben, de mindenképpen meg fog történni. A honvédségi területhez pillanatnyilag nem lehet nyúlni. Ez a délebbi rész pedig egy ilyen átalakuló gazdasági terület, amiről a kerület végül úgy

gondolja, hogy hosszú távon, főleg, ha meglesz az észak-déli metró, ami itt a tervben még úgy van elképzelve, hogy itt a Határ út térségében lesz egy megállója, ma már láttam alternatív változatokat is, ami a terület közelében, csak egy kicsit délebbre tenné ezt a megállóhelyet, de mindenképpen ebben a körzetben. Szerintem ennek a területnek az átalakulására csak egy későbbi ütemben számolhatunk. A mi tervünk is úgy számol, hogy ezt a Fővárosi tervekben is kijelölt kereskedelmi szolgáltató gazdasági területként szabályozza. Itt mutatjuk be ezt a területet, ennek az átalakulása koncepcionálisan elképzelhető. Még a Fővárosi tervekben is van olyan lehetőség, hogy intézményi területbe sorolják, de megengedik átmenetileg az átmeneti gazdasági területi hasznosítást. Ez most nem volt aktuális, ez egy későbbi folyamat lehet, mert a Fővárosi tervek módosítását kell kezdeményeznie hozzá a kerületnek. Ez a szabályozási terv koncepciója, látszik, hogy itt az intézményi területeket jelöltük ki a Fővárosi tervekkel összhangban. Itt egy kicsit az épületmagasságot is megemeltük, 24 méter lenne a maximális épületmagasság, amit az is indokol, hogy maga a híd is elég magasra megy, mert átível a Soroksári út fölött, és csak a Gubacsi út környékén fog lejönni a felszínre. Tehát mindenképpen egy kicsit építészeti hangsúlyban is, indokolt megemelni az épületmagasságot a híd környékén. Ezek az alapvető paraméterek, amiket a terv előírányoz. Ez a déli terület, itt látszanak a védett épületek, itt gyakorlatilag a maival megegyező építési paramétereket irányoztunk elő, GKSZ 2 jelű építési övezettel. Ez a déli rész a Szabadkai út és a Határ út között. Látszik a sok vonalon is, hogy ez a Fővárosi tervekben rengeteg közlekedési infrastruktúra számára van kijelölve. Itt menne be a Kelebiai vasútvonal a Ferencvárosi pályaudvarra, itt futna a későbbiekben a Körvasút melletti körút, ami átmenne Csepelre, és majd a Budafoki úton menne át a budai oldalra. Tehát mindegyiknek a terület biztosítását kellett megoldani a tervben. Látszik, hogy gyakorlatilag kimaradó terület alig van, ezeknek a nyomvonalaknak és infrastruktúráknak még nincsenek fix tervei, tehát módosulhatnak is idővel, ezért úgy gondoltuk, hogy itt olyan szabályozást adunk, ami gyakorlatilag hibernálja ezeket a területeket addig, amíg ezeknek az infrastruktúráknak a tényleges területigénye nem fixálható. Ezeknek a nyomvonala már nagyon régóta benne van a Fővárosi tervekben, nyilvánvalóan előbb-utóbb meglesznek, úgy mindenképpen indokolt ez a területbiztosítás számukra. A Hungária körút is legalább 100 évig volt területbiztosítással a Fővárosi tervekben, és milyen jó, hogy ez így volt, mert végül aztán megvalósult. Tehát ezekre számítani kell, mert a város fejlődése nem áll meg. Folytassam a CF Pharma tömbbel?

**Hurták Gabriella:** Igen, szeretném kérni.

**Berényi Mária:** A második területet itt lehet látni. Ez gyakorlatilag egy tömb, a Kén utca, Külső-Mester utca, Illatos út és Gubacsi út által határoltan. Itt előzetes egyeztetéseket is folytattunk, elsősorban a Főpolgármesteri Hivatal Várostervezési Ügyosztályával, mert ugyan nem újonnan, mert korábban is benne volt a tervekben, hogy ennek az új infrastruktúrának, tehát az Új Duna-hídhöz kapcsolódó közlekedési infrastruktúrának egy nyomvonala az Ecséri út felé, már korábban is benne volt a tervekben, és most is gyakorlatilag tartalmazzák a tervek. Ez kicsit átlósan szeli át a tömböt, és a Ferencvárosi pályaudvaron nincs eldöntve, hogy alagútban vagy lábakon menne át, mivel azt a millió vágányt, ami itt van, át kell hidalni. A közlekedéstervező kollégáim szerint, a mai koncepció szerint inkább lábakon képzelhető el, hogy egy nagyon hosszú hídon átvezetve köt majd bele az Ecséri útba. Az egyeztetettük a Fővárossal, hogy bár a Fővárosi Rendezési Szabályzat azt mondja, hogy a közlekedési infrastruktúrának kijelölt területeket annak kell a tervekben jelölni, ezen a nyomvonalon lehetne a tényleges tervek alapján igazítani, de mivel a tényleges tervek nincsenek egyelőre olyan szinten, gyakorlatilag átvettük a Fővárosi terveket. Tudomásunk szerint sem létezett, de azért biztosak akartunk lenni abban, hogy nem létezik egy olyan jogi megoldás, hogy a területi, tehát a megvalósítás lehetőségét biztosítanánk a tervben, úgy jelölnénk ki az építési helyeket például, hogy ennek a megvalósítását ne akadályozza, de nem szabályoznánk ki közterületként. Erre az egyeztetéseink alapján nem adnak lehetőséget a jelenlegi jogszabályok. Így a nyomvonalat KÖU 3, tehát fővárosi érdekű településszerkezeti jelentőségű közlekedési területként, tervezett közterületként szabályoztuk ki. Látszik, hogy a CF Pharma területét ez jelentősen érinti, gyakorlatilag kettévágja. A hatályos jogszabályok alapján valamilyen építési tevékenységet akarnak itt folytatni, ezt a telekalakítást meg kell csinálni, hogy a telek megfeleljen a

hatályos rendezési terven. Ugyanakkor a telephely használt területének túlnyomó része megmarad, véleményünk szerint a telephely fennállását, fejlesztését ez nem akadályozza jelentősen. Itt az építési paraméterek gyakorlatilag a most hatályos tervvel megegyezők, tehát ezen nem kellett változtatni. Itt próbáltunk előirányozni, de ez csak egy olyan koncepció, ami akár ilyen, vagy másmilyen is lehet, de a meglévő, véleményünk szerint jó állagú épületekhez illeszkedően egy fejlesztést irányoztunk elő. Úgy ítéltük meg, hogy ez a telephely még jelentős potenciális fejlesztési lehetőséggel bír. Itt az út alatt viszont kialakulhatna egy új telephely, akár még olyan módon is, hogy ez a betonüzem, ami az Illatos út mellett van, ennek ma itt vannak a keverő berendezései. Ezek a keverő berendezések akár így áttelepíthetők és akkor funkcionálisan ez is működhetne távlatban is. Ennyit a CF Pharmáról. Folytatnám még a harmadikkal, ami ettől délre van, az Illatos úttól délre egészen a Határ útig.

**Lakos:** Elnézést CF Pharma ügyben tehetünk észrevételt most, vagy a végén csak?

**Hurták Gabriella:** Nem, az lenne a kérés, hogy még a Gubacsi-dűlőt is meg kellene várni, és azután jöhetnek a kérdések. Nyilván majd mondja, hogy melyik területhez kapcsolódóan.

**Lakos:** Jó, akkor várunk.

**Hurták Gabriella:** Tehát az lenne a koncepció, hogy először még végigmegy a tervező a Gubacsi-dűlő területén is, és kérném Berényi Máriát, hogy folytassa ezt a Unix telephely és környékét. Köszönöm az eddigieket.

**Berényi Mária:** A Unix telephely és környékére egy hatályos szabályozási terv van érvényben, amit 2017-ben hagyott jóvá az önkormányzat. Ennek a terveit is mi készítettük 2017-ben. Itt részint az említett közlekedési infrastruktúra miatt kellett módosítani, ami az Illatos út környékét érinti, részben pedig módosult a fővárosi TSZT és FRSZ. Elsősorban a Kelebiai vasút bevezetésének a nyomvonalát jelölte vasúti közlekedési területként, amelyet ki kellett jelölni a tervben, mivel az érvényes jogszabály az, hogy a kerületi terveknek a fővárosi tervekkel összhangban kell lennie, legalábbis azoknak az elemeinek, amelyek a fővárosi tervekben is benne vannak. Ezek az országos és fővárosi jelentőségű közlekedési infrastruktúrák egyértelműen ezek közé tartoznak. Kisebbségi korrekciók történtek még a tervben, ami egyáltalán felmerült a terv jóváhagyása közötti időben. Itt mutatjuk be, hogy milyen változás állt be a fővárosi tervekben. Ez vonatkozik a Duna-híd környékére, és még módosult a Kelebiai vasút bevezetésének környéke is. Itt látható kinagyítva, tehát ez egy jelentős 150 hektáros terület, elég piciben látható a Szabályozási Tervben, ezért néhány érdekesebb részletét kinagyítottuk. Az Illatos út környékén érinti a területet legjobban. Itt ez a sarokrész, az Illatos út – Gubacsi út sarokrész, ki lesz sajátítva, a Timót utcáig érinti a Gubacsi út szélesítése a területet, gyakorlatilag elsősorban ezt a telephelyet érinti a legjobban, amelyik itt a sarokrészen van. A másik része délen, a Határ út környékén található. Itt a Kelebiai vasútbevezetést lehet látni. Ennek kapcsán előirányoztuk azt, hogy a Külső-Mester utcának ezt a szakaszát, ami egy zsákutca jelenleg, és igazából nem szolgálja ki az itt lévő gazdasági telephelyeket, összekötöttük a Szabadkai úttal. A megszűnő vasúti vágány helyén, tehát itt, ahol egy iparvágány miatt a kihúzó vágány alatt van egy híd, ez egy ilyen aluljáró, itt össze lehetne kötni ezzel a meglévő zsákutcával, hogy az is ne legyen egy annyira zárvány terület, mint jelenleg. Itt az infrastruktúráknak a szabályozását mutatja, a körvasút menti vasút nyomvonala menne a Határ úton, és a mostani Határ útnak a területe, ami inkább a XX. kerületre esik, visszaminősülne egy kerületi úttá, ami az ingatlanokat szolgálja ki. Mellette menne a tervek szerint a villamos, és mögötte egy zajvédő fallal bevédve maga a körvasút menti körútnak a nyomvonala. A Kelebiai vasút pedig úgy van elképzelve, hogy amikor kijön a Ferencvárosi pályaudvarról, akkor egy darabig, tehát innen már kezd lesüllyedni, és itt jóval az elvi állomás területe előtt, lemegy a föld alá, és a föld alatt megy át a Gubacsi út és a Soroksári út alatt is, visszakanyarodva a jelenlegi nyomvonalára. Ezek a környezetalakítási javaslatnak ugyanazok a részei. Ez a sarkon lévő, Illatos út, Gubacsi út sarkán lévő telephelyet nyilvánvalóan a kisajátítást követően erősen át kell majd építeni, de ez egyben egy kedvezőbb városkép kialakítására is lehetőséget biztosíthat,

mert azáltal felértékelődik maga a telephely is, hogy egy ilyen nagy értékű, és jelentős infrastruktúra épül ki mellette. Ez azt a részletet mutatja, amikor a körvasút melletti körút lemegey föld alá, itt már a Kelebiai vasút is a tervek szerint már a föld alatt folytatódna. Köszönöm, ennyi volt a vetítés, a kérdésekre szívesen válaszolok majd, ha odaérünk. Most Koszorú Lajost szeretném megkérni

**Hurták Gabriella:** Köszönjük szépen. Most a következő prezentációval mennénk még tovább, és csak azután jöhetnek a kérdések. Köszönöm az Urbanitas Kft-nek, Berényi Máriának és kollégáinak. Most Koszorú Lajost szeretném megkérni a prezentáció megtartására. Nagyjából egy területre vonatkoztatva nagyságrendileg 10 perces időkerettel.

**Koszorú Lajos:** Látható az anyag?

**Hurták Gabriella:** Látható, köszönjük szépen, és hallható is.

**Koszorú Lajos:** Szeretettel köszöntöm Önöket. Könyves Anett kolleganómmal vagyunk itt, és majd várjuk a kérdéseiket. Ez a terület, ami a IX. kerületben mintegy 15 éve nem rendelkezik hatályos Kerületi Építési Szabályzattal. Ezt az exlex állapotot igazából nem az önkormányzatok, a kerületi és a fővárosi önkormányzat, okozták, hanem a folyamatok ott akadtak el, hogy a Soroksári úti rendező pályaudvarral kapcsolatban a különféle egyeztetések során mindig elakadt a MÁV nyilatkozata, hogy milyen mértékben lehet és kell egyáltalán a pályaudvar területét felszabadítani. A másik kritikus kérdés a terület megközelíthetősége, mert ez a Duna, a Gubacsi-híd, a HÉV és a vasutak között egy nagyon keményen bezárt terület. Itt igen költséges és igen nehéz a megközelítés kialakítása és kiépítése. Az a néhány tulajdonos, aki itt be van szorítva a Duna-parti telkével, nyilván nem tudja ezeket az externáliákat vállalni, nem beszélve az infrastrukturális ellátás kiépítéséről. A feladatunk itt természetesen az volt, hogy a Galvani-híddal, illetve az új déli Duna-híddal kapcsolódó területigényeket biztosítsuk, és azokat a felsőbb szintű tervműveletek előírásait amilyen mértékben lehet, a tulajdonosok felé, a rendeletekbe beépítsük. Ezek a vasúti átrendezési lehetőségek, melyeket már a kolléganóm is érintett. Az Új Duna-híd és annak a kerékpáros kapcsolata így nézne ki a területen. Itt a kurzorral mutatnám, hogy ez a jelenlegi partvonal, ami az evezőspálya miatt egy jelentős átalakulást fog megélni, és emellett a Galvani-hídnak lenne egy gyalogos és kerékpáros lejárata a Duna-parti, fővárosi tervekben szereplő gyalogos sétányhoz és kerékpárúthoz. Ez a kerékpárút egyben az Eurovelo 6-nak is része lenne. Tehát a híd és a kapcsolódó létesítmények területének biztosítása az elsődleges feladat. A második kiemelt kérdés a fővárosi dokumentációkban évtizedek óta szereplő Duna-parti sétány és kerékpárút a kapcsolódó rekreációs területekkel, és felmerült még az evezőspálya területszükségletének biztosítása. Az evezőspálya gyakorlatilag csak az északi részen érinti a parti területeket, illetve az evezőspályához kapcsolódó kiszolgáló funkciók, amelyek ezt a fővárosi fejlesztési célt is jelentős mértékben érintik. Erre vonatkozóan majd bemutatjuk a javaslatunkat a későbbiekben. A fővárosi tervdokumentációk jelzik, hogy a pályaudvar területének egy jelentős része a továbbiakban nagyvárosi lakóterületként szerepel a fővárosi dokumentumokban. Ennek megfelelően az FRSZ is meghatározza azokat a paramétereket, amelyekkel itt a fejlesztések megtörténhetnek. Természetesen ezt kiegészítően meghatározza azokat a követelményeket is, amelyek alapján a gyalogoshidak és a területen belül a területhez kapcsolódó zöldterületek is kijelölendők, valamint a terület kapcsolatainak a biztosítása. Itt még a kötőpályás közlekedési területek is megjelennek. A leglényegesebb elemek, mint említettem, az Új Duna-híd területi szabályozását biztosított feltételek, a terület beillesztése a magasabb szintű tervekbe, a Duna-parti sétány és evezőspálya, valamint a kapcsolódó szomszédos területek, a diákvárostól kezdve a Soroksári Duna-ág hasznosítása és az előbbiekben bemutatott szomszédos területek fejlesztési elképzeléseivel összhangban történjen a terület jövőképe a megfogalmazása. Ennek megfelelően a fővárosi tervekkel összhangban úgy alakítottuk ki a területet, hogy kijelöltük a Duna-parti sétányt, és itt integráltan, nem külön-külön területtel biztosítottuk az evezőspálya, a sétány és az Eurovelo területeit. Ezek a funkciók teljes mértékben átfedhetnek, és miután az evezőspályához kapcsolódó kiszolgáló létesítmények az 52 hétből legfeljebb 2 hétig vannak intenzív használatban, indokolatlan lenne még ezekből a Duna-parti

területekből még 20 métert fenntartandó infrastruktúrával és zöldfelülettel kialakítandó területként szabályozni. Így is ez a Duna-parti terület 18 és 25 méter szélesség között változó. Ezen kívül a felsőbb jogszabályoknak megfelelően kijelöltük azt a közparki területet, ami a fejlesztési területekkel arányos. A felsőbb szintű tervek szerint vettük figyelembe a nagyvárosi lakóterületek és a településközpont vegyes területek kijelölését is. Megtartottuk a Soroksári rendező pályaudvar területét, és figyelembe vettük a további kötőpályás közlekedési területek kijelölését. Ezek között az összhangot megteremtettük, és kijelöltük azt a 10 %-os zöldterületet, a tervbe és az FRSZ-ben jelölt védelmi korlátozó és egyéb elemek is feltüntetésre kerültek a szabályozási tervben. A közlekedési célú területbe került a Duna-hídhöz kapcsolódó területigény, illetve figyelembe vettük azt a lehetőséget is, hogy esetleg más megoldással kezeli a kerület és a NIF Zrt. a hídra való feljutást, illetve a hídról való lejutást. Itt ezen a szabályozási tervi részleten láthatóak mindazok a korlátozó elemek, tehát országos ökológiai hálózat, ökológiai folyosó határa, tájképvédelmi terület, Natura 2000 terület, amelyeket figyelembe kell venni a további fejlesztéseknél, illetve ezeknek a területeknek a korlátozó előírásait. Az építési övezetek kijelölésénél azonban, tekintettel arra, hogy a területeken nem állnak rendelkezésre azok a feltételek, amelyek az építési tevékenység feltételei, tehát így a telekalakítás és az építés feltételei, tehát a közúti megközelítés és az infrastruktúrával való ellátás, ezért az építési övezeteket feltételhez kötött telekalakítással és építési tevékenységgel szabályoztuk. Tehát csak akkor lehet telket alakítani és építési engedélyért folyamodni, amennyiben a területeken az összes építési tevékenységhez kapcsolódó feltétel együttesen teljesül. Nyilvánvaló, hogy ez azt jelenti, hogy az önkormányzatoknak, tehát a kerületnek és a fővárosnak, valamint a terület tulajdonosainak, illetve a majdani fejlesztőknek együttműködve kell ezeket a feltételeket létrehozni. Itt van ez az 5 pont, ami ezeket a feltételeket meghatározza. Kármentesítés, városias sétány területének kialakítása, közmű, közlekedés és a Duna-híd területe. Ezek a nagyvárosias lakóterület, az EKP övezet, településközpont vegyes terület, és a majdani intézményi vegyes terület. A Soroksári út mellett van egy viszonylag jól működő zárványterület, ami a HÉV és a vasútvonal között van. Ennek a szabályozását úgy alakítottuk, hogy figyelembe vettük a felsőbb szintű tervek előírásait is, és jelöltük azoknak a távlati fejlesztési elképzeléseknek a lehetőségét, de ugyanakkor ennek a területnek az életképes, működési feltételeit is megtartottuk. Ez a lap mutatja a fővárosi sétány és az evezőspálya egymásra lapolását, itt van egy olyan kamera út, amely a nagy nemzetközi rendezvények alkalmával működik, egyébként pedig az Eurovelo kényelmes, elegáns kerékpárútja. Egy rézsűs, zöldfelületekkel beültetett pihenőterületek, parki sétány, és a sétányba integrált különféle kutyafuttatók, játszóterek, pihenőkertek kerülnek kialakításra. Ez az, ami egy olyan szabályozás, ami biztosítja a nagy létesítmények területigényét, a vasút zavartalan működését, amiben kikristályosodnak a visszaépítés méreti arányai, és ugyanakkor a tulajdonosok területe is olyan építési övezetbe került, ha korlátozott paraméterekkel is, ami egyértelművé teszi az ingatlanok hasznosítási irányát. Köszönöm szépen.

**Hurták Gabriella:** Köszönöm szépen, ha visszaadod nekünk most a képernyőt egyelőre, majd ha kérdések lesznek, és arra lesz szükség, akkor lehet, hogy újra megkérem a megosztást. A végére jutottunk a prezentációknak, és még egyszer köszönöm a tervezőknek ezt az összefoglalót, bemutatót. Aki később csatlakozott volna esetleg, bemutatkozom, Hurták Gabriella főépítész vagyok a IX. kerület részéről. Csatlakozott hozzám, itt van Reiner Roland alpolgármester úr is. Most lenne az a rész, amikor kérdéseket lehet feltenni, és azt kérem, hogy próbáljuk meg úgy, hogy kézfeltartással jelentkezzenek, és mindenki, aki szót kap, elsőként mutakozzon be, és másodikként pedig azt kérném, hogy mondja el, hogy melyik területhez kapcsolódóan szeretné a kérdését feltenni. Akkor sorban adnék szót. Elsőként Schneider Géának.

**Dr. Schneider Géza:** Először is azt kérném, hogy az Urbanitas Kft. javaslatának a 70. oldalát szeretném, ha kiraknánk a képernyőre, ott van a térkép a nyomvonalon.

**Hurták Gabriella:** A tervezőktől szeretnék kérni ebben egy technikai segítséget, és a válaszadásba is bevonnám őket.

**Dr. Schneider Géza:** A CF Pharmának vagyok alapítója, tulajdonosa és ügyvezetője. A cégünk 25 éve működik, pillanatnyilag az ország egyetlen magyar tulajdonban lévő gyógyszergyára. Ez a terv teljesen elfogadhatatlan számunkra, összeegyeztetetlen a gyógyszergyár működésével. Azért kértem, hogy ezt a térképet tegyék ki, mert hogyha látják, akkor a térkép bal alsó sarkában van két hosszúkás, téglalap alakú épület, ami a két üzemcsarnokunk, ahol tűz- és robbanásveszélyes munka folyik. Ez néhány méterre kerülne a tervezett négypályás autóúttól, ami tűzvédelmi szempontból biztos, hogy elfogadhatatlan. Ezen kívül, amit leválasztanak területet, ott tartjuk a tűz- és robbanásveszélyes oltószereket, amik nélkül a cég megint nem tud működni. Az már csak a további, hogy 25 év alatt majdnem 2 milliárd forint építmény- és telekadót fizettünk be. Ezért azt semmi mást, de azt azért elvártam volna, hogy amikor az Urbanitas Kft. egy megbízást kap arra, hogy átlósan szelje keresztül a gyógyszergyárat, akkor esetleg megkeres minket és tájékoztat, akkor időben ugyanezt el tudtuk volna mondani. A mai találkozóról sem kaptam semmiféle tájékoztatást, csak véletlenül tudtam meg, hogy van. Különösen azért fájó ez a dolog, mert ez a bizonyos keleti rész, amelyik üresen áll, nem véletlen, és nem véletlenül nem adtuk el, és vállaltuk ezt a közel 2 milliárd forintos építmény- és telekadó befizetést 25 év alatt, mert most jutottunk el arra a pontra, hogy professzionális befektetőt keresünk. Ha egy ilyen szabályozási terv elkészül, akkor olyan befektető nincs a világon, aki egy ilyenbe belemegy, ugyanis a keleti oldalon tudnánk létrehozni egy üzemet létrehozni, ő azt venné meg, és a két rész, a hatóanyag gyártás és a gyógyszer kiszerezése szimbiózisban egy komplett gyógyszergyárat tudna végre alakítani. Azért sem értem egyáltalán ezt a tervet, mert amikor először hallottam a Galvani-hídról, azóta folyamatosan figyelemmel kísérem az eseményeket. A FŐMTERV-nek is pontosan megnéztem a 8 nyomvonal tervét, amiből 6 a Határ útra vonatkozik, és aki szakértőt csak megkérdeztem, mindenki azt mondta, hogy valamelyik Határ úti változat látszik a legjobbnak, a legolcsóbbnak, ami környezetvédelmi és mindenféle szempontból jobb, ez az Ecseri úti a legrosszabb. Azt sem értem, hogyha a Polgármester Asszony többször állást foglalt, hogy Ferencváros nem támogatja az Ecseri úti változatot, akkor vajon miért kapott az Urbanitas Kft. erre megbízást? Tehát itt a kérdések csak sorakoznak-sorakoznak, de a fő rész tulajdonképpen az, hogyha a Határ út látszik tulajdonképpen a legjobbnak, akkor egyáltalán miért beszélünk egy gyógyszergyár keresztberakásáról, hiszen a Határ úti változatoknál semmilyen probléma nem merülne fel, és megjelenésében, környezetvédelmi szempontból, költségeiben, mindenben jobbnak látszik. Tehát ez számunkra egy teljesen elfogadhatatlan valami, az, amilyen stílusban ez készült, az meg különösen elfogadhatatlan.

**Hurták Gabriella:** Köszönjük szépen a hozzászólást, rögzítjük az észrevételeket. Nagyon röviden én is válaszolnék, és egy picit részleteiben az Urbanitas Kft.-nek is megadom a szót. Először is azt szeretném rögzíteni, hogy nekünk egy felsőbb jogszabályban megadott paramétereket jogszabályi kötelezettségünk átvenni. Tehát ez a vonal, ami itt keresztülszeli az Ön telkét, nem most született. Most nincs más lehetőség arra, mint hogy mi ezt átvesszük. Ugye nem az Urbanitas Kft. kapta azt a feladatot, hogy ezt létrehozza, ezt nekünk át kell vezetnünk. De részleteiben megkérném a kollégánót, hogy nagyon röviden, egy pár szóban válaszoljon erre, és csak arra hegyezném ki, hogy itt most pillanatnyilag természetesen rögzítjük az összes ellenvetést, de azt is kérem, hogy azt is vegyék figyelembe, hogy amit nekünk kötelező jogszabályilag átvennünk, az ellen most nem járunk el ellenvéleményt megfogalmazni, hanem a felsőbb jogszabály készítőinél. Kérném Berényi Máriát, hogy válaszoljon.

**Vojnits Csaba:** Bocsánat én fogom átvenni a szót, Vojnits Csaba vagyok az Urbanitas Kft.-től. Azért vettem át a szót Berényi Mária helyett, mert személyesen én jártam kinn Dr. Schneider Géza úrnál, amikor megindult ez a tervezés, a kolléganómmal, Komjáti Emőkével, és tájékoztattuk ennek a tervezésnek a megindításáról, illetve annak a háttéréről. Tehát az, hogy nem tájékoztattuk, az nem igaz. Személyesen jártam nála, és minden ezzel kapcsolatos dokumentumot ismertettem vele, illetve tettem egy ígéretet számára, hogy megvizsgáljuk azt az összes olyan lehetőséget, amit a jogszabályok lehetővé tesznek arra vonatkozólag, hogy ezt a területet ne kelljen szabályozási vonallal kialakítani. Megvizsgáltuk, és emiatt indítottuk el az egyeztetést a Fővárossal. Mi azzal a javaslattal szerettünk volna élni, hogy ezt a területet csak valamilyen fenntartási sávként kelljen kijelölnünk a szabályozási tervben. Talán ez elfogadhatóbb

lett volna a gyógyszergyár részéről is, mert akkor nem szabályozási vonalként jelenik meg. Szerintünk a jelen állapotban talán szakmailag is vállalható lett volna ez a megoldás, a problémát az okozza, hogy nem kaptunk erre lehetőséget. Tehát, ahogy Főépítész Asszony mondta, ezeket az egyeztetéseket, amiket ígértünk megtettük, és a Fővárostól egyértelműen azt az állásfoglalást kaptuk, hogy ezt nem tehetjük meg. Innentől kezdve pedig nem volt más lehetőségünk, mint az, hogy megrajzoljuk a magasabb jogszabályban rögzített állapotot.

**Dr. Schneider Géza:** Csakhogy Ön, mint magánember tájékoztattott engem, és egyáltalán semmiféle hivatalos iratot nem kaptam. Gyakorlatilag egy „pletykasztű” eljárás volt.

**Vojnits Csaba:** Tervezőként jártam Önnél.

**Hurták Gabriella:** Így van.

**Dr. Schneider Géza:** Nem egészen, az illet azért úgy gondolom, hogy írásba kell foglalni. Egyébként ott is ugyanígy tiltakoztam ez ellen. Ugyanezt mondtam, hogy ez a gyár halálát jelenti. Ha ez megvalósul, akkor ezt a gyárat be kell zárni.

**Vojnits Csaba:** Ez igaz. Megértettük ezt akkor is.

**Hurták Gabriella:** Azt szeretném kérni, hogy miután ebben a kérdésben most többet nem tudunk tenni, mert nagyon-nagyon röviden, tömören az a lényege a válasznak, hogy egy kötelező szabályozási elemet átemeltünk, a mi esetünkben, amikor ez a tervezési folyamat zajlik, csak egy átvezetésről van szó, azért ezt most ezen a fórumon, ebben a formában nem tudjuk kezelni. Természetesen rögzítjük, de nem vagyunk erre felhatalmazottak.

**Dr. Schneider Géza:** Egy pillanat, még egy mondatot engedjen meg. Nekünk a bőrünkről van szó, 160 embernek a munkahelyéről, és 25 évi munkáról.

**Hurták Gabriella:** Világos, abszolút érthető.

**Dr. Schneider Géza:** Azt azért hadd mondjam meg, hogy a 2002. évi szabályozási tervet én finanszíroztam az utolsó fillérig. Az a mai napig érvényben van. Éppen Önhöz beadták a kollégák a 3 db raktár építési engedélyének a tervéhez az Ön hozzájárulását, a városképi véleményt. Tehát pontosan tudnak erről, és azt is tudnia kell, hogyha ennek a régi szabályozási tervnek a helyébe egy új lép, akkor hiába nem épül meg az Ecseri út, mert mindenki megesküszik arra, hogy biztos nem, ez a legrosszabb változat, de, ha egy új szabályozási terv lesz, soha többé semmilyen építési engedélyt nem tudok addig beadni, míg az új szabályozási terv érvényben van. Ez akár évekig is tarthat ismerve a magyarországi bürokráciát és politikai helyzetet.

**Hurták Gabriella:** Ezt értem, most azért szeretnék erről a kérdéstről továbblépni, mert ezen a fórumon mi ezt nem tudjuk kezelni, mivel egy kötelező szabályozási elem. Lehet, hogy mi ezt most részletesen leírjuk Önnek levélben is, mert azt hiszem, hogy a kolléga tájékoztatta is, abszolút értjük a problémát, de most a továbblépés érdekében megkérném Ferenczi István urat, hogy ő is tegye fel a kérdését, és ha valakinek lenne még kérése, akkor kérem, hogy ő is jelentkezzen.

**Dr. Schneider Géza:** A mi jogászunk is itt van, jelen van, szeretne hozzászólni.

**Hurták Gabriella:** Jó, akkor azt kérem, hogy nagyon-nagyon röviden tegye meg, és utána továbblépni, mert ezt a kérdést ezen a fórumon nem tudjuk kezelni.

**Jogász CF Pharma:** Nagyon megköszönöm, ha írásban tájékoztatnak minket ennek az egész ügynek a háttéréről. Azt szeretném kérni, mert mi ellentmondásokat tapasztaltunk a Főépítész Asszony és az Urbanitas Kft. részéről nyilatkozó Építész Úr nyilatkozatai kapcsán, hogy pontosan jelöljék meg, hogy mi az a felsőbb szintű jogszabály, amitől Önök nem tudnak eltérni, ami kötelezővé teszi, hogy a telket, az ingatlant így sréhen keresztülszelje ez a vonal.

**Hurták Gabriella:** Jó, abszolút megteesszük. Azt hiszem, hogy itt mi pontosan ugyanazt mondjuk. Lehet, hogy nem ugyanazt értették belőle, de világos, mi abszolút megteesszük azt, hogy írásban ezt megküldjük Önöknek.

**Jogász CF Pharma:** Jó, mert itt elhangzott, hogy ez egy kötelező felsőbb jogszabály.

**Hurták Gabriella:** Igen, ez így van, ez egy fővárosi szabályozás.

**Jogász CF Pharma:** Azért nem mindegy, mert a Főváros állásfoglalásának nincs ilyen jogi kötelező ereje.

**Hurták Gabriella:** Akkor annyit pontosítok, hogy azt próbálta meg, hogy azzal együtt, hogy van ott egy kötelező szabályozási elem, hogyan lehetne mégis úgy kezelni, hogy amit mi egy az egyben átveszünk azon, hogyan lehetne még esetleg valamit könnyíteni, ami egy abszolút tervezői plusz kör volt, megpróbálta még az Önök érdekeit képviselni. De ezt mi egészen részletesen le fogjuk írni Önöknek e-mailben vagy egy hivatalos levélben. Most azt kérem, hogy erről a kérdésről menjünk tovább, és hogyha megírják massanger-ben is, hogy pontosan milyen címre, mert gondolom, hogy itt a jogi képviselő számára is kellene küldenünk a levelet, és Dr. Shneider úr számára is, hogyha megadják a nevet a címet, vagy nekünk a [foepitesz@ferencvaros.hu](mailto:foepitesz@ferencvaros.hu) e-mail címre elküldik, akkor mi arra megküldjük a választ. Köszönöm szépen ezt a hozzászólást, és ebben az esetben most lépnénk tovább.

**Ferenczi István:** A Kispesti Önkormányzat önkormányzati képviselője vagyok. Hat rövid kérdésem, illetve észrevételem lesz olyan sorrendben, ahogy ezek az előadások és prezentációk elhangzottak. Az egyszerűbbtől a bonyolultabbig fogok menni. Az hiszem, hogy Kéki úrhoz szól az a kérdésem, hogy bár az illetékes Kormányhivatal illetékes Környezetvédelmi Ügyosztályához megérkezett ennek a hídnak, vagy ennek levezető útjainak vagy a kettőnek együttesen a környezeti hatástanulmánya, a kezdeményező rögtön le is állította ezt a folyamatot, tehát én, mint civil szervezet képviselője, nem tudok betekintést nyerni semmilyen iratba, nem tudok semmilyen információt kapni arról, hogyan áll ez az ügy. Azt kapom vissza folyamatosan a Kormányhivataltól, hogy eljárási cselekményt nem lehet foganatosítani ebben az ügyben, mert felfüggesztették. Tehát környezetvédelmi hatástanulmány van, eljárás ezzel kapcsolatosan nincs. Nem tudunk betekinteni, nem tudunk észrevételeket tenni. Azt szeretném kérdezni, hogy mikor fogják ezt a zárat feloldani? Hogyan lehet, hogy közben a tervezés folyik? A második észrevételem, illetve kérdésem, hogy Vitézi Dávid főigazgató úrhoz hasonlóan Ön is városi főútról beszélt, azt szeretném kérdezni, hogy milyen típusú városi főútról beszél? Olyanról-e, mint amilyen ma a Hungária körút, ami jelentős teherforgalmat bonyolít? Vagy olyanról esetleg, ami egy városias elválasztó hatást nem igazán érvényesítő, a helyi lakóterületeket kevésbé zavaró városias főút? Kérdezem ezt azért is, mert a Művészetek Völgyében és egész más helyeken, amikor a NIF Zrt., a BFK és az Államtitkárság bemutatta ennek a hídnak és útjainak a makettjeit, terveit, akkor azon jelentős mértékű teherforgalmat ábrázoltak. A harmadik kérdésem, még mindig Kéki úrhoz, arra vonatkozik, hogy milyen tervei készülnek ennek a hídnak jelen pillanatban? Tehát milyen tervezési szakaszban, tervezési fázisban van? A negyedik kérdésemhez jó lenne megtekinteni egy térképet. Itt szó van arról, hogy még nem döntöttek arról a szakasról, ami tulajdonképpen a harmadik szakasz, ami mehet az Ecseri út felé, illetve mehet a Határ út felé, ez a levezető út, és életben tartják mindkét opciót. Az a kérdésem, hogyha szóba jöhet az Ecseri úti opció, akkor nem lenne, vagy lett volna-e szerencsésebb eleve a Kén utca felé fordítani ezt a Galvani útnak nevezhető levezető utat? Így kisebb távon kellene átvélni a rendező pályaudvart is, illetve



egyáltalán nem érintené a Dr. Schneider úrék cégét, az egyetlen magyar gyógyszergyárat, és így fel sem merülne az, hogy ez a cég és a Határ út melletti lévő kispesti, ferencvárosi oldalon, illetve az itt élők kevésbé vannak egymással konfliktusban. Szerintem nem ez a helyzet, a végén rátérek, hogy szerintem mi a helyzet. Az 5. kérdésem, jól látszott több térképen is, hogy a körvasút melletti körutat, ami távlatban az Albertfalvát Csepellel és Pesterzsébeten keresztül Kispesttel és a további pesti részekkel összekötő körút lenne. Azt a Határ út kispesti szakaszára, illetve az ott kiszabályozott nyomvonalra vezetnék rá. Jelen állás és minden hír szerint a Galvani körutat is erre vezetnék rá. Értem a felsőbb rendű jogszabályokra való hivatkozást, és a kiemelt nemzetgazdasági beruházásokra való kényszerű hivatkozást, de abban a ritka helyzetben vagyok, hogy most a szakma jeles képviselőivel, a tervezőkkel beszélgetek. Legmélyebb tisztelettel kérdezem, hogy elfogadhatónak tartják-e, hogy két nagy forgalmú hídról ugyanarra a nyomvonalra vezessük rá a forgalmat a pesti oldalon? Végezetül, a gyanúm az, hogy ahogy azt Koszorú Lajos, a Város-Teampannon Kft. prezentációjában láthattuk, azért nem számol ez a KÉSZ sem, és a tervváltozatok sem azzal, hogyha esetleg az Ecseri út felé vinnék ezt a levezető utat, akkor több értelme lenne a Kén utca felé fordítani eleve az RSD-t átívelő kisebbik hidat, mert az bezavar az olimpiai evezőspályának a kialakításába. Jól gondolom-e azt, hogy azért kell a városszerkezetet „megerősöskolni”, és teljesen átszabni a pesti oldalt, mert akkor az 52 hétből 2 héten át útban lenne egy műtárgy, és nem lehetne elindítani azt az evezős versenyt, amit egyébként egyáltalán nem kellene egy ilyen, mint valamilyen természet közeli, természetbeni környezetbe behelyezni azzal, hogy kibetonozzuk az egész medret. Remélem, hogy a kérdések is hallatszottak a némileg indulatos véleményem mellett, és szeretném, ha válaszolnának azokra. Szívesen felsorolom tömören a kérdéseket, csak azért, hogyha az segít a válaszadásban.

**Hurták Gabriella:** Köszönöm szépen a kérdéseket, és sorrendben, ha ez így működhet Kéki Róbertet kérném válaszadásra. Utána röviden a tervezőktől is kérnék egy pár szót válaszként, és csak egy nagyon-nagyon rövid megjegyzésben reagálok az evezőspályára. Mi abból a rendezési tervbe kizárólag csak azt vettük át, ami kötelező elem szintjén a felsőbb jogszabály szerint van, tehát ebben ilyenfajta állásfoglalás a tervben elméletileg nem szerepel. De a részleteiben átadnám majd a szót a tervezőknek.

**Kéki Róbert:** Köszönöm Ferenczi úrnak a kérdéseket, azért jegyzeteltem közben. Olyan kérdések hangzottak el, amelyekre a válaszok ezen a fórumon abban a formában megfogalmazhatóak, amiben ez elvárható lenne. Természetesen próbálok reagálni a kérdésekre, de azt kérem, hogy ezt írásban juttassa el hozzánk Ferenczi úr, mert azért itt elég komoly városfejlesztési kérdésekbe is belemegyünk. A fórum témája nem ez. Bár tény, hogy a megalapozó tervek jelentősen kapcsolódnak ezekhez az elhangzott kérdésekhez, de azért itt a kérdések zöme sokkal messzebbre vezet, mint egy általam megfogalmazott rövid válasz. Tehát azt kérem, hogy ez mindenképpen jusson el a NIF Zrt-hez is, akkor tudnánk válaszolni. Nem húznám az időt tovább ezzel. A környezetvédelmi hatástanulmánnyal, (KHT-vel) kapcsolatos kérdésére reagálnék röviden, hogy az, amit a hatóságtól kapott visszajelzést, az a jelenlegi tényállás, tehát gyakorlatilag nem folyik jelenleg eljárás, felfüggesztés alatt van, eljárási cselekmény nincs, ez az, amiért igazából nem is lehet betekinteni abba a dokumentumba, aminek hivatalosan a hatóság nem folytatta le a kifüggesztését. Hogy milyen városi főútról beszélünk? Úgy gondolom, hogy mind a BFK, mind a NIF Zrt. az elmúlt években ezt nem rejtette véka alá, és volt egy olyan társadalmisítási folyamat a BFK által, ahol ezekbe a tervekbe betekintést nyerhettek az érdeklődők egy online internetes felületen. Tehát ott azokat a keretszabályokat, azokat a zöldfelületeket, azokat a sávszámokat, elképzeléseket meg lehetett ismerni, most nem mennék bele részletekbe, de hogyha ennél részletesebb választ szeretne, akkor kérem, hogy írásban a konkrétumokra kérdezzen még rá. Milyen tervei készülnek a hídnak? Gondolom, az Új Duna-hídról van szó, tehát a Nagy Duna-hídról. Ennek az engedélyezési tervei elkészültek, az ajánlati tervei vannak kidolgozás alatt, szerintem ez a prezentációból kiderült. A 2. szakaszra vonatkozó 4. kérdésébe nem mennék bele, hiszen Ön is nagyon jól tudja, hogy mindaz, hogy mit kellett megvizsgálni a 2. szakasz tekintetében, mindaz, hogy erről született-e döntés, az egy Főváros és a Kormány Egyeztető Fóruma, a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsának a döntési jogköre, jogosultsága. Ismeri az elkészült dokumentumokat, talán Ön is részt vett

a társadalmisításban, de döntés nem született. Erről most ugyanazt tudom elmondani, amit korábban is. Az, amit a körvasút menti körút, vagy a Galvani körút, vagy a Galvani-hídnak nevezett eggyel bentebb gyűrűnek a forgalmi lefolyásáról, hogy milyen útra vezet rá ez a két jelentős városszerkezeti elem, úgy gondolom, hogy ebben szintén az elmúlt években számos olyan vizsgálat készült, és ez nem lett igazából szintén véka alá rejtve, tehát ahogy ez a 2. szakasznak a társadalmi egyeztetése során is ismertetésre került. Erre megvannak a közlekedésszakmai válaszok. Koszorú úr prezentációjában, illetve a korábban a 4. kérdésben említett, „miért nem arra áll az RSD-híd, amerre”, kérdéskör szintén ide vezet vissza. Tehát az, hogy mi az, amit meg kellett vizsgálni a tervezőknek, mi az, amit aztán be is mutattunk, és a BFK szintén egy nagyon részletes, és szerintem elvárt kommunikációval lefolytatott társadalmisításban a lakosság elé is tártunk, az talán ezekre részben választ ad, bár döntés továbbra sincs a 2. szakasz tekintetében. Tényleg csak röviden végigszaladva a kérdéseken, én ezeket tudnám most Önnek válaszolni, hogyha ennél többre, illetve részletesebb válaszra van szüksége, úgy gondolom, hogy akkor mindenféleképpen írásban tegye fel ezeket a kérdéseket, és akkor ezen a fórumon nem húznám tovább az időt. Úgy gondolom, hogy ennél többet nem is tudok jelenleg ezekre a kérdésekre válaszolni.

**Hurták Gabriella:** Köszönjük szépen, akkor én is megerősíteném azt, hogy írásban tegye fel a kérdéseket a NIF Zrt. felé. Nem tudom, hogy a Város-Teampannon Kft. kíván-e még valamit hozzáfűzni, mint megszólított tervező, vagy ugyanez vonatkozna rájuk is, hogy a NIF Zrt-vel közösen válaszolnák meg ezeket a feltett kérdéseket.

**Koszorú Lajos:** Miután nekünk a híd maga nem tervezési feladatunk, tehát ezzel kapcsolatban teljesen mindegy, hogy nekem mi az álláspontom, tehát ez nem mérvadó, ahogy Kéki úr válaszolt, szerintem annak megfelelően fogunk eljárni.

**Hurták Gabriella:** Rendben, köszönöm szépen. Még Berényi Mária jelentkezik, nyilván a tervezők közül ők is megszólítottak.

**Berényi Mária:** Igen, egyetérték Koszorú Lajossal abban, hogy amiről most vitázunk, igazából nem ennek a tervnek a témája volt, tehát ezek a kérdések a Fővárosi tervek módosításakor merültek fel, vagy ott kellett volna feltenni ezeket. A jogszabályok szerint, a Fővárosi Rendezési Szabályzat szerint, ami egy Fővárosi Önkormányzati rendelet, ami a fővárosi FRSZ-ben közlekedési területként van kijelölve, azt a kerületi tervekben is ilyen övezetbe kell sorolni. Tehát ez az a jogszabály hely, aminek alapján nekünk nincs jelentőségünk másképp. Csak hozzáteszem, hogy az építési törvény kezeli a 30. §-ban, hogyha ezzel bárkinek kárt okoz, nem tudom mi, akkor kártalanításért lehet fordulni, jelen esetben a Fővároshoz. Ezt ki is hangsúlyoztuk a tervben, mert mindegyik tervben alkalmaztunk Fővárosi érdekű szabályozási vonal elemet, ezzel is hangsúlyozva, hogy ez nem kerületi döntés, hanem ez a Fővárosi döntésnek kötelező kerületi tervbe való átvezetése. Azzal kapcsolatban, hogy milyen nyomvonalon menjen itt tovább, nem tudok válaszolni, mert igazából én is csak részt vettem korábban ilyen szakmai vitákon. Hogy melyik út hogyan, nem tudom mi, meg régebb óta ismerem, a körvasút menti körútnak is régen a Főváros szabályozását az FRSZ-ben a mi cégünk csinálta, tehát innen ismerem a részleteket, és a József Attila-lakótelepnek is a szabályozási tervét korábban én csináltam, ami hatályos, és ott már megküzdöttünk ezzel a nyomvonallal. Kétségtelen, hogy annyiban igaza van a Fővárosi tervek tervezőjének, a BFBT Kft-nek, aki a fővárosi tervekben ezeket lerajzolta, hogy Budapesten csak a Hungária körút, Könyves Kálmán körút az utolsó körút-szerű nyomvonal. Mindenképp szükség van kijebb is ilyen körutakra. Nagyon régóta benne van a körvasút menti körút nyomvonala is, és ez a Galvani-híd – Ecseri út kapcsolat is. Kétségkívül, hogy az Ecseri útnak a nyomvonalában van egy kis olyan, amit úgy szoktam csúnyán mondani, hogy: „Gyere velem, nem megyünk sehova!”, mert a Bihari útnak a szélessége nem bírja el. Az annyira keskeny, hogy arra nagyon nehezen továbbvezethető ez a nyomvonal. Ugyanakkor azt mondom, hogy abban valamilyen szinten igaza van, de ez csak egy szakmai vélemény, tehát én igazából itt most nem vagyok döntéshelyzetben, hogy a körvasút menti körút szerintem egy jelentősebb nyomvonal lesz. Ez a belső körút egy kisebb forgalmú, városiasabb út lesz. Most pillanatnyilag az elképzelés az, hogy

átmenetileg ezt a kettőt kötnék össze, tehát, amikor az Illatos úton továbbvezetve kötne bele a Határ útba, de ez az összekötés nagy távlatban gyakorlatilag majd 2 körútra válik szét. Legalábbis így magyarázta el nekem az UTE, hogy ennek mi az értelme, amikor ilyen szakmai beszélgetéseken ezt firtattam.

**Hurták Gabriella:** Köszönjük szépen a kiegészítést, és itt most továbblépnék

**Dr. Schneider Géza:** Záró kérdést még fel lehet tenni? Mert azt hiszen, hogy egyetlen kérdésemre sem kaptam választ.

**Hurták Gabriella:** Azt hiszem, hogy kapott választ.

**Dr. Schneider Géza:** Nem kaptam, arra sem kaptam, hogy az Urbanitas Kft-nak miért rendelték meg? Ha egyszer 6 jobb Határ úti változat van, akkor miért kerül sor egyáltalán az Ecseri útra? Arra sem kaptam választ, hogy miért nem kaptam semmiféle hivatalos tájékoztatást? Az Urbanitas Kft-től pedig a kolléga magánemberként jött ide, és megkért, hogy privát kezeljem. Ennyi, köszönöm.

**Hurták Gabriella:** Azt hiszem, hogy itt elbeszélünk egymás mellett, de írásban is mindenképp meg fogjuk adni a választ, tehát akkor sokkal kevesebb félreértés adódhat. Alpolgármester Úr is mindjárt hozzászól egy fél gondolat erejéig.

**Reiner Roland:** Dr. Schneider Úrnak azt szeretném javasolni, hogy keressen meg engem, jöjjön be a Hivatalba, beszéljünk erről az egész ügyről. Teljesen értem, amit mond, megkeresték Önt a tervezők, értem, hogy az nem egy megnyugtató válasz. Nem fogunk tudni abban az értelemben mi, mint kerület hatékonyan fellépni, mert köt minket igazából két dolog is. Köt a Fővárosnak az FRSZ-e, és köt minket adott esetben egy Kormányrendelet, ami az egész hídhöz kapcsolódó adatokat rögzíti. Ezt nem csak Önnek mondom, hanem igazából mindenkinek, mert nyilvánvalóan nagyon sok olyan kérdés fog most felmerülni, ami igazából abból fakad, hogy mi ennek az „eljárési csőnek” most itt a végén vagyunk. Tehát most a kerületnek itt most az a feladata igazából, hogy átvezesse azokat a módosításokat, amiket részben a Főváros átvezetett még 2021 szeptemberében, illetve olyan változásokat, amiket a Kormány akkor gyakorlatilag kitalált, amikor ezt a híd projektet elindította. Tehát nekünk, mármint a kerületnek ebben az esetben a végén nagyjából olyan lehetőségünk lesz, hogyha úgy dönt, hogy ezeket a módosításokat nem fogadja el, akkor azt tudja mondani, hogy: „Köszöni szépen, ezt a KÉSZ módosítást nem fogadja el”, de egyébként ettől függetlenül a kormányrendeletben meghatározott értékek szerint akarják ez a nemzetgazdaságilag kiemelt beruházást megcsinálni, akkor azt egy másik kormányrendelettel meg fogják oldani. Ez nem azt jelenti, hogy a kerület feltartott kézzel, szolgai módon átvezeti azokat a módosításokat, amikről itt most szó van, hanem arról van szó, hogy a tervezőknek ezen a ponton, amikor ők ez elmúlt hónapokban ezt a munkát végezték, nem volt más lehetőségük, minthogy azokon a területeken, ahol nekik van egy felsőbb szintű jogszabályból fakadó kötelezettsége, ezeket átvezesse. De ez nem jelenti azt, hogy amikor ez az anyag a Képviselő-testület elé kerül, akkor egyrészt mi nem mondhatnánk el ezeket a problémákat, sőt azt is jelenti egyébként, hogy mi tudunk fordulni a Fővároshoz, és adott esetben a Kormányhoz is, kifejezve, hogy ezeket a felsőbb szintű jogszabályokban lévő feltételeket nem fogadjuk el, vagy ezeken módosítani szeretnénk, és adott esetben ezekkel a megjegyzésekkel küldjük vissza ezt az anyagot. Tehát mindenre megpróbálunk válaszolni, a tervezőkhöz címzett kérdésekben tényleg ezt a türelmet adják meg, hogy ők azt a feladatot végezték el, amit a jogszabályok alapján el tudnak végezni, és ami ezen túlmutató, tehát várostervezési vagy stratégiai tervezési szempont, azt ők ebből a szempontból nem tudták érvényesíteni. Azt, ha azt itt elmondják, akkor mi itt hallani fogjuk, a Képviselő-testületnek nagyon sok tagja itt van, tehát ők is hallani fogják, és amikor ez a KÉSZ módosítás, tehát az új KÉSZ bekerül a Képviselő-testület elé, hogy döntsünk arról, hogy ezt elfogadjuk vagy sem, ekkor mindezeknek a kifogásoknak tudunk egyfajta „színpadot” adni, hangot adni. Ennyit szerettem volna elmondani, és mondom, ha engem megkeres, akkor szívesen fogadom, és akkor át tudjuk beszélni, hogy milyen lehetőségek vannak.

**Hurták Gabriella:** Most visszafordítottam a kamerát, és akkor azt hangsúlyoznám, hogy kérem, hogy keresse meg Reiner Roland alpolgármester urat, és ezzel párhuzamosan vagy azután írásban is fogalmazzák meg ezeket az észrevételeiket. Ettől függetlenül a mostani lakossági fórumról is készül jegyzőkönyv. Tehát felvétel is készül, és jegyzőkönyvbe is bekerül, hogy milyen megjegyzéseket, észrevételeket tettek. Most továbblépnék az időkeretünk miatt, és ha jól láttam, akkor Pál Simon úr volt a következő, és megkérném, hogy ő is mondja el észrevételeit.

**Simon Pál:** Üdvözlök mindenkit, Simon Pál vagyok, csak megfordítja a nevem a gép. A Rima Magyarország Zrt. vezérigazgatója vagyok, és az ILLA Bevásárlóközpont és Irodaház társtulajdonosaként veszek részt ezen a megbeszélésen. Dr. Schneider úrhoz hasonlóan minket sem keresett meg senki. Próbáltunk kreatívan a Galvani-híd ügyében tájékozódni. Megelőzve azokat a kérdéseket, amikre mi is úgyis csak írásban tudunk választ kapni, azokat fel sem teszem. Az időbeliséget szeretném látni, hogy ez a szabályozási terv vajon mikor kerülhet elfogadásra, hiszen a mi ingatlanunk egy olyan ingatlan, ami bérbeadásból térül meg. Erre mi egyébként 2018-2019-ben közel 2 milliárd forintot költöttünk, és jelenleg ez egy nagyobb, körülbelül 14 millió eurós értéket képvisel a mi számunkra. Viszont, ha ez a szabályozási terv elfogadásra kerül, akkor ez az érték a piacon már teljesen másképpen néz ki. Igazából a szabályozási terv, és az esetleges további kivitelezési, tervezési, kisajátítási folyamatok időbeliségét szeretném látni.

**Hurták Gabriella:** Az ütemezés tekintetében megint, ha van lehetőség, Kéki úrnak adnék szót. Az elfogadással kapcsolatban annyi függő tétel van, hogy azt én most nem tudom biztosra megmondani, hogy pontosan ezekkel a kérdésekkel összefüggésben elfogadja-e, vagy milyen időszakban, vagy hogyan fogadja el a Képviselő-testület ezeket a terveket. Ez nem tudnám megjósolni, megelőlegezni. Ezt a kérdést nyitva hagynám, de a többi és belátható ütemezéssel kapcsolatos kérdés vonatkozásában megkérném Kéki Róbertet, a NIF Zrt. munkatársát, hogy válaszoljon.

**Kéki Róbert:** Dr. Simon úrral már volt korábban egyeztetünk, nem ismeretlen az érintettségük az ügyben. Alapvetően ugyanazt tudom mondani, amit a legutóbbi, tavalyi egyeztetésen is elmondtunk, hogy jelenleg előkészítéssel foglalkozunk, nincs döntés arra vonatkozóan, hogy ez a beruházás mikor fog megvalósulni. Legtöbb érintettet az érdekli, hogy mikor indul el, a kártalanítás, kisajátítás, mennyi marad, mit lehet kezdeni a visszamaradó területtel? Ezek azok a kérdések, amikre jelenleg nem tudunk választ adni, amíg ez a döntés nem születik meg, addig ez a folyamat nem indul el. Szerintem több alkalommal leírtuk már, nemcsak a Rima Magyarország Zrt-nek, hanem más telephely is érintett a környéken természetesen, például a Soroksári út mentén, nem tudok mást mondani most sem. Köszönöm azt a proaktív hozzáállást, amit Dr. Simon úr tanúsított, és lehetőséget is biztosítottunk egy egyeztetésre, ahol elhangzott többek között az is, hogy vizsgálják a visszamaradó terület hasznosíthatóságát. Ebben próbálunk partnerek lenni, de ismételve önmagam azt tudom mondani, hogy amíg nincs döntés a megvalósítással, addig ebben érdemben nem tudunk továbblépni.

**Hurták Gabriella:** Ebben az esetben is azt tudom javasolni, hogy esetleg írásban is tegyék meg az észrevételeket, bár jegyzőkönyvben rögzítjük. Óvatosan mondom, hogy esetleg Alpolgármester Urat Ön is meg tudja keresni, mert abszolút próbálunk minden érdeket, hogyha lehet, képviselni. A továbblépést illetően, ha jól láttam, akkor nálam sorrendben Forgách Dávid következik, utána pedig Árva Péter képviselő úr.

**Forgách Dávid:** Tisztelettel köszöntök mindenkit. Megemlítették az előttem hozzászólók Vitézi Dávid nevét, illetve a BFK-t is. Én a BFK képviselőjeként vagyok itt, projektigazgató vagyok a Híd Műtárgy Fejlesztési Igazgatóságról, és erre a projektre meglehetősen jól rálátok. Többükkel egyeztettem már vagy telefonon, vagy személyesen, úgyhogy sokan ismerősek számomra. Engedjék meg, hogy én is egy pár szóban reagáljak a felvetésekre. Elsősorban Dr. Schneider úr mondta, hogy nem kapott választ a

kérdéseire, és úgy látom, hogy a chatben is Ricskóvári László azt írja, hogy: „Felesleges ez a fórum, hiszen nem kapják meg azokat a válaszokat és csak végrehajtókkal beszélgetnek”. Mindenképpen szeretném ezt a helyzetet egy kicsit árnyalni, és szeretném, ha érdemi választ kaphatnának. Először ez egy partnerségi egyeztetés, ami a Kerület Építési Szabályzatának különböző részeinek az egyeztetéséről szól. Kifejezetten mi előnyként értelmezzük, és kifejezetten értéként fogalmazzuk meg, hogy máris három olyan problémakört azonosítottunk, ami Önöknek fáj, amivel mindenképpen foglalkoznunk kell. Tehát számunkra ez egy értékes dolog. Az egyik ilyen a gyógyszergyár, a másik ilyen Ferenczi István úrnak az észrevétele, aki gondolom a „Kiserdő védelem” apropóján jelent meg, de próbálom értelmezni a teljes XIX. kerületi szakaszra, a harmadik pedig az ILLA Bevásárló Központ. Véletlenül mind a hármukkal felvette már vagy a tervező vagy a megrendelő oldal a kapcsolatot, úgyhogy nem ismeretlenek számunkra. Dr. Schneider úrnak a felvetése, hogy miért került be az Ecseri úti nyomvonal ebbe a szabályozási tervbe, ha mi már azt mi megvizsgáltuk és több változat is a Határ út mellett érvelt és hozta ki nyertesként? Erre azt tudnám válaszolni, hogy ez nem most került be. Tehát Ön azt mondja, hogy 25 éve a telek tulajdonosa, és azóta fejlesztgeti a területét sikerrel, és ez számunkra is üdvözlendő. Nem az Urbanitas Kft. és nem a Város-Teampannon Kft. rakta be ezt az Ecseri úti nyomvonalat ebbe a területszabályozási tervbe, hanem ez már akár 10 éve, de kérem a kollégáimat, hogy nézzenek utána annak, hogy hány éve szerepel ez a Fővárosi Szabályozási Tervben. Még azt is meg merem kockáztatni, hogy talán ez a 25 évvel ezelőtti állapotokban is ez már ismert volt. Nem az én szakterületem, úgyhogy kérem, hogy ebben inkább a szakértő kollégáim válaszoljanak. Méltatlanul sok szó, vagy inkább úgy mondanám, hogy aránytalanul sok szó esett az Ecseri úti nyomvonalról. Szeretném jelezni, hogy még nincs döntés az Ecseri úti nyomvonal továbbvezetéséről. Tehát, ahogy most ez a KÉSZ szabályozási tervegyeztetés is most zajlik, ez kizárólag azt a 4 területet érinti, ami az 1. tervezési szakaszhoz tartozik, ez a mi esetünkben, csakhogy Önök is úgy tudjanak rá hivatkozni, a budai Fehérvári úttól egészen a Gubacsi útig tart. Tehát a Gubacsi úton túl még az Illatos úti elkötés szerepel a mi terveinkben, mi ezt értelmezzük 1. útszakasz alatt. Az innen továbbvezetett útvonal, hogy a Határ út mentén megy-e, az Ecseri út mentén megy-e, a Rendező pályaudvart keresztezi-e, alul vagy fölül keresztezi, miként keresztezi, erre most még nincs döntés. Azért, hogy a tervekkel és az Új Duna-híddal tudjunk továbbhaladni, kényszerűen bele kellett tennünk a tervezési munkába egy szakaszhatárt az 1. és a 2. szakaszhatár között, hogy amíg nem születik meg a 2. szakaszról a döntés, nem lesz megállapodás a IX. kerület, a XIX. kerület és a Főváros között, mert itt három önkormányzati szereplő is van, addig is legalább az Új Duna-híd és az eredeti Duna-híd tudjon haladni tovább. Úgyhogy azt tudom mondani tisztelt Dr. Schneider úr, hogy ismereteink vannak, hogy milyen fontos technológiáik vannak ezen a területen, a környezetvédelmi hatástanulmány részletesen fel is tárta ennek nehézségeit és kockázatait, tisztában vagyunk ezzel. Azt is meg tudom erősíteni, még egyszer mondva, hogy nincs még döntés az Ecseri út-féle nyomvonal változatról. Azt is megerősítem, hogy a közvélemény kutatásunk alapján, és bizonyos műszaki érvek valóban inkább a Határ úti nyomvonalváltozat mellett szólnak, de ez korántsem azt jelenti, hogy a Határ úti nyomvonalváltozat kerül továbbtervezésre. Úgyhogy, kérem, ezt így fogadja el részünkről. Természetesen, ha a NIF Zrt-n keresztül felteszi a kérdéseket vagy az önkormányzaton keresztül, akkor mi is igyekszünk abba bevonódni, és a NIF Zrt-t vagy akár az önkormányzatot támogatni a válasz szakmai megadásában. Azzal mennék még tovább, hogy Ferenczi István úrnak voltak kérdései, melyekre Kéki úr részletesen válaszolt. A környezetvédelmi hatástanulmányra vonatkozóan, bízom abban, hogy nemsokára újra indulhat az eljárás és ekkor megismerhető és betekinhető lesz. Most jelenleg még ez nem betekinhető, nem azért, mert nem készült el, hiszen Önök is jól tudják, hogy ez elkészült, hanem volt egy olyan műszaki pontosítási feladatunk, amely úgy néz ki, hogy most a közeljövőben fog tudni lezárulni, és akkor, amikor a környezetvédelmi hatástanulmánynak az engedélyezési eljárása újraindul, akkor biztosan Önök is értesülni fognak róla, ha máshonnan nem, a hírekből. Szóvá tették az elválasztó hatást a városias főút jelleget, hogy mit értünk ez alatt. Ha csak a térképet, csak azokat a helyszínrajzokat nézzük, amelyeket a tervezőink bemutatnak, láthatják, hogy mennyi keresztirányú kapcsolatot létesítünk az infrastrukturális elemek, gondolok itt a gyalogos átkelőkre, de még a kerékpáros átkelőkre, egy-egy csomópontban szinte minden ágon gyalogos átkelőhelyet biztosítunk. Úgy gondolom, hogy Ferenczi úrnak ezzel kapcsolatban, legalábbis az 1. szakaszra

vonatkozóan, amire most szó van, talán nem lesz problémája. A Művészetek Völgyében pont én tartottam kerekasztal beszélgetést, itt is azt a modellünket mutattuk be, amit mindenhova viszünk magunkkal, de ez a Tölgyfa utcában is megtekinthető. Valóban van arra lehetőség, hogy a jelenleg belvárosi hídként üzemelő Rákóczi-hídon lévő teherforgalom az Új Duna-híd hatására a Galvani-híd vonaláig kiszorításra kerülhessen. Azt azonban szeretném leszögezni, hogy ez nem a megrendelői kompetenciába tartozik, ez forgalomtechnikai kezelői hatáskör, ami pedig a Budapest Közút Zrt-nél van meg, aki fölött pedig eljáró szervezetként a Budapest Főváros Önkormányzata diszponál. Tehát ilyen irányú döntés nem nálunk, megrendelői oldalon fog megszületni, a híd alkalmassá tehető arra, hogy a teherforgalom itt kerüljön lebonyolításra. Indokolt is lehet, hiszen a csepeli logisztikai területeknek a teherforgalmi megközelítése jelenleg is meg van oldva, mégpedig a Gubacsi-hídon, mégpedig az M0-ás hídon, vagy akár a Rákóczi-hídon. Ezekről egy jobb alternatíva lehet a délebbre található Galvani-híd, de ez korántsem azt jelenti, hogy ezeknek a teherforgalmi járműveknek akár a Határ úton, vagy akár nem is tudom, akár az Illatos úton kellene továbbmennie. Nyilvánvalóan a minimális teherforgalmi útvonalat a forgalomtechnikai kezelőnek kell majd kezelnie. Az, hogy milyen tervfázisban vannak a különböző tervek, erre csak egy visszajelzést adnék. Ez az Új Duna-híd 1. szakasz, ami a Gubacsi útig tart, most engedélyezési terv fázisban van. Ennek készülnek most az Építési Szabályzat módosítási tervei, a 2. szakasz pedig megállt tavalyelőtt, decemberben, tanulmánytervi szinten. Nincs döntés az engedélyezési tervek folytatásáról, hiszen nincs eldöntött nyomvonal. A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa ebben még nem hozott döntést, innentől fogva a tervezési munka sem folytatódik. Volt még egy stratégiai jellegű kérdése, a körvasút menti körút Albertfalva, Galvani körút. Erre azt tudom mondani most, hogy Ön is említette, és itt, ahogy a chatben sikerült követni az írását, ha most a Déli-híd megépül, akkor a követő híd valószínűleg északon jöhet, ez az Aquincumi-híd lenne. Egy hídnak a megépítése tervezéssel, kivitelezéssel együtt optimális esetben is 10 évet, egy évtizedet ölel fel. Tehát, ha most ott tartunk, hogy ez a híd megvalósulhat a következő években, akkor azt követően az Aquincumi-hídnak, aminek egyébként megjegyzem, hogy már elindult a tanulmánytervi tervezése, mire az is megépül, utána kezdődhet el 15-20 év múlva az Albertfalvai-hídnak egyáltalán csak a tervezése, illetve a kivitelezése. Azt látjuk, hogy ez alatt az időszak alatt, tehát 20 éven belül nem reális a Ferencvárosi rendező pályaudvarnak a rendezése. Pont ezért, optimális műszaki megoldásnak most azt tartjuk, hogy a Galvani úti híd és a Határ úti nyomvonal, ha ilyen irányú döntés születik, teremthet egy megfelelő körülményű közlekedési kapcsolatot. Még egyszer mondom, ilyen döntés még nem született, így a továbbtervezésről és a továbbvezetésről pillanatnyilag még nincs döntés, de úgy látjuk, hogy ez lehet egy megfelelő alternatíva. Az Albertfalvai-hídnak a megépülésével természetesen mindenképpen az akkori közlekedési és városfejlesztési helyzetnek megfelelően kell a terveinket kialakítani. Ez jelentheti azt akár, hogy akkor majd 20 év múlva az Ecseri úti nyomvonalváltozatot is rendezni szükséges, meglátjuk, hogy akkor a Ferencvárosi Rendező pályaudvarhoz hogyan lehet majd hozzányúlni, de igen, lehetséges egy olyan kialakítás is, hogy akkor kapja meg a Galvani-híd az Ecseri úti változatot, és az Albertfalvai-híd pedig akár a Határ út mentén haladna tovább. Erre még döntés nincs, ez egy koncepció, egy jövőbeli stratégia, de én inkább úgy mondanám, hogy egy vélemény. Az olimpiai evezőspálya is még meglehetősen indulatosan került megemlítésre. Itt azt mondanám, hogy ez a híd nem tartalmazza az evezőspályát, ez a híd, ami a Ráckevei-Soroksári Duna-ág fölött van, képes áthidalni az evezőspályát, de független attól. Nem feltétele annak, hogy az evezőspálya megvalósuljon, hogy ez a híd itt megvalósulhasson és továbbvezethesse a forgalmat. Simon úrral ma sikerült telefonon beszélnem, de tavaly is több körben egyeztetünk, még prezentációt is tartottunk egymásnak, úgyhogy úgy gondolom, hogy jól ismerjük egymás álláspontját. Az időbeliséget kérdezte, illetve a bérbeadást a területi megtérülést. Azt tudom mondani, hogy jelenleg a nyomvonal egyértelműen ezen a telektömbön halad keresztül. Abban gondolkozunk közösen az önkormányzati szektor képviselőivel, hogy ezt a telektömböt egyben kellene a jövőbeni funkcióval ellátni. Tehát igyekszünk a meglévő kötöttségeket minimalizálni, és egy olyan mindenki által elfogadható legoptimálisabb megoldást találni, amely alapján egy olyan élhető és a hídhhoz méltó hídfő teret tudunk kialakítani, ami képes lesz azt kezelni. Nem vagyunk feltétlenül meggyőzve, hogy Berényi Asszonynak a bemutatott, relatív túlépített hídfőtér koncepciója lesz a befutó véglegesen, akár az is lehet, mi egy szolidabb, parkosítottabb, városiasabb, urbanizáltabb jellegű hasznosításban is mernénk gondolkodni,

erről azonban még nincs döntés. Ahogy szó volt róla, jelenleg engedélyeztetési tervi fázisban tartunk, kisajátításról nincs döntés. Visszautalnék Dr. Schneider úrra, hogy amint lesz a kisajátításról kormányzati döntés, hogy ezt a feladatot mi elvégezhethjük, amint erre a fedezet megteremtésre kerül, akkor fogjuk tudni mi hivatalos úton-módon kiértésíteni az érintetteket, természetesen az önkormányzati szereplőkkel együttműködve. Várható, hogy amit az engedélyezési tervek alapján az építési tervek zöld utat kapnak, és már konkrét számok, konkrét területigények az ismereteinkben lesznek, akkor fogunk tudni ebben az ügyben is előrelépni. Igyekeztem mindenkinek a kérdésére válaszolni, sajnálom, hogy Árva úr előtt sikerült feltennem a kezemet, mert nem tudom, hogy milyen kérdés maradt még ki, de ha esetleg hozzám van kérdése, akkor állok rendelkezésére nagy tisztelettel.

**Hurták Gabriella:** Köszönöm szépen, akkor tovább is adom a szót a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottságunk Elnökének, Árva Péternek.

**Árva Péter:** Őszintén megvallva egy zárszót szerettem volna itt mondani, kicsit összefoglalva ezeket a dolgokat. Nagyon-nagyon köszönöm mindenkinek a részvételét, a tervezőknek, a különböző állami szervektől vezetőknél a projekt oldalról mindenkinek. Mérheterlen zavarban vagyok, mert nem tudom, hogy most egy kicsit itt építészként, lokálpatriótaként, ellenzéki politikusként vagy Ferencvárosban többséget adó politikusként vagyok jelen. Bocsánat, hadd tegeződjek mindnyájatokkal, mert amúgy máshol tegeződnék. Ha belegondoltok, akkor ezekből a szerepkörökből mást kellett csinálni, tehát nagyon szívesen odaláncolnám magam Ferenczi Istvánnal valamelyik fához, hogy megvédjem ezt a dolgot, mert butaság elforgatni ezt a hidat, teljesen igazad van. Viszont hadd védjem még építészmérnökként és ferencvárosi politikusként a tervezőinket. Ők kaptak egy feladatot, hogy ezeknek a magasabb helyről jövő tervelemeknek a mentén készítsenek egy jó tervet, és szerintem teljesen jól dolgoztatok, nagyon szépen köszönöm a munkátokat, mert nagyon nehéz feladat volt ezt úgy megcsinálni, hogy ne kezdjek el őrjöngeni, hogy evezőspálya lesz. Nem szeretném ezt az evezőspályát, mindent meg fogok tenni politikusként, hogy ez itt ne valósuljon meg. Nem szeretnék egy 26 és fél méteres sávot a Duna-parton, ahol nem nőhet egy bokor sem meg. Ez biztos, hogy nekem egy politikai célom. Viszont nagyon köszönöm a munkátokat, mert azokból a tervek közül, amelyeket itt leraktatok, azokból ez nem fog következni, ahogy Forgách Dávid is az előbb ezt elmondta. Ez még nem írja elő, hogy itt legyen egy evezőspálya. Nagyon kellemetlenek ezek a hibák, amelyek ebből a hídelforgatásból következnek. Ezt már többen mondtátok, Ferenczi István is, és Te is utaltál rá Dávid, hogyha ez így van, akkor erre kell menni az útnak, ezt az utat biztosítani kell. De Ferenczi Istvánnak igaza van abban, hogyha nem lenne elforgatva ez a híd, akkor a Kén utca egy természetes vonal lenne, és nem kellene egy gyártelepen keresztülvágni. De ismétlem, és megint visszaveszem a ferencvárosi képviselői sapkát, hogy ezek még hozott anyagok, és még nem vagyunk döntési helyzetben. Nagyon szívesen ülök le szintén, ahogy Alpolgármester Úr is, Dr. Schneider úrral egyeztetni ebben a kérdésben, hogyha erre lesz alkalom. Nem fogok tudni segíteni, hanem meg tudom mondani, hogy ez az előírás honnan jön, és esetleg műszaki paramétereket tudunk adni abban, hogy ezt milyen magasabb szinten lehet megváltoztatni. Tényleg nagyon köszönöm ezt a mai fórumot, mert ugye nem azon dolgozunk, hogy ez a híd ne legyen, vagy ott legyen, vagy visszaforgassuk, most nem ez a dolgunk, hanem az a dolgunk, hogyha ez a híd ebben a formában valósul meg, akkor a lehető legjobb terveket tegyük le az itt működő cégek és az itt élő emberek számára. Persze vannak ezek a hibák, amik itt előkerültek, de szerencsére ez nem sok, és remélem, hogy ezekre a későbbiekben, az egyeztetések során lehet valamilyen nyugvó pontot keríteni.

**Hurták Gabriella:** Nem tudom, hogy valakinek lenne-e még itt a fórum keretein belül valamilyen kérdése, észrevétele? Egy picit még itt várunk. Egyébként, ahogy megadtuk a honlapon is 2022. január 29. éjfélig írásban ezt még megtehetik az észrevételeiket, feltehetik a kérdéseiket a [foepitesz@ferencvaros.hu](mailto:foepitesz@ferencvaros.hu) e-mail címre megküldve. Úgy látom, hogy most más kérdés nincs, nézem a chat ablakot is, inkább folytatásos megjegyzések vannak. Azt hiszem, hogy akkor most nagyjából a tervezett kereten belül most le is zárnánk a fórumot. Még annyi megjegyzést tennék, hogy a jelenlegi jogszabályok szerint ez a fórum nem lett volna kötelező, hanem kimondottan azért rendeztük meg, hogy minél több észrevételt, és minél

könnyebben be tudjunk csatornázni itt ebbe a folyamatba. Ezért külön köszönöm az összes részt vevőnek és az érdeklődőknek is a megjelenést, és ezt a partnerségi egyeztetés keretében megrendezett lakossági fórumot lezárnám. El is köszönünk itt a kollégákkal Alpolgármester Úr és minden közreműködő nevében.

K.m.f.

A jegyzőkönyvet készítette: Benkő Irén Erzsébet, a Szervezési Csoport munkatársai.