

**Budapest Főváros IX. Kerület
Ferencváros Önkormányzata
Városfejlesztési, Innovációs és
Környezetvédelmi Bizottság**

Jegyzőkönyv

készült a **Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság és a József Attila Városrészi Önkormányzat 2023. január 12-én 14.00 órakor tartott rendkívüli nyílt együttes üléséről**

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

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság részéről jelen vannak:

Árva Péter elnök,
Szilágyi Zsolt,
Dr. Mátyás Ferenc,
Takács Máriusz,
Gyurákovics Andrea (igazoltan távol),
Mezey István (igazoltan távol),
Emőd Zsolt,
Kovács András,
Gulyás Mihály,
Dr. Kulpinszky Eleonóra (igazoltan távol),
Zubonyainé Pelka Zsuzsanna tagok.

A József Attila Városrészi Önkormányzat részéről jelen vannak:

Hidasi Gyula,
Jancsó Andrea,
Csóti Zsombor (igazoltan távol),
Sajó Ákos (igazoltan távol),
Füzes Gábor István,
Varga József,
Szabó Gyula tagok.

Hivatal részéről: Reiner Roland alpolgármester, dr. Ruzsits Ákos Jenő aljegyző, Szili Adrián irodavezető, dr. Solt Péter irodavezető-helyettes, Cserna Hajnalka főkertész, Maczák Johanna főépítész, Virágostóth Krisztián a Főépítési Iroda munkatársa, Nehéz Jenő informatikus, Benkő Irén Erzsébet és Rapay-Kósa Eszter jegyzőkönyvvezetők.

Meghívottak: Szloszjár György tájépítész tájépítész és Mányoki Bence a Garten Stúdió Tervező Iroda képviseletében, Barna Zsolt okleveles építőmérnök, ügyvezető – az Értékterv Kft. képviseletében, Pataki Márton - a FEV IX. Zrt. vezérigazgatója, Derda Ádám a FEV IX. Zrt munkatársa, Polyák Béla - a FESZOFE Nonprofit Kft. igazgatója, Takács Krisztián önkormányzati képviselő, Cséplő Dániel.

Árva Péter: Tisztelettel köszöntöm a Bizottságok tagjait, vendégeinket és a Hivatal dolgozóit a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság és a József Attila Városrészi Önkormányzat együttes ülésén. Megállapítom, hogy a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság 7 fővel, a József Attila Városrészi Önkormányzat 5 fővel határozatképes, az ülést 14.06 órakor megnyitom. Egy rendhagyó ülésünk lesz ma, mert két bizottsági ülést tartunk egyszerre. Ennek a lebonyolítására a Jegyző Asszonnyal egyeztetve azt javasoljuk, hogy a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság tagjai vannak a szavazórendszerbe bejelentkezve, és azt kérem a József Attila Városrészi Önkormányzat tagjaitól, hogy kézfeltartással szavazzanak.

Emőd Zsolt, a Bizottság tagja megérkezett az ülésterembe.

Árva Péter: Bocsánat, ez egy technikai jellegű kérdés, és abban állapodtunk meg Hidasi Gyula elnök úrral, hogy mindkét Bizottságnak a levezető elnökeként én fogok szerepelni. Kérem, szavazzunk erről az ügyrendről, a szavazás menetéről és arról, hogy én vagyok az ülést levezető elnök. Először a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottságot kérdezem, hogy ez így megfelel-e nekünk? Ha igen, akkor kérem, szavazzunk „igen”-nel.

VIK 1/2023. (I.12.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság a Mikrowoks rendszer szavazórendszerén keresztül a szavazógéppel, a József Attila Városrészi Önkormányzat tagjai pedig kézfeltartással külön szavaznak, és az együttes ülés levezető elnöke Árva Péter.

Határidő: 2023. január 12.

Felelős: Árva Péter elnök

(8 igen, egyhangú)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Kérem, a József Attila Városrészi Önkormányzat tagjait, hogy szavazzanak arról, hogy ez a menetrend megfelel-e számukra.

RÖNK 1/2023. (I.12.) sz.

Határozat

A Részönkormányzat úgy dönt, hogy a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság a Mikrowoks rendszer szavazórendszerén keresztül a szavazógéppel, a József Attila Városrészi Önkormányzat tagjai pedig kézfeltartással külön szavaznak, és az együttes ülés levezető elnöke Árva Péter.

Határidő: 2023. január 12.

Felelős: Hidasi Gyula elnök

(5 igen, egyhangú)

(A szavazásban 5 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Minden szavazás kétszer fog megtörténni. Kérdezem, hogy van-e bárkinek napirend előtti hozzászólása?

NAPIREND ELŐTTI HOZZÁSZÓLÁSOK:

Hidasi Gyula: Azt szeretném kérni a levezető Elnök Úrtól, hogy bizonyos időfaktorokat határozzunk meg, mert a múltkor is egy kicsit elhúzódott a tervbemutatás. Tehát mondjuk ki, hogy a tervbemutatásra számunk 20 percet, 20 vagy 30 percet számunk erre, 30-at arra, 30 perc meg a hozzászólásokra, hogy egy keretet adjunk meg ennek az egész történetnek, mert akkor nagyon elhúzódik a mai napirend.

Árva Péter: Én is azt gondolom, hogy az a 20 perc a tervbemutatásra egy racionális keret, a kollégák bólogatnak, hogy ez rendben van. Utána kérem, hogy legyen 30 perc időkeretben kérdésfeltevés, és utána röviden a vélemények, azt követően egy zárószavazás, hogy ne parttalan legyen a vita. Egyetlen napirendünk van, kérem a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság tagjait, hogy szavazzanak a napirendről.

Hozzászólás nem volt, a bizottságok a napirenddel kapcsolatban az alábbi határozatot hozták:

VIK 2/2023. (I.12.) sz.

Határozat

Napirend:

1./ Az Ecseri úti metróállomás felszíni térrendezés vázlattervének véleményezése

Sz-1/2023. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester megbízásából Pataki Márton vezérigazgató

(7 igen, egyhangú)

(A szavazásban 7. bizottsági tag vett részt) (Szilágyi Zsolt, a bizottság tagja nem vett részt a szavazásban.)

Árva Péter: Kérem a József Attila Városrészi Önkormányzat tagjait, hogy szavazzanak a napirendről.

RÖNK 2/2023. (I.12.) sz.

Határozat

Napirend:

1./ Az Ecseri úti metróállomás felszíni térrendezés vázlattervének véleményezése

Sz-1/2023. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester megbízásából Pataki Márton vezérigazgató

(5 igen, egyhangú)

(A szavazásban 5 bizottsági tag vett részt)

NAPIRENDI PONT TÁRGYALÁSA:

1./ Az Ecseri úti metróállomás felszíni térrendezés vázlattervének véleményezése

Sz-1/2023. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester megbízásából Pataki Márton vezérigazgató

Árva Péter: Köszöntöm köreinkben meghívott vendégeinket, kérem, tartsák meg a bemutatójukat.

Szloszjár György: Üdvözlöm a jelenlévőket, 20 percen igyekszem összefoglalni ezt a tervet. A pályázati tervet a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság ülésén egyszer már ismertettük. Lehet, hogy emiatt úgy tudjuk tartani a 20 percet, hogy azokra a változásokra koncentrálunk inkább, ami a vázlatterv óta eltelt. A munkák között voltak műszaki feladatok. Felvetítettük ide, hogy kiegészítettük a geodéziai felmérést az egyeztetett tervezési területre, illetve elkészült a részletes fakataszter, ami azokra a részekre is kiterjedt, amiket a pályázatban még kevésbé vizsgáltunk, itt például a Dési Huber utca melletti sűrű állománynak a felmérése is megtörtént, ami majd fontos lehet. Itt van egy ilyen pályázati terv, és a mostani tervállapotnak az összevetése. Itt mondhatnánk azt is, hogy ki fedezi fel a 11 különbséget, de inkább elmondom. Nem fejteném most ki, mert itt a közlekedésről, építészetről, és tájépítészetről külön fogunk beszélni, de felsorolás szinten megemlítem. Az Üllői úti buszmegállóinak a helyzete, pozíciója, funkciója változott meg. Ennek megfelelően a 2. pontban szintén a buszmegállókhoz kapcsolatban történt változás. Szintén még a buszközlekedésnél maradványként a pályázathoz képest az Ecseri úton is történt változtatás. A 4. pont a Dési Huber utca, nevezük úgy, hogy szerviz út szakaszán, a lakóház előtt pályázati kisebb kapacitású párhuzamos parkolóhely egy része megváltozott, bővítésre került. A csomópontokban is történt forgalomtechnikai változás, amit majd elmondunk. A 6. pontban, a gyalogátkelőhelyek szempontjából is történt változtatás. A 7. pont az, hogy ennek a térnek a jellegzetes arculatát meghatározzák ezek a metrófödém felett részben kényszerből kialakított kiemelt növényágások, ahol a zöldfelület élni tud. Ezeknek is a kontúrja változott különböző észrevételek és jobb haladási irányok jobb figyelembevétele kapcsán. A kerékpárút egy jelentős változás, amiről majd Barna Zsolt kollégám fog beszélni. A liftek előtere, illetve az Üllői úti kapcsolat is változott egy kis mértékben. Fejlődött a térberendezés, ami a 10. pontban található. Valamint a 11. pontban ismertetett tervezett Ecseri úti fasort is már egy kicsit mélyebben vizsgáltuk, annak a közmű érintettségét, és ennek megfelelően egy picit módosítottunk a kiosztásán. Aztán vannak építészeti változások is, amik a pavilonokat érintették, de erről majd egy kicsit részletesebben az építészetről beszélünk. Ezen a rajzon látszik a helyszínrajznak a jelenlegi állapota. Ezt elosztjuk Barna Zsolttal, és én megpróbálom azokat a változásokat itt egy kicsit összefoglalni, amelyek kevésbé közlekedési vonatkozásúak, bár itt ez egy közlekedési csomópont, mert a gyalogközlekedést is annak értelmezzük, azért ez egy kicsit nehéz lesz, de próbálom arra koncentrálni, és ezen a ponton majd át is fogom adni neki a szót, hogy ő a közlekedési változásokat elmondja. Ami például kifejezetten tájépítészeti dolog, vagy koncepcionális kérdés, hogy a pályázati tervünkön még figyelembe vettük azt a gyalogátkelő helyet, illetve több szempontból figyelembe vettünk a pályázati tervben, és beledolgoztuk, és grafikai is tervbe vettünk olyan koncepciókat vagy távlati fejlesztéseket, mint például az Üllői úton vezetett kerékpársáv, vagy mint például a majdani Népliget körvasút megállótól gyalogos forgalmat a térre behozó zebra. Tehát a pályázati tervünkön ezek kvázi tényként lettek feltüntetve. Egyértelműen látszik, hogy az időbelisége, vagy legalábbis reméljük, hogy ennek az időbelisége sokkal korábbi ennek a csomópontnak. Nyilván itt egy műszaki

tervet készítünk, úgyhogy ezt a gyalogátkelőhelyet erről levettük, és nyilván nem is nyitottuk össze. Rá is tudok egy kicsit nagyítani, itt növényvel természetesen lezártuk a lift környékét, hogy ne is próbáljon valaki átszaladni az Üllői úton. A liftek előtt úgy alakítottuk át ezeket a gyalogos átkötéseket, hogy a liftek előtt legalább legyen egy kb. másfél méter széles sáv, ahol akár egy kerekesszékes történő fordulást lehetővé tevő elhúzás, hogy a keresztező gyalogosforgalom és a liftből ki- és beszállók kapcsolata konfliktusmentesebb legyen. A másik fő változás majd, amit Barna Zsolt egy kicsit részletesebben is ismertet, hogy mivel a távlati koncepcióban szerepel az Üllői útra helyezése a kerékpársávnak, ez az összes érintett, nagyjából egybehangzó nyilatkozata és állásfoglalása szerint jelenleg nem reális. Tehát a téren belül kell megoldani a kerékpárosok Üllői úttal párhuzamos átvezetését. Ezt itt láthatjuk is, hogy megtettük. Ami szintén fontos volt, hogy minden buszjáratot megpróbáltunk kiszervezni ide az Üllői útra, de végül ez is több szempontból ellenállásba ütközött. Lényegében itt is arról van szó, hogy az Üllői út jobban akkor kapcsolható be ebbe a vérkeringésbe, ha távlatban esetleg egy sávval szűkebb lenne. Most egyelőre most nem volt reális az, amit a pályázatban ábrázoltunk. Tehát más helyet kellett keresni a buszmegállóknak. Felmerült Árva Péter úr részéről személyesen is egy olyan észrevétel, hogy van itt egy felszíni gyalogátkelőhely, illetve két metrólejáró, hogy itt a metrólejáró és a gyalogátkelőhely közötti haladást kicsit gördülékenyebbé tegyük. A korábbi geometriában ennek a zöldfelületnek jobban beállt a sarka ebbe a térbe, ezt levágtuk. Viszont olyan szempontból is módosultak ezeknek a zöld kazettáknak a kontúrjai, hogy jelentős különbség a mostani tervállapot és a pályázati terv között az, hogy míg a pályázatban úgy gondoltunk erre a zónára, hogy tulajdonképpen a fő gyalogos keresztező forgalom itt rögtön az Üllői úttal párhuzamosan történik, és onnantól befelé az már a térnek a belső forgalmát bonyolítja, most mivel a kerékpárútnak is helyet kellett keresni, és ennek célszerűen csak itt találtunk helyet, ezért úgymond egyfeljebb sorolódik az Üllői úttal párhuzamos gyalogosforgalom ezen az oldalon. Plusz meg kellett oldanunk, igyekeztünk kezelni azokat a konfliktusforrásokat, amik a gyalogosok és a kerékpáros tranzitforgalom között adódhatnak. Ebből vannak elhúzások és egyéb forgalomtechnikák, de próbálok nem leléni a poént, illetve próbáltunk olyan önmagukat magyarázó geometriákat kitalálni, mint például azt, hogy itt a belső oldalon jobban leszűkítettük a járdát, és igyekeztünk azt sugallni, hogy mind a metrólejáróból, mind a zebra felől ezen a szélesebb átkötésen át találják el a gyalogátkelőhelyet azok, akik ebből az irányból érkeznek, hogy minél inkább próbáljuk irányítottan és balesetmentesebben ezeket az átvezetéseket megoldani. Itt a csomóponttal kapcsolatos változások ismertetését Barna Zsoltnak hagyom meg. Ami közlekedés is és zöldfelületi változás is, az, hogy megvizsgálva a Dési Huber utcának a hosszában lévő átvezetéseket, az látszik, hogy itt van egy kijelölt gyalogátkelőhely, amit tulajdonképpen megtartottunk, illetve nagyon kis mértékben módosítottunk a pozícióján, de alapvetően helyben marad. Utána csak jóval lentebb van kijelölt biztonságos gyalogátkelőhely. Tekintettel arra, hogy úgy tűnik, majd buszok is megállnak itt, ezért itt javasolunk egy gyalogátkelőhelyet. Viszont ennek a gyalogátkelőhelynek a folytatásában egy elég sűrű facsoport van, tehát ezt csak akkor tudjuk ott átvezetni, vagy akkor tud ez ott működni, amennyiben ebből a sűrű facsoportból 5-6 fát kivágunk. Tehát ez a dolog egy kis zöldfelület sérüléssel jár, viszont cserébe van közlekedési haszna, szerintem erről Barna Zsolt is egy kicsit beszélni fog. A tájépítészetben, ami még változott, az elsősorban a tér belső részének a geometriája, azonban ezeket főleg építészeti szabályozási dolgok indokolták, amit majd egy picit foglalnánk össze. Most átadom a szót Barna Zsoltnak, hogy a közlekedési dolgokat próbálja meg 5-8 percen ismertetni.

Barna Zsolt: Ezzel az egy ábrával készültem, ezen felrajzoltuk azokat a főbb irányokat, kapcsolatokat, amik segíthetnek megmutatni, hogy miért azt, és miért úgy rajzoltuk, ahogy az ábrán látható. Alapvetően meghatározták a terveinket, elképzeléseinket, hogy az áttervezendő térnek a szélén hol vannak olyan támadási pontok, forgalmi pontok, ahol a forgalom ide beérkezik, legyen az gyalogos, kerékpáros vagy gépjármű forgalom, illetve a téren belül a metrólejárók helyzete az, ami sok mindent meghatároz még. A gyalogosközlekedésnél igyekeztünk úgy elrendezni az útvonalakat, hogy az a természetes járóvonalat kövesse, tehát ne legyen sehol erőszakosan nagy szögben, derékszögben, kényelmetlenül kitérő út, vagy gyalogosút, hanem lehetőleg a légvonalhoz legközelebb, a legrövidebb vonalhoz közel vezetve történjen az útvonalnak a kialakítása. Ez itt talán ezen az ábrán látszik is, hogy kb. össze tudtuk kötni azokat a pontokat ahonnan ahova a gyalogosok mehetnek. Ami nagyon fontos volt, az a kerékpáros közlekedésnek és a gyalogos közlekedésnek az összehangolása. Ebből az Ecseri úti kerékpárút az egyszerűbb, az jelenleg is van, átalakul, fejlődni fog, de a helyzete lényegében sokat nem változik. Viszont át kellett vinni az Üllői úttal párhuzamosan egy kétirányú kerékpárutat, ami ráadásul egy távlati kerékpársztrádának egy fontos eleme, ami azt jelenti, hogy itt várhatóan elég sok kerékpáros fog menni, és valószínűleg nagyobb távon egy kicsit gyorsabban fognak érkezni. Ezért ezzel valamit kezdenünk kellett. Úgy próbáltuk megoldani ezt a problémát, hogy minden lehetséges eszközt megpróbálunk alkalmazni ahhoz, hogy lelassítsuk a kerékpárosokat, érzékeltesük velük, hogy itt egy valamilyen más térbe érkeznek, nem egy előtte lévő mindentől vezetett kerékpárútról vagy egy gépjárművekkel járt szerviz úton közlekednek, hanem itt felbukkanhatnak gyalogosok. Ez

megjelenik egyszer az út burkolatának a kialakításában, tehát itt egy kis térkövet használnánk, ami jól biciklizhető, de mégiscsak érezteti a kerékpárossal, hogy ez nem egy tökéletes aszfaltsztráda, amin száguldozni lehet. Amennyire lehetőségünk volt az út mindkét végén ívekkel elhúzzuk a kerékpárút tengelyét, ami önmagában lassításra kényszeríti őket. Maga az, hogy zöldfelületeken kicsit ferde támfalak közé fognak beérkezni, az egy vizuális szűkítést jelent. Illetve az ívek, ami ezen a tervrajzon nem látszik, de majd lesz egy keresztoszelvény néhány föliával arrébb, amin látszik, hogy a két kerékpáros irány közé, a kerékpárút közepére egy ilyen kicsi „bakhátas” kialakítást gondoltunk, amin át lehet menni biciklivel, de mindenképp érezteti azt, hogy nem vágjuk le a kanyarokat, nem megyünk át a szembe sávba, hanem minden szempontból próbáljuk őket szűkíteni. Ahhoz, hogy a gyalogosokkal lévő konfliktust kezelni tudjuk, arra az az egy megoldás van, hogy pontszerű keresztvezéseket biztosítunk. Ez azt jelenti, hogy minden lehetséges irányt, ahonnan gyalogosok érkehetnek, és kerékpárossal találkozhatnak, azt néhány dedikált ponton kell átvezetni a kerékpáros vonalakon. Ebből ez a legproblémásabb, mert itt egy aluljáró jön, itt egy zebra jön, itt fák, megtartandó növényzet van, tehát ez nem egy egyszerű, nem egy tökéletes megoldás, de ennél jobbat ebből nem lehetett kihozni. Előtte, utána ív van, ami a kerékpárosokat lassítja, illetve a metró lejáró előtt van egy tér, hogy ne rögtön a lépcsőről a kerékpárútra érkezzenek a gyalogosok, és ezen a rövid szakaszon próbáltuk itt mindhárom irányból érkező gyalogosokat átvezetni. Illetve ez a két pontozott helyszín jóval kisebb forgalmú, itt csak, és kizárólag a liftből van rendszeres forgalom, ami egy-egy vagy néhány gyalogost jelenthet. Illetve ebben a buszmegállóban, és át is térek mindjárt a közösségi közlekedésre, csak éjszakai járatok és metrópótlás van, tehát normál esetben éjszaka közlekednek csak gyalogosok, és metrópótlás esetén nagyobb számú gyalogos érkezik, de ez nem egy mindennapos dolog. Három irányba lehet elhagyni ezt a területet, és így lehet a tér gyalogos útvonalhálózatába becsatlakozni. Ezen az oldalon nagy változás nem történik, az Ecseri útból egy sávot elvonnánk, így rövidebb lenne a zebra, tehát ez a gyalogosok szempontjából kicsit kedvezőbb, itt ezzel nőne a térnek a területe is, de ugyanígy egy gyalogátkelőhelyen lehetne a térre érkezni. Részletkialakítások, vagy még változni fog az, hogy a gyalogátkelőhely felálló helyeinek, illetve a kerékpárutaknak a csomópontja hogyan viszonyul egymáshoz, de az itt és valahogy így lesz, de ezt majd részleteiben még jobban ki fogjuk dolgozni. A buszmegállóról még annyit, hogy itt egy csuklóbusz számára készül egy buszmegálló, itt kizárólag villamospótló járatok fognak megállni, tehát ez is csak időszakosan fog gyalogosterhelést jelenteni ebből az irányból, illetve a Dési Huber utcában két szólóbusz számára kértek buszmegállót a BKK Zrt-től. Ezt itt tudtuk elhelyezni a csomópont, illetve a gyalogátkelőhely között. A gépjármű közlekedésről csak nagyon röviden. Ami a feladtunk volt, hogy a tér közepéről az út kerüljön ki a buszközlekedéssel együtt, és emellett a hosszú ház előtti jelenlegi zsákutcát egy átjárható szerviz úttá alakítsuk, ami egyirányú az Ecseri út felé, itt adunk vissza parkolóhelyeket a tér közepéből elvettekből, itt 9 plusz 15 parkoló hely van ezen a részen, itt meg megmarad a jelenlegi parkolóhely a SPAR mögött, illetve a SPAR-nak a rakodóterülete, és itt is párhuzamos parkolóhelyek vannak. Ami érdekesség lehet, ezen a részen ezt a 15 darab parkolóhelyet úgy készítettük el, hogy ferde felállással, tolatva kell beállni, tehát a gépjármű érkezik innen, majd visszatolat. Ez azért jó, mert az ide szembe beengedett kerékpárosok, és az adott irányból érkező kerékpárosok számára is nagyobb biztonságot jelent, hogyha ezt a parkolási módot használjuk. Illetve ide az utolsó parkolóhelyet egy olyan rakodóhelynek gondoltuk, ahová akár kisteherautóval be lehet tolatni úgy, ezt a közlekedő felületet, nem mondanám járdának, de a fölé is fellőghat nyugodtan a platója, mert egy nagyobb területet hagyunk, és innen ki lehet szolgálni ezeket a pavilonokat. Ennek megfelelő forgalomtechnikai jelzést is kapnak, tehát nem lehet elfoglalni állandó, tartós időszakra ezt a parkolóhelyet. Miután erre az utcára csak kopórétteg csere volt előirányozva, ezért ezeknél a parkolóhelyeknél meghagytuk a jelenlegi szembe 45 fokos beállást, de amennyiben mód van rá, ezt is célszerű lenne megfordítani, de ez döntés kérdése. A gyalogátkelőhelyek kapcsán elhangzott, hogy ez egy opcionális gyalogátkelőhely. Azt mindenképp látni, hogy ez a József Attila-lakótelepnek egy fontos gyalogskapcsolata. Ebből az utcából is és a Dési Huber utcából is érkeznek a gyalogosok, nagyjából valószínűleg mindenhol, őket célszerű lenne ezen a busz által járt gyűjtőúton rendezettebb körülmények között átvezetni, erre egy lehetőség lenne ez a zebra. A szerviz úton értelemszerűen nem készítettünk gyalogátkelőhelyet, mert ez egy forgalomcsillapított 30 km/órás sebességkorlátozású terület lenne, ahol a hatóság sem tartaná célszerűnek, hogy gyalogátkelőhelyet jelöljünk ki, cserébe viszont három helyen is épített küszöböt javasolunk kialakítani, ahol nem ezt az alvázlevegő, nagyon magas, nagyon meredek küszöböt kell elképzelni, hanem egy olyan küszöböt terveznénk, ami félmagasságú. Tehát a gyalogossal is éreztetjük azt, hogy le kell lépni a járdáról, tehát tudja azt, hogy egy másik területre lép, de a gépjárműnek is fel kell mennie rá. Tehát ez mindenkinek egy fizikai jelzés is arra, hogy egy másik területre ér, és vigyázni kell a többi közlekedőre, és mégis lassítja a gépjárműforgalmat és nagyobb biztonságot ad a gyalogosközlekedésnek. Ugyanígy itt egy ilyen kiemelt közlekedési csomópontot készítenénk, amin a busz is minden további nélkül tud haladni, de mégis megvan az, hogy itt az Üllői útról, ami gyakorlatilag egy városi autópálya jellegű, nagysebességű, nagy forgalmú út, aki innen lekanyarodik, azzal szintén „kapuhatásként”

érzékeltetni kellene, hogy egy másik világba érkezik, egy zöldebb, ugyan gyűjtő útra, nem lakóutcára, ami egy sokkal lassabb, szolidabb, több az ember, jobban kell figyelni, és ezt egy ilyen kiemelt csomóponttal oldanánk meg. Ezekről már egyeztetünk, ez eddig mindenki számára megfelelt a szakmai egyeztetések során.

Szloszjár György: Folytatom is, mert a 20 percből így is ki fogunk csúszni. Tulajdonképpen Barna Zsoltnak volt még egy ábrája, de ugyanez, ahol olvasható módon fel vannak ezek sorolva, de azt hiszem, nem maradt ki semmi. Az anyagot is szétküldtük, azt hiszem, hogy ezekről a metszetekről sokat nem beszélnek. Megvannak ezek a kiemelések, hol ülőfelülettel, hol anélkül, illetve olyan finomságok is vannak, mint a kerékpárost a sávjában tartó kis terelősziget a kerékpárút közepén kis kockaköbök, ami nem balesetveszélyes, de mégis orientálja a kerékpárost, tehát ezekben a műszaki részletekben is elkezdtünk gondolkodni. Ezekkel kapcsolatban is szívesen mesélünk. Talán, ami még ilyen esztétikai, építészeti vagy tájépítészeti kérdés, az a Fókák szoborcsoport. Ezt ennek a belső találkozó térnek a közepében úgy képzeltük el, hogy nem kapna egy kiemelt, klasszikus, peremes díszmedencét, hanem valójában síkban van, és annak a szélén fut körbe egy olyan folyóka, ami megakadályozza, hogy a „keringetett dísz víz”, nevezzük így, összekeveredjen a csapadékvízzel. Tehát a folyóka a csapadékvizet gyűjti, míg a Fókák csoportnak, vagy a szökőkútnak egy saját gépészete van ettől elválasztva. Így egy kicsit szervesebb részévé válnak ezek a szobrok a térnek. Néhány frissített látványterv, például itt erről a visszacsapott sarokról, ami mutatja, hogy akadálymentesen tudunk az Üllői úti gyalogátkelőhely irányába haladni. Itt is alapvetően a térnek a dizájnján a pályázathoz képest nem változtattunk, nyilván azért is került kiválasztásra a pályázat valószínűleg, ezen nem is kellett alapvetően változtatnunk, ez egy térbeeső látványterv, ez pedig az említett Üllői úti - Ecseri úti sarok. Tehát itt történik meg az, hogy az Ecseri úti kerékpárutat a hagyományos színezett aszfaltburkolattal jelöljük, míg a téren átvezető szakasz egy térkövezett szakasz lesz, és ez a zöldfelület választja el kívül a kerékpárosokat, belül pedig a gyalogosokat. A bútorozásba is túl részletesen nem mennék bele, ez még nyilván alakulni fog a kiviteli terv végéig, de az látszik, hogy viszonylag egyszerű formavilágú, letisztult bútorozást képzelünk el a térre, lévén, hogy akár a SPAR-t tekintjük, illetve, ha lesznek egyéb vendéglátó vagy élelmiszert is árusító helyek, nem csak azoknak a fogyasztó teraszain, hanem a téren is szeretnénk, hogy legyen egy-két olyan bútorcsoport, ahol le lehet ülni, és mondjuk egy szendvicset el lehet fogyasztani, vagy egy SPAR-ban vásárolt croissant is meg lehet enni, nem csak akkor, ha beülünk valahová. Ami még talán ebből érdekes, hogy itt a gazdaságossági szempontok is fokozottan figyelembe vannak véve. Ezt már Barna Zsolt is említette, hogy valahol csak „kopóréteget” cserélnénk, nem kell teljes útpályát, például a Dési Huber utcában, vagy ide tartozik az is, hogy a világítási koncepciónkban is annyit változtattunk, hogy láttuk, hogy egy kulturált lámpatesttel van elkezdve már a térnek a világítása, nincs okunk, hogy ezen változtassunk, ezeket megtartanánk és kiegészítenénk. Ezzel is próbáljuk racionális költségkeretek között tartani a beruházást. A növényzetbe most nagyon-nagyon mélyen nem mennék bele, de tulajdonképpen ez a pályázatban is már bemutatott javaslatokat tartalmazza, szezonáltságot, virágosságot, szárazságtűrést, egyebet, mindent figyelembe vettünk, amikor az ajánlott növénylistát összeállítottuk. Nyilván ez még egyelőre egy étlapszerű lista, ami majd aztán pontosodni fog. Sajnos az építész kollégák nem tudtak megjelenni betegség miatt az előadáson, így egy kis puskával elmondanám az építészeti változásokkal kapcsolatosan a legfőbb dolgokat. Ami a pályázatban még egy kicsit szabadabban lett kezelve, a szabályozási kérdések. A projektnek az ütemezése kapcsán kitértünk célként, hogy szabályozási tervmódosításba lehetőség szerint ne bonyolódjunk bele, tehát igyekezzünk a meglévő szabályozás keretein belül megvalósítható tervet letenni. Ezek a szabályozási keretek, amiket itt látunk, a 4 pavilon, amire építési engedélyt fogunk kérni, ebből kettő egyik telken, a másik kettő egy másik telken helyezkedik el. A két telek nem csak telekhatárában, hanem övezeti besorolásában is eltér egymástól. Az Üllői út felé lévő telek, egy ZKP, tehát egy közpark besorolású telek, amire a szabályozási tervben a beépítési százalék is meg van adva, amelyből a már megépült liftek már valamennyit elhasználnak. Így ott ez a két pavilonnak a beépíthetőségi korlátját ez a százalék adja meg, amelyet a két pavilon ki is használ. Az alsó telek egy hatalmas nagy telek, „úszótelkes” beépítés jellemzően, de erre a nagy telekre nincs önálló beépítési százalék megadva. Ráadásul itt az övezeti határ is található a telken belül, hiszen a Dési Huber utca, közlekedési területként van kiszabályozva. Ezt is egyeztetjük már építhetőségi szinten is, tehát a vizsgálatot erre a leszűkített részben folytattuk, tehát a teleknek azt a részét vizsgáltuk, ami ebbe az intézményterületbe esik, aminek a legfontosabb megállapítása, hogy alapvetően itt nincs építési százalék megállapítva, hanem a meglévő pavilonok átalakítása engedélyezett. Itt a pavilonok átalakítását, a paviloncsoport átalakításaként értelmezve egy jóval alacsonyabb beépítés jön létre, mint ami most van. Azt gondoljuk, hogy így összhangban tudunk lenni a szabályozási tervvel. Van itt egy másik ábra a megközelítésről, ami miatt tologatva lettek a pavilonok, mert például volt olyan pavilon a pályázati tervben, ami ezen a telekhatáron átlógott, tehát ezeket kitisztítottuk, úgyhogy új pozícióba kerültek, de nyilván az új pozíciónál is figyelembe vettük, hogy minden irányból ez a tér átjárható, és elérhető legyen. Ezt mutatja ez a kis ábra, úgyhogy erről sokat nem is mondanék. Szerkezetükben is nyilván pontosodott a paviloncsoport, ami

alapvetően nem változott építészetileg, az, hogy a pavilonok maguk az épületek, és ezektől van egy független árnyékoló rendszer, ami szerkezetében nem függ össze. Ennek van részben praktikus építészeti oka is, és van ilyen szabályozási beépítési oka is, hogy így ezek gyakorlatilag nem az épület részei, hanem ez egy független árnyékoló rendszer. A tervezés jelenlegi állása szerint ez egy vasbeton lemez tető, amelyet oszlopok tartanak, különböző dőlésszögökben jelenik ez meg. Ha belemegyünk egy kicsit jobban, itt a pavilonoknak a nettó alapterületét látjuk, és a sötét, illetve világos színnel jelzett területek külön bérlemények, tehát, ha megszámoljuk, ez 4 pavilont és 6 bérleményt jelent. Pontosabban ez a bérlemény, ennek már nincs kereskedelmi funkciója, ez a nyilvános WC, raktár, és kukatároló. Hogy mondjam, kiadható, vagy kereskedelmi bérleményként 6 darab van, ez a 7. lenne, tehát 7 önálló helyiség van. Itt figyelembe vettük azt a funkciómixet, ami nagyjából kialakult, vendéglátás, bolt, és kereskedelem is, és ezeket próbálják kicsit hasonló, de mégis változatos módon kiszolgálni, majd mindegyikről mutatok egy-egy alaprajzot, és ott egy picit ebbe belemehetünk. Mivel nem ismerjük a bérloket, és nem is tudjuk pontosan, hogy kik fogják ezeket a helyiségeket kivenni, ezért próbáltunk meg mi valamilyen funkciót elképzelni ezekben. Ebben segített a kerületi felmérés, illetve a jelenleg a helyszínen lévő funkciók is segítettek abban, hogy valamit ebből elképzeljünk. Tehát vannak kiadó ablakos és bejárható bérlemények is. Azért fontos ez, mert nyilván nem ugyanaz a helyigénye egy olyan itt sörrel jelölt sörözőnek, vagy vendéglátóhelynek, ahol belül is vannak asztalok, tehát zárt térben is le lehet ülni, vagy például ez is egy ilyen bérlemény, ahol le lehet ülni, míg vannak olyanok, ahol csak kiadó ablakon keresztül lehet árusítani. Ahogy itt látjuk, itt vannak kis szimbólumok, könyv, kávé, kifli, amik azt jelentik, hogy azért van vendéglátóhely is, ahol étel van, kés, villa, söröző, itt vannak a mosdóblokkok, akadálymentes mosdó, külön van egy szeméttároló, és nagyjából így áll össze ez a funkció. Sok egyeztetés zajlott például tűzvédelmi szempontból is. A tűzvédelmi szempontból van egy előírás, ami szerint a metrófelépítmények 7 méteres környezetében nyílás nélküli 120 perces tűzgátlású falként kell kialakítani. Emiatt van az, ezt szemlélteti ez az ábra, hogy ennek a két pavilonnak, tehát a metró, a lift, illetve a szellőző felé eső fala tömör, és ezekkel a tűzgátló tulajdonságokkal bír. Az ÁNTSZ-szel is történt egyeztetés, az is lebegett korábban, hogy azzal nyilván bizonyos négyzetmétert meg lehetett volna takarítani, ha mondjuk a bérleményekben a bérloket maguk, tehát nem a vendégek, szintén a közös illemhely blokkban lévő illemhelyet használják. De az ÁNTSZ-szel történt egyeztetés alapján, az ÁNTSZ nyilvánvalóvá tette azt, hogy minden bérleményi területhez külön mosdóblokkot fog kérni, így azt láthatjuk ezen a szemléltető ábrán, hogy az ÁNTSZ-es egyeztetés alapján most mindegyik pavilonban a bérloket számára bekerültek vizesblokkok. Ha végigmegyünk az egyes pavilonokon, akkor nagyon gyorsan, az első pavilon kialakításánál látható, hogy a mosdóblokk itt is minimális méretűre van véve. Itt a göngyölegeknek és egyéb funkciók miatt van egy kisebb méretű raktárhelyiség, és még az látható, hogy ez az 1. számú pavilon két bérleményt tartalmaz, mindkettő kiadó ablakos bérlemény. Ez a lenti, társasház felé eső részen van, és látszik, hogy a hátulja a tűzvédelem miatt tömör. A következő, itt mutatja a kis ábra, hogy mindig melyikről beszélünk, az Üllői út felől van, a 2. pavilon, ami szabadon áll. Ezt egy nagyobb bérleményként terveztük, 1 bérloket bérbeadni. Egy újságos vagy könyvesbolt funkciót gondolunk mellé egy kávézóval kiegészítve, de természetesen ezeknek a belsőépítészeti részletei nem lesznek kidolgozva, hiszen a majdani konkrét bérloket lesz a feladata, mert nyilván az ő elképzelése alapján lehet ezt majd véglegesíteni. Itt a zárt funkció a pavilon közepén elhelyezett zárt csoportban lett összpontosítva, ezért ettől ez a szabadon, térben álló pavilon egy átlátható, légies maradt, hiszen egyik oldala sem tömör. Itt jobb felé, ahol a SPAR van, ez a lift melletti pavilon, itt is látjuk ezt a bizonyos tömörített hátsó falat, ami a lift felől van. Ezt is kétbérleményű területtel alakítottuk ki. Itt főképp bejárható üzlethelyiségben gondolkodtunk, tehát ahol bent lehet vásárolni, zöldséges, állateledel, virágárus, bármilyen kiskereskedelmi tevékenység, ahol bent van a pult, bemegyünk, és bent tudunk vásárolni. Tehát ez inkább kereskedelem, mint vendéglátás. Majd van a 4. pavilon, amelyben a közterületet és a pavilonok vásárlóit kiszolgáló mosdóblokk is elhelyezésre került itt hátul. Egy közös kézmosó helyiségből nyílnak a különböző nemű, férfi és női WC-k, az akadálymentes mosdó pedig közvetlen a szabadból közelíthető meg. Tehát ennek az a működési elve, hogy van egy ilyen folyosó kézmosókkal, ha kell az üzemeltetés miatt, akkor akár WC-s néivel, és onnan nyílik 4 fürke, ami dedikáltan férfi, illetve női fürkék, és az akadálymentes fürke, ami egyben pelenkázó is, az pedig külön nyílik. Szintén az ÁNTSZ írta elő, hogy mindenképpen dedikált kuka helyiségbe helyezzük el elzárva az egyes bérleményekhez tartozó kukákat. Ezt lehet tömbösítve, úgyhogy itt látható a minden bérleményhez csatlakozó hulladék tároló edényeknek a helyisége. Itt is figyeltünk, hogy annak a bizonyos rakodóhelynek a pontjáiig, ezeknek a hulladék tároló edényeknek a kihúzása megtörténjen, mert az elképzelés szerint magába a tér belsejébe, tehát a 4 pavilon közé, sem az árufeltöltés miatt, sem a hulladékszállítás miatt nem engedünk be autót, kifejezetten geometriailag csak az lehetséges, hogyha baleset vagy valami történik, akkor például egy mentőnek a fizikai bejutását ne lehetetlenítsük el, de alapvetően a napi vagy heti szintű kiszolgáló forgalom nem megy be a tér közepébe. Ez nagyobb méretű bérleményt, büfét, sörözőt is ki tud szolgálni, és nyilván az lenne majd a bérleti konstrukcióban az ideális, hogy a WC üzemeltetését, mivel egy épületben vannak, annak a bérloket a

szerződésébe lehetne „belepasszírozni”. Itt van néhány közelebbi látványterv az épületekről, itt mutatja ez a kis sárga pont, hogy ez az Üllői út – Ecseri út felőli szabadon álló pavilonnal a látványa leginkább. Ez itt az Ecseri útról érkezve a másik sarkon enged némi belátást a paviloncsoportba. Ez szintén az Ecseri útról, ahová fizikailag érkezünk, ez a tömörebb rész, ami ebből az irányból befoglalja a raktárat, kukatárolót, a túldalról pedig a nyilvános WC-t rejt magában. Ez pedig a tér belsőből egy „hangulatkép”. Egy rajzunk van még, ami tulajdonképpen csak illusztráció. Ebbe végképp nem mennék bele részletesen, már a gépészeti rendszereik is tervezés alatt vannak ezeknek az épületeknek, aminek legfőbb jellemzője az, hogy gázt nem vezetünk az épületekbe, de elektromos rendszerű hűtéssel és fűtéssel képzeljük el ezeket, amelyeknek a kültéri egysége a tetőkre tud majd kerülni, mivel a két tető, a valóságos pavilontető és ez az ellebegtetett árnyékoló szerkezet nem ér össze fizikailag. Úgyhogy itt egy rejtett módon be tudjuk tenni. Minden bérlemény külön vízbekötéssel és szennyvízelvezetéssel lesz tervezve, külön mérőórával, amit a bérlő majd tud fizetni. A mosdóblokkokat és a kukatárolót is fűthető módon gondoljuk kialakítani, legalábbis temperált módon. Az építész kolléga még azt írta, hogy a bérleményekben a szükséges és minimális kiépítéssel tervezünk, de minden maximális kapacitással számolva, tehát ezek az elképzelt funkciók, amiket most itt végigsoroltam, valójában flexibilisen változtathatók, tehát alkalmas lesz a gépészet arra, hogy egy nagyobb energia igényű, pl. egy gírosz, vagy nagy nagyobb kapacitású igényű szolgáltatást nyújtó bérlőket is kiszolgáljanak, tehát ez nem fogja zavarni később a kapacitás bővítését.

Hidasi Gyula: A múltkor is megkérdeztem Pataki Márton vezérigazgató úrtól, hogy a Fóka szoborral kapcsolatosan sikerült-e a Fővárosban intézkedni? Erről van-e valamilyen információnk? A másik hozzászólásom, amit a múltkor is elmondtam, hogy a kerékpárút átvezetését ezen a téren nem támogatom semmilyen formában. Ott van 3 vagy 6 forgalmi sáv az Üllői úton, el tudom azt képzelni, hogy abból 1 sávot elvegyünk, és a buszsávval közösen legyen egy biciklisáv. Az, hogy a metróból feljövő gyalogosoknak bicikliseket kelljen kerülgetni, vagy oda-vissza alapon, ez abszolút elképzelhetetlen számomra, nem csak világosan, de sötétben is. Arra is kell számolni, hogy sötétben jönnek a biciklisek, jönnek fel a gyalogosok a metróból. Ez számomra elfogadhatatlan. Örültem annak, hogy a Dési Huber utca és Üllői út kereszteződése átalakításra kerül, hogy valamilyen normális rend lesz ott ezen a részen, azt viszont egy kicsit nehezményezem, hogy erről semmilyen rajzot, semmilyen tervet mi nem kaptunk. Jó lett volna, ha valamilyen elképzelés van erről a részről, hogy mi is tájékozódjunk róla. Egyetértek azzal, hogy 4 pavilon legyen, mert most már a 16-ból lementünk 4-re, köszönjük szépen a vezetőségnek, de annyit azért szeretnék elárulni, hogy az, hogy a pavilonok majd valahonnan külső kis kocsikkal hordják be az árut, a zöldséget, a pékárut és ezeket, számomra egy kicsit furcsa, és nem gyakorlatias. Lehetséges, hogy ez jól fog működni, de az én számomra kissé nem életszerű. A másik pedig a buszmegálló, a Dési Huber utcába való két busznak a megállása. Az megint egy kicsit érdekes. Arról volt szó, hogy egyszer megáll az Ecseri úti templom oldalánál az egyik busz, én arra gondoltam, hogy az a busz, ami az Aszódi lakótelep felől jön, jó lenne, ha csak az Ecseri úton állna meg, és akkor bekanyarodna a Dési Huber utcába, és úgy menne tovább, tehát azzal nincs problémám, és ami a lakótelep felé szállítaná az utasokat, az parkolna csak le, vagy az venné fel az utasokat a Dési Huber utcában. Ezzel egy kicsit mentesítenénk a Dési Huber utcai lakóépületek melletti és előtti busszal járó zavarokat. Természetesen az ideális meg az lenne, ha a mindkét busz kint állna meg az Üllői úton, de sajnos egyéb okokból ez nem sikerült. A másik gyalogátkelőhellyel is nagyjából egyetértek, ami a Dési Huber utca 2. és 3. szám felé átvezeti a gyalogosforgalmat, a kialakításához nem értek, tehát ennek a megvalósítását a megfelelő szakemberekre bízom. Magát az árnyékoló rendszert egy kissé kérkedve figyeltem, és megmondom őszintén, hogy a Pöttyös utcai metrófelszínnek a felújításánál beszéltünk erről, ott is voltak különféle árnyékolók beépítve. Itt is gyakorlati okokból, a takarítása és a rendberakása miatt kicsit kérkedve fogadom, nem nagyon tudok vele azonosulni, de el fogom fogadni. A legnagyobb problémám a kerékpárút és a buszmegállóknak a helyzete. A kerékpárutat, ha ez a terv marad, nem fogom tudni támogatni. Előre fogom jelezni, hogy én személy szerint, ezt a gyalogosok között téren átmenő bármilyen kerékpárutat nem tudom támogatni. Bármilyen más megoldást el tudok képzelni, de ezt sajnos személy szerint nem fogom tudni támogatni.

Szabó Gyula: Egy gondom, elég régóta lakok ott, de nem hogy zöld lenne a kerületnek az a része, egész Ferencváros gyönyörűen be van új fákkal fásítva, már régóta kértem, most megcsináltuk azt a nagy „beton valamit”, legalább a másik oldalon régen fenn volt egy fasor, nem jött be a bűdös, a hang. Nagyon kellemetlen. A másik pedig, hogy ismeri Hidasi Gyula elnök úr is azt a nagy pavilont, a bent lévő dohányboltot, az előtt is parkoló van. Olyan parkoló van, hogy 2 méter széles zöldterület van, már régóta kértem, törvényben van, be kellene ültetni fákkal. Meg is találtam a törvényt. Lassan-lassan már betonváros lesz ott a környék.

Varga József: Átnéztem a terveket, nagyon jó a terv, lenne azért egy-két észrevételem. Az összparkolóhelyek száma 41 volt, most úgy néz ki, hogy 22-vel csökkent, ami 35 százalékos csökkenés. Ez mindenféleképpen

azoknak, akik a közösségi közlekedést használják rossz lesz. Sok ferencvárosi lakó ott megállt, felszállt a metróra, még a helyi lakók is. A másik, hogy nagyon sokan vásároltak a SPAR-ban autóval. Ennek a helyére tudomásul vesszük, hogy a zöldterület nő, és mindenféleképpen meg kell oldani a SPAR vásárlóinak a parkolását. Végeredményben az, ami ott van a déli oldalon, annak a részét használják a helyi lakók, és 15 parkoló maradt azoknak összesen, akik máshonnan közlekednek. Ez probléma. Azt kérdezném, amit már Hidasi Gyula felvetett, hogy a buszközlekedés kettéválna, hogy az a buszsáv, ami ott ki van alakítva, és nincs rá szükség, hogyan van védve? Ha nincs szükség arra, hogy villamos közlekedést pótoljanak, akkor azt lehetne használni parkolás céljára? A következő, ami nekem, mint műszaki embernek egy kicsit furcsa, hogy az árnyékoló miért betonból van készítve? Egy üvegpavilon fölé egy betonárnyékolót tenni elég furcsa megoldás, ennek karbantartása, tisztítása, és nagyon furcsa az, hogy betonszerkezet van egy üvegpavilon fölött. Nem derül ki a rajzból, hogy az árnyékoló és a pavilon között mekkora a távolság. Ugyanis a pavilonok között a rajzok szerint gépészeti berendezések vannak. Ezeknek a karbantartása is nehézkes. Ha lehetséges, javasolnám, lehet, hogy költségkímélés szempontjából van betonból, hogy ez az árnyékoló ne betonból készüljön, lehetne ezt másból is készíteni. Ami még észrevételem lenne, hogy padokat láttam elhelyezve több helyen, ami alvás céljára is alkalmas. Ezeket a padokat úgy kell megoldani, hogy vagy középen elosztani, hogy ülések legyenek benne, vagy egyenkénti padok legyenek, mert sajnos a hajléktalanok ezeket elkezdik használni, és a SPAR előtti részen is megszüntették a padokat emiatt.

Emődý Zsolt: A gyalogos forgalom keresztezéséről szeretnék én is pár szót mondani. Én ennyire kategorikus nem lennék, de azzal egyetértek – ahogyan a tervezők is –, hogy sokkal jobb megoldás lett volna az Üllői úti vezetés. Ha szükségmegoldásként így sikerül, már egy csomó jó dolog van a tervben. A kerékpárútnak külön színezése van, ez rendben is van, de egyéb színezést nem látok. A kereszteződést talán még egy színezéssel ki lehetne emelni. Gyanítom, hogy ez benne is lenne a kiviteli tervekben, csak megerősítésként mondom. Vizuálisan nem lenne rossz, ha gondolkodnának még abban – amire Hollandiában vannak példák – hogy hogyan lehet egy ilyen kereszteződésre jobban felhívni a figyelmet. Kifejezetten jó ötlet, hogy a bevezető szakaszon középen megjelenik a burkolati emelés, de ezt nem lehetne szűkíteni valahogy? Nem pollerral, de valamivel, ami még nehezebbé teszi a nagy tempójú áthaladást a kerékpárosoknak? Nem kell, hogy feltétlenül megálljanak, de nehezzé tenné az átszáguldást. Egyetértek azzal, amit Hidasi Gyula mond, de szerintem érdemes lenne megoldást találni erre a helyzetre. Valamit tenni kell, ha nem fogadják el az Üllői úti vonalvezetést. Próbáljunk tovább gondolkodni, ha itt készül el a bicikliút. Kis erősítést tegyünk abban, hogy ez tényleg veszélymentes legyen. A múltkor tényleg az volt a nagy izgalom, hogy a gyalogosok rögtön a lépcsőről fellépve beleszaladnak keresztbe egy bicikliforgalomba, és erre ez a terv már nagyjából választ ad. Ezzel az elhúzással rengeteget javítottak rajta. Ha meg tudnak győzni arról, hogy ettől is veszélymentesebbé lehet tenni az elképzelést, akkor működőképes lehet. Érdemben túl nagy területet nem vesz el a gyalogos felületből, ilyen szempontból ez jól végig van gondolva.

Szilágyi Zsolt: Egy fekvőrendőrrrel nem lehet megoldani, ahol gyök kettővel tud átmenni a biciklis? Esetleg egy fotocellás lámpát is ki lehetne tenni, bár a kerékpárosok nem mindig szokták figyelembe venni a piros jelzést. Ez akkor vált pirosra, ha tényleg van gyalogos forgalom. 1-2 ember esetén nem annyira veszélyes, de csúcsidőben, ha megérkezik egy metró és feljönnek egyszerre huszan-harmincan, akkor ez lehet probléma. Ha a bicikli úton mindkét irányban lenne fekvőrendőr, vagy egy ilyen lámpa, az segíthetne a biztonságon. Lehet, hogy ez Hidasi képviselő úrnak is megfelelő lenne.

Jancsó Andrea: Nem fogok meglepetést okozni, Hidasi Elnök Úrral értek egyet abban, hogy a biciklisávot ne vezessük ott. Ne legyen olyan helyzet, hogy pl. egy idős hölgy kiszáll a liftből és egy átszáguldó biciklis elsodorja. Elég sokszor elég hangsúlyosan elmondtam már a véleményemet a pavilonokról. Ez nem a tervező csapatnak szól, de még mindig nem látom biztosítottnak, hogy ebből az Önkormányzat jól jöjjön ki. Nem szeretném kinyitni újra ezt a vitát, meglátjuk, hogy mi lesz ennek a következménye. Még mindig nem látom biztosítottnak, hogy ez a kérdés peres eljárástól mentesen meg fog oldódni. A nyilvános WC-s pavilont ki fogja üzemeltetni? Azzal, hogy belepasszírozzuk egy vendéglátóhely szerződésébe úgy, hogy egy teljesen különálló épületről beszélünk, nem látom biztosítottnak, hogy ezt bárki be fogja vállalni. Ha a kiskereskedelmi egységekbe – akár állateledeles, akár zöldséges – a nehéz árumennyiséget molnárkocsival kell végigtolni egy térkövezett útvonalon úgy, hogy megállási lehetőség sem lesz az Ecseri úton, ami bejáratilag a legközelebb esik, akkor az nem fog működni. Erre kellene valamilyen megoldást találni. Gyalogosokat, bicikliseket, mindenkit fognak akadályozni és folyamatos árufeltöltés fog zajlani a téren.

Takács Máriusz: A tervbemutatásnál volt szó arról, hogy a Spar mögött is közlekedhetnek a biciklisek. Úgy érzem, hogy csendben még ebben a tervben is benne van ez az opció, azaz itt lenne elvezetve a bicikliút, nem pedig a téren keresztül. Ezt jobb lehetőségnek tartom, bár nagyra értékelem ezt a tervet is, a jelenlegi megoldással. Úgy érzem, meghallották, hogy ebben vannak kétségeink és mindent megtettek azért, hogy kijavítsák. Viszont kétségtelen, hogy bőven van igazság abban, amit Hidasi Úr mond. Ha mégis marad ez a megoldás, ahol több pici találkozási pont van a gyalogosokkal, fontosnak tartom, hogy ne legyen olyan növényzet, ami takar. A vizuális észlelés mindkét közlekedő csoportnak nagyon fontos, érezzék, hogy derékszögben valakivel keresztezni fogják az útjukat. Veszélyes, ha nem belátható egy-egy ilyen találkozási pont. Gondoljunk arra is, hogy gyermekek is közlekednek, ezért a zöld fal sem lehet olyan magas, hogy egy gyorsan mozgó gyereket ne lehessen időben észrevenni, ha kilép mögüle.

Árva Péter: A kerékpárút téren belüli átvezetése kapcsán tervezőként megvédeném a kollegákat. Ha nem tudjuk kitenni az Üllői útra a kerékpárutat – ami a legjobb megoldás lenne – akkor a tervezők a tőlük telhető módon a legjobb megoldást választották. Hidasi képviselő úr azt mondja, hogy ne legyen bicikliút a téren. Északról is és délről is jön egy kerékpárút. Ha nem akarjuk, hogy a téren keresztül össze-vissza csalinkázzanak mindenféle a kerékpárosok, akkor dedikáljunk nekik egy sávot, ami kisebb konfliktussal jár, mint ha nem csinálunk semmit. Ha nem lesz kijelölve nekik egy útvonal, akkor mindenféle menni fognak. Ha a tervek szerint készül el, akkor két kritikus pont van. Ahogyan Jancsó Andrea említette, a liftből kiszállva, illetve a zebrán átgöngyölve és az aluljáróból feljöve. Ezt a két csomópontot a lehető legjobban kell megoldani annak ellenére, hogy rossz helyen van a kerékpárút. Ha már konfliktus van, akkor mi tereljük olyan helyre, ahol tudunk rá valamilyen választ adni. Ez lenne a szándék. Kívülről szerettem volna megvédeni ezt az elképzelést. A másik az árufeltöltés kérdésköre. Ígérem, hogy amit a Részönkormányzat dönt, azt fogom támogatni a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottságban, így először a Részönkormányzat fog majd szavazni. Próbálom megmagyarázni a tervezői szándékot, mert tervezőként tudom, hogy amikor benne vagyok, akkor nem látom ennyire tisztán, mint kívülről.

Szloszjár György: A Fókák szökőkút rendezésének kérdése nem nekünk szólt, de a megbízónk nem jelezte, hogy ezzel probléma lenne, ezért továbbra is megyünk előre vele. Mi sem támogatjuk a kerékpárút téren történő átvezetését, ezért terveztük az Üllői útra a pályázatunkban, ez volt az egyértelmű elképzelés. Viszont a Budapest Közút Zrt-től közútkezelői hozzájárulást kell ehhez kapnunk, aki a BKK-val karöltve adja ezt meg. Minden próbálkozásunk ellenére kategorikusan és határozottan visszautasították és nem engedik, még ezen a szakaszon sem. Ha nagyon kerékpáros szemlélettel nézzük, akkor ez egy jó átvezetés, hiszen van folytatása a másik irányba, van folytatása az Üllői út felé, így abszolút adottak a belépési pontjai. A parkolós szervizút is jól kerékpározható, tehát az induló és az érkező csomópont eléggé adott, így ha nem csinálunk semmit, akkor is lesz kerékpáros forgalom. Akkor már próbáljunk valami biztonságosat csinálni. Közben az is igaz, hogy a Dési Huber utcát próbáljuk a kerékpárosok számára optimalizálni és valószínűleg lesz olyan, aki a nagyobb gyalogos forgalmú időszakokban azt fogja választani, hogy itt kerül. Aki viszont az említett két pontot akarja összekötni, az nem fogja megkerülni az egész teret. Nincs arra vizsgálati adatunk, hogy hány százalék fogja használni a szervizutat, de valamennyien biztos és igyekezünk is úgy kialakítani, hogy az kényelmes is legyen a számukra.

Barna Zsolt: Tudunk majd finomhangolni, ha továbbhaladunk a részlettervekekkel. Meg tudjuk vizsgálni, hogy mit tudunk még tenni a kerékpárosok lassítása érdekében, milyen elemeket lehet elhelyezni a biciklisáv két oldalán, hogyan lehet szűkíteni az íveket úgy, hogy az még reális legyen és nem balesetveszélyes. A pollerek, korlátok, oszlopok nagyon nem biciklis barátok, mert ha valaki egyszer téveszt, az legalább kulcsonttörés. Nagyon meg kell fontolni, hogy mit tudunk használni. Próbáljuk keresni azokat az elemeket, amikkel fokozni lehet az odafigyelést. A gyalogoskereszteződésekénél pl. a kerékpárút burkolatától is eltérő burkolatot használhatunk. Ezeket végig fogjuk nézni és amit csak lehet, bele fogunk tenni. Egyet néztünk meg, de az sajnos nem bizonyult megvalósíthatónak. Ez az volt, hogy minimális megemeléssel az Üllői út menti lépcsőfeljáró tetejénél a szegély mentén el tudjuk-e vinni a földm szerkezet átalakításával, de sehogyan nem fér el. Legalább 1-1,5 méterre kellene felemelni a kerékpárutat ahhoz, hogy áthúzzuk a lépcső felett. Ehhez nincs hely és az is kötöttség, hogy van néhány olyan fa, illetve a metrónak olyan nyílásai, amiket meg kell őrizni és amikre vigyázni kell. Sokat hajlítani már a kerékpárúton sem lehet, de finomhangolni fogjuk. Talán fél métereket tudunk még játszani. A szűkítésnél a vonatkozó előírások is kötöttséget adnak. A terven 3 méter széles kerékpárút szerepel, aminek a közepén fél méter széles bakhátat képzeltünk el. Így kétoldalt 1,25 méter marad, de ez szükséges is a biztonságos kerékpározáshoz. Manapság egyre több teherbiciklit látunk, családi bicikliket, utánfutós kerékpárokat, és némi tér egyébként is szükséges. Az elhúzás segíthet ebben. A fekvőrendőr Magyarországon talán a múlt év őszén írta ki magát véglegesen a

kerékpározás történetéből a Kajászón telepített életveszélyes küszöböknek köszönhetően. Innen sokakat vittek el mentővel, így fel sem merülhet a kerékpáros létesítményeknél, hogy küszöbököt helyezünk el. Esetleg olyan burkolat képzelhető el, ami érezteti a biciklisekkel, hogy valamiért itt megváltozott az út. Megnézzük, hogy közlekedésbiztonsági szempontból, vizuálisan ide illő módon mit lehetne még ide tervezni. Keressük az apró megoldásokat, de a koncepció ennyit tudhat. Nagyon fontos, ami elhangzott Elnök Úrtól, hogy ha nem csinálunk semmit, a biciklisek akkor is itt lesznek. Jönnek, itt van dolguk, ahogyan a gyalogosokat sem lehet sehonnan kitiltani, a kerékpárosokat sem. A parkolást sem lehet megtiltani, csak oszlopokkal elzárni a területeket. A közlekedők betöltik a teret, mint a gázmolekulák. A Dési Huber utcai csomópont: vázlattevével tartunk, ennél többet nem tudok mondani. Az a lényeg, hogy jelenleg egy széles aszfaltfelület van, ahol elég nagy sebességgel lehet bevágódni a szervízútra, nagyobb tempóval lehet bekanyarodni. Ezt szeretnénk kicsit rendezni, szűkíteni, lassítani. Az egész csomópont területe ki van emelve, bárki, aki itt áthalad, azzal éreztetjük, hogy jobban kell figyelni. Az útpálya felülete is más, illetve bekerült egy háromszög alakú sziget, ami megintcsak szűkíti a teret, ami a sebességválasztásnál pozitív hatással bír. A buszok számára ez abszolút megfelelő geometria, ezzel nem lesz gond. Azt nem mi tervezzük, hogy hol milyen busz áll meg. A BKK-tól kapjuk meg az igényt, aki megrendeli a BKV-tól, hogy milyen buszhálózattal, hogyan és mit szeretnének kiszolgálni. Nekünk megmondják, hogy mit hova tegyünk, szóló-, vagy csuklós busznak kell a hely, egy vagy két darabnak. Ehhez igazítottuk az ottani gyalogos létesítményeket. Ha a közlekedési cégnél ebben lesz valami változás, akkor a terveket hozzá tudjuk igazítani.

Szloszjár György: 71 db új fa telepítését tartalmazza a terv. Olyan helyeken jönnének létre utat kísérő fasorok, mint a szervízút, az Ecseri út, az Üllői úti fasor kiegészítése. A rajzokon a díszesebb szimbólumok jelentik az új fákat. Gyakorlatilag minden külső út mellett fasorok vannak és a belső tengelyeket is fasorok erősítik. Látszik, hogy a Spar áruházal párhuzamosan, vagy a kerékpárút belső oldalán is terveztünk ilyen növényzetet. Szerintem zöldnek nem leszünk híján, a beton és a zöldfelület között inkább utóbbi felé billen a mérleg. A parkolók számára nem mennék bele részletesebben, volt egy alap koncepció, amit már a megbízó is elfogadott és a Bizottság is rábólintott. Ennek lényeges pontja, hogy egy parkolólemezből és egy átmenő útból egy közösségi teret és zöldet hozunk létre. A maradék területen megpróbáltuk a lehető legtöbb parkolót elhelyezni. Ugy lehetne még két helyet kialakítani, ha pl. nem fásítunk a párhuzamos parkolók között. Szerintem ez már nem éri meg a veszteséget, mert tényleg árnyékolt parkolóhelyek lennének létrehozva. Ahogy részleteződnek a tervek, továbbgondoljuk a padokat is. Ami egy hajléktalan ember számára kényelmes, egy nem hajléktalan ember számára is az. Csak azért, hogy egy hajléktalan ne tudjon letelepedni vagy elfeküdni, csupa kényelmetlen bútort elhelyezni nem célszerű. Nyilván az sem jó, ha olyan komfortos ülőalkalmatosságokat helyezünk el, ami felhívás keringőre és vonzzák a hajléktalanokat. Ezzel sakkozni kell. Kulturált világítás lesz, kamerával figyelt terület, és bizakodunk benne, hogy az átadás után a Közterület-felügyelet is rendszeresen lesz jelen a téren. Nem lehet mindent fizikai eszközökkel elintézni, üzemeltetési eszközökkel is szükséges élni. Ha pl. odáig jut a dolog, hogy 1,2 méternél hosszabb ülőfelület ne legyen, akkor kartámlával megosztjuk a padokat. Én nem szeretem ezeket a tereket, mert nagyon elsődlegesen sugallják ezt a szándékot. Az kétségtelen viszont, hogy ezen a helyszínen fennáll ez a probléma. Szerintem a rakodás kérdése nem ennyire súlyos. A kijelölt rakodóterületől az egyik pavilonhoz 15 métert kell húzni a kis kocsit, a másikhoz kb. 22 métert, a legmesszebb pedig kb. 35 métert. Szerintem ez nem a világ vége. A parkoló közepén van még egy kis gyalogos átkötés, oda esetleg át lehet helyezni a rakodóterületet. Ha ide is teszünk egyet, akkor elveszítünk még egy parkolóhelyet. Ha itt alakítjuk ki, akkor már csak kb. 10-15-20 métert kell megtenni az áruval. Ha ennél is szélsőségesebbek akarunk lenni, akkor időkorláttal megengedhetjük a behajtást. Minden burkolat kb. 3,5 tonnáig lesz méretezve, tehát nem fog összetörni, ha egy mentő ráhajt, vagy szerelés, kivitelezési munka miatt egy nagyobb tömegű autónak be kell mennie a térre. Ha nagyon akarjuk, időkapuval beengedhetjük az ilyen jellegű forgalmat, ebben az esetben a tetőkontúrokat ehhez kell igazítani. Kicsit félünk ettől a „kisujjamat nyújtom, de a karom kell” helyzetektől. Ha fizikailag be lehet menni, ki fogja ellenőrizni, hogy az adott időpontban ki fog-e állni, ha éppen délben jött meg a nagybani piacról. Ezek a szállító furgonok nem mindig a legjobb műszaki állapotban vannak. Ha el tudjuk fogadni, hogy maximum 35 méter amit meg kell tenni egy kisebb kocsin az áruval, egyébként gyalogos területen, akadálymentesen, küszöb nélkül kialakított burkolaton, akkor szerintem ez nem annyira tragikus. A kukák központilag egy helyen vannak, azokat az Ecseri útra gondoltuk kihúzni, de még meg kell beszélni, hogy a kukásautó hol fog megállni és hova kell kihelyezni a gyűjtőedényeket. Szerintem ez működőképes, ettől sokkal rosszabb belvárosi szituációk is vannak, ahol többet kell cipelni. A gyalogosbiztonsági kérdéseket is vizsgáljuk még. Látok még kritikus pontot, ahol a meglévő fasor áll, így nem tudunk lejjebb menni a magassággal. Itt 70-80 cm magas támfalunk van, ami mögül kiléphet esetleg gyerek és kerékpárossal találkozhat. Itt még megnézzük, hogy mit tehetünk. Visszább lehet húzni a kazettát, de akkor ki kell vágni a fát. Mérlegelni kell. A metró fölött lévő 6 db növénykazetta van kiemelve, a többi síkban van. A metróból

kilépve ilyen problémát nem látunk, esetleg a zebra vagy a metrólejárat felé haladóknál a jobbról érkezők esetében merülhet fel. Köszönjük, hogy felhívták rá a figyelmünket, ezen gondolkodni fogunk. Az éjszakai és metrópótló megállónál valószínűleg kevesebb konfliktus lesz, mert éjszaka nincs akkora kerékpáros forgalom. Metrópótlásnál lehet, itt is figyelni fogunk a magasságra. Az építészeti kérdésekbe jobban nem mennék bele, a kollegák felé tolmácsolni fogjuk a felvetéseket. Szerintem az épület teteje és az elemelt árnyékoló között van elég hely arra, hogy munkát lehessen végezni. Ha felkerül egy kültéri berendezés, azt nyilván be kell szerelni és installálni. Ettől nem tartok, mert 1,2-1,5 méter biztosan van ott, ami erre elegendő. Nagyon sokféle anyag nem képzelhető el, ezen sokat gondolkodtunk. Vagy valamilyen acél-, vagy fémszerkezetű tető, esetleg beton. Hőtechnikailag és több szempontból is a beton tűnik alkalmasabbnak. A kontúr, súly, kiterjedés, a betonkeveréken lehet még változtatni, hogy könnyebb és vékonyabb legyen, de ezek az utak nincsenek még teljesen végigjárva. A terveken szereplő geometria, vastagság, az alátámasztások száma és mérete már statikailag ellenőrzésre került, tehát állékonyak és a látványtervek ebből a szempontból nem hazudnak.

Pataki Márton: November közepén volt a Képviselő-testület előtt egy előterjesztés, amiben hivatalosan is kértük a Fővárost, mint tulajdonost, hogy hivatalosan is járuljon hozzá a szoborcsoport áthelyezéséhez. Azóta külön beszéltem az ezzel foglalkozó referenssel és nagyon pozitívan állnak hozzá szakmai vonalon. Egyrészt méltóbb helyre kerül a műalkotás, másrészt a nagyközönség számára is elérhetőbb, amit támogatnak. A formális döntés időbe kerül, mire meghozza a határozatot az illetékes testület. Egyáltalán nem vagyunk elkésve. Abban maradtam velük, hogy ha pontos helyszín lesz, akár így a vázlatterv alapján, akkor fogjuk kérni a döntést. Eddig csak a tervpályázati anyag állt rendelkezésre, azt megismerték és annak alapján a tetszésüket nyilvánították ki. Nekem sem tetszik a tervben, hogy a bicikliút bekerült a térre, de azzal szembe kell néznünk, hogy utasíthatjuk a tervezőt, hogy ne tervezzen ide kerékpárutat. Ők majd egy formális levélben jelzik, hogy az előzetes egyeztetések alapján a Budapest Közút Zrt. valószínűleg nem fog hozzájárulni az Üllői úti vonalvezetéshez. Ha mi, mint megrendelő utasítjuk őket, akkor így fogják megtervezni, csak lehet, hogy nem fog hozzájárulást kapni és lesz egy olyan tervünk, ami nekünk nagyon tetszik, de nem tudjuk kivitelezni. Ezzel a kockázattal akkor együtt kell élni. Beszéltem Főpolgármester Úr kabinetfőnökével és nem látom, hogy a BKK-t ebben meg lehetne győzni, márpedig ő ragaszkodik a legjobban a téren történő vezetéshez. Szerintem a tervezők sok jó megoldást beépítettek, ezt vagy elfogadjuk, vagy nem nagyon tud előrébb haladni a felújítás. Ezt jelenleg így látom.

Árva Péter: Tájékoztatom a jelenlévőket, hogy van új főépítésünk, most már az ötödik. Kérem Maczák Johannát, hogy ő is mondja el a véleményét a tervekről.

Maczák Johanna: 2023. január 1-től én töltöm be a főépítési feladatokat az Önkormányzatnál. Építésmérnök a végzettségem, 17 évig dolgoztam a Fővárosi Önkormányzat Főépítési Irodáján. Bár nem voltam benne a tervpályázati zsűriben, de kollegáim benne voltak és sokat meséltek róla. Ezúton is szeretnék gratulálni a tervezőknek, mert nagyon szép terv, nekem nagyon tetszik. Az Önkormányzat vezetésének is gratulálok, hogy belevágtott ebbe a tervpályázatba. Tudom, hogy ez mennyire komplikált folyamat és milyen sok helyen próbálják meg egy sima beszerzéssel elintézni. Egy tervezésre irányuló beszerzési folyamat soha nem a minőségre megy, hanem az olcsóbb árra. Nem nagyon lehet mást érvényesíteni a közbeszerzési jogszabályok miatt. Ez egy plusz munka, egy külön feszültségterület, amihez idő, pénz és odafigyelés kell. Gratulálok, hogy ebbe belevágtak. Egyetértek a kerékpárút borzalmas voltával, megértem a Részönkormányzat véleményét. Engem gyerekkoromban kétszer ütött el kerékpáros pont azért, mert nem volt kerékpárút és szó volt róla, hogy a gyerekek gyorsan mozognak. Bármennyire is jó szándékú egy biciklis, egy gyereket nehéz lekövetni. Valóban nem tudjuk máshova tenni a kerékpárutat. Egyetlen dologgal tudjuk magunkat nyugtatni, hogy ideiglenes a helyzete, mert a Fővárosnál készül egy közlekedésbiztonsági stratégia. Decemberben még jártam Főpolgármester Úr egyeztetéseire, amik a következő közgyűlési üléseket készítették elő és tavaszra tervezik bevenni a Közgyűlés elé ezt a stratégiát. Arról fog szólni, hogy hogyan lehet biztonságosabban közlekedni a Fővárosban és hol lehet bizonyos sebességkorlátozásokat bevezetni, a kerékpáros forgalmat elválasztani a személygépjármű, a közösségi közlekedés és a gyalogos forgalomtól. Ha arra gondolunk, hogy ez ideiglenes dolog és a tervezők nagyon figyelnek, taktikus jelekkel, burkolatváltással, színezéssel és az áttekinthetőség biztosításával mindent megtesznek, akkor el lehet fogadni a tervet. Láttam konkrét terveket arról BKK-s kollegánál, hogy az Üllői úti közlekedési sávok újra felosztásánál helye van a végigmenő kerékpárútnak. Előbb-utóbb lesz ilyen és akkor ott haladhat a biciklis forgalom. A pavilonok nekem nagyon tetszenek. Decemberben, amikor már tudtam, hogy ide fogok jönni, többször beszéltem az építész tervezővel, mert telekhatár, illetve beépítési viszonylatokat próbáltunk közösen értelmezni. Ezeket is tudtuk tisztázni. Nem látok különösebb problémát a betontető árnyékolással. Ezek a szerkezetek már

teljesen mások, mint 20-30 évvel ezelőtt. Sokkal könnyebbek, vékonyabbak, ezáltal a takarások is sokkal vékonyabbak, és tudnak úgy adalékkal tömörítettek lenni, hogy nem kell külön réteg a víz átfolyásának megakadályozásához, mert víztaszító. Az arányokból azt következtettem ki, hogy olyan eltartás van a pavilonépület – ami nagyrészt könnyűszerkezetes – és az árnyékoló között, ami búvótérként tud működni, nyári melegben pedig a hőkülönbségből adódóan tud mozogni a levegő. Ezzel meg lehet oldani azt, ami az elvárás az árnyékolástól, hogy az alsó térben hűvösebb legyen.

Hidasi Gyula: Egyetértünk a tervekkel, de a bicikliút nélkül. Kérem Elnök Urat, hogy A és B határozati javaslatot tegyen fel szavazásra, bicikliúttal és bicikliút nélkül. Az ideiglenes állapotot nem tudom elfogadni. Egyszer csináljuk meg rendesen. Az Ecseri útnál meg lehet akadályozni, vannak olyan fémvázak, amik nem engedik a tér felé a kerékpárosokat. Aki akar, úgyis átmege a lámpáknál, aki pedig akar, kimegy az Úllői útra. Engem változatlanul nem tudtak meggyőzni arról, hogy a téren vezessen a nyomvonal. Nem is ez a jó megfogalmazás, hanem inkább az, hogy a gyalogosok között ne menjen bicikliút. Nagyon balesetveszélyes. Az a kérésem, hogy két alternatíváról szavazzunk majd. Egyetértünk a felújítással, a zöldítéssel, kicsit szívjuk a fogunkat a pavilonok megközelíthetősége miatt és a kevesebb parkolóhely, és a buszmegálló Dési Huber utcába történő bevitel miatt, de ezekkel meg tudunk békélni. Azt viszont elfogadhatatlannak tartom, hogy a kerékpárút a gyalogosok között menjen.

Reiner Roland: A biciklisek védelmében című felszólalás következik. Nekik is jobb, ha kijelölt úton mehetnek, azt az utat keresik, ahol a legbiztonságosabban közlekedhetnek. Az autós vs. gyalogos közül a gyalogos a jobb alternatíva számukra, mert lassabb, kooperatívabb. Ez bármilyen helyzetben igaz, de az Úllői út ellenében különösen. Az Úllői út borzalmasan rossz állapotban van, az útpadka mentén pedig kifejezetten. Régen jártam arra kerékpárral, de akkor éveken keresztül rendszeresen. Belső-Ferencvárostól egészen az agglomerációig az Úllői út tragédia. Oda kiküldeni a kerékpárost szerintem rossz dolog. Nekem is vannak rossz élményeim gyerekkoromból autóssal is, biciklissel is, előbbivel több. Én is úgy nőtem fel, hogy a szüleim figyelmeztettek, hogy a zebrán nézzek körül, mert arra van, hogy átmenjen rajta a gyalogos, de az autó mégiscsak erősebb. Ma már ennél talán előbbre tartunk és egyre inkább elfogadjuk, hogy az autósok mellett vannak kerékpárosok, gyalogosok, rolleresek, akármisek. Egyre inkább odafigyelünk egymásra, mert a biztonságos közlekedés az, amikor az emberek figyelnek egymásra. Kezeljük felnőtként a kerékpárost is, mert az, hogy viszonylag kicsi helyet kell megosztani a gyalogosnak és a biciklisnek, nem itt fordulna elő először. Nem egy jó állapot, de a Belvárosban nagyon sok olyan rész van, ahol emellett még rengeteg turista is, metrómegálló is van. Tele van kereszteződéssel, ott is sokat közlekedtem mindkétféleképpen és nem ütöttük el egymást. Szerintem működik, ha az emberek odafigyelnek egymásra. Ezt a szempontot jobban vegyük figyelembe. Senkinek nem igazán jó megoldás, pont ezért mindenki tudja, hogy jobban oda kell figyelni a másokra. Hosszútávon, kooperatív módon tud működni ez a megoldás.

Szilágyi Zsolt: Megjegyzem, hogy Zombory Miklóst éppen itt a Bakáts téren ütötték el a biciklisek.

dr. Mátyás Ferenc: Futár. Nem ugyanaz.

Szilágyi Zsolt: A közútkezelő azt sem engedi, hogy – mutatom – itt jön a bicikliút, erre kikerüli, itt pedig visszajön? Az Arany János utcánál, ahogy megy a Bajcsy-Zsilinszky úton a bicikliút, kerítéssel, pollerekkal el van választva a gyalogosoktól és a parkoló autóktól, de ez a megoldás. A Bank utcánál azon a rövid részen levezették és onnan a Bazilikánál már visszament a biciklisáv. Annyira zöldek vagyunk és csodálom, hogy Alpolgármester Úr nem említette, hogy a beton napellenzők tetejét zöldtetőként valósítsuk meg. Így nem melegedne fel annyira és nem ontaná magából a forróságot.

Árva Péter: Ez a pályázat nyert, ezt hirdettük győztesnek és ezt támogattuk. Ki lehet találni, hogy építészeti koncepcióban legyen teljesen más, de volt egy tervpályázat és ez nyert. Nekem is szimpatikusabb volt egy másik pályázat, amiben pont benne volt a zöldtető a masszív épületeken, amik kívánták is magukra ezt a borítást. Viszont ez volt a nyertes, velük állunk szerződésben. Egy ilyen fontos koncepcionális elem, hogy egy légiés, könnyed tető alatt vannak az üvegpavilonok, éppen a lelke ennek a pályázatnak. Ilyeneket ne változtassunk meg. A parkolyszám ugyanebbe a kérdéskörbe tartozik. Eldöntöttük, hogy zöldre cseréljük őket, ne menjünk visszafelé. Ne kezdjük újra ezeket a vitákat, mert már egy másik fázisban tartunk. Tervezőként jobban tudom és ebben kicsit makacs vagyok, elnézést érte, nem kioktatásnak szánom, hogy mikor miről döntünk. Hidasi Gyula javaslatára két változatot tennék fel szavazásra. Az egyik, hogy támogatjuk a vázlattervet, és ha ez nem megy át, akkor utána az a változat, hogy a

terveket általánosságban támogatjuk, de nem fogadjuk el a kerékpárút téren történő átvezetését, ezért kéri a tervek átdolgozását.

Hidasi Gyula: Köszönöm szépen, így rendben van, elfogadjuk. Egyetértünk Szilágyi Zsolt javaslatával, máshol is történt már rendhagyó kerékpárút kivezetés, támogassuk azt. Én is sokat járok gyalogosok között 29 éve, de óvatosan megyek és mégis engem ütöttek el, nekem koccant egy autó. Ha van alternatív megoldás arra, hogy ne a gyalogosok között haladjon a kerékpársáv, akkor hajlok arra, hogy minden követ mozgassunk meg azért, hogy az valósuljon meg. Mire az Üllői út végig biciklizhető lesz, addigra szerintem kezdetjük újratervezni az Ecseri úti metrófelszínt. Nagyon szomorú lennék, ha akár egy baleset is történne. Itt a lehetőségünk, hogy szavazzunk róla és azért támogatom a második javaslatot, hogy ne a gyalogosok között menjenek a kerékpárosok.

Szloszjár György: Fontos félmondat, hogy ha van rá lehetőség. Mi is ezt szeretnénk, ezért ezt rajzoltuk a pályázatunkba. Érkezett a biciklis az Ecseri úton, kiment az Üllői úton és visszavezették a szervízútra. Nem azért vettük ki, mert nem szeretjük így, hanem azért, mert a Budapest Közút Zrt. és a Budapesti Közlekedési Központ azt mondta, hogy így nem lehet. Ha ez nem fordul meg, akkor ehhez a forgalomtechnikai kialakításhoz nem kapunk hozzájárulást. Nekünk márpedig ezeket az engedélyeket be kell szereznünk. Ha azzal a kiegészítéssel történne a szavazás, hogy amennyiben lehetséges, akkor annak nagyon örülnék, hiszen ez volt az eredeti szándékunk. A mai tudásunk és a lefolytatott egyeztetések alapján úgy néz ki, hogy ez nem lehetséges.

Hidasi Gyula: A második változatot azzal egészíteném ki, hogy kérjük fel Polgármester Asszonyt, hogy ebben a témában járjon el a közutkezelőnél és záros határidőn belül, hogy a tervezők is tudjanak dolgozni. Kérem, hogy ez is szerepeljen benne.

Jancsó Andrea: Támogatom Elnök Úr javaslatát és csak egy költői kérdést szerettem volna feltenni. Miért vagyunk a Főváros vezetésében, ha ezt nem tudjuk kilobbizni?

Árva Péter: Mindenki tudja ebben a teremben, hogy sok személyes konfliktusom alakult ki Polgármester Asszonnyal, de most megvédem. Ebben a tervezési folyamatban egy alkalomról sem tudok, hogy beleszólt volna, nem utasította a tervezőket. Beletehetjük azt a kérést, amit Hidasi Úr javasolt. A menetrend az lesz, hogy a Részönkormányzat szavaz, én érvelek amellett, hogy a terv így jó, ahogy van, de mi történik, ha a másikat szavazzák meg? A tervezők kezébe kerül egy határozat, amiben úgy döntünk, hogy nem ez az irány és kérjük a kerékpárút kihelyezését. Lehet, hogy egy politikai nyomás – amit Elnök Úr is kér – elegendő lesz ahhoz, hogy a jó helyre kerüljön a kerékpársáv. Biztos vagyok benne, hogy a tervezők lefutották ezeket a köröket. Ha a második javaslat kap többséget, akkor azt úgy értelmezem, hogy ennek a döntésnek az értelmében fussunk neki még egyszer a kérésnek Polgármester Asszony támogatásával. Én nem tartom fontosnak beletenni, de ha Elnök Úr fenntartja, akkor fogalmazzuk bele. Fenntartja. Így felkérjük Polgármester Asszonyt, hogy járjon közbe a Főváros illetékes hivatalánál azt remélve, hogy tényleg jó helyre fog kerülni. Tényleg mi vagyunk a megrendelők és tényleg mi döntjük el, hogy milyen legyen a terv, a kollegák pedig a legjobb tudásuk szerint lerajzolják, amit kérünk. Több kérdés, észrevétel nincs. Először a Részönkormányzat hoz határozatot és az előterjesztésben szereplő határozati javaslatot teszem fel szavazásra. Kérem, a Részönkormányzat szavazzon az 1/2023. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

RÖNK 3/2023. (I.12.) sz.

Határozat

A Részönkormányzat az alábbi határozati javaslatot **elutasítja**:

„A Részönkormányzat úgy dönt, hogy az Sz-1/2023. számú előterjesztés mellékletében bemutatott Ecseri úti metróállomás felszíni térrendezés vázlatlattervét elfogadja.”

(4 nem, 1 tartózkodás)

(A szavazásban 5 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Kérem, a Részönkormányzat szavazzon a Hidasi Gyula elnök úr által javasolt módosított határozati javaslatról.

RÖNK 4/2023. (I.12.) sz.

Határozat

A Részönkormányzat

1./ úgy dönt, hogy az Sz-1/2023. számú előterjesztés mellékletében bemutatott Ecseri úti metróállomás felszíni térrendezés vázlattervét általánosságban támogatja, de nem fogadja el a kerékpárút téren történő átvezetését és kéri a tervek átgondolását.

2./ felkéri a Polgármester Asszonyt, hogy a fővárosi illetékes hatóságnál járjon közbe a kerékpárút Üllői útra történő áthelyezésének ügyében.

Határidő: 2023. január 12.

Felelős: Árva Péter elnök

(5 igen, egyhangú)

(A szavazásban 5 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Kérem a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság tagjait, hogy szavazzanak az Sz-1/2023. sz. előterjesztés határozati javaslatáról.

VIK 3/2023. (I.12.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság az alábbi határozati javaslatot **elutasítja:**

„A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy az Sz-1/2023. számú előterjesztés mellékletében bemutatott Ecseri úti metróállomás felszíni térrendezés vázlattervét elfogadja.”

(3 igen, 1 nem, 4 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Ez azt jelenti, hogy mi támogattuk volna a tervet, csak következetesek vagyunk és a Részönkormányzatot támogatjuk. Kérem a Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottságot, hogy szavazzunk a módosított határozati javaslatról.

VIK 4/2023. (I.12.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság

1./ úgy dönt, hogy az Sz-1/2023. számú előterjesztés mellékletében bemutatott Ecseri úti metróállomás felszíni térrendezés vázlattervét általánosságban támogatja, de nem fogadja el a kerékpárút téren történő átvezetését és kéri a tervek átgondolását.

2./ felkéri a Polgármester Asszonyt, hogy a fővárosi illetékes hatóságnál járjon közbe a kerékpárút Üllői útra történő áthelyezésének ügyében.

Határidő: 2023. január 12.

Felelős: Árva Péter elnök

(6 igen, 2 tartózkodás)

(A szavazásban 8 bizottsági tag vett részt)

Árva Péter: Nagyon szépen köszönöm a munkát, mindkét ülést 15:50 órakor bezárom.

k.m.f.

Árva Péter
elnök

Dr. Mátyás Ferenc
bizottsági tag

Hidasi Gyula
elnök

Jancsó Andrea
bizottsági tag

Benkő Irén Erzsébet
jegyzőkönyvvezető

Rapay-Kósa Eszter
jegyzőkönyvvezető

