

**Jegyzőkönyv**

készült a **Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság**  
**2023. február 21-én 15.00 órakor tartott rendkívüli nyílt együttes üléséről**

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

**Jelen vannak:**

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

**Hivatal részéről:** Reiner Roland alpolgármester, dr. Ruzsits Ákos Jenő aljegyző, Szili Adrián irodavezető, Kiricsiné Kertész Erika csoportvezető, Maczák Johanna főépítész, Nehéz Jenő informatikus, Benkő Irén Erzsébet jegyzőkönyvvezető.

**Meghívottak:** Dobrocsi Tamás és Nagy Oszvald – a Create Value Kft. képviselőjében, Liziczai Sándor - tájépítész, a Paragram Stúdió Kft. képviselőjében, Rácz Zoltán, Balás Boglárka és Kovács Ádám – a BKK Zrt. képviselőjében, Polyák Béla - a FESZOFÉ Nonprofit Kft. igazgatója.

**Árva Péter:** Tisztelettel köszöntöm a Bizottság tagjait, vendégeinket és a Hivatal dolgozóit. Megállapítom, hogy a Bizottság 6 fővel határozatképes, az ülést 15.01 órakor megnyitom. Egyetlen napirendi pontunk van, a Mester utca tervezői tartanak nekünk tervbemutatót a Mester utca jövőjéről. Kérdezem, hogy van-e bárkinek napirend előtti hozzászólása? Nincs. Kérdezem, hogy ehhez az egyetlen napirendi ponthoz van-e javaslat? Nincs. Kérem, szavazzunk a napirendről.

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

**VIK 32/2023. (II.21.) sz.**

**Határozat**

**Napirend:**

1./ Mester utca tervek bemutatása  
Szóbeli előterjesztés  
Előterjesztő: Árva Péter elnök

(6 igen, egyhangú)

A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt:

Árva Péter

Igen

-

Emődy Zsolt	Igen
Gyurákovics Andrea	Igen
Kovács András	Igen
Dr. Kulpinszky Eleonóra	Igen
Takács Máriusz	Igen
Gulyás Mihály	Távol
Dr. Mátyás Ferenc	Távol
Mezey István	Távol
Szilágyi Zsolt	Távol
Zubonyainé Pelka Zsuzsanna	Távol

## **NAPIRENDI PONT TÁRGYALÁSA:**

### **1./ Mester utca tervek bemutatása**

#### **Szóbeli előterjesztés**

#### **Előterjesztő: Árva Péter elnök**

**Árva Péter:** Üdvözlöm körünkben Dobrocsi Tamást és Nagy Oszvaldot a Create Value Kft-től, Liziczai Sándort a Paragram Stúdió Kft-től, Rácz Zoltánt, Balás Boglárkát és Kovács Ádámot a BKK Zrt-től. Kérem, hogy tartsák meg az előadásukat.

*Zubonyainé Pelka Zsuzsanna megérkezett az üléssterembe.*

**Balás Boglárka:** Üdvözlök mindenkit, én vagyok jelenleg a BKK Zrt-ben a Mester utca felújításának a projektvezetője, Rácz Zoltán, az Infrastrukturális Járműprojekt Iroda osztályvezetője itt ül mellettem, illetve a helyettesünk is, valamint a tervezőket is köszöntöm. Az elején szeretnék pár szót mondani a BKK Zrt-s részről. Egy nagyon rövid kis prezentációval készültem, ami az elejét és a koncepció kialakítását mutatná be, illetve azt, hogy milyen szerződéses fázisban vagyunk, utána átadnám a szót a tervezőknek, hiszen ők sokkal jobban tudják ezeket az információkat átadni. Viszonylag rövid előadásokkal készülnék, hogy legyen idő a kérdésekre. Maga a projekt előzménye az, hogy egy társadalmisítással indult, amikor megkérdeztünk a lakosokat, hogy mi az, amit szeretnének a Mester utcában látni, ez 2021 márciusában történt meg, maga a diszpozíció kialakítása előtt. Viszonylag sok választ kaptunk, és egyértelműen látszódik az ábrából, hogy a legfontosabbak közé a gépjárműforgalom csillapítása, a parkolás rendezése tartozott. Látszódik a kerékpársáv igénye, hogy egyre többen használnák ezeket a sokkal könnyebben mobilisabb járműveket, akár a kerékpárokat, rollereket, és az ezekhez kapcsolódó mikromobilitási pontokat. Kijött a válaszok között, hogy a villamosvágány átépítését és akadálymentesítését is nagyon szívesen látnák a lakók. Sajnos erre a jelen projekt keretében nincs lehetőségünk, sem a tervezésére, illetve a kivitelezésére jelen projektnek sem látjuk jelenleg. A szerződéses adatokról csak annyit szeretnék mondani, felvillantani, hogy a Create Value Szolgáltató és Tanácsadó Kft. a tervezőnk. 2022 márciusában kötöttük meg a szerződést, jelenleg 2023. október 14-e a teljesítési határidő. Bízunk abban, hogy őszre komplett kiviteli és tenderdokumentációval rendelkezünk, és amennyiben forrásbiztosítás áll rendelkezésre, akár már a téli időszakban elkezdhetjük a kivitelezési közbeszerzés kiírását, és ha minden jól menne, akár jövőre a projekt meg is valósulhatna, vagy legalábbis elkezdődhetne. Jelenlegi tervfázisunkban az engedélyezési tervek elkészültek, és a tervező ezeket a terveket beadta különböző engedélyek és hozzájárulások megszerzésére. Ezek folyamatban vannak, amint valamilyen észrevétel érkezik, akkor ezeket a kiviteli tervekben még át tudjuk vezetni és tudjuk kezelni. Magának a tervezésnek a kiindulási koncepciója az volt, hogy a Mester utca egy forgalomcsillapított utca legyen, ahol csak a célforgalom jelenik meg, ezzel együtt egy biztonságos kerékpáros infrastruktúrát is ki tudunk alakítani. Ezzel együtt, hogy a célforgalom jelenne meg, nagyobb területünk lenne ahhoz, hogy a zöldfelületet akár növeljük, akár teraszokra biztosítsunk lehetőséget a kitelepüléseknek. Igyekeztünk minél zölddebb és korszerűbb megoldásokat alkalmazni, erről a zöldfelületet tervező kolléga, Liziczai Sándor fog többet beszélni, és majd be fogja mutatni, hogy mik azok a ma már nem újdonságnak számító dolgok, de sajnos ezek jelenleg még nem nagyon vannak alkalmazásban Budapest utcáin, bízunk benne, hogy itt sikerül. A következő lépéseink az lesz, hogy a tervező megszerzi a különböző hozzájárulásokat és engedélyeket ahhoz, hogy projekt kivitelezését esetleg meg tudjuk kezdeni. Szeretnénk egy lakossági kommunikációt folytatni ismét, hogy bevonjuk a kerületi lakosokat, szeretnénk megmutatni nekik, hogy amik eddig elkészültek a terveinkben, pontosan mit is

tartalmaznak. Itt szerintem majd egy egyeztetés szükséges a kerülettel, hogy ezt mennyire támogatja, és mennyire szeretné, vagy esetleg milyen kérdéseket szeretnének feltenni a tervekkel kapcsolatban kikérni a lakosság véleményét, mert minél inkább bevonjuk őket, annál inkább magukénak érzik ezeket a terveket. Ennek a tervszakasznak, a tervezési szerződéses szakasznak április 17-e a határideje, bízunk benne, hogy minden rendben zajlik, és rendelkezésre fog állni. Ennyi főbb dolgot szerettem volna előzetesen elmondani, és az úttervekkel kapcsolatban át is adnám a szót.

*Szilágyi Zsolt és dr. Mátyás Ferenc, a Bizottság tagjai megérkeztek az üléssterembe.*

**Dobrocsi Tamás:** Köszöntök én is mindenkit, mi is egy ilyen kis nagyon rövid prezentációval készültünk. Alapvetően inkább a terveket szeretnénk megmutatni, tehát majd a helyszínrajzokon szeretnénk végigmenni. Csak egy gyors összefoglalás, hogyan jutottunk el idáig, bár Balás Boglárka az előbb ezt elég részletesen végigmondta. Néhány szót mondok a célkitűzésekről, a tervezett keresztmetszeti kialakításról, és a helyszínrajzi kialakítást is végigvesszük. Az elsődleges célkitűzés a közúti forgalom csökkentése, amit a legegyszerűbben úgy lehet elérni, hogy az átmenő forgalmat a Mester utcából kiszedjük. Ez az átmenő forgalom nagyon jelentős, gyakorlatilag ez az átmenő forgalom teszi ki az utca forgalmának a 70-80 százalékát. Ezt tervezi kiküszöbölni az a megoldás, amit most terveztünk. Nagyon hangsúlyosan megjelent a lakossági igényekben is a kerékpáros infrastruktúrának a kialakítása. Erre is reflektál a terv, tehát egy védett, elkülönített kerékpáros infrastruktúrát terveztünk. Ahogy megjelent szintén a lakossági igényeknél, a járdák zöldfelületeinek a növelése, ez is megjelenik a keresztmetszeti kialakításokban, helyszínrajzokon. Itt nem látszik túl jól, de majd a helyszínrajzon egy kicsit jobban látszik. Alapvetően a Mester utca több jellemző szakaszból áll, de a legnagyobb szakaszán az a jellemző kialakítás, aminek itt a keresztmetszvét itt felrajzoltuk, tehát középen van a villamos pálya. A tervezett kialakításban a közúti forgalom is a villamos pályára kerül. Emellett két oldalt parkolószávok jelennek meg. Itt nagyon sok egyeztetés volt az elején, még a koncepciótervezési fázisban, hogy a parkolást hogyan tudjuk megtartani, illetve hogyan lehet a legnagyobb számú parkolót biztosítani. Ez adott a legkedvezőbbnek, hogyha ezek a parkolók bekerülnek a villamos pálya mellé, így a legkönnyebben használhatók, és így a kerékpáros infrastruktúrát gyakorlatilag teljesen el lehet választani mindentől, tehát egy független kerékpárút jön létre. Mellette a járda, ami két részre bomlik, egy zöldfelület és az épületek és a zöldfelületek között pedig a gyalogosfelületek alakulnak ki. A zöldfelületek az egyes fa között, illetve fahelyek közötti részekben lehetőség van ilyen teraszoknak, vagy nagyobb egybefüggő felületeknek a kialakítására. A mikromobilitási pontok majd inkább a helyszínrajzokon látszanak. A helyszínrajzi kialakításról csak röviden, és utána mutatom a helyszínrajzot. Van néhány problémásabb pont is, majd ezekre kitérnék, és szerintem ezeket majd érdemes külön-külön megtárgyalni. A lényege a kialakításnak az, hogy a Haller utca irányából be lehet jönni továbbra is a Mester utcába, és egészen a Liliom utcáig lehet eljutni. Itt viszont mindenképpen le kell térni a Mester utcáról, tehát nem lehet végig átmenni az utcán, és nem lehet kimenni a Nagykörút irányába. Itt a Liliom utcánál le van terelve a gépjárműforgalom a Soroksári út irányába. A másik irányban az Angyal utca felől szintén be lehet majd hajtani a Mester utcába, ugyanakkor nem lehet kimenni a Nagykörútra, ez a mai körüti jobbra kisíves irány letiltásra kerül. Ez is majd a helyszínrajzon jobban látszik. Talán az útépitési helyszínrajzok, amik a legjobban látszanak, azok szépen ki vannak színezve, de hogyha kell, akkor a forgalomtechnikát is meg tudjuk külön nézni. Kezdjük az elejéről, tehát ez a Nagykörúti torkolat, ahol, ahogy mondtam, már csak kifelé járható a Mester utca, ahogy ma is. Itt látszik az Angyal utcai torkolat, hogy itt viszont már ez a nagyíves kapcsolat már nincs megadva, tehát el van gyakorlatilag építve ennek a lehetősége, itt csak jobbra a Haller utca felé lehet kifordulni. Ami nagy változás, és egy fontos kapcsolat, hogy a kerékpárosok viszont direkt be tudnak jönni a Mester utcába a Nagykörútról jobbra kis ívben, és már innen indul a kétirányú kerékpáros infrastruktúra. Ebből irányhelyes létesítmény lesz a villamos végállomást követően, tehát itt ezen a ponton át vannak vezetve, és gyakorlatilag mind a két oldalon megjelenik külön-külön a kerékpáros infrastruktúra. A villamos végállomás környezetébe gépjárműforgalom csak a Haller utca felé van az Angyal utcából, ez egy minimális forgalom, ugyanis gyakorlatilag egy ilyen kis célforgalom, illetve az Angyal utcának az elhagyási lehetősége. Az ellenkező irányba a Bokréta illetve a Liliom utca felől lehet csak kihajtani ezen a szakaszon, tehát a Liliom utca illetve az Angyal utcának a másik fele, ami ki tud hajtani a körútra. Itt van az a pont, ahol a Haller utca felől érkezők vissza vannak kényszerítve a Soroksári útra. Itt közben látszik a keresztmetszeti kialakításon, hogy a járdafelületeken egyre nagyobb zöldfelületeket igyekeztünk kialakítani, és a zöldfelületek között itt megjelennek ezek a „kiteresedések”. Itt egy fontos dolog, hogy van a villamosnak ez a szükségleszállóhelye, ezt megtartottuk, a villamospótló buszok is itt tudnak közlekedni, ha adott esetben villamos pótlásra kerül sor, ezt a peront tudják használni, illetve ugyanazokat a megállókat tudják használni a pótló buszok is, mint a villamosok, és itt van lehetőségük a villamospótló buszoknak kihaladni a Nagykörút felé, itt egy ilyen süllyedő „poller” zárja el ennek a fizikai lehetőségét. A Berzenczey utcától már kialakul

ez a végleges keresztmetszet. Itt még a villamosmegállónál van egy nagyobb felület, amit itt ki kellett alakítani. Itt a villamosmegálló, illetve van egy ház, ahol van egy mélygarázs, ahol be kell tudni hajtani. Ezért azt úgy tudtuk megoldani, hogy itt van egy olyan vegyes forgalmú felület, amin keresztül megközelíthető ennek a garáznak a bejárata, kijárata, de mindenhol mellette megjelenik ugyanúgy a kerékpáros infrastruktúra, mint mindenhol a szakaszon. Innentől kezdve gyakorlatilag bekerül középfekvésbe a villamos pálya, és egy ilyen szimmetrikus keresztmetszet alakul ki, és ez megy tulajdonképpen végig az egész szakaszon, egészen a Haller utcáig. Ami még egy kérdéses megoldás volt, az a villamosmegálló, illetve itt van egy villamosmegálló a Bokréta utcánál talán, aminek a környezetében át kellett vezetnünk a gyalogosokat. Itt jön a kerékpárutunk a Haller utca felé, és itt van ez a villamosmegálló, amit valahogy keresztezni kell a kerékpárossal. Itt több változatot vizsgáltunk, van egy olyan változat, hogy végigvezetjük a kerékpárutat a villamos peronon keresztül, ez a BKV Zrt-nek nem nagyon nyerte el a tetszését. Volt egy olyan megoldás, hogy itt véget ér a kerékpárút, aztán majd a villamosmegálló után újra indul, és gyakorlatilag elengedjük a kerékpárosok kezét, és rábízunk, hogyan keresztezik a peront. Ez sem nyerte el nagyon a BKV Zrt. tetszését. Ezzel szemben viszont kialakítottunk egy másik megoldást, ami egy kicsit jobban rendezi ezt. Ezt forgalomtechnikai rajzon tudom mutatni. Ez pedig egy olyan megoldás lehetne, többször szóba került ez az úgynevezett Görgy Artúr utcai megoldás, ahol a villamosmegálló mögé fel van vezetve a kerékpárutas infrastruktúra, itt is egy ilyen hasonlót alakítanánk ki. Elméletileg ezt egészen jól meg lehetne csinálni, hogyha itt egy kicsit változtatunk a keresztmetszeten. Tehát itt elég széles a járda, és a zöldfelületekre egy kicsit jobban ráhúzva a kerékpárutat, kialakítható lenne egy 2 méter széles járda, mellette a kerékpárút, és mellette egybefüggő zöldfelület. Ezzel tulajdonképpen meg lehetne azt akadályozni, hogy innen az iskola felől, direktben átjárjanak a gyalogosok a villamosmegállóba. Csak azokon a pontokon tudnának átmenni, ahol a gyalogos átvezetés van, és ilyen módon el lehetne választani ezt az összes elemet egymástól. Tehát megmaradna a peron, itt lehetne egy utas várót kialakítani, a kerékpárosok el vannak vezetve a peron mögött, elválasztva zöldfelülettel a perontól, és a gyalogosoknak is maradna egy megfelelően széles terület. Tehát ez volt az egyik ilyen kritikus pont, ami nagyon sok kritikát kapott. Még lehet olyan megoldást csinálni, hogy a kerékpárosokat visszavezetjük a vágány zónára és onnan kerüljük meg a megállóhelyi peront, de ez igazából több problémát okoz, mint amennyi hasznot hoz. Nagyjából így néz ki ennek a Mester utcának a tervezett kialakítása. Nyilván nagyon sok helyen helyeztünk el mikromobilitási pontokat, már ma is vannak pontok, ezeket igyekeztünk megtartani. Új gyalogátkelőhelyek is vannak szép számmal a szakaszon. Ugyan 30 km/órás sebességkorlátozás van végig az utcában, és jelentősen csökkenni fog a gépjármű forgalom, hiszen az átmenő forgalmat kivesszük az utcából, de ennek a Budapest Közút forgalomtechnikával egyeztetve maradnának a gyalogos átvezetések, a kerékpáros infrastruktúrán is átvezetjük a gyalogosokat, tehát a kerékpáros, gyalogos konfliktusokat is próbáljuk meg csökkenteni. Egy kérdés van, hogy MOL-BUBI állomások nincsenek jelenleg a Mester utcában, nem tudjuk, hogy erről mi a kerületnek az álláspontja, vagy van-e erre igény, hogy esetleg itt MOL-BUBI állomást helyezzen el. Elvileg lehetőség lenne rá, illetve még szerintem értelme is lenne MOL-BUBI állomást elhelyezni a Mester utcában. Nagyjából ennyi az útépités, forgalomtechnika, átadom a szót Liziczai Sándor kollégámnak, aki a zöldfelületekről beszélne.

**Liziczai Sándor:** Üdvözlök mindenkit, tájépítész tervező vagyok. Mi ebben a projektben a járdákkal és zöldfelületekkel foglalkozunk. Lényegében a tavalyi tervezéskor egy meglévő állapotvizsgálattal kezdtük természetesen a tervezést, és ebben a növényzet felmérésben szerencsére a FŐKERT Zrt. kollégáitól kaptunk egy nagyon alapos fafelmérést. Itt mindenki ismeri ezt a látképet, hogy a Mester utcának ez a kétoldali védett fasora egy nagyon karakteres jelképe. Ezekre a fákra megtörtént a vizuális fafelmérés, és ezeknek az ismeretében, illetve a kollégákkal kialakított utcakeresztmetszet ismeretében próbáltuk itt a járdát és a zöldfelületeket a lehető legoptimálisabban kialakítani. Jelenleg kb. 160 darab meglévő fa van a Nagykörút és a Haller utca között. Hogyha zöldfelületnek vesszük ezeket a fahelyeket, amelyek jellemzően itt a jobb oldalon láthatóak, látszik, hogy közel háromnegyede a fahelyeknek gyakorlatilag egy letaposott, tömör földfelszín, és csak kis része tekinthető zöldfelületnek. De, ha jó indulattal a fahelyeket is zöldfelületnek vesszük, akkor jelenleg ebben a közel 800 méteres utca szakaszban 750 négyzetméter zöldfelület van, ami minőségében erősen leromlott. Mindenki számára ismert az, hogy kb. ezt jelenti ma a zöldfelület a Mester utcában. Bár a fahelyek a kollégák, a FŐKERT Zrt. fenntartásában ki lettek alakítva fizikai akadályokkal, kerítésekkel, faverem rácsokkal, hogy minél jobban megvédjék a fákat, de most is tapasztalható, hogy gyakorlatilag az utca belakja ezeket a fahelyeket, zöldfelületeket. Említettem, hogy megtörtént a fasor felmérése is, jellemzően, 90 százalékban egy vegyes állapotú és korösszetételű platánfasorról beszélünk. Nagyon kevés számban található itt egyéb fa, mint kőris, hárs, de abszolút, több mint 90 százalékban a platánok dominálnak. Mind kor, mind egészségügyi állapotot tekintve vegyes az összkép. Itt látható, hogy ezt a vizuális fafelmérést felhasználva elkészítettük a fasornak az egészségügyi állapotvizsgálatát, amiben egytől ötig vannak osztályozva a fák egészségügyi állapota egészen a gyökérsztől a lombkoronáig, a törzset is külön

figyelembe véve. Ötöst egyetlen egy fa sem kapott, ez nem meglepő, mert ilyen városi környezetben, gyakorlatilag nagyon kevés ötös fa van, talán a Margit-szigeten és nagy parkokban található. A fák 40 százaléka kaptam meg a négyes, tehát jó egészségügyi állapotot, 30 százaléka hármast, tehát közepes egészségügyi állapotot, 20 százaléka kettes egészségügyi állapotú, ami kb. azt jelenti, hogy 10 éven belül lecserélendő, és 10 százalék kapta meg az egyes egészségügyi állapotot, ami gyakorlatilag azonnali cserét jelentene. Tehát látszik, hogy elég vegyes az egészségügyi összetétele a fáknek. Sajnos az is kijelenthető, hogy minél idősebb egy fa, annál rosszabbak ezek az egészségügyi mutatói. Ha végigmegyünk a fákön, látszik, hogy egyenként elég sok problémájuk van, de összességében az egy nagyon meghatározó és nagyon szép fasor még ma is. Átváltanék a tervezett állapotra. Ezek fényében, és itt számos egyeztetésen keresztül mégis egy olyan koncepció alakult ki, hogy a meglévő fasor megtartásával és csak a balesetveszélyes egyedek kivágásával és pótlásával fogunk számolni. Gyakorlatilag itt a keresztmetszeteken egy pár mintakeresztmetszetet készítettünk, hogy a jelenlegi járdafelületek lehetséges növelésével, illetve a zöldfelületek növelésével próbáljuk kialakítani. Ha a Ferenc körüttől haladunk, akkor látszik, hogy gyakorlatilag a jelenlegi fasor vonalában alakítanánk ki a fák környékét, természetesen a zöldfelületeket, még hozzá olyan elv szerint, hogy lehetőleg a legtöbb fának növeljük az alatta lévő zöld felületét, tehát azt a szabad felületet, ahol esővízhez tud jutni, illetve levegőzni tud a talaj. Ezeket leginkább úgy mond észak-déli irányba, tehát az utcával párhuzamosan, az útpályával párhuzamosan tudjuk szélesíteni. Mivel alapvetően a gyalogos közlekedés, ahogy most is van, továbbra is az épületek és a zöldfelület között zajlana, az utca keresztmetszetétől függően 2,5 és 1,5 méter között lehet kialakítani ezeket a közlekedő sávokat, és a zöldfelületek, vagy ez a zóldsáv és terasz sáv is 2,5 és 2 méter közötti tud lenni. Gyakorlatilag végigmelve az összes üzletportálon megvizsgáltuk, hogy jelenleg hol vannak kitelepedések, illetve melyek azok az épületkialakítások, portál kialakítások, ahol a későbbiekben, számítva arra, hogy egy ilyen rehabilitáció után nagyobb igény lenne esetleg, kávézók jelennek meg, és felpezsdül még jobban az utca élete, ezért minden olyan helyszínen, vagy minden olyan épület előtt, ahol lehet számolni kitelepedéssel, próbáltunk teraszhelyeket kialakítani. Egy ilyen rendezett elvvel, hogy lenne egy nagyon karakteres, határozott vonal, és az épületek között ott csak gyalogsközlekedés lehetséges, és minden egyéb ilyen funkció, kitelepedés, bútorok, növényzet pedig a kerékpársáv és a gyalogos közlekedősáv között lehetne. A zóldsávot mi úgy képzeljük el, hogy ezeket a zöldfelületeket egy nagyon kicsit kiemelt szegéllyel és egy ilyen alacsony kerítéssel. Tehát kb. itt a Polgármesteri Hivatal előtti Bakáts téren újonnan kialakított zöldkasztrákhoz tudnám hasonlítani. Tehát mi is adnánk továbbra is egy ilyen fizikai védelmet ott a növényeknek, és lehetőség szerint, ahová lehet, alacsony talajtakaró növényzettel ültetnénk be, hogy egy valódi zöldfelület növekedés jöhessen létre. Ez kb. azt jelenti a jelenlegi zöldfelületnek vett fahelyek, tehát az a 750 négyzetméter, kb. 2300 négyzetméterre nőne, tehát háromszorosára tudna az utcában növekedni a zöldfelület. Emellett gyakorlatilag, ahol lehetséges, ahol szükséges, ott teraszfelületeket is tudunk biztosítani a kitelepedéseknek. A jelenlegi projekt keretében úgy számolunk, hogy a meglévő fákat, amennyire lehet, és tényleg most már számos helyen, itt a Bakáts téren is alkalmazott favédelmi eszközökkel megvédeni, megpróbálni megtartani. Ez sajnos egyébként mindig csak építkezés közben derül ki, hogy egy adott, meglévő fának, ami egy 60-70 éve itt növekszik, és magának a gyökérzetének próbálja megtalálni a helyet, feltárás során fog kiderülni, hogy az adott fának, például egy nagy platánnak merre nőttek a gyökerei, és hogyan lehet kialakítani körülötte az életteret. Itt a meglévő fák megőrzésével a projekt nagyon komoly, az építkezés során rendkívül módon oda kell majd figyelni a meglévő fák megtartására. Ez komplikálja a kivitelezést, de mi úgy gondoljuk, hogy itt a meglévő faállomány egészségügyi állapotát tekintve elkerülhetetlen a fokozatos csere. De több szakemberrel és döntéshozóval egyeztetve ezt fokozatosan képelnénk el. A projekt miatt szeretnénk elkerülni itt a fakivágásokat. Lényegében, amire Balás Boglárka is utalt, hogy ez még tervezés alatt van, de vizsgáljuk, hogy milyen módszerekkel lehetne itt az esővizet megtartani, és bevezetni ezekbe a zöldfelületekbe. Ez még egyeztetés alatt van, ugyanis rendkívül terhelt közművekkel itt a járda. Azt tudni kell, hogy ezek a megoldások komolyabb beavatkozással járnak. Ez egyelőre még vizsgálat alatt van. Még nagyon röviden egy pár szót a tervezett burkolatokról, berendezésekről. Ezt a keresztmetszetet már az előbb felvetettem. A diszpozícióban zöldhomlokzatokat is vizsgálni kellett. Erről mi adtunk egy javaslatot, gyakorlatilag mi azt vetettük fel, hogy itt a meglévő tűzfalakra, illetve meglévő közintézmények, iskolákra lehet megvizsgálni, hogy lehet-e zöldhomlokzatot kialakítani. A társasházakra ez egy sokkal bonyolultabb és összetettebb folyamat lenne. Mi azt javasoljuk, hogy ezekre az intézményekre lehetne megvizsgálni, hogy lehet-e zöldhomlokzatot kialakítani. Pár szót a tervezett burkolatokról. Mi el tudjuk képzelni többféleképpen, többféle megoldást tudunk elképzelni, alapvetően a járdákra elemes burkolatot terveznénk, és ennek a minőségére mi három verziót javasoltunk. Az „A” verzióban egy jó minőségű szürke térkő burkolatból lehet kialakítani, akár ezek lehetnek különböző minőségűek, itt a közlekedősávnál egy másfajta térkő lenne, illetve a teraszburkolatoknál is. Ezeket burkolat architektúrával nagyon szépen meg lehet különböztetni. Ez a fajta kialakítás, hogy az épület mentén van egy bordűr sáv, utána van egy közlekedő sáv, majd utána még egy terasz sáv

vagy berendezési sáv, ez akár a Károly körút vagy a Nagykörút mentén is, úgymond ez egy bevált és sok helyen alkalmazott utcakeresztmetszet. Tehát semmi olyan újdonság nincs benne, ami szokatlan lenne, és kérdéseket vetne fel. A burkolat anyagáról természetesen számos megoldás lehetett, el tudjuk képzelni, hogy ez természetes kőburkolatot kap hasonló felosztásban, illetve azt sem tartjuk kizártnak, hogy a Bakáts térhez hasonlóan egy klinkertéglá burkolatot kapjanak a járdák. A bútorozás berendezést mi nagyon visszafogottan gondoljuk, alapvetően itt a rengeteg kitelepülés miatt a „mobiliák”, tehát ilyen asztalok, székek fognak megjelenni. Ezeknek a területi lehatárolását, ahogy itt látszik is a jobb oldalon, nagyon karakteresen csak a zöldfelületek közé jelölnénk ki. Itt különböző árnyékoló rendszer megoldásokat is javasolnánk. Ezeket az arculati kézikönyvvel összhangban lehet kialakítani. Alapvetően egy visszafogott burkolat, illetve berendezés architektúrát gondolnánk el ide. Gyakorlatilag itt pár padot tudnánk elképzelni a nagyobb kereszteződésekben, egy alacsony kerítést a zöldfelületek mentén, és esetleg forgalomterelőket és hulladékgyűjtőket. Mindent természetesen a lehető legvándalbiztosabb és lehető legkönnyebben fenntartható formában. Itt a terasz árnyékolására hoztunk példákat, ezekkel is a városban, már számos helyen, a sétáló utcákban is alkalmazott visszafogott színek alkalmazásával egy egységes kép alakítható ki. Tehát mindenképpen a járdát, a zöldfelületet és a teraszburkolatokat egy ilyen egységes kialakítás mentén gondoljuk, amivel a jelenlegi állapotok sokkal homogénabbá tehetőek, és szebb utcakép alakítható ki így. Röviden a zöldfelületekről és a járdákról ennyit, köszönöm a figyelmet.

**Árva Péter:** Köszönjük az előadást. Megadom a szót a kérdések feltevésére.

**Dr. Kulpinszky Eleonóra:** Egyeztette frakciótársammal, hogy milyen észrevételünk lenne ehhez a projekthez. Nagyon örvendetes, hogy a Mester utcai projekt meg valósulni, és nagyon-nagyon szép lesz. Mondok egy pár ötletet, amit én hiányolok. Nagyon szépen meg van tervezve az, hogy hol megy a gyalogos, hol van a fa, hol van a terasz. Különösen jó, hogy teraszokat is terveztünk be. De a társasházi bérlő, hol és hová fogja kihúzni a kukát? Hol fog a kukásautó hozzáférni ezekhez a részekhez? A teraszokkal kapcsolatosan az észrevétel az, hogy nagyon-nagyon jó, hogy vannak teraszok, de eddig is a Mester utcának a rendezetlensége abból adódik, hogy nincs egy egységes arculat, azok a boltok, az a kínai bolt, az a vegyeskereskedés, az a fagyizó, az a giroszos, az az akárki, képes lesz-e, van-e nekik szabályuk arra, hogyan kell kinézniük ezentúl egy felújított Mester utcában a teraszoknak? Hozzá lesz-e téve rendeleti szinten ez a másik oldala, hogy ne csak azt, ami a föld síkon van, hanem azt, ami oldalt van, azt is lássuk? A harmadik észrevételem az lenne, hogy nagyon örültem volna, ha látok például egy-egy olyan felületet beáldozva, lehet, hogy csúnyán fogalmaztam, és elnézést kérek, de akinek kutyája van, annak kutyavizelde van-e valahová betervezve? Jelenleg is ezek a zöldfelületek sínylik meg azt, hogy nyilván oda megy a kutya. Az egy természetes dolog. De, ha lenne dedikáltan hely erre, akkor lehet, hogy meg lehetne szüntetni azt, hogy mindenhova, minden sarokra a kutyák oda vizeljenek. Állítólag a XIII. kerületben nagyon jó rendszer van erre. Nem tudom, élesben még nem láttam, de meg fogom nézni, hogy rájuk valaki gondolt-e? A Szent István parkban van a XIII. kerületben, és nagyon-nagyon örülök, és kérdésem az, hogy véletlenül ezek a nagy fák meg is lesznek majd metszve? Ez azt jelenti, hogy amit már évek óta kértem, vagy jeleztem mindenféle irányba, a Mester utca 10. szám, Mester utca 12. szám, Mester utca 18. szám környékén, azok az ágak végre le lesznek vágva a villamosvezetékéről, amiket már nagyon-nagyon régóta próbáltam elérni? Köszönöm szépen a munkájukat.

**Gyurákovics Andrea:** Közben húzgáltam ki a listámról, amiket Dr. Kulpinszky Eleonóra elmondott, mert közben írogattunk. Említették, hogy a Liliom utcáig fog menni az egyik oldalról a forgalom, és ott tovább van egy garázs, aminek a bejutást kell majd biztosítani. Gondolom az egy társasház, de felírtam, hogy még egyet tudok, de lehet, hogy nem jól tudom, hogy ott a Páva utca sarkán, ahol a SPAR van, és ott is van egy garázs, ha jól emlékszem, egy parkolóház, az is benne van? A zöldterület tulajdonképpen a lezárt területtel fog csak növekedni, vagy azon a részen is, ahol még valamennyire engedik az autósforgalmat? Azzal egy picit vitatkoznék, bár Önök a szakemberek, én pedig az, aki itt jár, és itt lakik, hogy csökkenni fog a forgalom. A Mester utcában valóban csökkenni fog, csak a környező egyirányú utcák, amik nem alkalmasak arra, hogy teljesen ezt az átmenő forgalmat elnyeljék. Ott viszont gondolom, hogy növekedni fog a forgalom, főleg úgy, hogy itt a hídról lehajtás, felhajtás, autós aggyal is egy kicsit gondolkodva, eljutni „A” pontból „B” pontba, nem lesz egyszerű innentől kezdve. A Molnár Ferenc Általános Iskola vonatkozásában, a Mester utca 19. számnál személy szerint nem tartom szerencsésnek, hogy ott megy el előtte a kerékpársáv. Pontosan azért, mert, ahogy a gyerekek jönnek ki, ha jól vettem ki, a járda, kerékpársáv van, és jön a villamos. Szerintem a legrosszabb ebből a szempontból, most is látva, hogy a villamosmegállóknak a két végén van zebra, és még így is a gyerekek időnként a szélrózsa minden irányából futnak a villamosmegállóba. Ráadásul itt most nincs is autósforgalom, mert meg kellett kerülni, a Tinódi utcánál és az Ipar utcánál lehetett visszajönni, tehát az egy forgalom által elzárt terület volt. Valószínűleg, hogy itt lesz egy kis

probléma. Arra a válaszra én is nagyon kíváncsi vagyok, hogy azon a részen, nem a Mester utcának a lenti részén, hanem ott, ahol tulajdonképpen nem fog menni autó, hanem teraszok és egyéb kitelepülések lesznek, egyrészt tényleg valóban hová fogják húzni ki a kukákat a társasházaiak, és oda hogyan fog bemenni a kukásautó? Illetve most a Covid alatt nagyon fellendült az ételfutár szolgálat, az ételkiszállítás, hogyha ott azok a kitelepülések, illetve zöldfelületek, ha jól vettem ki, tulajdonképpen valamilyen szinten lezárva lesznek- Ezért akarva-akaratlanul rákényszerítjük az ételfutárt arra, hogy addig kerékpározzon, ameddig a biciklisáv van, és onnantól kezdve rákanyarodjon a járdára, hogy adott esetben meg tudja közelíteni azt a társasházat, ahová neki ki kell szállítania az ételt, és az éttermet, ahonnan felveszi a rendelést. Bocsánat, nem kötözködésképpen, csak nem szakemberszemmel nézve, hanem annak a szemével nézve, aki ott él és mozog.

**Rácz Zoltán:** A kukásokkal kapcsolatos felvetés kétszer is elhangzott, de alapvetően a kukák számára ezekben az esetekben eléggé sűrű utcaközök vannak, tehát az egyes utcaközökbe előnyös ilyenkor kihúzni a belvárosban. Maximum egy középső ház van, ahol a Gondnoknak el kellene cipelnie az utca végéig, de ez egy teljesen általánosan bevett jelenség és gyakorlat. A szelektív hulladékgyűjtő kukákat máskor viszik, mint a kommunális hulladékgyűjtő edényeket.

**Dr. Kulpinszky Eleonóra:** Ez nagyon sok kuka egy helyen, és hol lehet elmenni el a babakocsival, és kerülgetni a kukákat?

**Rácz Zoltán:** Akkor ezt a kérdést még megvizsgáljuk. A teraszoknak és általában a boltoknak az arculatával kapcsolatosan úgy gondolom, hogy ez elsősorban egy szabályozási kérdés.

**Dr. Kulpinszky Eleonóra:** De nem kerületi.

**Maczák Johanna:** De kerületi.

**Rácz Zoltán:** A kutyavizeldével kapcsolatos felvetést meghagynám a tervezőknek, hogy arra mondjanak valami ötletet. A fák metszése tudomásom szerint a közösségi költségvetésben, a Mester utca zöldfelületi rendezésére azt hiszem, hogy van egy 50 millió forintos forrás, ami részben ezzel a fametszéssel is foglalkozna. Mi kaptunk vágányzár igényt éppen tegnap, hogy szeretnék a fákat metszeni, csak metrópótlás van, tehát most nem tudunk vágányzár adni. Az autósforgalom, hogyha innen kikerül, akkor mégis hova megy? Ahogy elhangzott a legelején is, az itt megjelenő autósoknak a 80 százaléka igazából tranzit autós, akik egész egyszerűen a Corvin negyednél lévő Üllői út – Ferenc körút balost próbálják meg erre gyorsítani. Ezek az autósok akkor értelemszerűen az Üllői út – Ferenc körúton fognak a továbbiakban valahogy menni, vagy továbbmennek a Haller utcában a Soroksári útra, és úgy kanyarodnak fel a Petőfi-hídra, vagy a harmadik verzió, hogy már eleve a Népligetnél elmennek a Rákóczi-híd felé. Tehát rengeteg olyan főútvonal van, és igazából olyan gerinchálózati elem a közúthálózatban, amiket pont ezekre a tranzitforgalmakra találtak ki, nem gondolom, hogy a Mester utcának, ami egy tényleg ennyire sűrű beépítésű, és legyünk őszinték, hogyha nincs benne villamos, akkor kvázi nyugodtan lehetne belőle egy Ráday utcát csinálni. Valóban egy kicsit szélesebb, de nagyjából a szolgáltatásoknak a kitelepülése és az elhelyezkedése is kvázi erre predesztinálja. Ha megnézzük a szomszédos Tompa utcával összevetve, amiben szintén volt villamos pár évtizeddel ezelőtt, amikor a kocsiszínvágányok ott mentek a Tompa utca – Angyal utcában, igazából a Mester utcának is ennek kellene lennie a jövőjének. A Tompa utcában sem sűrű a közúti forgalom. Ha tényleg csak a célforgalom marad, akkor radikálisan csökkenti az autósforgalmat, az átmenő forgalom nyilván nem csak a Mester utcából áll, a kerületnek nyilván mondania kell valamit arra, hogy az átmenő forgalommal mi legyen? Nekem szakmai véleményem, hogy nem a Mester utca van kitalálva az átmenő forgalomra. Most egészen egyszerűen azért használják ezt, mert ez a leggyorsabb, mert gyakorlatilag, ha a Soroksári út felé mennek, ami kevésbé dugul be, mint az Üllői út, akkor ott hosszabb a visszafordítás, ha az Üllői út felé mennek, akkor a Corvin negyednél dugul be a forgalom. Ezért mindenki a Mester utca felé jár. Most fognak állni, vagy kerülnek a Corvin negyed felé. Az ételfutárok kérdése szintén egy jogos felvetés. Erre vannak gyakorlati tapasztalataink, mert a Bartók Béla útnál ugyanezt eljátszottuk 5 évvel ezelőtt, amikor az első időben fogták és megálltak az ételfutárok a kerékpársávon. Ez azért mára erőteljesen visszaesett, az ételfutár is megtalálja a helyét, vagy sétál, ne adj Isten, akár 200 métert az első keresztutcáig. Vagy talál egy parkolóhelyet az adott étterem előtt. Erre megvan a gyakorlat, most már ott sem jellemző az, hogy folyamatosan a kerékpársávba parkolnak. Tisztában vagyok azzal, hogy ezek a válaszok nem feltétlenül azok, amiket vártak, de egy adott szélességű keresztmetszetbe mindenkit nem lehet beerőltetni. A közterület véges nagyságú. Valakinek meg kell harapnia az ujját, ha szeretnék más funkciókat is itt megjeleníteni.

Jelenleg ezek az ételfutárok jellemzően általában a forgalmi sávban állnak meg, vagy még rosszabb helyen. Az Ipar utcai megállónál a kerékpársávval kapcsolatos válaszra szintén meghagynám a tervezőknek. Akkor a kutyavizelde és ez az Ipar utcai megálló.

**Dobrocsi Tamás:** A futáros témához és a kukás témához egy picit hadd szóljak hozzá még. Itt az a kialakítás, amit terveztünk, úgy néz ki, hogy van a járdán ez a közlekedősáv, mellette vannak a teraszok, zöldsávok, és mögötte van a kerékpáros infrastruktúra, és a mögött el van választva egy gömbsüvegsorral a parkolás és a kerékpáros infrastruktúra. A futárok oda már nem fognak tudni bejutni a házakhoz, hiszen itt közben van egy fizikai elhatárolás is. Rakodóhelyek viszont vannak szép számmal, gyakorlatilag minden sarkon jelöltünk ki rakodóhelyeket, van egy csomó kereskedelmi egység, ami miatt ezek fontosak. Azt gondolom, hogy ezeket a rakodóhelyeket kell felhasználni a futároknak is arra, hogy ezt az elhozom az ételt, felveszem, leteszem, nem tudom mi, ezeket használják, hiszen nem nagyon lesz más felület. A parkolóhelyeken, ha találnak üres helyeket, ott meg tudnak állni, magán a villamos sínen nem hiszem, hogy ott merné hagyni az autóját, mert a villamos azért nagyobb és sárgább. Szerintem az veszélyesebb. Gyakorlatilag fizikailag nem tudnak odaférni. Még a csomópontokon fel lehet menni, meg mindenféle technikával itt valószínűleg meg lehet állni, de erre meg szerintem ott van a közterület-felügyelet, hogy ezt a problémát rendezze. Ezzel kapcsolatban is az van, ahogy Rácz Zoltán is mondta, hogy van egy véges keresztmetszetünk, ebbe sok mindent meg lehet csinálni, de mindent nem lehet megoldani. Azt gondolom, hogyha itt egy ilyen átépítés megtörténik, ahhoz előbb-utóbb a kultúrának is hozzá kell igazodnia, tehát a helyi szokásokat is aszerint fogják majd alakítani. A kukákkal szerintem hasonló a helyzet, tehát a rakodóhelyek környezetébe ki lehet húzni ezeket a kukákat, gyakorlatilag minden utcasarkon van rakodóhely vagy rakodó felület, és akkor ennek a megosztott használata megint egy szabályozási kérdés, hogy mikor jön a kukás autó, ki mikor használja? Vélhetően nem folyamatosan rakodnak a SPAR-ban, hanem viszonylat behatárolt, hogy mikor hozzák oda az árut, és amikor éppen nem, akkor lehet kukát üríteni. A kutya ügyet meghagynám Liziczay Sándornak.

**Liziczai Sándor:** Igen, gondoltunk a kutya WC-re, van rá lehetőség, alapvetően azért ez egy konfliktusforrás tud lenni. Azt gondoltuk, hogy megpróbálnánk elhozni leginkább a házaktól, és itt például a gyalogátkelőhelyeknél vannak olyan köztér részek, ahol egyébként viszonylag messze vagyunk épülettől, de a gyalogos felületen megközelíthető. Azt gondolom, hogy egy ekkora utcában két-három kutya WC lenne maximum, és ezekre vannak elzártabb szigetek, amiket meg lehet gyalogosan közelíteni. Ezeknél egy kis zöldfelület beáldozásával ki lehet alakítani. A Főváros által most a II. kerületben a Margit körúton volt egy rendezés, a Mechwart tér és a budai hídfő között, ott alakított ki ilyen kutya WC-eket. Mi hasonló elv mentén alakítanánk ki ilyeneket, amennyiben igény van rá, mert valóban helyette a zöld felület lesz, amit használni fognak. Van erre is hely és lehetőség az utcában.

*Dr. Kulpinszky Elenóra távozott az ülésteremből.*

**Szilágyi Zsolt:** Dr. Kulpinszky Eleonóra pont kiment, úgy látszik, hogy nem hallotta a Városgazdálkodási Bizottság ülésén a napirend előtti felszólalásomat. Ott elmondtam, hogy március 20-a és március 31-e között meg fogják metszeni a fákat, és megvizsgálják, hogy melyiket kell kicserélni és kivágni. Ez volt az FKSZ-nek a tájékoztatója, ami alapján megkértem a vezetést is, hogy majd tegyék ki a honlapra is, és az újságban jelenjen meg, hogy erről tudjanak majd a lakók is. Nekem olyan észrevételeim lennének a lakók számára, hogy a Drégely utcánál van egy villamosmegálló az orvosi rendelőnél. Hogyha a körút felől jövünk, akkor megáll a rendelőnél a villamos, viszont, hogyha a Haller utca felől jövünk, akkor a Haller utca túloldalán áll meg, a Mester utcában kifelé. Nagyon szeretnék azt, ha már diszkriminatív módon ki vannak zárva a babakocsisok, a mozgássérültek és az idős emberek, akik nem tudnak felszállni az 51-es villamosra, mert nem alacsonypadlós, hogy akkor legalább akkor ott a Mester utcánál ki tudják használni ezt a villamost, hogy megoldható-e az, hogy ott is legyen egy villamosmegálló, azért, hogy egy helyen legyen az Mester utcai Egészségháznál mindkét irányból megálló? Látom, hogy sok zebra van, nem tudom, hogy a Dandár utcánál terveztek-e gyalogátkelőhelyet? Mint kisgyermekes apuka, lenne egy olyan kérdése, hogy a pici gyerekek használják az az elől egykerekes, hátul kétkerekes rollert. Ezek közül a járólapok közül nem mindegyik gyerekbarát, sőt még a babakocsiknak sem teljesen felel meg, mert elveszik a gyerekeknek a kedvét, mert kirázza belőlük a lelket. Amikor ezt tervezik, akkor lehetséges, kérném a többi szülő nevében is, hogy arra figyeljenek oda, hogy járólap legyen. Itt is a Bakáts téren úgy lett megcsinálva az út, hogy nem lehet egyáltalán közlekedni így, és a magas sarkú cipőben közlekedő hölgyek is folyamatosan beleragadnak. Amikor ezt tervezik erre is nem mindenki figyel oda. Azt hiszem, hogy van itt a BKK Zrt-től is képviselő, továbbra is fenntartom, hogy én voltam az, aki Karácsony Gergelynek és a BKK Zrt. vezérigazgatójának is beadott egy petíciót, amit az emberek



kértek, hogy az 51-es villamos vonatkozásában próbálják megoldani, hogy az is alacsonypadlós legyen, hogy ne legyenek az emberek diszkriminálva.

**Emődy Zsolt:** Kezdeném a villamos kérdésével. Azt gondolnám, hogy a villamos kérdés sok szempontból nem csak praktikus kérdés, nyilván rengeteg érzelmi, városról való vízióban ott van ez a villamos. Csak érdekességként jegyzem meg, hogy tudom, hogy nem érinti projektet, de szerintem ez így van jól. Ebben a projektben, ha jól értem, egyetlen helyen sem nyúlnának hozzá a villamos vonalvezetéséhez sem. Kizárólag részben a villamosmegálló kapcsán, de azt hiszem ott sem nagyon. Inkább csak egymás között említeném meg, hogy szerintem érdemes végiggondolni ezt, hogy biztos-e az, hogy szükség van-e erre a villamosra hosszútávon. Lelkileg biztos, gyakorlatilag valóban az a fajta érvelés, ami azt mondaná, hogy egy valóban komoly, tényleg városias gyalogos belső, nagyon hangulatos, valóban a Tompa utcához hasonló felületet lehetne kialakítani, akkor felmerül a villamos kérdése. Már csak azért is megjegyzem, hogy azzal, hogy a Haller utcában megtörtént ez a háromirányú kanyarodási lehetőség, biztos látták, hogy a 2-es villamosnak a különböző variációi magát a funkciót majdnem tökéletesen kiváltják. Nem tudom ismerős-e, hogy most a Jászai Mari tértől lehet kimenni Pesterzsébetig villamossal, abszolút jól működik, azt kell, hogy mondjam, százszor jobban. Személyesen például nekiálltam használni ezeket, százszor jobban használható, mint az 51-es villamos valaha használható volt. Ez csak egy gondolatfelvetés, ugyanakkor meg tényleg ezzel a Mester utcai villamossal nőttünk fel, vannak ellenvélemények nyilván. A fassorral kapcsolatban csak azt szeretném mondani, szerintem azt nagyjából tudják, de én is amellett lennék, hogy egy nagyon erősen megőrző, megmentő megközelítésnek örülnék nagyon határozottan. Nyilván, ahol menthetetlen egy fa, ott legyen csere. Kezeljük betegként, ha valaki beteg, akkor nem feltétlenül likvidálni kell, hanem, ha valahogy van rá esély, meggyógyítani, ahogy el is hangzott. Az nagyon fontos, amikor most új bokrokat, ebeknek zöld kazettákat létrehozunk, akkor ott kulcskérdés, hogy a meglévő gyökérzethez igazodjunk, stb. Ugyanez vonatkozik a metszésekre is, hogy tényleg, abszolút élőlényként kellene kezelni, úgy is próbáltuk most már évtizedek óta kezelni ezeket a fákat. Nyilván ez nem azt jelenti, hogy ezek nem betegek, teljesen egészségesek a 90 éves korokkal, de nagyjából élnek, és szeretnénk is, ha élnének. A burkolatról beszéltünk. Ez az alacsony kerítés szerintem teljesen jó, egy picit azért fontos lenne, tudom, hogy a rajzok csak illusztrációk voltak, de ennek egy színvonalas dolognak kellene lennie esztétikailag is, és ráadásul nagyon tartósnak. Ez kulcskérdés, mert ezek a csodás kerítések kb. 25 évvel ezelőtt készültek, viszonylag masszívnak gondoltuk őket, de láthatólag az idő vasfoga gyorsan „megrágcsálta” őket. Ezt kulcskérdésnek érzem. Magának az utcának a karakterét, és esztétikai színvonalát nagyon erősen befolyásolja ez a rengeteg rács, amit itt láttunk, úgy hogyha lehet, hogy azt kérjük, hogy ezt vegyék komolyan. A kandeláberekről nem ejtettek szót. Arra azért van terv? Örülnék, ha nyilván egy komolyabb utcai karakterhez hozzátartozna. Ha jól látom nincsenek a tervekben. Tehát maradnának a sima átfeszített valamik? Ezt kicsit szomorúnak gondolnánk. Nyilván anyagi kérdés, és nem tudom, hogy mekkora keret van rá. Ha erről mondanának egy pár szót. A kerékpársáv az iskola előtt szerintem egészen jó ötlet ezzel a zöld sávval, valóban az átfutásokat lecsökkentené, ez végül is valóban megoldás lehet. Nekem legalább is elfogadhatónak tűnik. A forgalomcsillapításról pedig, nyilván nem belemenne, nyilvánvalóan azt szeretnénk, hogy az átmenő forgalom elterelése kulcskérdés. A parkolóhelyek számára egy kimutatás, lehet, hogy nem lenne rossz. A legnagyobb feszültséget ez fogja okozni. Jelenleg egy csomó helyen ferde beállítás van, kifejezetten nagy mennyiségű autó tud parkolni, a parkolás kérdése borzasztóan kemény lesz. Nekünk, ha ezt képviseljük majd, hozzá kell tennem, ha jól értem, nem mi döntünk róla, tehát ilyen szempontból viszonylag könnyedebbek is lehetünk, de ebben lesz igen nagy szembeszegülés, abban szinte biztosak lehetünk. Valóban azért is, mert ez egy 30-as években épült környezet, mélygarázsok lényegében nincsenek azon a részen. De lehet vitázni, hogy a rehabilitációs területen már igen, de a Mester utcában speciel nincsenek.

**Takács Máriusz:** Értem, hogy a villamos nem része, sajnálom, mert az akadálymentesítés nagyon fontos lenne, és az, hogy a szakrendelőnél megálljon a villamos, de világos az, hogy Önök nem erre kaptak felhatalmazást. Csak azért mondom, hogy tudják, hallják azt, hogy milyen helyi problémák vannak, hátha mégiscsak a tervezés folyamán eszükbe jut valami erre a dologra, vagy valahol érinti Önöket. Egy kérdésem lenne, nem teljesen értettem, hogy a parkolósáv hol és hogyan lesz? Ezt a keresztmetszeti ábrán ott az elején nem volt túl jó, csak mutassák meg, hogy hol is van. Nem kell most azonnal. Apróság, volt egy süllyedő „poller” említve. Nagy tisztelettel kérném Önöket, hogyha van valamilyen más megoldás, akkor ezt a városban rendkívül sok helyen láttam tönkremenni már, és nem megcsinálni, azt érzem, hogy nem egy időtálló megoldás a süllyedő „poller”, és ha van esetleg egy másik megoldásuk, akkor nagyon hasznos lenne. A bicikli utat, ha gondolkodnak vele, nyilván gondolkodnak vele, mert tervezik, nem csak a biciklisek, hanem nagyon sok e-rolleres és nagyon sok robogós használja. Mindenképp gondolják át a tervezésnél, mindenképp ezt vegyék figyelembe, hogy az milyen jellegű forgalmi terheléssel jár.

Egyrészt a megálláshoz egy pár darab parkolóhelyre érdemes lenne bicikliparkolókat tenni, ahol meg tud állni a futár is, a robogós is, és a biciklis is. Ha arra számítunk, hogy vendéglátóipari helyekre majd érkeznek kerékpárral, arra is érdemes gondolni, ez egy fontos apróság, ami kényelmesebbé és egyszerűbbé teszi, hogy a bicikliket nem mindenhová odaláncolják, villanyoszlophoz, kerítéshez, mindenhová teszik a biciklit az emberek, hogyha kerékpárral közlekednek, már pedig, ha itt egy jó kerékpáros út van, akkor fognak erre járni. Másrészt, a Molnár Általános Iskola előtti bicikli utat nagyon veszélyesnek érezzük, az igazság az. Tényleg komoly problémánk itt helyben, hogy azt érezzük, hogy ez egy veszélyes pont. Egyrészt, ha ez így marad, akkor nagyon fontos mindenféle biztonsági intézkedés, a bicikliseknél is fekvőrendőrr, lámpa, lámpasorok, nem tudom, de minden olyan dolog, ami beépíthető egy ilyen helyzetbe, kis kanyar, nagy kanyar, akármilyen. Nagyon fontos, hogy az már benne legyen a tervekben is, mert fontos nekünk az, hogy a helyi gyerekek minél kevésbé legyenek veszélyeztetve. Beírják a gyereket ebbe az iskolába, eddig csak villamos ment itt, most meg már bicikli, robogó, e-roller. Persze nem ennyire triviálisan veszélyes a helyzet, de van benne kockázat, és ezt nagyon szeretnénk minimalizálni. Csak kérdezem, hogy esetleg eszükbe jutott-e az a variáció, hogy ezt az irányvonalasan vezetett bicikli utat egyberakják két sávon, tehát egy előre menő és egy visszamenő módon? Gondolkodtak-e ezen? Mert szerintem az a megoldás valószínűleg megoldaná ezt a problémát. Csak egy kérdés, hogy esetleg ezt vizsgálták-e? Az utolsó témakör a kutya WC, amihez csak egy kis adalékot adnék. A Ferencvárosban kb. 8-12 ezer kutya van. Ebből a Mester utca környékén él kb. 1000, tehát naponta kb. 1000 kutya érinti a Mester utcát, naponta kétszer-háromszor, tehát nagyjából 2500 interakció „pisi, kaki” történik ezen a területen. Ez most is probléma, most is rengeteg konfliktust szül. Annál többet nem fog, hogyha kutya WC-k vannak. Érdemes számolni azzal, érdemes tervezni, buzdítanám Önöket, hogy jó gyakorlatokat vegyenek elő, nem csak Budapestről, hanem bárhonnan a világból. Fontos, nagyon alulépített a kutyás infrastruktúra Budapesten, nagyon sok probléma van ebből, és muszáj fejlődnünk ezen a téren is.

**Rác Zoltán:** Több észrevétel is jött a villamosokkal kapcsolatosan. Igen, ahogy elhangzott a legelején is, gyakorlatilag költség okok miatt mind a tervezési, mind a kivitelezési oldalon, a villamossínt felhozni, annak ellenére, hogy a társadalmasításnál is jelezték a helyben lakók, a villamos infrastruktúrához most kvázi forrás okok miatt nagyon hozzányúlani nem tudunk. Tudom, hogy nem egy jó választ adok az SZTK-val kapcsolatos megállóra, de gyakorlatilag meg is válaszoltam az SZTK Nagykörút irányú peronjának a kérdését. De majd a tervező ezt kiegészíti. Az, hogy alacsonypadlósítani, jelenleg most ez nem ennek a projektnek a része, de azt tudják, hogy elvileg még egy szűk hónapig van lehetősége a BKK Zrt-nek lehívni az opcióban lévő KAFF villamosokat. Ki tudja, ha kapunk addig uniós forrást valami csoda folytán, és lehívjuk, akkor elképzelhető. Az 51-es villamos szerepel az alacsonypadlósítandó villamosok között, konkrétan az 51A villamos, nyilvánvalóan nem a hosszú 51-es villamost, mert az Pesterzsébeten problémába ütközik. Ez nem jelenti azt, hogy a peronok is átépülnének, de igen ez már egy óriási segítség, hogyha nem kell a jelenlegi hánoverire felkapaszkodni, hanem igazából a tolokocsisok kivételével mindenkinek előny, mert a nyugdíjasnak és a babakocsisoknak sem mindegy, hogy csak egy 10 cm-es belépő van. Nyilván esélyegyenlőségi szempontokat még nem tudunk teljesíteni, de máris jelentősen komfortosabbá tudtuk tenni. A közvilágításra majd a tervező ad választ. A járólapok versus roller, illetve babakocsi, kerékpárok, egy igazából szinte az összes projektünkönél kinyílik, és akkor itt a Főépítész Asszonyra nézek, hogy voltak korábban is ilyen projektek. A térburkolat kapcsán az öntött aszfaltnál fixebb és gördülékenyebb felület nem létezik. Az öntött aszfaltnak az esztétikája, és különösen a hőhatása és a vízáteresztő képessége ebben a klímahelyzetben viszont ismert. A kiviteli tervezés során igyekszünk majd olyan burkolatot találni, ami igazából a négyévszakos gumiként nem a hátrányokat egyesíti, hanem az előnyöket. Tehát lehetőség szerint minél inkább botlásmentes legyen, ugyanakkor mégis megadja az esztétikát és a vízáteresztés képességét. Úgy gondolom, hogy sokszor csak az esztétikáról esik szó, de tényleg gyakorlatilag a jelenlegi egyre forróbb nyaraknál, amikor már a 40 Celsius fokos, sőt az 50 fokos aszfalt hőmérséklet sem ritka, teljesen elvárható, hogy ezek a burkolatok minél inkább vízáteresztőek legyenek, és megfognak azt a csapadékot, ami itt helyben lehullik, azzal is némileg hűtve a felületeket, meg az adott utcát. A süllyedő „poller”-nek a kérdése, igazából az, hogy ez nem időtálló, ezeket az esetek 90 százalékában a kezelők állítják le, mert olyan szintű lakossági panasz érkezik rá, hogy a politikai vezetés megretten tőle. De ezeknek a „pollerek”, amik jelenleg nem működnek, a 90 százaléka működőképes még jelenleg is. Tehát ezt a kérdést nem műszaki, hanem döntéshozói oldalon kell feltenni.

**Takács Máriusz:** Ezt is ki lehet küszöbölni a tervező asztalnál, csak mondom.

**Rác Zoltán:** A kerékpár parkolóknak pedig több helyen is be van tervezve a mikromobilitási pont, ami egyébként, ha a kerület szeretné, a későbbiekben akár MOL-BUBI állomássá is továbbfejleszhető. Most úgy tudom, hogy erre

nem volt a kerület részéről igény. Nekem a mobil pontok be vannak tervezve, tehát a robogó, roller, kerékpár le tud parkolni, ezek meglesznek. Az Ipar utcai megálló kapcsán mi is érezzük, hogy melyik ujjunkba harapunk. Hozzátenném, hogyha ezt a megoldást csinálnánk, hogy két 90 fokos kanyar vagy kétirányú kerékpárút, akkor a kerékpáros club rohanna le minket meg a Főváros erre illetékes szervei. Itt Budapest belső részein azért elvárás az irányhelyes kerékpáros infrastruktúra. Nekem személy szerint az tetszett a legjobban, hogy elengedjük a peron előtt a kerékpáros kezét. Amelyik ilyen bravúrosabb, Hajtás Pajtás jellegű, rutinos kerékpáros, valószínűleg ezzel a megoldással is fogja magát, és a villamos vágányzónán fog végigmenni, nem fog felmenni az iskola elé pont azért, mert az neki is egy konfliktusos zóna, hogy ott hirtelen kilép elé a gyerek, fékez, felborul, stb. Valószínűbb, hogy ezt a járdás megoldást inkább csak a kevésbé rutinos, ebből kifolyólag kisebb sebességgel közlekedő kerékpárosok használnák. Gyakorlatilag ez az egyetlen olyan verzió eddig, amire minden kezelő, üzemeltető némi foghúzótagással, de azt mondta, hogy ez „szórával elmegy”. Mi is tudjuk egyébként, hogy ez egy neuralgikus pont. Nekem személy szerint más volt a preferenciám, a BKV Zrt. és a Budapest Közút Zrt. ezzel nem értett egyet.

**Dobrocsi Tamás:** Egy picit szeretném kiegészíteni az elmondottakat. Felmerült ez a Dandár utcai gyalogátkelőhely, itt látható, illetve a villamosmegállónak a párja. Hivatalosan nem terveztünk villamosmegállót, de ugyanakkor itt van egy felület, ami betervezésre került, és később, ha valaki szeretne ide villamosmegállót tenni, akkor ez alkalmas lehet villamosmegállónak. Itt a pótlóbusz is meg tud állni, szóval fizikailag lehetséges. A kerékpáros parkolásra itt látszik, hogy végtelen számú mikromobilitási pont van betervezve, gyakorlatilag minden utcasarkon vannak, szinte mindkét irányból elhelyezve kerékpártámaszok, rollertartók, és minden, ami csak lehet, tehát ez megvan. A közvilágítás felmerült. Éppen most beszélünk itt a bizottsági ülés előtt, hogy a gyalogátkelőhelyeknél biztosan foglalkozni kell vele, mert vannak új gyalogátkelőhelyek, és az egész Mester utcában nagyon rossz a közvilágításnak a minősége, egy régi rendszer van. Az új keresztmetszettel, ami kialakul, hogy hol vannak pontosan a parkolósávok, úgy van, hogy középen van a villamospálya, a forgalomtechnikát mutatom, ezen talán jobban látszik, ezen megy a közúti forgalom, és a két szélén, tehát jobb oldalt, bal oldalt vannak a parkolósávok kijelölve. Tehát ezek a parkolósávok, és mögötte vannak a kerékpárosok elhelyezve egy ilyen gömbsüvegsorral elválasztva. Tehát gyakorlatilag a villamospályák mellé kerül a parkolás végig, a villamospályát használja végig, a vágányzónát fogja használni a közúti forgalom. A vágányhoz nem nyúlunk. A parkolóhelyek számára természetesen volt olyan kimutatás, hogy mennyi volt, mennyi lesz. Csökken a számuk, most nem tudom a pontos számot, mert ez még a koncepciónál volt kérdéses, de ezt meg tudjuk küldeni, erre van pontos szám, hogy mennyivel csökkent. Mindenhol párhuzamos a parkolás, pont az volt a cél, hogy amennyire lehet, egységes legyen ez a kialakítás. Így ezt egészen jól meg lehet csinálni, az utca elején van a mikromobilitási pont, utána rakódóhely, és megy tovább a parkolóval. Ez viszonylag konzekvensen végig van vezetve. A villamosmegálló előtti kerékpáros átvezetéssel kapcsolatosan ezen a megoldáson még lehet csiszolgatni. Azt gondolom, hogy ez eddig a legéletképesebbnek tűnő megoldás, vagy a legkevésbé rossz, talán ez a legjobb szó rá. Itt látszik, hogy a kerékpárosok jönnek útpálya szinten, a járda fel van eggyel, itt fel vannak emelve egy rámpán, van egy elég erős elhúzás benne, tehát nyilván lassítaniuk kell. Van gyalogátkelőhely a gyerekeknek. Utána itt a járdát és a kerékpárutat akármivel is el lehet választani, gondolok itt arra, hogy akár ilyen Bajcsy Zsilinszky úti típusúval, mint ezzel a „pollersorral”, vagy akár hajlított csőkorláttal. Ide bármit be lehet tenni, ez egy kicsit esztétikai kérdés, funkcionálisan elvileg el lehet ezt választani. Mindenki tiltakozni fog ellene, mert ronda lesz, de azért tettük ide ezt a zöldsávot, hogy ne legyen miért átrohanni. Mert azt nehéz elképzelni, ahogy elmondta Liziczai Sándor, hogy a zöldsáv mellett is lesz egy kis kerítés, ebben fák is vannak, tehát nem csak egy pucér zöldsáv, lehet bele szűrős bokrokat tenni, kaktuszokat, vagy nem tudom, és akkor már nem lesz annyira vonzó átrohanni rajta. Itt meg az utasváró van ebben a fehér foltban, tehát valójában el van választva a villamosperon és a járda. Szerintem ez működőképes tud lenni, gondolom, itt még lehet a kerékpárútnak erre az oldalára még valamilyen falat építeni, és akkor már végképp nem lehet átmenni rajta. Volt még a mélygarázzsal kapcsolatos kérdés. Mindegyik garázs megközelíthető, a SPAR melletti parkolóházat is meg lehet közelíteni, ezek biztosítottak. A közvilágítást még nem fejeztem be, tehát ezt vizsgáljuk, és a keresztmetszeti elrendezés miatt valószínűleg itt hozzá kell nyúlni, nem tudom pontosan, hogy hogyan. Ezt még most kezdjük vizsgálni, hogy mi lesz ennek a vége. A lámpatestek cseréje valószínű, mert ezek nagyon-nagyon régi lámpatestek, és nagyon korszerűtlen ez a világítás. A nehézséget az jelenti, hogy most a kerékpárosok bekerülnek a járdaszegély és a parkolósáv közé. Nem tudom, hogy ott ennek milyen lesz a megvilágítási szintje. Az biztos, hogy nagyon nehéz ide új oszlopokat tenni, meg új világítási rendszert telepíteni, mert nagyon sok a közmű, a járda a sávban. Tehát új oszlopokat letenni egy külön művészet. Első körben valószínűleg megpróbálnák ezt a befüggesztettet úgy korszerűsíteni, hogy ez kielégítse a mai igényeket is, tehát úgy megoldani a közvilágítást.

**Gyurákovics Andrea:** Szeretném megjegyezni, hogy a kerékpárfutárok majd a kerékpárúton mennek, és ott majd nem megy rá a járdára. Egy ételfutár itt a Ráday utcában a járdában ütötte el az egyik képviselőtársamat, pedig ott volt a kijelölt kerékpárút, de a futár jobbnak találta a járdán menni. Ezzel a dologgal egy picit nekem ezért vannak fenntartásaim, de valószínűleg bizonyos szakásoknak meg kellene változni, hogy ennek meg tudjunk felelni. Továbbra is kötöm az ebet a karóhoz, és azokon a részeken, ahol a Mester utcánál a társasházak előtt a kuka kérdés, hogy kihúzza a sarokra a kukát, arról azt gondolom, hogy lesz a társasházak részéről ellenállás, de ne nekem legyen igazam. Viszont egy másik. Annyit mondtak, hogy áruszállításra lesz kijelölve hely. Viszont előfordul egy-egy ilyen háznál, hogy valaki bútort, hűtőt, bármit vásárol, és valószínűleg le tud állni, de jöhet hozzá szerelő vagy bárki, aki nem egy kis „ridiküllel” megy oda szerelni. A praktikum szempontjából is ez nekem nem teljesen tiszta, de lehet, hogy valószínűleg én nem értem, Önök a szakemberek. Nekem ez merült fel még mindig kis problémának. Nem járunk magas sarkú cipőben nem csak a Bakáts téren, hanem a Mester utcában sem, ha ilyen térkő burkolat lesz.

**dr. Mátyás Ferenc:** Lehet bármilyen szabály, előírás, hogyha van egy kretén, akkor ő fel fog menni a járdára, ezzel sajnos nagyon nehéz mit kezdeni. Nagyon jó megoldásnak találok, hogy nem a sínen megy a kerékpársáv a Mester utcában, bevallom, én ott már majdnem „taknyoltam” egyszer egy hatalmasat, amikor egy esős időben a bringa kereke gyönyörű szépen be tud farolni a villamos sínjére. Ezért a munkaeszközökkel a hátamon akkor ott nagyon kellett lavírozni, hogy ne egy ilyen „youtube” videós felvétel legyen a végén belőle. A bringatárolókat nagyon támogatom, hogy ennyi lesz ott. A futárok az 5 évvel ezelőtti állapothoz képest átálltak a biciklire, alapvetően felénk, azon a részen bringás futárok vannak, az autós nagyon kevés. Ha ott le tudják tenni a bringát, mert a társasházakba most már tiltják azt, hogy betolják, és ott a belső részen tárolják a biciklit, kint kell nekik hagyniuk, ezt nagyban segíti. Tényleg én is a burkolattal kapcsolatosan szeretnék arra ráerősíteni, hogy nagyon jók ezek a vízelvezetés és minden szempontjából. De, ha nem az ilyen legkisebb, hanem annál egy picit nagyobb a burkolat, nálunk az probléma, hogy ilyen kicsi a burkolat, és jönnek egyetemisták, mennek a reptérre emberek a gurulós bőröndökkel, és tényleg, mint egy ilyen „slayer dobszó”, hajnali 5 órakor, amikor mennek a bőröndökkel ketten-hárman, az elég brutális hangzavart tud kelteni, egy kicsivel nagyobb burkolóeszközöknél azért ez a zaj jelentősen csökken.

**Szilágyi Zsolt:** Ismét a Molnár Ferenc Általános Iskolára térnék ki, mert a tervezőasztal mellett nem látják azt, amit itt elmondunk. Ne kötekedésnek vegyék, például Elnök Úr tudna mesélni, hogy 15-16 órakor hány szülő áll ott a járdán, és nem hogy biciklivel, de gyalog nem lehet elmenni, mert várják a kisgyerekeiket, akik első, második, harmadik, negyedik osztályosok, és nem szeretnék egyedül hazaengedni őket. Ott rendszeren egy tömeg áll, 70-80 emberrel. A másik, hogy elhangzott, hogy az orvosi rendelő előtt a másik oldalon megoldható a villamosmegálló, ha valaki kéri, akkor én és még pár ezren kérnénk. Hogyha kell, akkor akár aláírást is gyűjtök ismét szívesen. Jó lenne, ha ott az meg lenne oldva. Örömmel vettem, a levélben is az volt, hogyha le tudják hívni azt a mennyiségű villamos támogatást, akkor kapunk mi is alacsonypadlós villamost. Az, hogy ez újra elhangzott egy kicsi reményt okoz itt az embereknek, és számomra is.

**Árva Péter:** A tervezőknek ezt a Molnár Ferenc Általános Iskolával kapcsolatos kérdéskört elég plasztikusan leírtam, elmondtam, talán mintha kiabáltam is volna egy kicsit, amiért elnézést kérek. Ezzel azért foglalkoztak három-négy verzióban, mert ez tényleg egy sarkalatos probléma. Főépítész Asszony jelezte, hogy válaszolna Dr. Kulpinszky Eleonóra egységes arculattal kapcsolatos kérdésére, de el kellett közben mennie. Ez főépítész dolog, elképzelhetőnek tartanám, hogyha erre válaszolhatok Főépítész Asszony helyett, hogy ennek az anyagnak kiviteli terv szinten része egy arculati kézikönyv, ami mentén ezt lehetséges megvalósítani, és az kiadható az ott teraszokat, boltokat üzemeltető embereknek. Szerintem ilyen szempontból a tervező nyitott arra, hogy egy illet összeállítson, hiszen az a tervezőnek is fontos, hogy ami majdan megvalósul, az egy egységesebb képet mutasson hosszú távra. Azt gondolom, hogy ez valószínűleg belefér.

**Rácz Zoltán:** A villamosperon be lett mutatva, ahol egy pótlóbusz kvázi elfér. Hosszúságban, hogyha egy alacsonypadlós KAFF villamos tényleg kerülhet ide, nem fog oda beférni, az túl hosszú lesz. Itt egyértelműen a rövid változata, mert hosszú csak az 1-es villamos vonalán tud közlekedni, még a Nagykörútra sem fér be. Itt lehet egy ilyen menekülő út, de igazából hosszútávon csak úgy működne, hogyha pár parkolóhelyet még „beáldoznánk”, és ezt a peronszerűséget annyival meghosszabbítanánk. Az iskola előtt, ahogy mondtam a járdán való elvezetés, és akár tényleg különböző szögesdrót akadályokkal elválasztva a járdától, teljesen tisztában vagyunk azzal, hogy egy általános iskola előtt délután 16 órakor mi megy, hogy akkor kiengedik az alsósokat, minden szülő ott vár. Sőt a Covid óta már be sem engedik a szülőket az iskolába, „Várjál az épület előtt, majd a gyereked jön.” A Covid előtt

legalább be lehetett menni általában az aulába. Most már ez is megszűnt teljesen, mindenki a járdán van. Értjük azt, hogy ez egy olyan szituáció, ami valóban csak a tervlapon mutat jól, hogy minden szükséges fél ezt kvázi elfogadja és aláírja, a valóság úgyis az lesz, hogy tényleg, aki rutinosabb kerékpáros, meg fog maradni a vágányzónán, nem fog felmenni ezen a rámpán a járdára, hogy aztán egy kvázi öttel, tízzel beszélomozzon a gyalogosok közé, mellé. A zöldfelület a kerékpársáv és a megálló között azt meg tudja akadályozni, hogy a gyerekek tényleg szabálytalanul kiáramoljanak. Teszem hozzá, hogy ez nem csak a kerékpárosok, hanem a villamos ellen is nagyon jó. Azért az sokat segít, hogy a gyerek véletlenül se menjen a villamos vagy az autó elé. Az is egy lényeges szempont, hogy itt beszélünk egy reggeli 7.30 óra és 8.00 óra közötti időtartamról és beszélünk egy délután 15.45 óra és 16.15 óra közötti időtartamról. Egyébként a nap többi részében ez tud működni, ezt a kétszer fél órát pedig az élet meg fogja oldani. Ha valaki mindenáron át akar a szülőkön gázolni, mert márpedig az a kerékpárúton megy, akkor nyilván nem fog 20-szal „belerongyolni”, hanem akkor ad 1, szépen áttolja, ad 2, bocsánat, és akkor 5-tel eldöcög közöttük. Nagyon nem fogják szeretni, szerintem adok kb. 1 hónapot, és ki fog alakulni ennek a rendje. Ha felnőttek nézzük a lakosságot, akkor meg fogják oldani. Tudom, Churchillnek van az a mondása, hogy: „A demokrácia legnagyobb ellenszere, ha 10 percet beszélgetünk egy átlag szavazópolgárral”. Én ennél optimistább vagyok, szerintem az emberek meg tudják oldani alapvetően ezeket a napi szintű problémákat, nyilván minden új helyzet kezdetben konfliktusokat fog szülni, de be fog ez járatozni.

**Reiner Roland:** Szeretnék én is egy pár dolgot elmondani erről a biciklis dologról, mert nagyon sokat beszélünk róla. Abból indultam ki, és szerintem is tökéletesen jó megoldás, szerintem nem is lehet igazából ezt íróasztal mellett kitalálni. Egyrészt meg kell nézni, hogy mi van most. Most gyakorlatilag az van, hogy amikor nincs reggeli és délutáni forgalom az iskolánál, akkor a kerékpárosok felmennek a járdára és teljesen nyugodtan, de egyébként lelassítva, mert ott gyalogosátkelő van, mennek tovább. Van a másik, amikor akár azért, mert több ember áll ott, akár azért, mert olyan kerékpáros érkezik, aki magát rutinos kerékpárosnak érzi, megy valóban a villamosnál. Nem beszélünk össze, de ugyanezt akartam mondani, mint dr. Mátyás Ferenc képviselőtársam, hogy szerintem nincs több baleseti gócpont a Mester utcában, mint ott. Ott tényleg minden héten legalább egyszer látok vagy hallok elesni valakit, sőt megmondom őszintén, én életemben egyszer estem el Budapesten biciklivel, ott. Az tényleg szörnyű, az tényleg borzasztó. Az biztos nem megoldás, hogy odatereljük el a kerékpárosokat. De szerintem, láttuk a legelső diákon, hogy lesz ennek a tervnek egy lakossági bemutatója, prezentációja, az egyik olyan pont, amit az elején, a közepén és a végén is el kell mondani, hogy itt lesz egy ilyen új helyzet, ez mindenkinek új lesz, és minél inkább trenírozni elsősorban a kerékpárosokat, és utána a szülőket, harmadsorban a gyerekeket, hogy itt van egy ilyen új helyzet. De szerintem ez ebben az értelemben egy kezelhető helyzetet fog teremteni. Nem értek hozzá, de nyilván a felfestéssel is meg lehet ezt oldani, hogy ne olyan biciklisáv legyen, ami azt az érzetet kelti, hogy itt a biciklis megy előre, hanem egy olyan, ami inkább arra hívja a figyelmet, hogy itt van keresztforgalom. De szerintem ez a része ebben az értelemben megoldható. A másik, amit akartam mondani, bár itt most már kétszer hangzott el, de ez a kuka kérdés nagyon fontos, és nagyon jó, hogy ez bejött. Ez valóban egy életszerű olyan dolog, amit meg kell oldani a tervezés során. Tehát szerintem ki kell hagyni olyan helyeket, ahol nincs terasz, és oda kihúzható a kuka, mert túl nagyok a távolságok, és nagy társasházakról van szó. Nagyon sok társasháznál napi ürítés van, tehát még azzal sem lehet játszani, hogy itt kisebb a forgalom, mert van olyan nap, amikor összecúszik a kommunális és a szelektív hulladék elszállítás. Azt szerintem nem lehet a keresztutcáknak a forgalmára tervezni, de igazából nem kell mindenhol teraszhelyet hagyni. Még a Ráday utcában sincs minden lehetséges helyen, és ez nem lesz egyből Ráday utca. Szerintem mindenképp érdemes átgondolni, hogy hová lehet a kukákat kihúzni, mert ha nem lesz ilyen hely, akkor előre látom, hogy ki fogják húzni a biciklisávra, mert az lesz az első lehetőség, ahová ki lehet húzni, és akkor az egy rosszabb helyzet lesz. A harmadik dolog, hogy a kerület támogatja, hogy legyen MOL-BUBI állomás. Úgy emlékszem, hogy az Ipar utca sarka volt megjelölve, mint az egyik lehetséges hely. Azt személyesen írtam, hogy az egy jó ötlet, és javasoltam, de akkor itt is mondom, hogy a Mester utca 11-13. szám előtt van egy ilyen beugró, ahová szerintem például meg lehetne nézni, hogy oda is lehetne egy MOL-BUBI állomás. De mindenképp támogatjuk, hogy legyen MOL-BUBI állomás azon a részen.

**Szilágyi Zsolt:** Itt elhangzott többektől is, hogy a bicikliket hová lehet majd biztonságosan elhelyezni, nem engedik be azokat a lépcsőházakba. Párizs belvárosa tele van ilyen zárható ki fülkékkel, amik beleillenek a településképebe is. Ezekbe rengeteg biciklit el lehet tárolni, és le is lehet zární. Esetleg ezt ugyanígy meg lehetne oldani, hogy ilyen pénzbedobós, kinyílik az ajtó, beállít egy kódot, bezárja, és akkor egyrészt biztonságos is lenne, és el lehetne helyezni úgy a bicikliket, hogy egy pontba, és nem össze-vissza minden kandeláberhez, ha egyáltalán lesz, vagy a fa tövére vagy valahová lekötni a bicikliket.

**Árva Péter:** További hozzászólást nem látok, én is elmondanék három gondolatot. Az első, ami nekem fontos, az a villamos kérdésköre. Köszönöm, hogy kinyitottad, és köszönöm mindenki másnak, hogy nem ült rá erre a „villamosra”. Két sarokra lakom, szerintem nagyon kell ez a villamos. Akik ott laknak a Mester utcában, azt gondolják, hogy nem kell a villamos, most ez nincs napirenden, és erről jó beszélgetni így, de nem ez a kérdés. Nagyon hiányoznak a Budapesten megszüntetett villamosvágányok. Arról, hogy egy-két szakaszon pár méter hiányzó villamos vonal milyen problémát okoz, a BKK Zrt-sek tudnak mesélni. Jó, hogy ez kinyílt, és jó, hogy nem nyílt ki igazából. A másik az átmenő forgalom. Nagyon fontos lenne azt kommunikálni, hogy annak, hogy kisebb átmenő forgalom lesz, az ára az, hogy az itt élőknek kerülnie kell. Mert az ilyen összefüggésben elmondva szerintem vállalható, mert hogyha van 100 autó, amelyikből 99 csak átmegy rajtunk, de annak az 5-10-nek, aki helyben lakik, egy háztömböt meg kell kerülni, az egy olyan ár, amit szerintem vállalunk, ha nem megy át rajtunk az a maradék 90-95 autó. Szerintem ennek fontos gondolatnak kell lennie ebben a társadalmisítási folyamatban, mert mindenkinek ez az első reakciója, ahogyan a képviselőtársaim is ezt reagálták, de azt gondolom, hogy ebben a vonalban meggyőzhetőek, hogy tényleg az ott reggeli és délutáni dugóban álló autók nem a mi lakosainké, nem mi vagyunk ebben a dugóban, mi csak elszenvedjük ezt a dugót. A harmadik gondolat az ételfutár, kukásautó, kuka. Nem értek most ebben egyet. Azt kell megértetni, vagy nekünk megértenünk, hogy ezek mind funkciók, teljesen jó, ha itt lenne ezekből minden, de a hely véges. A kérdés az, hogy ezeket a funkciókat hogyan tudjuk „bepakolni” erre az adott helyre. Azt gondolom, hogy a terv ilyen szempontból nagyon jó, és köszönöm a tervezők munkáját, mert egy nagyon jó irányba tett kompromisszum egészében véve, növekvő zöldterületek, hadd ne mondjam el az egész tervet előlről. De tényleg az a helyzet van, hogy ezeket a döntéseket meg kell hozni. Tehát akarunk biztosítani kukatárolásra egy területet a nem sarkon lévő épületeknek a házuk előtt vagy nem? Ez egy valós döntés, de annak valamilyen költsége lesz, hogy parkolóhely szűnik meg, teraszhely szűnik meg, zöldkazetta szűnik meg. Tehát mindig költsége van az ilyen igényeknek, a tér véges, és azt valakinek kell adnunk. Ez a három gondolatom volt. Nagyon szépen köszönöm a meghívott vendégeinknek, hogy eljöttek és bemutatták a prezentációt. Remélem, hasznos volt nekik is tervezői oldalról. Ha lesz fejlemény, akkor szeretettel várjuk Önöket újabb tervbemutatóra, illetve várjuk ezt a márciusi társadalmisítást.

*A Bizottság a napirenddel kapcsolatban határozatot nem hozott.*

**Árva Péter:** Nagyon szépen köszönöm a munkát, a nyílt ülést 16.43 órakor bezárom.

k.m.f.

Árva Péter  
elnök

Dr. Mátyás Ferenc  
bizottsági tag

Benkő Irén Erzsébet  
jegyzőkönyvvezető