

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

Jegyzőkönyv

készült a **Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság**
2023. november 30-án 15.00 órakor tartott rendkívüli nyílt üléséről

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

Jelen vannak: Árva Péter elnök,
Szilágyi Zsolt,
Dr. Mátyás Ferenc (igazoltan távol),
Takács Máriusz,
Emődy Zsolt,
Kovács András,
Gulyás Mihály,
Zubonyainé Pelka Zsuzsanna (igazoltan távol), tagok.

Hivatal részéről: dr. Ruzsits Ákos Jenő aljegyző, Maczák Johanna főépítész, Szili Adrián irodavezető, Nehéz Jenő informatikus, Benkő Irén Erzsébet jegyzőkönyvvezető.

Meghívottak: Marczingós Tamás a Speciálterv Építőmérnöki Kft. tervező mérnöke, Szcuka Levente az Urban-lis Stúdió Kft. tervező mérnöke és Novák Vivien az Urban Concept Kft. képviselőjében.

Árva Péter: Üdvözlök mindenkit, megállapítom, hogy a Bizottság 6 fővel határozatképes, az ülést 15.20 órakor megnyitom. Kérdezem, hogy van-e bárkinek napirend előtti hozzászólása? Nincs. Kérdezem, hogy van e napirenddel kapcsolatosan kérdés, észrevétel? Nem látok ilyet. Kérem, szavazzunk a napirendről.

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

VIK 138/2023. (XI.30.) sz.

Határozat

Napirend:

1./ Budapest IX. kerület, Vágóhíd u. megújítását megalapozó döntés előkészítő tanulmányterv bemutatása (prezentáció)

Sz-377/2023. sz. előterjesztés

Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

(6 igen, egyhangú)

A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt:

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

NAPIRENDI PONT TÁRGYALÁSA:**1./ Budapest IX. kerület, Vágóhid u. megújítását megalapozó döntés előkészítő tanulmányterv bemutatása (prezentáció)****Sz-377/2023. sz. előterjesztés****Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester**

Árva Péter: Üdvözlöm körünkben Szcuka Leventét, Novák Vivient és Marcingós Tamást. Kérem, hogy vendégeinket, hogy tartsák meg az előadást kb. 20-25 percben, hogy utána a Bizottságnak legyen ideje átbeszélni a felmerülő kérdéseket.

Marcingós Tamás: Generáltervezőként elnyertük a projektnek a kidolgozását. A Speciálterv Építőmérnöki Kft, az Urban-lis Stúdió Kft. és az Urban Concept Kft. együtt tervezi a Vágó-híd utcát. Szakági szempontból az Urban Concept a zöldfelületeket illetve a tájépítészetet, a városképet az Urban-lis Stúdió, a közlekedési témájú munkarészeket pedig a Speciálterv Építőmérnöki Kft. Készültünk egy rövid prezentációval, ami igyekszik összefoglalni a lényegi elemeket. Alapvetően a prezentációnak két fő súlypontja lenne, változatelemzés, illetve annak az értékelési módszertana, illetve szempontrendszere, illetve a kidolgozott helyszínrajzi változatoknak a bemutatása. Itt menetközben külön kérésre még kicsit felbővítettük a tartalmat a teljes vizsgálati módszertanra, tehát nem csak a végeredményre ráfókuszálva, hogy egy teljes képet tudjunk most átadni az eddig elvégzett munkáról. Július elején indult maga a tervezési feladat egy átfogó helyzetfeltárási munkarésszel, amely kiterjedt a teljes vizsgált területre, tehát a Vágóhid utcára, illetve annak környezetére. Fel lett mérve a közlekedési infrastruktúra, a környezet, a városrendezési szempontok, a háttéranyagoknak a vizsgálata, mint stratégiai dokumentumoknak, magas szintről közelítve a kerületi szintekig, tehát városi illetve kerületi szinten. Ezeknek az eredményei alapján készítettünk egy átfogó problématerképet a vizsgálati szakaszról. Külön nem térnék ki azokra a gondolatokra, problémákra, amiket itt felvetítettünk, csupán csak azt szerettem volna megmutatni, hogy elég részletes vizsgálat zajlott, és mindenre kiterjedően igyekeztünk egy olyan komplex képet bemutatni a megbízó számára, amely egy megfelelő alapot tud arra biztosítani, hogy a tervezett állapotot minél inkább a jelenlegi problémák megszüntetésére, illetve a várható jövőbeni igények kiszolgálására tudjuk megtervezni. Látható maga ez a teljes tervezési szakasz, a Soroksári úttól az Üllői útig és a kidolgozott változatok a helyzetfeltárást követően. Az eredmények alapján felmértük, hogy a diszpozíció, illetve az azonosított igények mentén milyen keresztmetszeti változatok alakíthatóak ki koncepcionális szinten a Vágóhid utcában. Hangsúlyos, hogy ezek koncepcionális keresztmetszeti változatok, tehát nem egyedileg az adott utcaszakaszra, tehát helyszínrajzilag mondják meg, hogy mit lehetne tervezni, hanem a teljes szakaszra vetítve csupán csak azt hivatott bemutatni, hogy ez egyes közlekedési funkciók az adott keresztmetszetben hogyan helyezhetőek el annak figyelembevételével, hogy a jelenlegi kiszabályozás által biztosított keresztmetszet adott, abból nem szándékoztunk kilépni, másrésztől a kétoldali meglévő fasor védelme kiemelt prioritással bírt. Ennek megfelelően a mellettük futó közúti szegélyeknek a pozíciója is alapvetően, mondhatni valamilyen szinten köbevésett, mivel onnantól kezdve, hogyha azt mozgatjuk, akkor az mindenféleképpen a jelenlegi zöldfelületek rovására történhet. Ennek megfelelően vizsgáltuk a kerékpáros infrastruktúrát, ami jelenleg nincs meg a vizsgált keresztmetszetben, hogy az hogyan helyezhető el. A közúti forgalom számára most fenntartott „baromi” széles kétszeres sáv hogyan redukálható úgy, hogy a közúti igények továbbra is megfelelő szinten biztosíthatóak legyenek. Itt kiemelt cél volt, hogy az átmenő forgalomnak a szerepét csökkentjük, kifejezetten a lokális igények kiszolgálását biztosítsuk, de azzal a felütéssel, hogy a fővárosi szintű hálózati rendszerbe a szakasz továbbra is működőképes tudjon maradni. További kiemelt szempont volt, hogy lehetőség szerint, akár parkolóhelyeket is biztosítsunk az adott keresztmetszetben, illetve a gyalogosfelületeknek a maximális színvonalú biztosítása is cél volt. Ennek megfelelően irányhelyes kerékpáros infrastruktúrákból négyféle változat készült. Mondhatni irányhelyes, de inkább kerékpárutas megoldásban egy középen vezetett, ami fővárosi vagy kerületi szintén kevésbé ismert, ez inkább nyugati példákra keresztül mutatható be, hogy egy középre helyezett, két közúti burkolat közé helyezett zóldsávval elválasztott kerékpáros infrastruktúráról beszélünk. Ugyanezt oldalra helyezve is ki lehet alakítani. Erről majd mindjárt mondom egy pár szót egy kicsit később. Ezeknek a kombinációja az irányhelyes kerékpársávokkal, parkolókkal, azoknak a fizikai elválasztásaival alakult ki a hét azonosított változat. Ezeket egy kicsit részletesebben ismertetve, ez volt a jelenlegi állapot, amiből kiindultunk. Egy nagy aszfaltozott felület, abszolút nem élhető. A fáknek annyi szerepe volt, hogy ahol eddig is voltak, azok most is

ott vannak, vagy helyenként akár spontán sarjadtak. Plusz zöldfelületek kevésbé találhatóak, amik kifejezetten tervezetten épületek volna. Mindent a közúti közlekedésnek rendelünk alá nagyon nagyszámú parkolóhellyel és nagyon szűkre szabott gyalogos felületekkel. Az könnyen megállapítható, hogy egy kevésbé élhető közterület. A vizsgált változatok egyesével röviden ismertetve: az 1. változat irányhelyes kerékpáros infrastruktúra fizikai elválasztással a közúttól, a fizikai elválasztáson egyéb funkciók biztosíthatóak, például mobilállomás, kerékpártároló, vagy bármi hasonló. A közúti forgalom számára kétszer egy sáv 3 méter széles forgalmi sávokkal biztosított, figyelembe véve a tervezett autóbussz forgalmat, mert a jelentős beépítés miatt nagyon nagy forgalmi igények generálódnak a területen, mind közösségi közlekedés, mind gépjárműforgalom, gyalogos, kerékpáros. A 2. változatban a szélre helyezett irányhelyes kerékpáros infrastruktúrát középre helyeztük kerékpáros kialakítással, szintén fizikai elválasztással, redukálva a közúti forgalom számára biztosított felületeket. Látható, hogy ebben a parkolási funkció nem biztosítható. A 3. változat esetében szintén irányhelyes kerékpáros infrastruktúra kétszer egy sáv forgalmi sávval fizikai elválasztás nélkül, egyoldali parkolósávval. Alapvetően egy egyben aszfaltozott felületről van szó. A 4. változat esetében éltünk az előszűrés jogával. Bár azonosított változatként bemutatható, hogy a közúti forgalommal, a kerékpáros forgalommal az akár együtt is vezethető. A diszpozíciós kiírás, illetve a BKK Zrt-nek az útmutatója szerint ilyen mértékű közúti forgalom, illetve várható kerékpáros forgalom esetén a két forgalmi szegmens egy felületen nem biztosítható, emiatt ezt a változatot elvetettük. Előnye lett volna, hogy egy új zöldsávot lehetett volna létesíteni a keresztmetszetben akár egy új fasorral. Az 5. változat egy korábbi változathoz, most szám szerint nem tudom megmondani, hogy melyikhez, de hasonlóan irányhelyes kerékpárút, de fizikai elválasztással olyan mértékben, mint most az Üllői úton a polleres elválasztás. Ennek a legnagyobb előnye, hogy költséghatékony. Amit a diszpozíciós kiírás kifejezetten kért, hogy egy aránylag egyszerűen megoldható, újraosztott keresztmetszeti kialakítást is prezentáljunk. A 6. változat, irányhelyes kerékpáros infrastruktúra egyoldali parkolással, de kiemelten, tehát ez a koppenhágai megoldás, hogy az útburkolattal nem szintben vezetjük a kerékpáros felületet, hanem attól kissé kiemelten, de nem feltétlen a gyalogosszinttel megegyezően. Ez ad egyfajta védelmet, egy minimális fizikai elválasztást. Egyes országokban ez kifejezetten bevált. Budapesten, illetve Magyarországon ez kevésbé elterjedt, és úgy tudom, hogy a BKK Zrt. részéről is csak korlátozottan támogatott. A 7. változat, az utolsó változatunk, az egyoldali kerékpárút, amit azért vetettünk szintén el, mert a BKK Zrt-s kerékpáros stratégia kifejezetten nem támogatja ezt a fajta kialakítást a fokozott balesetveszély miatt, illetve a hálózat integrálhatósága miatt. Az egyes változatokat ezek után értékeltünk. Az előszűrés miatt a számuk csökkent a hét változatról leléptünk öt változatra. Matát a vizsgálati területet igyekeztünk felosztani. Mindenki számára ismert, hogy maga ez a szakasz nem homogén. A Soroksári úttól kiindulva markáns, masszív városias beépítés valósul meg napjainkban, amely egy koncentrált, elég határozott forgalmi igénnyel bír. Ennek megfelelően ez a szakasz lehet egy ilyen városiasabb, koncentráltabb, dinamikus megújuló, nyüzsgőbb, fiatalos, modern kozmopolita városrész. Ennek megfelelően a forgalmi igényeket is igyekeztünk ehhez igazítani megfelelően annak, hogy a városi lépték biztosítható legyen. A 2. szakasz, a Mester utca és a Fehér Holló utca közötti szakasz már egy fokkal mérsékeltebb, de ugyanakkor részben megújuló, mert itt is találhatóak új építésű ingatlanok. De ez már egy fokkal nyugodtabb, család barátabb és zöldebb. Ugyanakkor a közúti forgalom a megjelenő átmenő jelleg miatt szintén releváns, és ezt további két alszakaszra bonthatjuk a Pékerdő utca mentén két irányba. Harmadik szakasz a kórházak közötti zárt sorú szakasz, ami kifejezetten egy ilyen zárványként azonosítható, mivel a kórházi területek erről a szakasztól nem megközelíthetőek, alapvetően csak egy-egy olyan funkció van itt, mint például az óvoda, amik innen érhetőek el. Ezt mindenféleképpen érdemes oldani, és a tervezés során kiemelt figyelemmel voltunk a komplex kórház rehabilitációjára, átépítésére. Marad még egy utolsó, rövidke szakasza, az Albert Flórián úti rész, amely nemrégiben már átépült. Ott alapvetően beavatkozási javaslattal nem éltünk. Az értékelési szempontokról pár szót mondanék. Három fő szempont mentén gondolkodtunk, ezek könnyen azonosíthatóak. Egyrészt a közlekedési szerepkörök, hogy mennyire tudjuk ezeket magas szinten biztosítani a várt forgalmi igények függvényében, városképi, településszerkezeti szempontok, hogy a városképi megjelenést hogyan tudjuk a teljes szakaszon megújítani az említett szakaszolás mentén, a különböző kialakuló funkciókkal, városias terekkel összhangban, illetve nagyon fontos, hogy a kapcsolódó mögöttes területeket hogyan tudjuk beintegrálni ide a városi szövetbe, ami jelenleg most sok helyen kifejezetten nehezen megközelíthető. Erre vonatkozóan az Urban-lis Kft. készített egy környezeti térfalat, ami mentén azonosítani lehetett azokat a keresztirányú forgalmi igényeket, városi igényeket, ami mentén a Vágóhid utcat nem hosszirányba, hanem keresztirányba oldani tudjuk. Ez is kiemelt szereppel bírt. Még voltak a zöldfelületi környezeti szempontok. Sajnos, mondhatom úgy, hogy egy kicsit alkalmazkodó vagy azonosuló jelleggel, nem feltétlenül diktálta az iramot, de egy nagyon fontos szempontról van szó, hasonló súllyal, mint a másik kettő. Kifejezetten az volt a szempont, illetve a cél, hogy minél magasabb színvonalú, minél nagyobb arányú zöldfelületet tudjunk biztosítani a tervezési területen. A pontozás során a megmaradt öt változatot tovább szűkítettük a három legjobb változatról. Most ezeket mutatnám be egy kicsit

részletesebben. Korábban már említettem, az 1. változat irányhelyes kerékpáros infrastruktúra fizikai elválasztással. Legnagyobb előnye, hogy az egyes közlekedési funkciók szépen elválasztva jelennek meg. Szintén nagyon nagy előnye, hogy új zöldfelületi sáv létesülhet, bár aránylag kisebb, keskenyebb keresztmetszettel, ami itt a fenntarthatóság szempontjából kifejezetten érdekes is lehet, de Budapesten azért találtunk erre is példát, hogy ezek szépen üzemeltethetőek és érdemileg hozzá tud adni a környezethez, illetve a túloldalon egy olyan plusz funkció sáv jöhet létre, amit mindenféle egyéb funkcióra, például MOL BUBI állomás vagy mobilállomás, utcabútor, buszmegálló, tehát minden ilyen egyéb közlekedési funkció számára fent lehet tartani. Nyilván ez egy adott keresztmetszetre változhat, tehát ez egy mintakeresztmetszet. Ahogy a szakaszon végighaladunk, majd a tanulmánytervi fázisban, a keresztmetszeti osztás funkcióban megmaradhat, de értelemszerűen a változó igények miatt sávelhúzás vagy az elválasztó sávoknak a mérete változhat. Ez egy helyszínrajzi kivágat, hogy hogyan nézhet ez nagyjából ki. Ez még csak egy döntés előkészítő szint, értelemszerűen ez részletesen, hogyha ez lesz a további vizsgálatra javasolt változat, akkor ezt részletesebben is meg tudjuk majd mutatni, hogyan nézhet ki, de nagyjából arról szerintem egy jó képet tud adni, hogy milyen irányba tud majd változni itt a közterület minősége. Hogy nézhet ez ki? Ez az 1. változat egyfajta optimalizált változatként fogható meg, amiben mindent igyekeztünk úgy figyelembe venni, hogy szélsőséges kialakítás ne jelenjen meg benne, tehát minden szempontból, városképi, zöldfelületi, közlekedési szempontból is egy optimumot, egy közepes szintet valósítson meg, tehát nem visszük el szélső érék felé, hogy kifejezetten cél legyen egy maximális zöldfelület biztosítása, vagy a közúti funkciók biztosítása, hanem próbáltunk mindent arányosan „csipegetni”. Ezáltal a jellegéhez képest egy attraktívabb, zöldebb felület jöhet létre. A 2. változatnál látható, hogy inkább abba az irányba vittük el, hogy mi lenne, ha a zöldfelületeket markánsabban jelenítenék meg az adott keresztmetszetben, akár még egy plusz fasorral is kombinálva. Erre a lehetőség az előzetes számításaink szerint adott. Innentől kezdve diktált, hogy a kerékpárosokat egyfajta kiemeléssel a többi közlekedési mód felé helyezve, középre téve a keresztmetszetben egy ilyen „bringasztráda” jellegű hangulatot lehetne akár itt megvalósítani. Ennek azért van olyan hátránya, hogy egyrészt jelentős kockázattal bír a részletes tervezés során a közműhelyzet, amit értelemszerűen most is vizsgálunk, de ezen a szinten még nehezen tudjuk a lokális beavatkozásokat úgy azonosítani, hogy mennyire kell majd a közműhöz hozzányúlni. Előzetesen azt tudjuk mondani, hogy ez akár még meg is valósítható, de értelemszerűen ez még további vizsgálatot igényel. További problémát jelenthet, ha a két zöltsáv beültetésre kerül, akkor a kerékpáros közlekedők számára a közlekedésbiztonsági szempontok hagynak némi kívánnivalót, itt üzemeltetői oldalról, főleg a BKK Zrt. oldaláról már felmerült, hogy amennyiben a növényzet nem kellő szinten gondozott, a magassági problémák miatt kitakarása miatt balesetveszélyes helyzet is létrejöhet. Ettől függetlenül értelemszerűen ezt lehet szépen üzemeltetni. Még egy negatívum, hogy a közúti funkcióban a parkolás biztos, hogy nem biztosított, viszont cserébe egy redukált, élhető közterület jön létre, mivel a közúti forgalom erősen csillapítottá válik. Erre egy helyszínrajz, ez szépen végig megmutatja, de nem szeretném ezzel rabolni az időt. Ez nagyjából így nézhetne ki. Egy kicsit gyorsítva, a 2. változat esetében a jövőkép szintén klíma adaptív, de egy sokkal modernebb keresztmetszetet eredményezhet, ahol dominálnak a zöldfelületek, illetve kiemelt prioritással bír a kerékpáros közlekedés, mint fenntartható közlekedési mód. A harmadik változat, amelyik a három legeredményesebb változat közé sorolható, a 6. változat, ami szintén irányhelyes kerékpáros infrastruktúrát jelent. Ez az a korábban említett „koppenhágai” kialakítás. Itt a parkolásra szintén van lehetőség. Forgalmi zavar esetén a lerobbant jármű, vagy bármilyen problémás objektum kikerülhető, ez további előny. Hátránya, hogy üzemeltetési tapasztalat szintén nincs ezzel kapcsolatban, a BKK Zrt. fenntartással kezeli. Ennek a helyszínrajzi kialakítása ismételt, görgetett formában. Itt láthatóak ezek az elhúzások, már itt megjelennek, hogy a funkció változik menetközben. A kialakítás után figyelembe vettük a kapubejárókat, a keresztirányú forgalmi igényeket, kiemelten a gyalogos indíttatású keresztezéseket. Ez nagyjából így nézne ki, és a jövőkép szempontjából abszolút átlátható, szintén klíma adaptív, zöldebb integrált felület jöhet létre. Ezek itt mind megvalósult példák, értelemszerűen nem Magyarországról, de igyekeztünk olyan példákat hozni, ami a valós életben működőképeseek. Számszakilag a három változat, a beruházási költség oldaláról, az előzetesen becsült költség nagyjából 3 milliárd forintos nagyságrendet képvisel, a változatok között maximálisan 10 százalékos szórás azonosítható döntés előkészítő szinten. Mind a három fő értékelési szempont és a negyedik grátisz szempontként a költség. A felső három egyenesen arányos, tehát ott a 100 százalék a legjobb pontot érdemlő változat, és az alacsonyabb százalékok ahhoz képest mért teljesítőképesség. A költség szempontjából a 100 százalék a legolcsóbb változat, ahhoz mérten amennyivel drágább, annyi százalékkal alacsonyabb értékkel bír. Ez alapján a 6. változat tűnik a legoptimálisabbnak, ami összességében minden szempont által valóban az, viszont az tűnik a legköltségesebbnek. Illetve itt felhívnam a figyelmet arra, hogy a 2. változat esetében már említett üzemeltetői szempontok miatt, és közmű megvalósíthatósági szempontok miatt, jelentős kockázatok azonosíthatóak. A 6. változat esetében szintén üzemeltetői oldalról, a „koppenhágai” kialakítás hordoz némi bizonytalanságot, és itt az említett költségtétel még

az, ami felmerülhet. Kiemeltünk pár döntési pontot, amit a továbbtervezés szempontjából mindenféleképpen szükségesnek tartunk ezen a szinten meghatározni. Egyrészt, lefordítva, egy-két mondatba összefoglalnám az eddig elhangzottakat. Tehát a változatelemzésnél igyekeztünk minden olyan változatot felvázolni, ami az összes felmerülő, és az előzetes szempontrendszer diszpozíció által megvalósítható kialakítást tartalmazza. Ezeket előzetesen megszürtük a mentén, hogy mennyire teljesítik az igényeket. A szűrés után értékeltük a bemutatott módszertan mentén őket, és a legjobb három változatot kiemeltük. A legjobb három változatnak az egyedi kialakítása mentén azonosítottuk azt az öt pontot, amit mindenféleképp szükséges lenne áttekinteni, illetve döntést hozni ahhoz, hogy tanulmányterv szinten a kidolgozandó változatnak a műszaki diszpozíciója egyértelműen meghatározható legyen. Itt kiemelném, hogy nem feltétlen szükségszerű egy változatra azt mondani, hogy ez a tuti, és ebben hiszünk, hanem értelemszerűen az egyes változatokat lehet kombinálni egymással. Tehát a jó elemeket ki lehet mazsolázni és megpróbálhatjuk egyesíteni. Nyilvánvaló, hogy nem biztos az, hogy teljeskörűen ez megvalósítható, de nyilvánvalóan törekszünk erre tervezőként. Az öt szempont egyrészt ez a zöldsáv létesítésének az igénye a középső tengelyben. A jellemző kerékpáros infrastruktúrától eltérő új típusú középen vezetett kerékpáros infrastruktúrának a támogatottsága, itt a középen vezetett kerékpárútról van szó, hogy szeretnénk-e ilyet, vagy szeretnénk-e ezt a kerékpáros infrastruktúrát a „koppenhágai” módon megvalósítani. Ez már egymásnak ellentmondó, olyan nincs, hogy „igen-igen”. A negyedik esetben a közúti forgalmi irányok megosztása, hogy szeretnénk-e a közúti forgalmi irányok közé egy fizikai elválasztást? Ez olyan szempontból lehet fontos, hogy megfordulás, a helyi ingatlanok megközelíthetősége, kiszolgálása szempontjából egy olyan problémát generálhat, hogy a parkolóhelyet keresők, vagy az adott célpontra betalálók plusz futásteljesítményt generálnak, mert tömböket kell megkerülniük, vagy az adott szakaszon található, túloldalon lévő objektumhoz a csomópontig el kell menni, ahol nem is biztos, hogy meg tud fordulni. Emiatt egy komplexebb megközelítés, forgalmi rend adódhat, de Budapesten számos ilyen van, tehát ettől sem szabad megijedni. Illetve, hogyha szeretnénk parkolósávot, akkor az asszimmetrikusan melyik oldalon tud megjelenni, mert a keresztmetszeti vizsgálatok egyértelműen megmutatták, hogy ebben a keresztmetszetben a kívánt forgalmi igények mentén csak egy párhuzamos parkolósáv létesíthető maximum. Ez ennek a helye, hogy melyik oldalon, hogy az északi vagy a déli oldalon preferált. Nagyon röviden ennyit terveztünk. Elnézést kérek, túlsúsztam az időn bőven.

Árva Péter: Nagyon szépen köszönöm az előadást, ez egy nagyon kerek és nagyon jól összeszedett informatív előadás volt. Amíg valaki bejelentkezik, addig elmondanám a személyes, szubjektív véleményemet. Azt gondolom, hogy a magam részéről büszke lennék arra, hogyha akár a középen vezetett kerékpárutat, akár a „koppenhágait” kipróbálnánk itt ezen a szakaszon. Azt gondolom, hogy ez kerékpár szempontjából egy eléggé kis forgalmú szakasz, tehát, hogyha valahol kipróbáljuk a „koppenhágai” vagy ezt a középen vezetett kerékpárutat, azt szerintem egy ilyen alacsony forgalmú szakaszon érdemes, és abból le lehet vonni a tapasztalatokat. Teljesen véletlenül tegnap jöttem haza Koppenhágából, nyaraltunk a feleségemmel, és megdöbbenő volt nézni, hogy amikor megáll a busz, és leszállnak a gyalogosok rá a kerékpárútra, ebből semmi probléma nincs Koppenhágában, tehát látják a kerékpárosok, hogy ott van egy nagy kék busz, ott van egy megálló, meglepő módon le fognak arról szállni emberek, és működik. Azt gondolom, hogy mind a kettő változatnak én magam személy szerint támogatója lennék, ki merném próbálni ezen a szakaszon. A közúti sávok megosztásával kapcsolatban is komoly véleményem van, hogy az óvoda, amit meg is említett a tervező, az a legnagyobb óvodánk a kerületben, tizenvalahány csoportos, mindig változik, hogy az több vagy kevesebb csoport, de nagyon sok szülő viszi oda a gyermekét, sajnos néha mi is, autóval, és nagyon sokszor mennek úgy a szülők, hogy meg kell fordulniuk, mert arra mennek tovább, mint ahonnan jöttek, és azon a szakaszon feltétlenül nagyon-nagyon zavaró lenne a középen vezetett kerékpársáv. Még két mondatot szeretnék a jegyzőkönyvbe mondani, lehet, hogy ez későbbi tervfázisok kapcsán lenne fontos, de, ha nálam van a szó, akkor gyorsan mondom. Szintén az óvoda kapcsán, hogy ez tehát egy nagy óvoda, a másik gondolat az, hogy az előtte levő zebra teljesen véletlenszerűen odahelyezett helyen van, egyáltalán nem hiszem, hogy egy ilyen helyzetben ez egy konzerválandó elem. Sehonnán nem vezet sehova körülbelül. Ha ezzel foglalkoznak még a tervezők, azt nagyon megköszönöm. Még egy dolog, hogy a Fehérholló utca és a Vágóhid utca kereszteződésénél a reggeli és délutáni csúcsgorgalomban közlekedni rettenetesen nehéz. Ez így van több más kereszteződésnél is, ezt azért mondom, mert ezt ismerem, a Fehérholló utcába jár a bölcsődés gyerekem, ebbe az óvodába még a középső. Tényleg percekkel kell várni, nem tudom, hogy egy lámpa, egy körforgalom, vagy valamilyen más kapcsolat hogyan tudná ezt a helyzetet orvosolni. Nem egyedülként minket érint ez a probléma.

Emődý Zsolt: Rövid leszek, csak egy kérdés, hogy hol „vérzett el” végül a polleres verzió? Bár nem feltétlenül az, mert, ha jól értem, akkor az valahol még „versenyzett”. és aztán egyszer csak elmaradt, szegény kihullott a selejtezőben. A másik inkább egy vélemény lenne, hogy azért minden tapasztalat arról szól, és lehet, hogy ezt

felülírhatják új élmények, de hogy az „osztott pályás”, régen úgy hívták ezeket, és ennek persze nagyon sok verziója van, abban az értelemben nevezzük „osztott pályásnak”, hogy viszonylag élesen elhatárolódik, és tulajdonképpen egy sávra válik, viszonylag külön sávok vannak irányonként az autók számára. Ennek nem csak a visszafordulás a problémája, és az átjárhatóságot csökkenti, egyébként gyalogosan is, nem egyszerűen csak arról van szó, hogy autóval nehéz közlekedni itt, hanem gyalogosan és biciklivel is körülményessé válik az egész átkelés. Tehát van egy kellemetlen szétválasztó hatása, és van még egy kellemetlen hatása, hogy valamennyire mindenképpen gyorsítja, általában az a tapasztalat, az autós sávok forgalmát, mert olyan védettebbnek érződik, ha a szemben jövő járművek viszonylag közel mennek egymás mellé, ez egy ilyen régi tapasztalat. Ez inkább egy álláspont, és nem biztos, nyilván itt alaposabb ez a tanulmány, de túl sok minden szól az „osztott pálya” ellenében. Leginkább az átjárhatóság, másrészt pedig, hogy valamennyire gyorsítja, tehát autózóbbá teszi az egész karakterét az utcának tulajdonképpen, autós utcává teszi, általában ez a tapasztalat. Amennyiben itt le kell tenni voksot, nem tudom, hogy nekünk pontosan kell-e szavaznunk erről, számomra szimpatikusabb a „kopenhágai” verzió. Ha jól emlékszem, arról volt szó, hogy a parkolósávot nem kellene abszolút eltüntetni. Nem feltétlenül zártan, hanem ezzel a viszonylag játékos formában. Nem is hiszem, hogy arról kellene dönteni, hogy északi vagy déli, ahogy ezt nagyon sok helyen csinálják, az utcák között érdemes változtatni. Városképileg is jó, egy kicsit csökkenti a nagy, csőszerű utca „feelinget”, ami vonzza a nagyobb sebességet, autósabbá teszi. Erre rengeteg példa van már Pesten, erre a változtatott oldalra, és az viszonylag jól kitalálva, hogy melyik oldalon, hol indokoltabb, és ezzel egészen jókat lehet játszani. Számomra a polleres változat is elfogadható, nekem őszintén szólva, jók a tapasztalataim, tudom, hogy másoknak kevésbé, de kifejezetten van egy viszonylag határozott, védett hangulata. Nem sorolnám az érveket. Nyilván a „kopenhágai” is jó, nyilván sokkal drágább értelemszerűen, de érdemi ellenvetésem semmiképpen nincs.

Szilágyi Zsolt: Nekem igazából a 7. tetszett legelőször, mert az első metszetben nem látszódott, hogy az 1. változatnál is van parkoló. Az a legjobb, amikor biciklisek, autósok és gyalogosok is együtt tudnak közlekedni, és esetleg meg is tudnak állni, ha nem is az egész útvonalon, de végig. Emődy Zsoltnak annyit mondanék, hogy a rutintalanabb vezetők, ha be vannak skatulyázva két járdaszegély közé, akkor sokkal kevésbé fognak gyorsan menni, mert bizonytalanok. Szerintem nem gyorsabb lesz, ezt én, mint rendszeresen vezető észrevettem embereken, hogyha két betontömb között van egy autópálya lezárás, akkor sokkal jobban be vannak skatulyázva. Viszont így, ha e közül a három változat közül lehet választani, akkor a középsőt Valenciában láttam, és nagyon-nagyon jól működik. Ott van parkolósáv is kétoldalt, sőt úgy van megoldva, hogy két-két sáv van mind a két oldalon, de itt az adottságok miatt nem lehet, ezért csak egy, és ott működik az, hogy középen mennek a biciklik, rollerek, sőt van, ahol úgy van megcsinálva, hogy parkosítva van középen, és a gyalogosok és biciklisek is ott tudnak menni. Per pillanat ebből a három változathoz, ami benn maradt a versenyben, az elsőre szavaznék. Majd arra szeretnék választ kapni, hogy a 7. változat miért esett ki, mert nem látom ott a balesetveszélyességet?

Takács Máriusz: Sok fontos dolog ma elhangzott, az egyik tényleg az óvoda környéke volt, ahol két intézmény működik, plusz egy önkormányzati intézmény, tehát az két akkora épület, ahová minden nap sok autóval érkező ember van. Időszerűen van egy „stop and go” rész reggel és este. Nagyon jó lenne, ha egyrészt ez az intézmény előtt, és nem a túloldalon lenne. Nem kellene a gyerekekkel tömegesen átsétálni az úton, másrészt, hogyha valahogy megoldható lenne, hogy ott szabadon mozogjanak, arra fel lenne készülve a közlekedés, hogy fognak ott emberek valamilyen módon, szabadon mozogni. Nekem minden olyan verzió, ahol több zöld lesz, és ahol bicikli út van, az tetszik. Azt nagyjából majdnem minden verzió tudja. Amin kicsit vívódom, és nem teljesen tudom eldönteni, hogy melyik a legjobb, az maguknak az autós közlekedésnek és a parkolásnak helyzete. Sok helyen tényleg nincs szükség a Vágóhid utcában arra, hogy legyen parkoló, mert az egyik oldalon kórház van, a másik oldalon, a lakótelepen van bent parkoló, a két mellette lévő utcában van parkoló. Ezzel együtt most a letelején járunk, elindultam képzeletben a Nagyváradi tér irányából, elhagytuk ezt az óvoda részt, ezt értjük, utána ott van a Vágóhid utca 31-33. szám, az egy kicsi lakótelep, előtte nem feltétlenül kell parkoló, de oda be kell tudni hajtaniuk az embereknek, mert ott is elég sokaknak van autója. Utána jön még egy lakótelep, amire megint egy csomó autó minden nap behajt. Tehát nem feltétlenül kell oda nekik parkoló, valószínűleg túléljük, hogy az az 5, 6, 8 parkoló kihullik az ő parkolási életükből, viszont, ha innentől kezdve csak a Duna felől fognak tudni behajtani, az vacakul érinti őket eléggé erőteljesen. És akkor megyünk tovább, a jobb oldalon a következő lakótelepen van egy kis bekanyarodós parkoló, azok teljesen jók, Tűzoltóság, Lurdy-parkoló, ahol most épül egy vadonatúj nagy ház. Lesz majd még egy ház ugyanennek a tömbnek, a Levéltár másik oldalán is, amit vélhetőleg szintén erről az oldalról közelítenek majd meg, tehát a déli oldalra elég nagy itt a bekanyarodási igény. Ezt mindenképp érdemes figyelembe venni. Ahogy elmondták a nagy kereszteződéstől számítva pedig nagyon-nagyon nagy az

autóforgalom minden irányban, a tömb mindkét irányába, mert ott mindenhol nagy házak épültek fel. Viszont ott meglehetősen sok parkoló is épült. Egyrészt örülnék, ha valamennyi parkolási lehetőség maradna, lenne valamennyi mobilitás ezen a részen. Ilyen szempontból nekem a „kopenhágai” tetszik, bár Alpolgármester Úr elmondta, hogy igen, ez nincs jól leválasztva, ezt tele fogják vélhetően parkolni. Vannak veszélyei, amit el is ismerek, hogy vannak. A középben elválasztott bicikliúttal úgy vagyok, hogy ez az, ami nagyon elválasztja a kettőt, akkor nincs a két irány között átjárás, ami teljesen biztonságos, ami egy jó érv mellette, hogy miért jó ez. Az egymás mellett vezetett autósávokban azt látom, hogy viszont ahol megy a busz, ott torlódás fog keletkezni, tehát, hogyha rávisszük a buszt, és egy-egy forgalmi sáv van, és a busz a forgalmi sávban áll meg öböl nélkül, akkor ez folyamatosan dugót fog okozni. Tehát ahogy bekanyarodik oda 10-15 percenként egy busz, ott végig fog ott mögötte állni a sor. Ez komoly közlekedési probléma, és ezt jelenleg mindegyik tervben látom vagy érzékelem. Egyetlen megoldásként azt látom, amikor egymás mellett megy a két szemben lévő sáv, ott ki tudják kerülni, hogyha nincs forgalom, ez a középben vezetett bicikli úttal nem megoldható. Nekem mind a három verzió tetszik, mind a három verzióban látok támogatottságot, egy kicsit jobban preferálnám azt, hogy maradjon parkoló, tehát figyeljünk arra, hogy ne csak a gyalogos és a biciklis közlekedést, de még valószínűleg jó ideig velünk lévő autós közlekedést is próbáljuk minél fenntarthatóbbá tenni.

Árva Péter: Egy gondolat ehhez rácsatlakozva. A szabályozási tervünk az OTÉK-kala szemben is alacsonyabb parkoló igényeket határozott meg ezeknél a házaknál. Jelenleg ezek nem fizetős zónák, ezért nagyon-nagyon sok van, és tele vannak. Tervezzük bevezetni a fizetős parkolást. Bocsnát, eldől, hogy bevezetjük, remélem, hogy már idén meg fog valósulni. A mai hír, hogy elfogadta a Közgyűlés. A lényeg az, hogy ez egy ilyen bizonytalan helyzet, és emiatt vagyunk ebben a történetben ennyire autópártiak.

Reiner Roland: Az én szívemhez a 2. változat áll a legközelebb, de valóban az annyira sok buktatót tartalmaz, akár a tervezés során, akár a későbbi kivitelezés során, hogy azt már lélekben elengedtem. A maradék két közül azt gondolom, hogy mind a kettő tud jó lenni. Alapvetően az 1. változat mellett tenném le a voksomat. Egyrészt a 6. változatnál ezt a konfliktust az autósokkal egy komolyabb problémának érzékelem, mint bizottsági Elnök Úr, aki látta ezt a gyakorlatban működni, mert hogyha abból indulnánk ki, hogy mit látunk, és mindent a következő naptól lehetne, az tényleg „tök” jó lenne, de közben azt látom, hogy ahol nagyon effektíve egymáshoz közel van az autós és a kerékpáros és nincs fizikai elválasztás, ott általában a kerékpáros sáv előbb-utóbb részbeni parkolás áldozata lesz, aminek a következménye az lesz, hogy a kerékpáros bemegy a járdára, ami meg a gyalogost fogja zavarni. Ezt ebből a szempontból kevésbé tartanám szerencsésnek. Ellenben az 1. változatnak, a két oldalt zöld sávval elválasztott része, ami ezzel együtt is tart fenn parkolóhelyet, szerintem az sokkal szimpatikusabb, és praktikusabb. Az egész autózáshoz, parkoláshoz kapcsolatban szeretném azt elmondani, hogy szerintem itt ez a tervezési munka bizonyos szempontból egy kivételes történet, mert az elmúlt négy évben, általában, amikor ilyen várostervezési dolgokkal találkoztunk, akkor rohantunk a dolgok után. Ez most azért különleges, mert elképesztően sok beépítés várható még, de ezeknek egy jelentős része csak később fog realizálódni. Tehát az, hogy ez az út hogyan fog kinézni, mit üzenünk azoknak, akik a következő két, három, négy öt évben fognak itt venni lakást, hogy ők milyen járműre optimalizáljanak, abban nagy szerepe van annak, hogy milyen kiosztást fogunk használni, és ezért mondanám azt, hogy egy olyan, ami a kiosztásában is alapvetően segíti a nem autós közlekedést, az egy erős üzenet, és a parkolóhelyek kapcsán is azt lehet látni, hogy abban a felmérésben, amit a lakosság véleményezett, már ott is a kerület másik részéhez képest sokkal kedvezőbb arányú volt azoknak az aránya, akik már most is a meglévő, magántelken lévő parkolót használják, tehát alacsonyabb volt a közterületi parkolás még akkor is, ha valóban ennek a jelentős része még nem is a fizetős parkolásnak a része. Ebből a szempontból mernék sokkal bátrabb lenni azzal kapcsolatban, hogy nem lehet nullára levinni a parkolóhelyeket, ezt természetes, főleg az említett intézményi megközelítés miatt, de szerintem, ha az itt beépülők eleve garázzsal veszik meg a lakásukat, az megoldja a parkolásukat. Hogyha kevesebb autót használnak, az csökkenti a forgalmi igényt, és egyébként, hogyha olyan kialakítás, és ebből a szempontból mind a három változatra igaz, történik meg, amit itt látunk, szemben azzal, ami most van, ami tényleg azt mutatja, hogy itt faltól-falig autóval lehet haladni, az nyilván vonz autósforgalmat, viszont a forgalmi számításokból szépen látszik, hogy itt nagyon jelentős az olyan típusú átmenő forgalom, ami egyébként egy négyszáz, hatszáz méteres rövidítést tesz azzal, hogy amikor lejön a hídról, akkor nem a Hungária úton keresztül keresi az Orczy térséget, hanem bejön ide. Ha ez a forgalom nincs, az is csökkenti a forgalmat. Szerintem mind a kialakítás, mind a kerékpáros infrastruktúrának az ilyen hangsúlyos elkülönítése, az az -5-10 év múlva kialakuló helyzetnek tud egy olyan motivációt adni, hogy akkor itt ez valóban csak célforgalomra van autós közlekedés szempontjából optimalizálva, és minden más esetben a gyalogos, kerékpáros közösségi közlekedést támogatja.

Árva Péter: Az egy nagyon kiváló szempont, hogy mit üzenünk. Tehát, igen, ilyen szempontból úgy gondolom, hogy merhetünk bátrabbnak lenni. Viszont egy apró visszajelzés Alpolgármester Úrnak a helyi kijelölt lakossági parkolással kapcsolatban, volt pár hónap, amíg tényleg érezhetően könnyebb volt parkolni, jelentem, hogy ez véget ért. Tehát ugyanolyan lehetetlen parkolni. Ez egy olyan intézkedés volt, ami azt üzenete, hogyha itt laksz, akkor neked van fenntartott hely. Ilyen értelemben ez egy nagyon rossz üzenet volt, és ebből csak annyi lett, hogy kevesebb ember vett garázst, úgy költözött ide, hogy lehet itt ingyen parkolni az utcán. Tehát ez az üzenet dolog nagyon fontos, pláne egy ilyen terven, ami nem jövőre fog megvalósulni, hanem jó pár év.

Kovács András: Köszönöm az előadást, nagyon tanulságos volt. Próbáltam elolvasni az anyagot, inkább csak átfutni sikerült ennyi idő alatt, de két szempontra mindenképp kitérnék. Egyrészt arra, amit Alpolgármester Úr is mondott, hogy itt a tervben, ha jól értem, minimum 10 ezer új lakossal terveztek a Vágóhid utcában. Azért egy ilyen mennyiségű növekmény esetén jó lenne, ha nem lenne kézenfekvő az autós közlekedési formának a kiválasztása, legalábbis biztosítsuk azokat a lehetőségeket, hogy a tömegközlekedés, bicikli használatára áttérjenek azok, akik ide fognak költözni. A másik a kötelező fásítással kapcsolatos. Sok helyen említettek a tervek planténereket. Annyit kérnék, hogy ez a planténeres megoldás tényleg ilyen utolsó utáni megoldás legyen. Érthető okokból, de biztosan lesz erre is szükség, hogyha a kötelező fásítás ki van írva, viszont a közművesítés miatt nem lehet. A tervekre kitérve, mind a hárommal ki tudok békülni, igazából nekem a 6. változat és a 2. változat szimpatikus. A 6. változat szerintem jól balanszíroz itt a meglévő kihívások között, a 2. változat pedig a korlátozott autóhasználat miatt szimpatikusabb nekem, illetve a relatív olcsósága miatt. Amit Takács Máriusz mondott, azzal is egyetértek, tehát ahol a parkolás lehetősége biztosított, ott sem kell mindenhol ezt kihasználni, tehát ott is lehet a teret máshogyan is használni a parkolás mellett. Idáig tartottak az észrevételeim a tervvel kapcsolatban, most a melléklettel kapcsolatban lenne pár szavam. A bizottsági ülés előkészítő anyagánál az 1. és 2. számú melléklet sajnos nagyon rossz felbontású volt, több helyen olvashatatlan. Arra szeretném kérni a hivatali munkatársakat, hogy nyugodtan csatolhatják azt a pdf-et, amit ők megkaptak, tehát azt nem kell kinyomtatva még egyszer beszkennelem, vagy nem tudom, hogy itt mi történhetett. Rossz abba belegondolni, hogy valakinek ebben két-három órai munkája van, hogy ezt beszkennelem. Ezt meg lehetne spórolni, egyszerűen a pdf csatolmányt kell feltölteni az előkészítő anyagokhoz. Bosszantó volt, hogy a fejlesztési tervek melletti ábráknak egy része nem volt így elolvasható. A 93. oldalra nyugodtan lapozzon, aki nekem nem hisz. Ezt már többször szóba hoztuk ezen a bizottsági ülésen is, illetve úgy tudom a képviselő-testületi üléseken is több helyen szóba lett hozva, úgyhogy ezt kérném még, hogy ennek nézzünk utána.

Takács Máriusz: Én is csak azt akartam kérni, hogy azt a három szép ábrát, amin a három terv szépen végig volt vezetve, így lassan nézzük már végig még egyszer, mert a megkapott anyagban ezt annyira részletesen nem lehetett végignézni. Például látom, hogy az 1. változatban is vannak parkolóhelyek, tehát nem teljesen kizárólagos, vagy egy pillanatra úgy véltem látni, és ezért ez sokat változtat a dolgon.

Árva Péter: Bocsánat, itt szokás kinyomtatni és újra beszkennelem az ilyen anyagokat. Nem tudjuk, hogy miért, de reméljük, hogy majd pár év és ez is megváltozik. Annyira szeretném kérni a tervezőket, hogy akkor ezt mutassák be végig, és reagáljanak az elhangzottakra. Közben a bizottsági tagoktól kérdezem, szeretném, ha valamit mondanánk egy határozati formában, mert ez a városvezetés felé és a tervezők felé is egy iránymutatás lenne, hogy merre menjenek tovább. Kérjük azt, hogy az 1., 2., 6. változat, vagy fogalmazzunk meg valami ilyesmit. Köszönettel vesszük, hogyha ebben is támpontot adnak nekünk.

Marczingós Tamás: Köszönjük az észrevételeket. Több esetben is abszolút fején találták a szöveget rávilágítva az ilyen fajsúlyosabb kérdésekre. Igyekszem mindenre válaszolni egyesével. Egyrészt a kerékpáros forgalomnak a nagysága. Itt egy picit pontosítanék. Jelenleg nincs nagy forgalma, viszont elhangzott itt, hogy legalább 10 ezer új lakos lesz. Egészen pontosan 16-18 ezer.

Szczuka Levente: Úgy kalkuláltunk, hogy nagyságrendileg olyan 8500 új lakás létesül a területen, nagyságrendileg 8500 új lakással lehet számolni itt a környéken, ami alaphangon egy jó 15000-es városrészt feltételez. Ezen egy kicsit tovább is lehet nyújtózkodni, és ha már olyan értelemben, hogy lehet, hogy ez egy kicsit több lesz, éppen ebből fakadt az a jövőkép, amit igyekeztünk kialakítani, hogy itt egy vadonatúj városrészeről beszélhetünk. Számos új ideköltöző ember lesz. Le kellene váltani azt a jelenlegi kissé külvárosi szerepkörét ennek az egész környéknek, ami itt van, és ehhez ki lehet alakítani egy olyan „brandet” magával a Vágóhid utca megújításával, ami vonzóvá

teszi az egész környéket, vagy még vonzóbbá teszi az egész környéket. De mindenesetre, ha a másik irányból nézzük, hogyha itt létrejön egy vonzó környék, egy új környék, akkor szükségszerű, hogy a Vágóhid utca, ami a térségnek egy új fő utcája lesz, egy jó, korrekt kialakítást kapjon, ami tükrözi azokat a szempontokat, tehát jól reprezentálni tudja azt a fenntartható mobilitásra való törekvést, a zöldfelületeknek a bővítését, és minden egyéb a közösségi közlekedéshez, gyalogosközlekedéshez kapcsolódó gondolatot, amik az Önkormányzat részéről is jönnek. Itt éppen ezért úgy gondolom, hogy egy polleres megoldásra nem szabad gondolnunk. Tehát valóban egy olcsó, gazdaságos jól meg lehet csinálni, egy gyors megoldás, lehet, hogy egy átmeneti megoldás, de nem ezt érdemli ez a terület. Sokkal több van ebben.

Marczingós Tamás: Elhangzott még a középső elválasztásnak a kérdésköre, főleg az óvoda térségében a keresztező gyalogosforgalom miatt. Itt ezeken az ábrákon is látható, azt nem emeltem ki, hogy minden változatban az átvezetések egy középszigettel történének, tehát ilyen szempontból erre nincs ráhatása. Így tudjuk azt a magas színvonalú gyalogos átvezetést biztosítani, ami egy időben csak egy közlekedési módnak a kereszteződését teszi lehetővé, tehát minden esetben egyszerre csak egy irányba kell figyelni így leegyszerűsítve, ha túl bonyolultak fogalmaznánk, és ez esetben az a középső sziget minden változatban biztosított, az óvoda előtti zebra esetében is. Értelemszerűen majd a részletes tervezés során igyekszünk úgy lokalizálni, hogy minél inkább az optimális keresztmetszet kerüljön ide. A Fehér Holló utca és Vágóhid utca kereszteződésére vonatkozóan, illetve a csúcs időszaki kanyarodási mozgásoknak a támogatása kapcsán értelemszerűen itt a részletes tervezésben a csomóponti kialakítások a jelenlegihez mérten felülvizsgálatra kerülnek. Hogyha szükséges, akkor lámpás forgalomirányítást is kaphatnak. Ez értelemszerűen majd akkor dől el, hogy a geometria hogyan alakítható ki egészen pontosan, ahol a forgalom nagysága indokolja, ott kanyarodós rövid szakaszon, egy osztályozó kanyarodó sávval a kanyarodó mozgás fő irányból mellékutcába biztosan meg lesz adva, illetve a felhajtást, ahol lehet, segítjük. Ennek van egy olyan hozadéka, hogy az átmenő forgalmat redukálja, mivel, hogyha a keresztirányban többletkapacitást nyújtunk, akkor a fő irányba az áteresztő képesség csökken. A polleres verzióra még egy gondolat. Nagyjából tisztában vagyunk azzal, hogy mely forrás áll rendelkezésre közlekedésfejlesztésre jelenleg. Remélhetőleg a jövőben ez változni fog, ezt mi most nem tudjuk megmondani, hogy milyen irányba, remélhetőleg pozitív irányba. Ezért igyekeztünk pontosan egy olyan változattal is szolgálni, amit akár holnap meg lehetne valósítani, mert a jelenlegi szegélyek között ez a fajta funkcióosztás meg tud valósulni, csak festéket meg pollert kér. Értelemszerűen nem feltétlenül ez a támogatott szakmai oldalról, de egy lehetőséget kínál. Az osztott pályás kialakításnak a hozadéka, hogy gyorsítja-e a forgalmat, vagy épp az, hogy lassítja, mind a kettőben van igazság, jellemzően, hogyha külterületre építünk ilyesmit gyorsforgalmi jelleggel, ott kifejezetten gyorsítja, belterületen inkább lassítja, de nem is maga az alap kialakítás miatt, hogy a középső sziget megjelenik, hanem onnantól kezdve beszűkíthető maga a forgalmi sáv, illetve a tengelye, még finomabban elhúzható kiemelésekkel élhetünk. Tehát nagyon sok apró olyan forgalomtechnikai többlet beavatkozás valósítható meg ebben a keresztmetszetben, ami összességében el tudja érni, hogy a forgalomnak az átlagsebességét redukáljuk. Hátránya, melléteve, hogy itt azért csuklós buszok várhatóan közlekedni fognak a jövőben. Most csak egy aránylag ritkán közlekedő kerületi járat a 281-es közlekedik, amiről a lakossági felmérés alapján kiderült, hogy a lakosoknak egy nagyon kis százaléka használja most, tehát nincs forgalma. Viszont a jövőben, autóbusszos hálózati vizsgálatot is készítettünk, hogyan lehetne a területet bevonni a közösségi közlekedési szolgáltatásokba. Egy kisvárosnyi lakos fog itt megjelenni, ők mindenféleképp keresik majd a 3-as metró, talán egyszer megvalósul a HÉV-eknek a rekonstrukciója, illetve bevezetése. Az 1-es villamos irányába Buda felé egy markáns irány jelenik meg. Ez a szakasz nagyon szépen beintegrálható az autóbusszos budapesti hálózatba. Emiatt itt az ábrán is látható, hogy sűrű csuklós buszos közlekedéssel számolunk. Tehát a keresztmetszetnek ezt is figyelembe kell tudni venni. Nagyon helyesen el is hangzott az, hogyha az autóbussz megáll a megállóban, akkor mi lesz. Egy osztott pályás megoldás, ha nincs szembe irányú forgalom, akkor biztosítja a kikerülés lehetőségét. Ellenben ennek is van egy olyan hozadéka, hogyha nem hagyjuk, hogy kikerüljék, akkor az csillapítja a forgalmat. Kérdés, hogy mennyire jelentősen akarunk ebbe belenyúlni, ez megint a részletes tervezésnek lesz a feladata. A parkolási funkciók vonatkozásában most a déli terület is be lesz vonva a parkolási övezetek közé. Itt más kerületben egy aránylag friss tapasztalat, hogy nagyon sok zárt magánterületen biztosított parkolási lehetőség épül most itt a vizsgálati területen. Általánosan jellemző az, ami itt korábban elhangzott, hogy sokszor nem veszik meg, mert látják, hogy valahogyan megoldható a közterületi parkolás. De abban a pillanatban, hogy ez fizetőssé válik, nagyon jelentős hányada el fog tűnni az autóknak, mert sokan úgy használják, hogy napokig egy helyben áll, tehát korlátozott felhasználása van az autónak, és onnantól kezdve, hogy fizetőssé válik a parkolás, értelemszerűen a matricának az igényléséhez is lehet valamiféle olyan feltételrendszert kötni, ami nem feltétlenül ingyenesen biztosítja a helyi lakosok számára is a parkolási lehetőséget, hanem valamilyen feltételhez szabja, például, hogy legyen legalább bejelentkezve, ez az

alapeset, de, hogy éves szinten egy pár tízezer forintos tételt jelentsen, ami nem egy olyan markáns kiadású tétel, de arra pont jó, hogy az az autó, ami évente kétszer mozdul meg, akár eltávolítható a közterületről. Tehát itt nagyon sok olyan egyéb eszköz is az Önkormányzat rendelkezésére áll, amit együttesen alkalmazva nagyon szépen optimalizálható a parkolási rendszer az adott kialakításhoz, illetve fordítva. Ezzel igyekeztem megválaszolni a parkolási problémás kérdéseket is az egyes változatokhoz kapcsolódóan. Keresztirányú forgalom, az elválasztó sávossal kialakításnál. Azt pont említettem, ha nagyon sűrűn benövi a növényzet és nincs karbantartva, akkor például az pont, hogy növeli a kockázatát a baleseteknek. Ez részletkérdés, de egyben, ha szépen felosztjuk a keresztezési konfliktusi pontokat, akkor viszont segíti az áthaladást, de egyben a zöldsáv megszábró hatással is bír. Úgy látom, hogy alapvetően a legtöbb kérdést igyekeztem megválaszolni, de ha valami kimaradt, akkor arra még szívesen válaszolok, illetve megadom a lehetőséget a kollégáknak, hogy kiegészítsék a mondanivalót.

Árva Péter: Szerintem teljesen korrekt volt. Még azt kérem megválaszolni azt a kérdést, hogy mért balesetveszélyes a 7. változat.

Marczingós Tamás: Jó, ezt akkor közben ki is vettem. A 7. változatnál a balesetveszélyt emeltem ki, értelemszerűen még más, több értékelési szempont is van, ami mentén ez kevésbé hatékony változatnak számít a többihez mérten. A balesetveszély onnan ered, hogy az egy irányba haladó járművek esetében konfliktus kevésbé merül fel, mint egy szembe irányúnál, mert sok autós nem feltétlenül számít egy jobbrafordulásnál a szemből érkező kerékpárosra. Ez egy általános tapasztalat. Nyilvánvaló, hogy sokan vannak úgy ezzel, hogy pont hogy jobb, mert szemből látja a kerékpárost, ez nem egy általános érvényű mondás, de nagyon sok vezető a gyakorlatlansága miatt egyszerűen nem számít arra, hogy szemből érkező kerékpáros, és emiatt emeltem ezt ki. Illetve a másik problémája ennek, hogy egy ilyen sűrűn beépített városi szövetben az egy oldalon elhelyezett kerékpáros infrastruktúra, az egyik oldalt nagyon szépen ki tudja szolgálni, a másik oldalt kevésbé, mert azokat az ingatlanokat akkor nem tudja a dedikált infrastruktúra eleve megközelíteni, hanem át kell tolnia a zebrán a kerékpárt. Egyrészt általában a kerékpárosok nem tolják a zebrán, hanem áttekernek, vagy egy közlekedési csomópontban át kell menni a közúti forgalommal egyetemben, és a túloldalon a zebrán kell haladni, ahol a kerékpárt szintén tolnia kellene, vagy maximum 20 km/órával haladnia, attól függően, hogy milyen forgalom jelenik meg itt gyalogos szempontból, de ezek kevésbé életszerűek. Tehát városi környezetben az egy oldalon vezetett kétirányú kerékpárút kevésbé támogatott szakmai kialakítás. Vannak egyedi esetek, például egy egyoldali beépítésnél, mint például a Vágány utca esetében a Nyugati pályaudvarra vasútvonal mentén a Dózsa György útra merőlegesen. Ott például a vasút oldalán abszolút egy védett sávja lehet a kerékpárútnak, ott pont a másik oldalon megy, ahol a konfliktusokat felvállalja. Ha áttesszük a túloldalra, akkor az egy ilyen kerékpáros sztráda jellegű fog kapni, és vígan tud üzemelni. A Bajcsy Zsilinszky úton is működik jelenleg egy ilyen egyoldali kétirányú kerékpárút, ott pontosan látni, például a gyalogosokkal konfliktusba kerülő kerékpárosokat, mert ott abban az esetben elég szűk a gyalogosfelület, és onnantól kezdve megpróbáljuk a kerékpárútra irányítani, amit lehet fizikai elválasztással biztosítani, és onnantól kezdve az egész keresztmetszetnek az élhetősége sérül.

Árva Péter: Több kérdés, hozzászólás nincs, a vitát lezárom. Kérdezem Képviselő Urat, hogy szeretné-e, hogy a 7. változatról szavazzanak. Nem, meggyőztek. Akkor az lenne a menetrend, hogy sorrendben szavazzunk először az 1. változatról, utána 2. változatról, majd a 6. változatról. Megnézzük, hogy mi a szavazás eredménye, és ha közel vannak egymáshoz, akkor kettő változatot javasolunk, ha messze vannak, és egyértelmű győztes van, akkor egyet. Tehát a mostani szavazásnak az eredményeképpen fogjuk közösen megbeszélni, hogy mi legyen a határozati javaslat. Kérhetném, hogy közben az 1. változatot vetítsük ki, hogy ez segítse a szavazást? Az 1. változat, amit felteszünk szavazásra, az irányhelyes, kétoldalt vezetett kerékpársáv, azzal a különbséggel, ami itt a vitában elhangzott, hogy a túloldali zöld sáv néha parkolóknak ad helyet, tehát az félig zöld.

Marczingós Tamás: Egészen pontosan az egyik oldalon lévő zöld sáv, illetve a másik oldalon lévő funkció sávnak a felhasználásával rövid szakaszokon ez a keresztmetszet átkonvertálható akár egy parkolósávossal kialakításra.

Szilágyi Zsolt: Akkor lehet úgy kérni, mert itt vagyunk egy páran, akik azt szeretnénk, hogy az óvodák és az intézmények miatt, hogy az 1. változatról úgy szavazzunk, hogy ahol megoldható, ott az intézményeknél legyen parkolósáv?

Marczingós Tamás: Természetesen, erre utaltam azzal a feltétellel, hogy nem kifejezett változatokról célszerű talán szavazni, hanem az irányt egy változattal meg tudjuk határozni, de apróbb elemeire specifikálhatók.

Árva Péter: Köszönöm, mégis szeretnék eljutni odáig, hogy valamit mondunk, mert a jegyzőkönyv legépelésre kerül, és elolvashatják újra, amit bizottsági szinten gondolunk, de mégis nekünk magánvéleményünk van, közösen szavazás által lesz egy bizottsági vélemény. Az én magánvéleményem szavazás által lesz hivatalos. Kérem, szavazzunk arról, hogy kinek tetszik az 1. változat ezekkel a fenti kiegészítésekkel.

Árva Péter: További kérdés, észrevétel nincs. Kérem, szavazzunk az Sz-377/2023. sz. előterjesztésről.

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

VIK 139/2023. (XI.30.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság az alábbi határozati javaslatot **elutasítja**:
„A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság egyetért a Budapest IX. Kerület, Vágóhid utca megújításával kapcsolatban az Sz-377/2023. sz. előterjesztés 2. mellékletét képező 1. számú változat tanulmányterv szinten való kidolgozásával, a vitában elhangzott kiegészítésekkel.”

(3 igen, 3 tartózkodás)

A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt:

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

Árva Péter: Kérem, szavazzunk az Sz-377/2023. sz. előterjesztés mellékletének a 2. sz. verziójáról, ami Alpolgármester Úrnak a kedvence, a középben vezetett legzöldebb verzió, amit elengedett, de mégis azt gondolom, hogy az élet lemondásokkal jár. Ennek a verzióknak a hátránya, hogy a visszafordulásokkal van probléma, kevés a parkolók száma, de az előnye, hogy nagyon-nagyon zöld, és rettenetesen szép.

VIK 140/2023. (XI.30.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság egyetért a Budapest IX. Kerület, Vágóhid utca megújításával kapcsolatban az Sz-377/2023. sz. előterjesztés 2. mellékletét képező, 2. számú változat tanulmányterv szinten való kidolgozásával.

Határidő: 2023. november 30.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(4 igen, 2 tartózkodás)

A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt:

Árva Péter	Igen
Gulyás Mihály	Igen
Kovács András	Igen
Takács Máriusz	Igen
Emődý Zsolt	Tartózkodás
Szilágyi Zsolt	Tartózkodás
Gyurákovics Andrea	Távol
Dr. Kulpinszky Eleonóra	Távol

Dr. Mátyás Ferenc	Távol
Mezey István	Távol
Zubonyainé Pelka Zsuzsanna	Távol

Árva Péter: Az utolsó verzió, amiről kérek egy szimpátiaszavazás jellegű szavazást, az a „koppenhágai” verzió, aminek az a hátránya, hogy a BKK Zrt. nem szereti azért, mert fél tőle. Azért fél tőle, mert az a konfliktushelyzet alakul ki, hogy a buszokról leszálló gyalogosok, aminek örülnék, mert végre lenne normális BKV járat. Alpolgármester Úr súg, hogy ennek van az a nagyobb konfliktushelyzete, hogy a kerékpároknak és a parkoló autóknak a viszonya, és félünk a járdára való felparkolástól. De a Közterület-felügyeletnek a telefonszámát tudjuk, és remélem, hogy majd intézkednek. Azt gondolom, hogy mindenki érti, hogy miről beszélünk, kérem, szavazzunk erről is.

VIK 141/2023. (XI.30.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság egyetért a Budapest IX. Kerület, Vágóhid utca megújításával kapcsolatban az Sz-377/2023. sz. előterjesztés 2. mellékletét képező, 6. számú változat tanulmányterv szinten való kidolgozásával.

Határidő: 2023. november 30.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(4 igen, 2 tartózkodás)

A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt:

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

Marczingós Tamás: Ha szabad egy pontosítást, a BKK Zrt. nevében nem szeretnék és nem is tudok nyilatkozni. Nem tudom pontosan, hogy mi a szakvéleményük. Előzetes igényfelmérés miatt konzultáltunk velük, tehát fontos kiemelni, hogy ők ezzel kapcsolatban foglaltak állást.

Árva Péter: Bocsánat, azért nekünk itt a Mester utca kapcsán volt pár körünk, ahol hasonló kerékpársáv, villamosról leszálló átvezetéssel, volt ilyen beszélgetésem nekem is és Alpolgármester Úrnak is a BKK Zrt-vel, tehát azt gondolom, hogy ez egy olyan forrása lehet ennek a dolognak, ami egyértelmű. A fenti szavazások alapján nem tudok mit mondani, mert egy kicsivel nagyobb támogatása volt a 2. verzióknak és a 4. verzióknak, de a 3. verzió és szimpatikus volt. Bocsánat a 2. verzióknak és a 6. verzióknak, és az 1. verzióknak is volt támogatottsága. Azt gondolom, hogy valami olyasmit lehetne megfogalmazni, hogy a 2. és a 6. verziót támogatjuk, az 1. verzió elemeinek felhasználásával. Szerintem ez így értelmezhető.

Marczingós Tamás: Köszönjük szépen a véleménynyilvánítást. Egy apró momentumra szeretném felhívni a figyelmet, hogy a 2. verzió és 6. verzió pont nehezen kombinálhatók. Így a lecke fel van adva. Tehát ennek fényében célszerű megfogalmazni a határozatot.

Árva Péter: Szerintem ezt a helyzetet fel fogjuk oldani. Tehát a 2. verzió és a 6. verzió nehezen kombinálható. Akkor tisztelettel kérek egy olyan szavazást, hogy a 2. verzió és 6. verzió között szavazzunk most. Mindenki úgy szavazzon, hogy csak az egyikre szavazhat, és reménykedjünk, hogy nem 3-3 arányra jön ki a szavazás eredménye. Akkor kezdjük a 2. verzióval, ami a középben vezetett kerékpársáv.

Szczuka Levente: Egy gyors hozzászólásom lenne. Magát a javaslatot érdemes lenne úgy megfogalmazni, hogy azért kellő rugalmasságot hagyjon a továbbtervezéshez, tehát nagyon erősen ne szoruljon be.

Árva Péter: A buszmegállóra reagálnék, először is nincs busz, mert óránként egy darab járat van, óránként egy darab 281-es jár erre. De lesz, és azt gondolom, hogyha lát egy kerékpáros egy ekkora nagy kék buszt, akkor azt észre tudja venni és meg tud állni, mert ez nem egy versenypálya, hanem egy út, ahol többen közlekedünk egyszerre. Pont azt tartom rettenetesen fontosnak, és azért nem szeretem én sem a pollereket, mert nem a szétválasztás a megoldás, hanem az, hogy tudomásul vesszük azt, hogy vannak itt autósok, kerékpárosok, gyalogosok, rolleresek, és akkor így közösen tudunk valamit előre jutni. Akkor a szavazást úgy szeretném, hogy mindenki csak egyre szavazzon, és kérem, és akkor szavazzunk még egyszer a 2. változatról, ami a középben vezetett kerékpársávnak a verziója, ami most ki van vetítve.

VIK 142/2023. (XI.30.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság az alábbi határozati javaslatot **elutasítja**:
„A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság egyetért a Budapest IX. Kerület, Vágóhíd utca megújításával kapcsolatban az Sz-377/2023. sz. előterjesztés 2. mellékletét képező, 2 számú változat tanulmányterv szinten való kidolgozásával.”

(2 igen, 4 tartózkodás)

A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt:

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

Árva Péter: Kérem, és akkor szavazzunk még egyszer a 6. változatról.

VIK 143/2023. (XI.30.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság egyetért a Budapest IX. Kerület, Vágóhíd utca megújításával kapcsolatban az Sz-377/2023. sz. előterjesztés 2. mellékletét képező, 6. számú változat tanulmányterv szinten való kidolgozásával.

Határidő: 2023. november 30.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(4 igen, 2 tartózkodás)

A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt:

Emőd Zsolt	Igen
Kovács András	Igen
Szilágyi Zsolt	Igen
Takács Máriusz	Igen
Árva Péter	Tartózkodás
Gulyás Mihály	Tartózkodás
Gyurákovics Andrea	Távol
Dr. Kulpinszky Eleonóra	Távol
Dr. Mátyás Ferenc	Távol
Mezey István	Távol

Árva Péter: Akkor eredményt hirdetek, a végleges határozati javaslatba a 6. verziót szeretném belefoglalni. Tehát a határozati javaslat úgy néz ki, hogy: „a 2. sz. melléklet mellékletét képező 6. számú változat tanulmányterv szinten való kidolgozásával” vessző, és akkor ide kellene a szabadságot biztosító fél mondat, „figyelembe véve”, meg van fogalmazva Emőd Zsoltnak szabatosan?

Szilágyi Zsolt (Ügyrend): Szeretném javasolni, hogyha majd egyszer valamikor lesz ott busz, mert azért gondolkozzunk előre, azért vagyunk itt, hogy előre gondolkozzunk, akkor egy olyan megoldást, hogy olyankor, amikor megáll a busz, és esetleg valaki bamba és nem veszi észre, akkor egy ilyen érzékelős lámpa legyen bicikliseknek, hogy „piros”. Amikor a busz bent áll a megállóban. Amúgy végigmehet a bicikli úton, de, ha megáll egy busz, ugyanúgy, ahogy az amerikai és a kanadai buszoknál, az iskolabuszoknál, hogy kimegy a stoptábla, és a stoptáblánál mindenki áll, akármelyik oldalról jönnek az autók, itt meg akkor egy automata pirosra váltana a bicikliseknek, és akkor megoldódik az, hogy ne legyen baleset.

Marczingós Tamás: Természetesen erre vannak jól működő műszaki megoldások, nem a lámpára, hanem ahol a busz megáll, ott terveznék egy busz peront kellő szélességgel, amivel fizikai elválasztással teljesen el lehet szeparálni a kerékpárúttól, és a leszálló gyalogosokat úgy kivezetve a peronról, hogy már felkészítjük az érkező kerékpárost. Jellemzően, ahol a busz megáll, az elejéhez mérten egy kicsit előrébb, tehát mindig a peron elején vezetjük át őket, tehát az elhúzást követően egyrészt a kerékpáros már fel tud készülni rá, mert látja a buszt, és a leszálló, hömpölygő forgalmat, remélhetőleg sokan fogják használni, és akkor rákészül, hogy akár megálljon és átengedje a gyalogosokat. Erre nagyon klassz megoldások vannak.

Árva Péter: Akkor megfogalmaznám a határozati javaslatot. Tehát azt szeretném szavazásra bocsátani, hogy a kipontozott részre az kerül, hogy a „6. számú változat tanulmányterv szinten való kidolgozásával.”, pont, és inkább egy hosszabb mondatot fogalmaztam ezután. „A Bizottság javasolja az 1. és 2. számú változatok egyes elemeinek felhasználását is a vitában elhangzottak szerint.”

Takács Máriusz: Nekem nagyon tetszik ez a határozati javaslat. Az a kérdésem, hogy mi lesz a következő fázis, tehát hogyan haladunk tovább ebben a történetben? A Bizottság fog-e ezzel még találkozni, milyen döntési pontjaink lesznek még a továbbiakban?

Árva Péter: Kiegészíteném még a kérdést azzal, hogy a Ti megbízásokat milyen tervfázisig szól? Kérem a tervezőt, hogy ezt ismertesse, és utána milyen lépések következnek a megvalósulásig?

Marczingós Tamás: A jelenlegi tervfázis a döntés előkészítő tanulmány zárásával kapunk egy diszpozíciót a tanulmánytervi tervezésre, így megszületett a javasolt koncepcionális kialakítás. Ennek a kidolgozását a végső állapotában 2024. január 30-ig kell átadnunk. A mi megbízásunk idáig szól. Tehát a tanulmánytervi szinteket fogjuk szállítani január végével. A mi szerződésünk idáig szól, de a gyakorlat a továbbiakra előirányoz egy engedélyezési terv szintű kidolgozást, valamint kiviteli terveknek a kidolgozását. Ha megvannak a kiviteli tervek, akkor írható ki a tender a kivitelezésre, és onnantól kezdve ez már építhető.

Árva Péter: Kérem, szavazzunk az előbb felolvasott határozati javaslatról, aminek az a lényege, hogy a 6. sz. verziót támogatjuk, de a vitában elhangzottak alapján a többi verziót is vegyük figyelembe.

VIK 144/2023. (XI.30.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság egyetért a Budapest IX. Kerület, Vágóhíd utca megújításával kapcsolatban az Sz-377/2023. sz. előterjesztés 2. mellékletét képező, 6. számú változat tanulmányterv szinten való kidolgozásával. A Bizottság javasolja az 1. és 2. számú változatok egyes elemeinek felhasználását is a vitában elhangzottak szerint.

Határidő: 2023. november 30.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(6 igen, egyhangú)

A szavazásban 6 bizottsági tag vett részt:

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

Árva Péter: Nagyon szépen köszönöm a munkát, a nyílt ülést 16.40 órakor bezárom.

k.m.f.

Árva Péter
elnök

Takács Máriusz
bizottsági tag

Benkő Irén Erzsébet
jegyzőkönyvvezető