

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

Jegyzőkönyv

készült a **Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság**
2024. január 22-én 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,
Takács Máriusz,
Gyurákovics Andrea (igazoltan távol),
Mezey István (igazoltan távol),
Emőd Zsolt,
Kovács András,
Gulyás Mihály,
Dr. Kulpinszky Eleonóra (igazoltan távol),
Zubonyainé Pelka Zsuzsanna (igazoltan távol) tagok.

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

Meghívottak: Pető Zoltán és Bódi-Nagy Anasztázia – a Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. (BFVT Kft.) képviselőjében.

Árva Péter: Üdvözlök mindenkit, megállapítom, hogy a Bizottság 7 fővel határozatképes, az ülést 15.11 órakor megnyitom. Elnézést kérek a késésért, de vizsgáztattam. 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 1/2024. (I.22.) sz.

Határozat

Napirend:

1./ Javaslat a Budapest IX. kerület Ferencváros „Egészséges utcák” Pályázat benyújtására
Sz-8/2024. sz. előterjesztés
Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

(7 igen, egyhangú)

A szavazásban 7 bizottsági tag vett részt:

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

Mezey István
Zubonyainé Pelka Zsuzsanna

Távol
Távol

NAPIRENDI PONT TÁRGYALÁSA:

1./ Javaslat a Budapest IX. kerület Ferencváros „Egészséges utcák” Pályázat benyújtására Sz-8/2024. sz. előterjesztés Előterjesztő: Baranyi Krisztina polgármester

Árva Péter: Üdvözlöm körünkben Pető Zoltánt és Bódi-Nagy Anasztáziát, és kérem őket, hogy kb. 30-40 percben mutassák be az elkészült anyagot, és utána vitassuk meg.

Pető Zoltán: Az ismertetést három pontra szeretném csoportosítani, hogy mi a munka célja, miért készítettük, illetve magának a munkának volt egy vizsgálati része, ami két részre bomlott, és volt egy javaslati része. Rögtön bele is vágok, hogy mi is volt a munka célja. 2021-ben olyan döntés született, hogy az Állam a TOP forrásból mintegy 25 milliárd forintot úgynevezett „egészséges utcák” fejlesztésére költ, pályázat a főváros területén. Ezt az „Egészséges utcák” programot a következőkben majd részletesen ismertetném. A megbízóm, tehát Önök részéről, az az előzetes döntés született, hogy a Belső-Ferencváros és a Középső-Ferencváros utcái közül célszerű kiválasztani azokat az elemeket, amivel ezen a pályázaton érdemes indulni, és remélhetőleg nyerni. A vizsgálat esetében az első ütemben feltártuk azokat a szempontokat, amik befolyásolják, hogy mit érdemes figyelembe venni ennél a pályázatnál, mivel lehet a siker reményében pályázni. Ezek alapján tettünk majd javaslatot, hogy milyen utcákat érdemes megvizsgálni, ebből az Önkormányzat választott ki mintegy 10-15 utcát a szerződés szerint az I. ütemben. Mi lefutattuk ezt az úgynevezett „egészséges tervszközt”, és a lefuttatott eredménylista alapján került majd sor arra, hogy 3-5 utcát kiválaszt konkrétan az Önkormányzat, amit mi kvázi meg is terveznénk, hogy mit lehet kihozni ezekből az utcákból. A vizsgálat I. ütemében tulajdonképpen nem 10-15 utca lett kiválasztva, hanem 19 utca. Milyen alapvetéseket tettünk? Ismerve a készülöben lévő pályázatot az egyértelmű volt, hogy a legtöbb pontot magára a műszaki tartalomra lehet majd kapni, mintegy 70 %-ot, ezért fontos ez az „egészséges utcák” tervszköznek a jó ismerete. A kivitelezés költsége egy jelentős tényező szokott lenni minden beruházásnál. Jelen pályázat esetében ez egy másodlagos szempont a véleményünk szerint, a maximum adható 100 pontból 2-8-at ítélnék oda a várható költségek ismeretében. Ami még fontos szokott lenni, az időtényező. Mivel várható volt, hogy 48 hónapot adnak a pályázatra a tervezetetésre és a kivitelezésre, ez egy elég nagyvonalú időszak volt, így nem kellett arra figyelni, hogy csak olyan javaslatok szülessenek, amihez nem kell építési engedély, hanem csak kezelői hozzájárulás. Ami azért fontos volt az időtényező esetében, hogy lehetőleg a településrendezési terveket ne kelljen emiatt módosítani, mert az a fél éves, egyéves időszak azért egy hosszú időpont a 48 hónapoz viszonyítva is. Ami még célszerűnek látszott, hogy mivel kétszintű önkormányzati rendszer van, Budapest esetében célszerű a kerületi tulajdonban lévő utakat kiválasztani, hiszen azokra úgyis a kerületnek kell forrást biztosítani. Elvileg nem tilos, hogy fővárosi tulajdonban lévő úttal induljon egy kerület, vagy a kerület és a Fővárosi Önkormányzat konzorciumban. Megvizsgáltuk a településrendezési terveket, a Belső-, és a Középső-Ferencváros esetén nem tartalmaznak előírásokat a lakó-, vagy akár a főutak kialakítására, tehát nem ütköznénk olyan akadályba, hogy nem olyan utcát szeretnénk létrehozni, amit a rendezési terv meghatároz. Láttam már „karón varjút”, volt, hogy az Önkormányzat saját rendeletébe szaladt bele, és voltak következményei. Megvizsgáltuk, hogy nincs a területen érvényben lévő „KAT”, tehát közterület alakítási terv, tehát ez sem korlátoz minket. Nincs TRSZ, tehát településrendezési szerződés, így nem kell arra figyelni, hogy elvegyük esetleg a lehetőséget a magántőke megjelenése előtt. A kerület rendelkezik klímastratégiával, de ebben sem találtunk olyan konkrétumot, ami befolyásolná a mi tervezésünket. Próbáltuk megnézni a Főváros dokumentumait is, hogy ez akadályoz-e minket vagy sem. Tavaly ősszel fogadták el a közúti közlekedésbiztonsági stratégiát, amiben látható, hogy a Belső-, Középső-Ferencváros forgalomcsillapított, vagy forgalomcsillapításra tervezett, tehát teljesen egybevág ezzel az „egészséges utcák” szándékkal. Ennek a részeként megjelenítésre került itt a kerékpáros főhálózat is. Ezt csak figyelembe vesszük majd, hogy minden utcában, ahol itt megjelennek nyomvonalak a „szembekerékpározhatóság” biztosított legyen. Milyen egyéb szempontok vannak, amit érdemes figyelembe venni? Mivel az „egészséges utcák” igazából a lakóutcákra van kitalálva, célszerű azokon a városrészekben kiválasztani az utcákat, ahol lakófunkció a domináns, vagy szinte 100 százalékban lakófunkció van. Az intézményi funkciókkal rendelkezők esetében nem tudunk akkora sikert elérni. Célszerű azokat a lakott területeket kiválasztani, amik már „beálltak”, tehát jelentős építkezés nem lesz a későbbiekben, hisz az építési forgalom azért hamar elamortizálná ezeket az utakat, hogyha nyerünk forrást, és átépítjük. A egyes tulajdon és kezelő jogkörök ellenére úgy gondoltuk, hogy a Lónyay utca és

a Bakáts utca esetében, bár ezek már „Tempó 30”-as zónába tartoznak, vagy 30 km/órás sebességkorlátozással rendelkeznek, ami csökkenti a pályázati esélyeket, megéri megvizsgálni ezzel az „egészséges utcák” terveszközzel, hogy milyen sikert lehet elérni. Amivel külön foglalkoztunk, hogy a pályázat valószínűleg akkor még csak valószínűsítettük, ma már biztosan tudjuk, hogy a villamosközlekedéssel nem foglalkozik, tehát a Mester utcával, ami egy fontos eleme a Középső-Ferencvárosnak, nem érdemes pályázni, mert annak a villamosvágány-hálózathoz való hozzányúlása nélkül nem biztos, hogy érdemes belevágni az átépítésébe. Tehát nem javasoltuk, hogy a Mester utca bekerüljön a további tervezéssel érintett utcák közé. Nem csak ilyen magasabb szintű, vagy helyi szintű terveket próbáltunk figyelembe venni, hanem megpróbáltuk azokat a fő műszaki követelményeket is kitézni magunk elé, amiket érdemes figyelembe venni. Az „egészséges utcák” esetében az egyik, a legfontosabb, hogy a gépjárműforgalom sebessége csökkenjen, tehát valószínűleg azokkal az utcákkal érdemes próbálkozni, ahol még nincs 30 km/órás sebességkorlátozás. Célszerűnek tűnt abban gondolkodni, hogyha már csökkentjük a sebességet, akkor az útpálya is a járdaszintre kerül, tehát könnyítjük a gyalogosok keresztirányú mozgását. Mivel a belvárosi utcákban teljesen általános az egyirányú forgalmi rend, ami a gépjárművek esetében nagy problémát nem okoz, a kerékpárosok számára, azért ez egy jelentős kerülőt eredményez, ha szabályosan közlekednek, tehát célszerű lenne a „szembekerékpározhatóságot” biztosítani, amiből rögtön fakad egy 4 méteres útpálya szélesség. Bár az „egészséges utcákhoz” hozzátartozik a fatelepítés, azért mindenáron ezt nem célszerű erőltetni, valószínűleg egy 3 méternél közelebb nem érdemes egy falsíkhöz fát ültetni. Ha fát ültetünk, azért lehetőség szerint ne ragadjunk itt le, célszerű a fák köré nagyobb zöldfelületet is kialakítani. A fatelepítés problematikus a gyökérzet miatt, ez a belvárosi területeken jellemzően közműkiváltást is magával von. Mint az előbb említettem, mivel a költség valószínűleg nem lesz mértékadó a pályázat során, így lehet a közműkiváltásban is gondolkodni, de azért azt valószínűleg ésszerű keretek között érdemes. Ha mégsem tudnánk esetleg fát telepíteni, akkor azért növény kandelláberben mégis csak érdemes lenne gondolkodni. Célszerű, hogyha keskeny utca kerül kiválasztásra, a keskenyen mondjuk a 12 méter alatti szélességet értettük, akkor bármilyen is jelenleg a közterületi parkolás, csak egyoldali parkolósávot megtartani a gyalogosközlekedés érdekében. Ezen szempontok figyelembe vételével vizsgáltuk a Belső-, és Középső-Ferencvárost, és általunk ezzel a sötétkék színnel jelölt utcák voltak a javasoltak arra, hogy esetlegesen továbbtervezzük, illetve itt a belső részen, ahogy említettem, a Lónyay utcát és Bakáts utcát. Minden utcához természetesen készült egy jelenlegi és egy tervezett keresztmetszvény, illetve egy fotó is. Ez éppen az Angyal utcát mutatja, ahol a kis szélesség miatt nem éri el a 12 métert, ha ezt humánusá, „egészséges utcává” szeretnénk tenni, akkor felmerül, hogy az egyik oldali parkolósávot fel kell áldozni, és ebben az esetben a közműhelyzet figyelembevételével, nagy valószínűséggel lehet egy fasort is telepíteni. Tehát ezek alapján került az első vizsgálati szakasz benyújtásra a megbízóhoz, aki ezeket az utcákat javasolta a további vizsgálatra, amik itt kékkel jelennek meg. Igazából itt az Üllői út környéki utcaszakaszok elhagyásra kerültek, vagy a Haller utca melletti utcaszakaszok, de megjelent például az Ipar utca, mint új elem. Ekkor következett a vizsgálatok II. üteme, ez az úgynevezett „egészséges utcák” tervezett futtatása, amihez szükségünk volt forgalmi adatokra is, úgyhogy készítettünk egy forgalomszámlálást is a már kiválasztott 19 utcára. Ez az „egészséges utcák” terveszköz nem tudom, hogy mennyire ismert, ha gondolják, néhány mondatban elmondanám. Ez elvileg egy angol találmány, amit Budapest honosított. Ez tíz szempont alapján értékeli tulajdonképpen az egységes utca eszközt, a tíz súlyozott szempont pedig 18 műszaki tényezőre van visszavezetve. Ezt egy angol orvos találta ki tulajdonképpen. Mi annak idején a honosításnál, ami 2021-ben indult, akkor még mindenki úgy gondolta, hogy ez egy nagyon rapid módon le fog bonyolódni, és már 2022-ben az önkormányzatok a megnyert források birtokában javában tervezetnek, de ez nem így alakult. Tehát mi ott próbáltuk a szellemi tulajdonost arra inspirálni, hogy egyszerűsített megoldásokat tudjunk alkalmazni, például még az eredeti vizsgálat alapján az adott utcákban vizsgálni kellett volna, hogy mekkora sebességgel haladnak jellemzően a járművek. Nekünk sikerült elfogadtatni, hogy a megengedett sebességből induljunk ki, mert úgy gondoltuk, hogy nem biztos, hogy az önkormányzatok sok pénzt szeretnének abba beleölni, hogy tudjanak pályázni, és aztán vagy nyernek, vagy nem nyernek, hanem az volt a szempont, hogy viszonylag egyszerű módon tudják benyújtani a pályázatot, és ha nyertek, akkor költsenek igazából a tervezésre. Ha ezt a 18 műszaki szempontot megnézzük egy picit, akkor itt köszön vissza az, hogy fontos a sebesség. Ebből a 18 mérőszámból négy esetben is megjelenik az, hogy mekkora a megengedett sebesség, illetve ennek a csökkenthetősége fontos, a mi szempontunkból, hogy 50 km/óra helyett 20 km/óra vagy 30 km/óra tudjuk ezt csökkenteni. A gyalogosfelületek szélessége és egyéb szempontjai is nagyon fontosak, ez 5 mérőszámban is megjelenik. Nagyon fontos a két mérőszámban megjelenő zöldfelületi elem, ezeket az angolok súlyozták, tehát ők határozták meg, hogy melyik mérőszám milyen súllyal szerepel. Lényegében ez a 3 szempont, ami a „slide” alapján látható, hogy sebességcsökkentés, gyalogosfelület fejlesztés. A telepítéshez ezek kb. 30-30 százalékos súllyal jelennek meg a végső eszközben. Így néz ki ez a terveszköz, ami valójában egy exceltáblázat, aminek a lényege, hogy a kiválasztott utcát a jelenlegi állapotában le kell pontozni, kap valamennyi pontszámot, és le kell pontozni újra egy tervezett állapotot, hogy mit szeretnénk csinálni, és a lényeg a különbség, a változás nagysága. Tehát egy

rossz utcából érdemes jó utcát csinálni, mert az nagy változás, de egy jó utcából egy még jobbat már nem nagyon, mert az egy viszonylag kis változást tud csak eredményezni. Az Önkormányzat által kiválasztott 19 utcát mi lepontoztuk ezzel az eszközzel, és tulajdonképpen a legjobban ezek szerepeltek, Sobieski utca, Ipar utca, Angyal utca, Vaskapu utca, Balázs Béla utca, Liliom utca, stb. Ezek közül került aztán kiválasztásra négy, amit mi részletesen megterveztünk, de csak koncepcionális szinten. Ezeket „ABC sorrendben” ismertetném, tehát nem úgy, hogy melyik volt a legjobb. Az Angyal utca, ami egy viszonylag rövid utca, 170 méter hosszúságú, és viszonylag keskeny utca, 11 méter széles utca volt. Az már a korábbi „slide”-okon szerepelt, hogy a keskenysége miatt az egyik oldali parkolósáv feláldozását javasoltuk az élıhetőség érdekében. Ez mondjuk egy elég drasztikus változás, mert a jelenlegi 48 parkoló helyett csak 13 tudna megmaradni, tehát a közterületi parkolóknak a 27 százaléka maradna meg. Sok szempont van, kérdés, hogy ki hogyan értékeli ezeket. Ez az egyik szempont. A másik viszont, hogy egy élő fasort lehetne telepíteni az utcába. Az olyan kisebb részletekbe, hogy hány kerékpártámasz, pad, meg ivókút került elhelyezésre, ezekre nem térnék ki, ezek a pályázat alapján a pont maximalizálás szempontjából történtek. Ha megpróbáljuk összehasonlítani a keresztmetszeteket, akkor itt látható, hogy az egyik oldali parkolósáv eltűnne, ha így alakítanánk ki az utcát, viszont megjelenne egy parkolósávban egy fasor. Természetesen, ahogy már korábban említettem, az ellenirányú kerékpározhatóságra figyeltünk, tehát 4 méter széles útpálya jelenne meg. A közművek láthatóak, viszonylag szerencsés az elrendezés, a jobb oldalon viszonylag nagy hézag található a közművek esetében, de így is az egyiket ki kell váltani. Hogy nézne ki ez az utca, hogyha átépülne? A világosbarna szín a gyalogosburkolatot jelenti, ezt térburkolatként javasolnánk kialakítani, az útpályát, ami itt sötét, azt aszfalttal javasoljuk, mert ez a legkevesebb zajt okozó burkolat, a parkolósávot javasolnánk majd kockakövel kialakítani az esztétikai okok miatt, illetve, ha szerencsénk van, akkor a mai burkolat alatt esetleg még ott található az eredeti nagy kockakő burkolat, ami félbevágva egy esztétikus és viszonylag költségtakarékos megoldást eredményezne. A kapubeajtókat mindenütt vizsgáltuk, figyelembe vettük. A padokat, kerékpártárolókat, ivó kutakat a szükséges mennyiségben elhelyeztük, bár ez néha lehet, hogy egy picit túlzó mértékűnek is tűnik, a járda és az útpálya pedig azonos magasságra kerülne, hogy a gyalogosok az utca két oldala között tudjanak mozogni. Ennél az utcánál az problémát okozhat a pályázatnál, hogy igazából nincs csomópontja. A pályázat esetében mindig egy utcaszakasz és egy csomópont szükséges, hogy lehessen ezt jól futtatni. Mivel ez egy lakóút, a Mester utcai csomópontja nem lakócsomópont, hanem lakógyűjtő út csomópont, ami igazából a Mester utcának lehetne csomópontja, hogyha azzal indulnánk. De ez problémákat okozhat. Még visszamennék, mi próbáltuk megbecsülni, hogy ennek a kialakítása mennyibe kerülne. Ez egy elég nehéz dió, mi a gyakorlati árból próbáltunk kiindulni, de az 2023. év eleji. Ez a munka 2023 végén készült, és mire ebből építés lesz, az 2024. év vége, 2025. év eleje. Úgyhogy próbáltunk vastag ceruzával írni, de ez nehéz, hogy mennyi lesz, ezt kb. negyedmilliárd forintra becsültük. Illetve a közművek még teljesen sötét ló, azt mi látjuk, hogy mi az, amihez biztosan hozzá kell nyúlni, de nem lehet tudni, hogy egy engedélyeztetés során a közműtársaságok még milyen vélt vagy valós ötlettel állnak elő, mondjuk így. De ebben Önöknek nagyobb tapasztalatuk van valószínűleg. Most rossz irányba megyek, csak azért értünk ide. Az első volt az Angyal utca, a második az Ipar utca. Ez egy hosszabb utca, 330 méter, viszont lényegesen szélesebb, 15 méter. Talán ennek is köszönhető az a nagy pontkülönbség, amit el lehetett érni vele, 64 pontot, azt hiszem ez a legmagasabb. Itt a szélességből is fakadt, hogy meg tudjuk tartani mind a kétoldali parkolást, még ha nem is olyan formában, ahogy ma van, de sokkal kisebb pusztítást végzünk a parkolóhelyek között, 64 százaléka meg tudna maradni, és a szélesség miatt az egyik oldalon egy valódi zóldsáv alakítható ki, ahol fasor van, illetve a másik oldalon is zóldszigetek létesülhetnének. Itt látható, hogy az egyik oldalon a merőleges parkolásból párhuzamos parkolást kell csinálni, de így is viszonylag sok parkolóhely marad. Természetesen az ellenirányú kerékpározhatóság biztosított. Az Ipar utca két szakaszból áll össze, mind a kettőt szeretném Önöknek bemutatni. Itt látható, hogy a déli oldalon elég komoly zöldfelület jelenik meg belvárosi viszonylatban a fasorral, és tulajdonképpen ehhez hasonló a másik szakasza, a Vaskapu utcától a Mester utcáig terjedő szakasz. Itt a Vaskapu utcai csomópont egy egyszerű mellékutcai csomópont, tehát ez az, ami szükséges a pályázatnál a pontozáshoz. Ezt ugyanúgy, mint magát a folyó pályát, járdaszintre javasolnánk felemelni. A kapubeajtók itt is megjelennek, mindegyiket tudjuk biztosítani. A harmadik elem a Viola utca. Ez 580 méter hosszúságú és nehezíti a feladatot, mert elég változatos szélességgel bír, 9-15 méter között változik a szélessége. Itt is a parkolók viszonylag jól megtarthatók, 56 százalékban. Fasor telepíthető az Üllői út menti részén, a többi részén a közműhelyzet miatt igazából csak zóldszigetek kialakítását tartjuk reálisnak. Ellenirányú kerékpározás megengedett. Itt, ami fontos, ez három tömbhosszúságú. Maga a pályázat nem mondja meg, hogy egy önkormányzat hány utcával pályázhat, nem mondja meg, hogy az milyen hosszú legyen. Itt elképzelhető, hogyha Önök esetleg úgy döntenek, hogy ezzel az utcával indulnak a pályázaton, akkor esetleg ezt több szakaszra bontják, és persze akkor mindegyikkel lehet indulni, hisz az Üllői úthoz kapcsolódó első tömb, mert ott tudunk fát telepíteni, ha önmagában indul, akkor több pontot kap. Nekünk, az utcának a leggyengébb pontjánál kell vizsgálni, hogy hová tudunk eljutni. Itt a középső rész a leggyengébb pont, ott nem tudunk fát telepíteni. Hogyha le van választva az

Üllői úthoz csatlakozó első szakasz, ahol lehet fát telepíteni, ott a mai állapothoz képest egy magasabb szintre jutunk, tehát több pont, esetleg nagyobb siker. Illetve a belső rész, a Mester utcához kapcsolódó rész is viszonylag jól tudna szerepelni, mert ott a szélesség miatt a gyalogosfelületeket tudnánk fejleszteni úgy, hogy több pontot kapjunk. Szülelhet aztán olyan megfontolás, hogy a két szélével indul az Önkormányzat, bízván abban, hogy nyer, és a középső részt esetleg még saját forrásból teszi hozzá. De úgy is dönthet az Önkormányzat, hogy az egész elindul, és reméljük, hogy úgyis nyer. Hogyha ennek megnézzük a három szakaszát, akkor a Mester utcától indulva látszik, hogy nem tudunk fát telepíteni, de az egyik járda szélesebb tud lenni. A középső szakasznál szintén nem tudunk fát telepíteni, de a járdát sem tudjuk olyan szélességűre fejleszteni, hogy plusz pontokat érjünk el. Viszont ezzel szemben a legutolsó szakasz, az Üllői úthoz tartozó Tűzoltó utca – Üllői úti szakasz esetében már meg tudnak jelenni ott fák is, sőt jelentősebb zöldfelületek is, és a túloldalon helyezkednének el a parkolók, amik között még kisebb zöldszigetek javítanák a megjelenést. Az utolsó elem, amit koncepcionálisan igyekeztünk megtervezni, a Sobieski János utca. Ez is változó szélességű, de ez egy picit szélesebb, 11-16 méter. Ez is sok pontot kapott, hasonlóan, mint az Ipar utca. Ennek az ára már közelítheti az 1 milliárd forintot is. Itt a parkolónak majdnem a fele megtartható lenne, a 147 helyett 60-at ki lehet alakítani. Fatelepítésre kerülhet sor zöldszigetekkel a Gát utca és a Balázs Béla utca közötti szakaszon, illetve az Üllői út és a Tűzoltó utca közötti szakaszon az utcák egyik oldalán, és a másik oldalán folyamatos zöld sáv helyezhető el. Itt is ugyanaz igaz, mint a Viola utcánál, hogy megbízói megfontolást igényel, hogyha ezzel pályáznak, hogy ezzel egy tagban indulnak, vagy kettővel, vagy hárommal indulnak. Ha ezt is megnézzük a koncepció szerint, akkor a Gát utcától indulva látható, hogy az utca északi oldalán egy folyamatos zöldsáv kialakítható, a déli oldalon zöldszigetek fasorokkal, és ezen az oldalon végig parkolósáv alakítható ki. A középső részén, ez a gyenge láncszem, megcseréltük a parkolósávot, de sajnos fasortelepítésre nem látunk reálisan lehetőséget, a másik oldalon pedig ugyanaz a zöldsáv kialakítható. Ez a legutolsó szakasz, ahol szintén fasor elhelyezhető. Hogy ne legyen Önöknek olyan egyszerű majd a dolguk, amikor eldöntik, hogy mely utcákkal pályáznak, a pályázati kiírás tartalmaz olyan lehetőségeket, ami nem a közterületen történő beavatkozást pontozza vagy számítja be, hanem a közterület melletti építési telkek földszintjeinek az esetleges bevonásait vagy udvarait, de ezekre nem terjed ki a feladatunk, ez egy sokkal összetettebb problémakör, minthogy erre külső tervező esetleg ésszerűen tudjon javaslatot tenni. Ahogy befejeztük tulajdonképpen az elmúlt év végén a munkát, mintegy varázsütésre, de tulajdonképpen megjelent a pályázat is. Gondolom, az összes önkormányzat most mérlegeli, hogy induljon-e, milyen utcákkal induljon. Köszönöm szépen a figyelmet, és várjuk a kérdéseiket.

Árva Péter: Mi köszönjük az előadást, kérdézem a Bizottság tagjait, hogy van-e kérdés, hozzászólás?

Emődý Zsolt: Köszönjük szépen a bemutatót, a múltkor már volt is szó arról, hogy valóban a kiírás is, és az egésznek a filozófiája teljesen olyan, mintha tényleg szívünkéből szól, és ráadásul folytatása annak, amit már korábban sajnos az utóbbi 8-10 évben ez erősen akadozott, de voltak azért ennek előzményei. Ráadásul az ütemezésről is azt kell mondanom, hogy a felsorolt négy utca kapcsán különböző egyeztetéseken nagyon hasonló hangzottak el, tehát szerintem tökéletesen életképesek. Néhány részletkérdésről szeretnék viszont kérdezni. Egyrészt nagyon-nagyon ritkán használják a sávelhúzásokat. Annak van egy kialakult gyakorlata, és azt kell mondanom, hogy szerintem bevált. Tehát az egyik leghatékonyabb eszköz, és az utcaképnek is jót tesz sok szempontból. Nyilván lehetnek olyan technikai ellenérvék, hogyha a közművek vagy az egyik oldalon vannak vagy a másikon, ebből a korábbiakban igazán nagy probléma nem volt. Ferencvárosban a hasonló kialakításoknak hasonló környezetben, és tulajdonképpen megoldható volt. Javasolom, hogyha mást nem, nyilván nem fogják újrarajzolni, de szövegesen a sávelhúzási lehetőség mindenképpen legyen benne. Az, hogy ez most egy vagy kettő legyen egy belső szakaszon, az már ízlés dolga, de egynek mindenképpen, kifejezetten hasznos, tehát azt kell mondanom mind autós-ként, mind helyben lakó-ként, gyalogos-ként is, hogy az egy abszolút, teljesen működő, jó módszer. A zöldfelület tekintetében nyilván az Ipar utca lesz a legnehezebb. Nem tudom, hogy látták-e, gondolom nem nagyon volt lehetőségük megnézni, annak legalább 4-5, lehet, hogy túlzás, de több rendű szakértői, tervezői felmérés volt, és állandóan elvérzett a dolog azon, hogy botrányos közműhelyzet van alatta, nagyon nehezen kiváltható. De ezt esetleg megjegyezni érdemes, hogy vannak előzmények, mert gondolom, hogy valamilyen tervezés elindul, hogy minél kerekébb legyen a történet, hogyha majd ezt kiadjuk tervezésre.

Pető Zoltán: Egyetértünk teljesen a sávelhúzások alkalmazásával. A tervi előzményeket nem vettük mi figyelembe, hisz ez a részletes tervezésnél bír majd nagy jelentőséggel, amikor a pályázat keretében az Önkormányzat megbízásából egy kiválasztott tervező elkezd tervezni ezeket az utcákat. Sajnos maga a pályázat is lényegesen bonyolultabb lett szerintem, mint ahogy ezt kezdetben gondolták, többféle zsűrin kell megjelenni majd a benyújtásra kerülő tervvel az Önkormányzatnak és a tervezőknek. A helyzet pedig, köszönöm a tájékoztatást, igen, az Ipar utca

nehéz dió.

Emődy Zsolt: Az aszfalt mellett mi szól? Nyilván lehetnek érvek, ellenérvek. A lényeg az, hogy ennek volt egy története szintén, ezért erősen kerültük az aszfaltot. Értettem, hogy hangcsillapító, de akkor meg kérem, hogy mondja el az érveket.

Gulyás Mihály: Az általános dicséretet Emődy Zsolt elmondta, ehhez csatlakozok. Most konkrétan inkább a zöldterületre vonatkozó kérdéseim vannak. Azt nagyon helyesnek tartom, hogy a fa körül egy kis zöldterületet alakítanak ki. Ott ahol nem lehet fát telepíteni, ez a legfájdóbb pont, ott nagyon tetszett, hogy fel sem merült az, hogy dézsás fákat telepítsenek. Ugyanakkor felmerült a kandelláber, amelynél tudomásom szerint éppúgy nem kapcsolódik a növényzet a talajhoz. Tehát itt az a kérdés, hogy csak olyan esetben lehessen ilyen megoldás, ahol érdemben tud nőni az a növény, bocsánat a kifejezésért, nem az a nyomorult dolog történik, hogy évekig öntözzük, és satnya, semmit érő. Tehát ilyen szempontból sokkal többet ér a tanulmányban is megjelent talajtakaró cserjék, amit egyébként általában is örömmel vennék, hogyha a fák körül ilyenek alakulnának ki, mint a nagyon könnyen kítaposható fű. Az inkább egy kis közgazdászokdás, hogy nem ez volt a kardinális kérdés, hogy mennyibe kerül, de amikor itt a közműkiváltásokról beszélünk, akkor nyilvánvalóan egy új közműtelepítés vagy egy új közműszakasz telepítés van. Ilyenkor vajon nem lehetne-e azt a számításba belevenni, hogy ott egyébként is már megérett az a közmű a javításra, és annak a javítási költségével, vagy annak a felével csökkenteni? Van-e egy ilyen megoldás? Akkor ezzel lehetne csökkenteni a zöldterületek miatti, vagy egyéb fejlesztések miatti költségeket.

Szilágyi Zsolt: Máshonnan közelíteném meg a dolgot. Egy olyan kérdésem lenne, hogy mit fed az Önkormányzat, kivel lett ez legyeztetve? A Városüzemeltetési Irodával? Gondolom, hogy még nem történt egy felmérés a lakosság felől, hogy ők mit szólnak ahhoz, hogy negyedére csökken a parkolóhelyek száma, amikor Ferencvárosban ez egy óriási probléma, hogy nincs elég parkolóhely, és akkor az Önkormányzat elvesz ennyi parkolót, akkor abból is óriási felháborodások vannak, nemhogy 70-et vagy 80-at egy utcában. Szerintem először azokban az utcákban, amiket az Önkormányzat kiválasztott, a lakossággal le kell ülni, hogy ők mit szólnak ehhez az egészhez? Egy felmérést csinálni, hogy nagyon szép utcájuk lesz, majd 30 km/óra sebességgel mennek az autók, ami sokkal több káros anyagot fog kibocsájtani, mint amikor 50 km/órával megy, mert, ha a 2-es sebességben megyünk, akkor sokkal több a CO-kibocsátás, mint amúgy. A zöldítéssel teljes mértékben egyetértek. Nem ide tartozik, de akár az egész Duna-partot be lehetne fásítani. De azt, hogy ennyi parkolót elveszünk, azt egy kicsit aggályosnak érzem. A másik, hogy annak van valami oka, hogy a biciklinek szemből kell jönni? Miért nem tud a biciklis, mint sok helyen, ugyanúgy menni, mint az autós, és akkor simán elférnek egymás mellett, mert fontos a bicikli út. Inkább arra törekednék, hogy védett útvonalakon közlekedjenek a biciklik. Nem arra, hogy egy ilyen szűk utcában jön szemből, mert szerintem ez sokkal balesetveszélyesebb, főleg, ha nem megfelelően közlekednek.

Takács Máriusz: Több kisebb-nagyobb gondolat, egyrészt köszönöm szépen a prezentációt és a munkát, látszik, hogy nagyon szépen dolgoznak vele, és itt ez egy előkészített anyag. Egy picit sajnálom, hogy a Vaskapu utca végül kimaradt ebből a négy utcából. Ezzel kapcsolatban csak érdeklődnék, hogy tulajdonképpen mi alapján lett ez a négy utca kiválasztva abból a több megadott utcából, mert láttam, hogy azért még itt volt több utca, amivel lehetett volna versengeni. Magával a mennyiséggel egyetértek, hogy kb. ez a négy utca, mint pályázandó elem. szerintem jó ahhoz képest, mint amennyi utcánk van. Nyilván teljesen felesleges lenne 19 utcával pályázni, annyi pénzt nyilván nem fogunk kapni. Ha ebből két utcára kapunk pénzt, az is teljesen jó. Nekem a tervvel kapcsolatban az észrevételem az, hogy a Viola utcát daraboljuk fel, és úgy pályázzunk, azt kifejezetten nem érzem jónak, mert nagyon nagy az esélye annak, hogy egy szakaszra kapunk pénzt, és a többi szakasz nem lesz átalakítva, és az hogyan néz ki? Nagyon furcsa lenne az, hogyha a Viola utca legelső szakasza meg lenne csinálva, és a környéken semmi más. Szerintem ez érzetre nem jó, és nem is javasolnám. Ahogy nézegettem ezeket a képeket, megvolt bennem az a vízió, hogy a Mester utca és a Soroksári út közötti részen milyen jó kis fejlesztést lehetne, az egyébként is elhanyagolt rész, ahol nem sok közterületi megújulás történt az elmúlt időben. A másik rész pedig a Haller utcához közel eső utcák. Nagyon örültem annak, hogy a Sobieski János utca belekerült ebbe a tervezési koncepcióba. Az értem, hogy a parkolóknak nyilván meg kell szünni ebben az esetben, bár nem vagyok „zöld politikus”, de ezt el tudom fogadni bizonyos mértékig, viszont, ami az Angyal utca tervében szerepel, az egy picit riasztó volt, hogy a jelenleginek a 27 százaléka. Azt gondolom, hogy azért az egy nagy kiszűrés lenne az Angyal utcában lakókkal, meg akinek ott autója van. Ott még az sincs, hogy van egy keresztutca, ahol lehet menni még egy kört, és keresni egy parkolóhelyet. Nekem az Angyal utca egy nehezen elfogadható terv ebből a szempontból. A Sobieski János utcában van egy olyan aggály, hogy ott van négy darab önkormányzati ház, ami most áll kiürítés alatt, és vélhetően azok fejlesztés alá fognak esni egy-két éven belül. Ez ugye üti az eredeti

elgondolást, hogyha lehet, ne legyen rehabilitálandó területen, mert tönkre fogják tenni az aszfaltot. Ha már Sobieski János utca, akkor érdemes az egészet megcsinálni, nem csak a Balázs Béla utcáig, és onnan az utca harmada pedig nincs megcsinálva. Van egy olyan technikai kérdésem, hogy most pályázunk egy összegre, amit, mondjuk, egy az egyben nyerünk majd bizonyos utcákra. Most azt nem kérdezem meg, hogy mi van akkor, ha nem 100 százalékot nyerünk meg abból, amit pályáztunk? Egyáltalán ilyen opció van-e ebben a pályázatban? De ha jól értem, utána közbeszerzés keretében ezt az Önkormányzat csináltatja meg. Mi van akkor, ha kapunk egy jóval nagyobb árajánlatot az utca megcsinálására, mint amennyi pénzt nyertünk? Találkoztunk ilyen helyzettel mostanában. Akkor mi van?

Árva Péter: Bocsánat, erre röviden válaszolnék. Az egy állandó dilemma, hogy indultunk a körüttől kifelé az út megcsinálással, a következő jöjjön, ami a Viola utca lenne, vagy nagyon le van maradva a Telepy utca, Sobieski János utca, és inkább azok. Ez ellentétes azzal, hogy ezen a pályázaton az az utca fog nagyon jól szerepelni, ahol nagyon sok faltól-falig állnak az autók, és azokat megszüntetjük. Tehát az egy nagyon komoly politikusi dilemma, hogy ezekbe a parkolóhely megszüntetés, vagy fahellyel történő átalakítás, legyünk egy picit pozitívabbak, tehát nem öncélból vesszük el ezeket, hanem élhető utcákat csinálunk. Ez egy nagyon-nagyon fontos dilemmánk és nagyon örülök, hogy most van időnk erről beszélgetni.

Reiner Roland: A munka úgy nézett ki, hogy ezeknek a felméréseknek a bemutatásán a Városüzemeltetési Iroda, illetve a Főépítész Iroda volt jelen. A különböző szempontok alapján a továbbtervezésre kiválasztott utcák úgy néztek ki, hogy az a szerződés, amelyet a BFVT Kft. megnyert, amelynek keretében ezt a munkát elvégezték. Egyrészt tartalmazta azt, hogy ezt a 15-20 utcát vizsgálják meg pontszámítászerűen, és ha jól emlékszem, úgy volt megfogalmazva, hogy 2000 folyóméternyi utcaszakasz az, amire ezt a szűkebb tervezési projektet is megcsinálják. Akkor igazából az volt a döntési szempontrendszer, hogy egyrészt bekerült az a három, ami vitathatatlanul a legmagasabb pontot kapta, és igazából a Viola utca került még be. Részben azért, amit Elnök Úr is elmondott, hogyha egy olyan szempontot beleveszünk, hogy mi az, ami az elmúlt 30 év rehabilitációs folyamatai alapján a következő lenne, akkor igazából az lenne. Tehát ez volt a szempont abban, hogy ez a négy került kiválasztásra. Nyilván a parkolóhelyek kérdése, amit szintén Elnök Úr is jelzett, hogy ez a pontrendszer, vagy ez a fejlesztés igazából, amire pontot lehet szerezni, vagy amit igazából támogat, az nem nagyon tud máshogy lenni, mint egy parkolóhely elvétel árán, mert egyszerűen fizikailag nincsen ezeken az utcákon máshol tér. De nyilvánvalóan ez egy erős dilemma. A lakossági bevonással, illetve a következő lépés kapcsolatban, most úgy néz ki a projekt, hogy a következő lépés, ameddig el kell jutni, azok most valamilyen szempontból kiválasztott vagy eldöntött, vagy adott esetben nem javasolt utcák alapján fog elkészülni egy ilyen első változat, amit be kell adni a pályázat során február első hetében, 2024. február 5-ig szeretnénk beadni. Erre kapunk vissza egy választ. Tehát, van egy ilyen beiktatott kör ennél a pályázatnál, tehát a pályázatoknak a tényleges beadása május, de ezt megelőzi egy februári beadási időpont, ahol kapunk visszajelzéseket. Ezt nem tudjuk pontosan mi lesz, de a kiírás alapján alapvetően ilyen várostervezési, városfejlesztési szempontból nagyjából megnézzük, hogy ez a pontrendszer, amit mi használtunk, rendben van-e? Amiket mi itt számoltunk, azok rendben vannak-e? Tehát itt van egy ilyen visszacsatolási pillanat, és igazából a februári és májusi időpont között még van lehetőség, hogy ezeket a terveket alakítsuk, például a közműveknek a részletesebb megnézésével. Abszolút része a pályázatnak a lakosságnak a bevonása. Ha nem is kötelező, de ez is egy pontozott elem. Mi most úgy vagyunk vele, hogy most ebben a februári időpontig beadott pályázat fog tartalmazni egy partnerségi tervet, ami nagyjából azt mondja meg, hogy az utcán élőknek egy közvetlen bevonása, illetve tágabb környezetben élőknek egy másik típusú bevonása. Tehát lesz még arra idő a májusi beadásig, és azt meg is fogjuk csinálni, hogy az érintett lakók, illetve az adott közterületet használók tudjanak róla véleményt mondani. Még nem kaptuk meg a tervet, de az a cél, hogy a közvetlenül az utcára nyíló épületekben lakóknál lehetőség szerint mindenkireh eljussunk, és meg tudjuk őket kérdezni. De fontos tudni, hogy nyilván, ha úgy megyünk oda, hogy csökken 50 százalékkal a parkolóhely, akkor nyilván arra mindenki a szívéhez fog kapni, tehát ezt a dolgot önmagában ne kezeljük úgy, hogy ez csak annak az eszköze, hogy kiválasszuk, hogy hol a legkisebb ellenállás. Szerintem fontos azt látni, hogy itt arra tudunk pályázni, hogy ezek az utcák élhetőbbek legyenek. Nyilván a területnek van egy olyan típusú előnye, hogy rá tud mutatni a Tompa utcára, ami egyébként ennek a pályázatnak az egyik olyan ikonikus része, amit lehet mutogatni, hogy egyébként hogyan néz ki egy kialakított állapotban lévő dolog. De a lényeg az, hogy abszolút van ebben partnerségi láb is. Igazából tényleg az van, hogy a februári visszajelzés és a májusi tényleges beadás között van lehetőség arra, hogy még a terveket továbbdolgozni, pontosítani, és még dolgozni rajtuk. A finanszírozással kapcsolatban annyit lehet tudni, hogy maga a pályázat 100 %-ban vissza nem térítendő támogatást tartalmaz. Tehát, amikor a tervezők azt mondták, hogy ez a szempont kevésbé jelenik meg, mint egy önkormányzati saját felújításnál, nyilván erre utaltak, hogy itt igazából a pályázat maga az, ami ezt a teljes összeget biztosítani tudja, és nyilvánvalóan e szerint vannak

nagyjából az utcák is, hogy egy olyan reális utcahosszra pályázzunk, amit meg lehet kapni. Ha jól értem a kiírást, akkor, ha az ember pályázik, akkor ez egy bináris dolog, tehát vagy nyer, vagy nem nyer. De olyan nincs, hogy mi pályázzunk egy utcával, aminek van például 700 millió forint támogatási igénye, arra nem mondják, hogy ezt megadjuk, de csak 500 millió forintot. Tehát vagy megkapjuk, vagy nem kapjuk meg.

Maczák Johanna: Amit el szerettem volna mondani, annak nagy részét elmondta Alpolgármester Úr. Talán azzal egészíteném ki, a költségvonzattal, főleg a délelőtt kapcsán, hogy az előterjesztés utolsó bekezdésében szűkszavúan le van írva a folytatás, és a bekerülési költség, a keret. Tehát durván 24 milliárd forintról beszélünk, ami 23 kerület között lesz elosztva. Tehát ez durván, 1,2 milliárd forint, de azt nem hiszem, hogy ez legalizálva lenne. Lehet, hogy van benne egy ilyen törekvés is, de leginkább azt hiszem, hogy a jó projekteket keresik. Ezért volt az, hogy először mi egy olyan tervezőt kerestünk egy nyílt beszerzési eljárásba, aki ért hozzá, és meg tudja vizsgálni ezt a pontrendszert, hogy minél több pontot tudjunk elérni. Itt a pontozásnál nem az a lényeg, hogy abszolút értékben több pont legyen, hanem a lényeg az, hogy a változás legyen nagy. Tehát nem a 100 százalékra kell törekedni, hanem arra, hogy ami volt, ahhoz képest legyen egy javulás, és ahogyan itt el is hangzott, ez a Lucy Saunders nem egy várostervező, nem egy közlekedéstervező vagy egészségügyi szakember, az ember jó érzése felől közelíti meg a dolgot, hogy valaki jól érezze magát. Nagyon sokat kellett dolgozni annak idején a Fővárosnál ezen a dolgon, mert ahogyan Angliában sok problémát jelent a sok eső, nálunk inkább problémát jelent a jelentős napsütéses órák száma, tehát így a vízelvezetés helyett a víz megtartás és még egy csomó minden. Nálunk inkább az árnyékolás és nem az esőben állunk és így tovább. Ez került átdolgozásra, és ennek alapján kutatta le a tervező azokat az utcákat, aminek a köre egyre inkább szűkül. Visszatérve arra az ajánlatra, amit a tervező tett le, tehát van egy összesítő táblázat a pontrendszer szerint, ebből alakult ki a négy javasolt utca. Megismétlem azt, amit a tervező és Alpolgármester Úr mondtak, hogy tehát van ez a keret, a keretösszeg szerintem némiképpen nőni fog, mert ezt 350 forintos Euróval számolják, és azt ígérgetik, hogy áttérnek a 375 forintos Euróra, mert ugye Euro az alap, nőni fog. Ugyanakkor figyelembe kell vennünk, hogy ez bruttó összeg, és az a költségvetés, amit a tervező készített, az nettó összeg, tehát arra még rájön az ÁFA. Úgyhogy ez majd meggondolandó, hogy 100 százalékos támogatás van, hogy hány utcával pályázik a kerület. Nem muszáj mind a négygel, lehet mind a négygel is indulni, és lehet, hogy az első körben, ami most lesz február elején nem is fog továbbmenni mind a négy, hanem csak kettő vagy három, és utána azt fogjuk továbbfejleszteni. Amit nagyon lényegesnek tartok, hogy a terv továbbfejlődjön, miután a terv zsűri megnézi, azért, mert ami most bent van költségbecslés, az egy ilyen baltával készített négyzetméter alapú költségbecslés. Ha a terv finomodik, és részletesebb lesz, rétegrendek lesznek benne, akkor tudjuk a költségvetést egy költségbecslés helyett egy tervezői költségvetéssé tenni. Márpedig a kiírás május 31-re tervezői költségvetést kér. Úgyhogy az lenne a jó, hogyha minél jobban megközelítenénk majd a valós bekerülési költséget, de ahogyan a tervezői is mondta, ezt 100 százalékosan nem lehet megjósolni.

Pető Zoltán: Nekem már nagyon kevés megválaszolandó maradt. Miért pont az aszfaltot javasoltuk? Alapvetően gondolkodhatunk térkőben, nagykocka, kiskocka kőben vagy aszfaltban. A zajvédelemre helyeztem a hangsúlyt, bár kétségtelen az aszfalt a legcsúnyább, de ez a leghalkabb és meleg is. De a térkőben is joggal lehet gondolkodni, hiszen ha csak azt vesszük, hogy az Üllői út, Mester utca közötti rehabilitált szakaszon az útpálya is térkő, akkor annak a folytatása, tehát egy Sobieski János utcánál vagy egy Viola utcánál teljesen természetes lehet az is, hogy mivel az elődök térkövesek, az útpályák, akkor az új, felújított utcák esetében is térkövesek legyenek. Szóval mind a három anyag mellett szól pozitívum és negatívum is, de dönteni kell majd előbb-utóbb. A növény kandelláberrel kapcsolatosan, épp elment a kérdező, mi is úgy gondoljuk, hogyha már növényben gondolkodunk, akkor gyökeres növény legyen. Itt a növénykandelláber csak egy támrendszert jelent, tehát ez valójában faformára felfuttatható bokrokat jelent, de ez esztétikai okból természetesen növénykandelláber, kiváltható takarócserjével is, ez megint ízlés kérdése részben, illetve szakmai döntés is a fenntarthatóság miatt, hogy az üzemeltetés miatt mit egyszerűbb, fenntartani egy talajtakaró cserjét, vagy egy kandelláberre futtatott növényzetet. A pályázatról beszélünk, a lakosságról beszélünk. Mire nem válaszoltam? Segítsenek, legyenek szívesek. A kerékpáros kérdésre. Ugye kerékpározni mind a két irányban lehet egy utcában. Míg autóval egy irányba lehet haladni, kerékpározni természetesen ugyanabban az irányban és szembe is, hogy ne kelljen tömböket kerülni. De ez is döntés kérdése, hogy kívánnak-e ezzel élni, vagy nem kívánnak élni ezzel? A lecsökkentett sebesség ezt segíti, tulajdonképpen ez a jelenlegi trend. A kerékpárosok imádják. Az egy más kérdés, hogy talán a három szereplő közül a kerékpáros a legkevésbé szabálykövető, de ez egy szubjektív megállapítás.

Árva Péter: Nyissunk akkor egy második kört.

Szilágyi Zsolt: Nem tudom, hogy figyelembe vették-e, mert a tervező megemlítette a Mester utcát, hogy ott nem

foglalkoztak, a villamossal és az átépítéssel? Állítólagosan tavasszal az egész Mester utcát a Főváros felújítja. Erről esetleg tudtak-e, hogy van ilyen? Sőt, a Mester utca egy részét egészen a Haller utcáig nem is kellene átépíteni, a peronokat, semmit, hogyha végre kapnánk egy alacsonypadlós villamost, amit a Főváros megígért és a BKK Kft. is beígért, hogyha le tudják hívni az uniós pénzeket, ami megtörtént, és tudnak venni újabb villamosokat, akkor abból kaphatunk, vagyis az megoldott lenne.

Emődý Zsolt: Hogy kiegyensúlyozott legyen, én viszont messzemenőig támogatom a szembekerékpározást. Egyébként nem csak kerékpárosoknak szól ez, hanem gyalogosoknak is szól. Mondtuk az egyiket, a sávelhúzást, az, hogy kitesznek egy 30 km/órás táblát, az még önmagában nem annyira erős történet. De ha van sávelhúzás, az nagyban segít, ha szintbe hozzuk a járdával, az is, mert azért nem mindenkit, de valakit azért feszélyez, és van még egy elképesztő erős eszköz, és ezt tessék észrevenni, a szembejövő kerékpáros olyan mértékben csillapítja a forgalmat, hogy öröm nézni. Ez konkrét tapasztalat. Amikor ezt bevezették, természetesen autósoként, kerékpárosként, kutyásként, gyalogosként, stb. én is részt veszek ebben, és szerintem mindannyian elég sokféleképpen szerepelünk ebben a történetben, akkor először persze biztosan volt egy idegesség. Nyilván vannak nem annyira szabálykövetők, de egyetlen egy biztos tény van, hogy anélkül, hogy én hála Istennek arról nem tudok, hogy nagyobb balesetek lettek volna, de az viszont teljesen egyértelmű, hogy aki egy ilyen szembecikázó biciklivel néhányszor találkozik, az legközelebb meggondolja, hogy száguldozzon-e vagy sem? Abszolút működik. Tehát egy nagyon erős forgalomcsillapító szerepe is van, de hála Istennek nem balesetek útján. Tehát egy egymásra jobban odafigyelést hoz létre, stb. A lényeg az, hogy számomra nagyon sok érv van amellett, hogy legyen szembekerékpározás. Nyilván csak ezeken a belső utakon. Szerintem legyen többféle vélemény, elhangzott ez a vélemény is. Kicsit a szakaszolásról beszélnék, ami szerintem egyáltalán nem gond, történetileg is úgy volt, nagyon ritka volt az út, ennek van egy történetisége, mondjuk a közterületeken is ezekben a térköves ujjáépítésekben jellemzően nem a teljes utcát csináltuk, hanem általában egy-két szakaszonként volt, és az teljesen rendben van. Azért nagyon fontos ez a kérdés, mert a Sobieski János utcánál, ahogy említve is lett, ami tényleg jó jelölt, mert az egyik szakasza az Üllői út felé már a rendszerváltáskor is azon kevés utcaszakaszok közé tartozott, amin nem nagyon volt építkezési szükséglet. Az egyik szakasza abszolút alkalmas arra, hogy már most nagyon komolyan vegyük. Viszont a belső szakasza nyilván nem fog menni, ott nagyon komoly beruházások lesznek meg. Azt most főlélesleges benyújtani, a Gát utcai felőli szakaszt. Ugyanez vonatkozik a Viola utcára, ahol megmaradt a Temesvári tömb, aminél azt a középső szakaszt nyilván nem lehet benyújtani, itt egy nagyon komoly építkezési forgalom lesz valamikor. A szakaszolásról ennyit. A másik, a Vaskapu utca egyébként tényleg felmerült. Nem tudom, melyik szakaszra gondolt Takács Máriausz, tehát nem a Halleren túli szakaszra, mert az is egy építkezéssel terhelt. A Vaskapu utcának annyi specialitása van, különben ott egy szakasz van, ami csak mostoha, mert tulajdonképpen a közbelső szakasz a Tinódi park melletti, és a következő szakasz, egészen rendezett lett az építkezésekkel. Legfeljebb az utolsó szakasz, a Haller utca felőli utolsó szakasz az, ami érdemben felmerülhet. A Dandár utcáig rendezett, hiszen ott még új park is létrejött, tényleg zöldsávok létrejöttek, kandeláberek vannak, stb. Tehát, az tulajdonképpen viszonylag rendezett, de lehetne jobb, csak nehéz lenne ezeket a pluszokat behozni arra a szakaszra, mert az most is erősen zöldített szakasz. Egyébként a Vaskapu utca tényleg felmerülhet. Még egyet akartam csak mondani, hogyha jól értem, az alapján, hogy mi belső kerület vagyunk, van koncepciónk, remélem, nem is esünk egymásnak, tulajdonképpen kb.2 milliárd forintot teljesen reálisan meg lehet célozni ebből a 24 milliárd forintból. Amit most itt hallottunk, és ha kiszedjük a közbelső szakaszt, a Viola utca és a Sobieski János utca végét a Gát utca felől, akkor ez nem is nagyon, ha jól értem ÁFA-val együtt sem feltétlenül megy sokkal 2 milliárd forint felé, még akár az felmerülhet, hogy akkor a Vaskapu utcának azt a kicsi szakaszát még betegyük-e vagy sem. Nem látom ezt teljesen kizártnak. Szerintem, ha reálisan látunk 2 milliárd forintot, akkor nem olyan nagy baj, ha ezt 2,5 milliárd forinttal nyújtjuk be a pályázatot szerintem.

Takács Máriausz: A nagy kerékpáros vitához én is hozzászólnék. Ennek a Bizottságnak tisztelettel azt a jó gyakorlatot mondanám, ami a Haller parkban történt a kutyákkal. Ott is volt egy gyakorlatban létező integrált park, amivel annyit csináltunk, hogy szabályoztuk és meghúztuk a határait, és elmondtuk, hogy mik a keretek, és ettől mindenki megnyugodott, mert ki lett mondva, és addig ott egyébként is kutyázás volt. Azt gondolom, hogy a biciklizés is ilyen, utálok, mikor autósoként szembe jön velem egy biciklis, és utálok biciklisként, amikor szembe jön velem egy autós, de valójában a biciklis is mindig a legrövidebb úton megy, ő sem szeret kerülni. Azért megy a járdán, meg mindenhol, mert ő is azt gondolja, hogy az autós mehet az autón, én is a legrövidebb úton szeretek menni, nem fog egy hatalmasat kerülni. A valóság az, hogy a biciklisek mennek mindenhol, és nekünk az a jó magatartás, hogyha ezt a lehető legtöbb helyen legalizáljuk. Elérjük azt, hogy tudjon normálisan, valamilyen szabályozott módon közlekedni, mert akkor fel tudjuk mérni, hogy hol van potenciálisan veszélyben mindenki, azt tudjuk szabályozni, keretezni, tudjuk csökkenteni az ártalmait. Az igazság az, hogy teljesen mindegy, hogy hol

fogjuk megengedni, fog mindenhol tovább is menni a biciklis, de, a kérdés az, hogy mi mennyire teremtjük meg annak a feltételeit, hogy ő is, az autós és a biciklis is, és a gyalogos is biztonságban tudjon menni. Látni fogják-e egymást normálisan? Le van-e lassítva a forgalom annyira az utcában, hogyha mind a ketten érkeznek, akkor nem ütköznek össze, meg tudnak állni? De azt gondolom, hogy nekünk az a bölcs magatartás, ha azt próbáljuk meg elérni, hogy minél jobban járható legyen minden eszköz számára minden út, legalábbis a biciklisnek, mert ők mindenhol mennek. De ezzel sajnos nincs mit tenni.

Árva Péter: Így a végén én is feltennék pár kérdést. Csapongani fogok, ahogy felmerültek a kérdéseim. Ezzel a szakasszal ugyanazt akartam elmondani, mint Emődy Zsolt, hogy egyáltalán nem probléma egy kisebb szakasszal pályázni, például a Viola utcában, éppen az ilyen építkezések miatt. Nyugodtan legyen megcsinálva az első fele, és az, hogy az első fele meg van, az kikényszeríti azt, hogy majd az Önkormányzat saját pénzéből megcsinálja a második felét. Ez szerintem egy abszolút helyes logika. Alpolgármester Úr felé, a Tompa utcát mondta, ugye nem csak a Tompa utca, hanem a keresztutcák is, a Tompa utca a Fő utcán jelenik meg, de az összes többi utcában megtörtént ez. Engem az érdekelne arról, amit itt beszéltünk, hogy a Tompa utca azért különleges, mert ott szembeforgalmat csináltunk két utca között. Tehát, amikor ezt megcsinálták 2003-2004-ben, akkor nagy felháborodás volt belőle, mert akkor még nem voltak ilyen nagy dugók, mint a körúton és az Üllői út sarkán, de úgy mentünk haza mindig, hogy végigmentünk a Tompa utcán, és hogyhogy nem tudunk arra menni hazafelé? Aztán nem zavarja az embereket, sőt az ott élők meg örülnek neki. Ez azért nagyon érdekes, mert a kiadott anyag 47. oldalán van egy forgalomszámlálás térkép, ami a Thaly Kálmán utcára 340 egység autót mond egy óra alatt, amely bődületes nagy szám. Végre van leírva valami, amit mi érzünk a Thaly Kálmán utcában. Én a Viola utcában lakom, és azt érzem, hogy 88 autó egység megy el az ablakom előtt, és az teljesen vállalható, normális dolog. Ezzel szemben egy utcára tőlünk, ugye az a történet, hogy bárki, aki a Soroksári úton közlekedik, itt vág át az Üllői útra, ez egy óriási tengely. És itt van a szám, ezzel nekünk valamit tenni kell, azt gondolom, hogy valami hasonló forgalomtechnikát mellé kell ennek rakni, mert pusztán egy-két út szembefordításával, azt értem, hogy szidni fognak minket úgy, ahogy akkor, amikor a Tompa utcát megfojtották, szidták az akkoriakat, de ma már mindenki tudja, hogy ez egy jó megoldás, mert csak úgy lehet ezt a 340 egység autót innen elterelni, hogy ezzel az úttal valamit kellene csinálni. Nagyon szeretném, ha erre még a mi ciklusunkban valamilyen forgalomtechnikai terv történe. Erről sokat beszélgettünk, nem tudom, hogy ez mennyibe kerülne, nem tudom, hogy ebbe a projektbe ez beleintegrálható-e. Itt van pár utcának a száma, hiányzik az összes többi a környéken, de azt gondolom, hogy ezzel nekünk fontos lenne foglalkoznunk. A következő dolog, és talán ez az egyetlen kérdés a tervezőkhöz, hogy a 3 métert mondják a faültetéshez az épület homlokzatától. Nagyon sok rossz példa van erre. Mi is szidtuk a hattal ezelőtti Főépítésszt, hogy ezt miért engedte, vagy a négyvel ezelőttil, nem tudom már. A Viola utcában viszont, én ott élek, és azt abszolút elképzelhetőnek tartom azokba a zöldkazettákba faültetést, ha a zöldkazetta közepét nézem, akkor az 2,80 méter, és a Berzenczey utcában és Bokréta utcában ennél közelebb is vannak fák. Nem jó, nem szerencsés, szűk, de szerintem ezekben a zöldkazettákban, ha csak egy 30 cm-t nem a közepére rakom, akkor az tényleg szakmailag ellenjavalt? Ha erről mondanának a tervezők valamit. Az utolsó megjegyzésem, hogy nagyon örülök annak, hogy van parkoló kataszterünk, mert pont az derül ki ebből, hogy az Angyal utcában van 42 parkolóhely, amiből marad 16, de lehet, hogy tévedek, nem jól mondtam, de lehet, hogy a parkológarázsokban van 100 parkoló az épületek alatt, és akkor valójában van 100 parkolóhely a teremgarázsban, most ezt példaként mondom, nem vettem elő, tehát valójában van 140 parkolóhelyünk, és ebből marad 113, és a csökkenés nem ennyire drámai. Nagyon rossz szociálisan érzékeny emberként, hogy pont a tulajdonnal nem rendelkező, garázst nem bérlő emberekkel teszünk rosszat, de attól még ez a csökkenés nem ennyire drámai, hogy a parkolóhelyeknek a 73 százaléka megszűnik. Elő kell venni a számokat, valójában van még egy nagy mennyiségű parkolóhely az épületek alatt, és ezt is figyelembe kell venni, amikor ezt kommunikáljuk. Esetleg még a döntésbe is beleszólhatna ez, hogy hol okoz kisebb társadalmi feszültséget. Az egyetlen kérdés a tervezők felé, hogy miért nem fér el a Viola utcában az a fa kérdéskör?

Pető Zoltán: Tudjuk, hogy a Mester utca rendelkezik felújítási tervekkel, a BKK Zrt-vel konzultáltunk a terv készítésekor. A Mester utca a Főváros tulajdonában van, csak az a fontos, hogyha pályázna a kerület a Mester utcával, ami lehetséges, és nyer rá forrást, az nem biztos, hogy egy időben a Főváros is tudja biztosítani azt a forrást, amit a villamosvágány felújítására kellene szánni. Nagyon rossz lenne, ha Önök nyernek forrást egy pályázattal, megépítik a járdát és az útpályát, majd mondjuk, egy év múlva megjelenik a Főváros, és kezdi „szétberhelni” a villamos pályát. Emiatt is azt javasoltuk, hogy túl sok a rizikó benne. Az a legfontosabb eleme ennek a városrésznek, és az lenne a célszerű, azzal lehetne kezdeni a végső állapot kialakítását, de mi úgy gondoljuk, hogy nem biztos, hogy ezt a rizikót érdemes felvállalni. Felmerült a pályázati költség. Amit még a pályázat tartalmaz, úgy emlékszem, hogy arra számítanak, hogy 250 millió forinttól 2,5 milliárd forintig terjedő

elemekkel fognak megjelenni az érintett pályázók. Tehát ezek, amik számunkra itt a négy vizsgált utcából kijött, teljesen beleillenek ebbe a rendszerbe. Illetve mindegy is, hogy melyik utcával pályázik az Önkormányzat, a nagyságrend ennek megfelelőek lesznek majd. A növényekre, hogy 3 méter vagy nem 3 méter, a szakértőnk, a kerttervező kollégánk fog válaszolni.

Bódi Nagy Anasztázia: Ez a falsíktól való 3 méteres távolság nem szerepel szabványban, vagy hasonlóban, csak egy ajánlás szokott lenni, hogy egy közepes termetű fa esetén legalább 3 métert tartsunk. Mi is azt gondoltuk, hogy azért ezt a 3 métert nem vesszük szigorúan, főleg, hogyha esetleg kisebb termetű fa betervezéséről van szó. Ezért is jelöltük úgy, hogy kb. 3 méterről legyen szó. De, amikor vizsgáltuk az utcákat, és a keresztmetszeteket néztük, akkor igazából nem ebből indultunk ki. Tehát ez nem volt ilyen szigorú alapvetés, hanem inkább azt néztük meg, hogy a közművek mit engednek meg, és ehhez mérten állapítottuk meg, hogy mennyire van esélye egy fasornak.

Reiner Roland: Csak egy gyors reakció a Mester utcával kapcsolatban, hogy ott valóban nem tudjuk, hogy mikor fog elindulni. Most a legutolsó ezzel kapcsolatos döntés, hogy a 2024. évre van előirányozva a kiviteli tervek elkészítése, és 2025-re kell biztosítani a Fővárosi Önkormányzatnak a finanszírozást. Annyiban a szemünk előtt volt a Mester utcának a felújítása, és azok a tervek, amelyeket itt is bemutattak a Bizottságon, hogy mind az Ipar utcánál, mind az Angyal utcának a kialakítása, átalakítása, vagy az, hogy majd nyúljunk hozzá bátorsággal, abban közrejátszik, hogy a Mester utcának a tervezett felújítása mindkét utca esetén jelentős forgalomcsökkentést irányoz elő, csupán azáltal, hogy megváltoznak a közlekedési viszonyok. Tehát mind az Ipar utcának, mind az Angyal utcának megváltozik a csomóponti kiosztása, vagy azok a lehetőségek, amerre az autósok tudnak menni, tehát ebben az értelemben volt figyelembe véve a projekt. Azzal kapcsolatban, hogy tényleg mennyire pályázunk, persze legyünk optimisták, meg lássuk a nagy számokat, de azért 25 milliárd forintból az, hogy ez a került 2,5 milliárd forinthez jusson, hát nem. Ezt a pénzt nem a Főváros osztja. Ezt az infót szerettem volna finoman elhelyezni.

Árva Péter: Alpolgármester Úr nem mondta ki, de azt vélelmezi ezek szerint, hogy különböző pártú kerületek ebből többet kapnak. A választáson mindegyiket meg kell szerezni, és akkor nem lesz ilyen probléma. Térjünk vissza a komolysághoz, kérem, hogy az tegyük meg hozzászólásokban az utolsó kört.

Emődý Zsolt: Elnézést a harmadik hozzászólásért, csak felmerült közben itt a beszélgetésben, egyetlenegy dolog, amiről már szó esett, és most a Thaly Kálmán utca kapcsán Árva Péter említette is, hogy talán nem is feltétlenül az egész Thaly Kálmán utca, mert az valószínűleg nem biztos, hogy befér, és ez is kérdőjeles, hogy befér-e, de a SOTE előtti, a Thaly Kálmán utcának, lehet, hogy térképen kellene mutogatni, de mindegy, a Tűzoltó utca és a Vendel utca közötti szakasza éppen egy tér. Konkrétan felmerült, hogy ott nem is egyszerűen szembefordítás lenne, hanem főképpen egy sétálóutca szakasz, ahol extra esetben csak különleges módon lehet behajtani. Esetleg ez még felmerülhet. Az egy nagyon frekvenciált, és ráadásul annak a térségnek valóban egy szíve. Most is az már, csak még nem igazán méltón van kialakítva. Az még esetlegesen beférhet-e? Az indokoltnak tűnik, alapterülete nem olyan nagy, részben kialakult, mert a SOTE előtti rész megoldott, a másik oldala részlegesen van megoldva, tehát annak a költségigénye talán nem annyira vészes, viszont a jelentősége rendkívül nagy, valószínűleg pontszámzásban is, mert ráadásul nagy forgalma van, amit jó lenne korlátozni. Javasolnám, hogy az még kerüljön bele, a Thaly Kálmán utcának ez az egyetlen szakasza, a Vendel utca, Tűzoltó utca közötti szakasz. Egyetlenegy volt talán még, arra még hadd hívjam fel a figyelmet, hogy arra mindenképpen hivatkozni kellene, egyelőre csak az egyiket érinti, most a Thaly Kálmán utcával még egyet, hogy a rehabilitációnak, amik a közterülettel összeérnek, az átjárók is. Nem tudom, hogy mennyire nézték meg, de az átjáró kapcsolatokra való hivatkozás majd a pályamunkákban, pályázatokban nagyon fontos lenne, mert ezek a fajta szinergiák, többlet lehetőségek, hogy ráadásul az átjárók alatt, nem tudom, hogy tudják-e azt, hogy miről van szó, a Viola utcánál teljesen egyértelműen megvan, meg így meg lenne szintén az átjáró kapcsolat a Thaly Kálmán utcánál is. Miután az egy működő, egyébként szerintem nagyon jól működő történet, nem minden pontján egyébként, most mindegy, de ami megvalósult belőle, az nagyon jó, az nagyon nagy pluszt adhatna hozzá, és ez nem csak a kapcsolat miatt fontos, hanem az átvezetés részt külön hangsúllyal kellene magukban a tervekben is kezelni, ezeknek az átjáróknak az átvezetését itt a kerületi utakon.

Szilágyi Zsolt: Az lenne a kérdésem, hogyha most még dilemmában vagyok itt a parkoló kérdésében, hogy nem lettek megkérdezve a lakók, és annak nagy része érinti a körzetemet, hogyha most „igen” nyomok, akkor ez kőbe van vésve, ami ide le lett vetítve? Vagy ezen lehet-e még változtatni? Vagy megvárjuk még a lakosságot, a Főépítész Asszony vagy az Iroda megkérdezi, és elmondják a véleményüket, hogy ők hogyan vélekednek a saját utcájukról és változtathatunk rajta, és mondjuk nem 50 vagy 70 parkolót veszünk el, csak 10-et, vagy ez így, ahogy

most így megvan, ez így megmaradhat? A másik, hogy jó, hogy említette Emőd Zsolt ezeket az átjárókat, pl. a Gát sétánynál is, ahol rendszeresen kipusztulnak a növények, a fák. Oda szerintem egy olyan növény kellene, ami tűri a sötétet, mert nem nagyon van világosság. Probléma a fű fenntartása is, és panaszkodnak ott a lakók, hogy megint „kirohadt” a fa, meg a bokrok, meg stb. A Mester utcában is találkoztunk olyannal, hogy elültettek új fát, és már most el van halva, mert nem megfelelő fát ültettek. A Mester utcában is volt olyan, gondolom ott is biztosan szakemberek voltak, hogy gondosan kiválasztani azt, hogy ebbe a környezetbe azok fák, amiket ültetünk, tartósan meg is maradjanak, mert sok olyan utca van, ami szerintem nem alkalmas arra, ezért minél közelebb megyünk a Dunához, annál jobb, minél nagyobb felületek vannak, ahol lehetne ültetni fát. Akkor az lenne a leglényegesebb dolog, hogy ez kőbe van vésve, amit itt láttunk, hogyha „igen”-t nyomunk, vagy ez csak az, hogy a pályázat elindul, és akkor utána még ezen lehet folyamatosan módosítani. Csak erre szeretnék egyértelmű választ kapni a jegyzőkönyvbe.

Árva Péter: Bocsánat, erre én válaszolnék politikusként, mert a dolog szerintem nagyon egyszerű. Ha ezekkel a számokkal megyünk, és elérünk egy érdemi közterületen lévő autósám csökkenést, akkor ezen a pályázaton nyerni fogunk. Ha nincs ilyen, akkor meg ne ezzel az utcával pályázzunk, hanem pályázzunk egy másik utcával, ahol ez belefér. Nem azért harcolok amiatt, hogy a következő utca, amit felújítunk, a Viola utca legyen, mert éppen a Viola utcában lakom még egy pár hónapig így a költözés határán állva, hanem azért, mert tudom azt, hogy ebben az utcában nagyon sok teremgarázs van és ez a parkoló szám itt viszonylag kevés konfliktust okoz. Teljesen logikus, hogy a Berzenczey utca, Bokréta utcasor itt folytatódik, hol zömében új építésű épületek vannak, és ilyen probléma nincs. Azt kérem Szilágyi Zsolttól, hogy akkor támogassa ezt a kiírást, ha emellé oda tud állni. Azt gondolom, hogy elég sokat dolgoztunk ebben a Bizottságban, például ez a parkolóhely kataszter itt áll, meg tudjuk nézni számszerűen, hogy mi van, érvek vannak a képviselőknek a kezében arra, hogy ez valójában nem is annyi, de, ha ezen a pályázaton indulunk, akkor induljunk olyan pályaművekkkel, amivel nyerünk. Tehát, ha képviselőként úgy gondolja, hogy ebbe beleállunk, nem a mi döntésünk, hogy ezzel pályázzunk, mert oda-vissza lesz ez a kör, és azt még elég eldöntenie addigra, hogy pályázzunk-e ezen, de igenis ennek a programnak ez a célja. Tehát azt állítja ez a program, hogyha a közterületen autók parkolnak, az kevésbé egészséges, mintha ott fák és bokrok vannak autók helyett. Tehát lecsupasztva, egy mondatba összefoglalva ez az egész program lényege. Ha szakmailag más a válasz, akkor örömmel megadom a szót a tervezőnek.

Pető Zoltán: A kérdésre konkrétan válaszolva, semmiféle köbevésettséget nem jelent. Mind a műszaki tartalmában, mind az utcák tekintetében tetszőlegesen eltérhet az Önkormányzat a döntésében, hiszen a magának a munkának a címében is benne van, hogy ez csak egy előkészítés volt. Tehát, hogy mit lehet elérni? Melyik utcával hova lehet eljutni? Az Önök mérlegelésén múlik, hogy azzal az utcával érdemes, és azzal a műszaki tartalommal, vagy egy másik utcával és egy másik műszaki tartalommal pályázni. Tehát semmiféle kötelezettséget nem ró Önökre még.

Reiner Roland: Csak a Thaly Kálmán utcával kapcsolatos felvetésre akartam reagálni. Abszolút felmerült ez az utcaszakasz, de igazából pont azért nem kértük, hogy ez legyen megvizsgálva, és kértünk helyette mást, amit elmondta. Tehát ott, az a kulcsszakasz, ami a legizgalmasabb, alapvetően azon fog múlni, hogy a hamarosan induló SOTE beruházásnál mi fog történni. Szerintem ez egy jó ötlet, nyilván a SOTE-ban is, amikor ezt egyszer felvetettük, volt nyitottság, azóta nem találkoztunk velük, tehát nem tudjuk, hogy mi történik, hol tart a projekt. De egyrészt az akkor tud megújulni, ha ők ehhez hozzájárulnak, és van a negatív megfogalmazás, hogyha viszont ők nem járulnak hozzá, akkor nem tud megvalósulni. Ebből a szempontból mindenképpen olyan utcaszakasszal pályáznék, amikben úgymond a mi kezünkben van az irányítás vagy döntés. Ezért maradt ki a továbbtervezési címlistából.

Szilágyi Zsolt: Olyan rossz, hogy az ember nem tud azonnal válaszolni. Ahogy Elnök Úr mondta, Ön is egy másik utcában lakik, és az Angyal utcában is mások laknak, se én nem lakom ott, se Ön. Az Angyal utcaiak tudnák megmondani, hogy ők ezt szeretnék, és lehet, hogy azt fogják mondani, hogy: „Igen, beáldozom a parkolókat, mert szeretném”, de lehet, hogy azt mondja, hogy: „Nem szeretném ezt”. Ezért kellett volna szerintem először megkérdezni a lakók véleményét is erről, és pont a Soroksári út és a Mester utca közötti Angyal utcai részen egy házban sincs parkoló. Van a szálloda oldal, de oda úgysem fogják őket beengedni, viszont, ha továbbmegyünk, akkor ott már van a Mester utcán túl. De a Soroksári út és a Mester utca között csupa régi épület van, ahol nincs garázs, amit választhatnának, és ez az előző vezetésnek nagy problémája volt, de szerintem ez a városvezetés is adott úgy engedélyt, hogy nem a megfelelő garázsszám épült az épületek alá, hanem kiválthatták a garázsokat, és ez nagy probléma volt, mert úgy kell megépíteni egy házat, hogy a megfelelő, előírt garázsszám meglegyen, és

ne lehessen kiváltani. Akkor ezek a problémák sokkal jobban lecsökkennek. Ezzel lehetne megoldani igazából.

Árva Péter: Bocsánat, erre válaszolnék. Már azt hittem, hogy vége van a vitának és szavazhatunk. Tehát számomra rettenetesen fontos, hogy ezek a fejlesztések a körzetes képviselők bevonásával, ne az ő ellenükre történjenek. Ilyen szempontból kár, hogy ez egy rendkívüli ülésen kerül tárgyalásra, és nem beszéltünk erről korábban. Jobban örülnék, ha ezekről úgy dönthetnénk, hogy itt lenne egy körzetes képviselő, aki azt mondaná, hogy ő ezt támogatja képviselőként. A mi parlamentáris demokráciánkban ez a demokrácia nem úgy néz ki, hogy mindenről megkérdezik a lakókat, hanem úgy néz ki, hogy vannak felelős képviselők, akik felelősen a sok-sok szempontot mérlegelve döntenek.

Szilágyi Zsolt: Ha tudnak róla.

Árva Péter: Igen, ez képviselői felelősség. Támogatom ezt az előterjesztést, kis morgás, hogy jobb lett volna, hogyha ezt a körzetes képviselők is látják, mert úgy talán könnyebb dolgunk lett volna képviselő-testületi döntést hozni. Majd egyszer lesz ebből képviselő-testületi anyag. A pályázat beadásához sem kell képviselő-testületi döntés. A Képviselő-testület döntése sem szükséges ehhez, és egy ilyen fejlesztés megvalósulhat úgy, hogy egy Képviselő a körzetében erről nem is tud, vagy nincs megkérdezve a véleménye, ezt aggályosnak tartom. Jobban örülnék, ha ezek a fejlesztések úgy történnének meg, hogy a körzetes képviselő, aki egy ilyen projektet támogat, kiáll, és vállalja érte a felelősséget, az ebben dönt.

Reiner Roland: Ilyen az SZMSZ-ünk.

Árva Péter: Kritika, hogy nem csináltunk ennél jobb SZMSZ-t. Ez címezve Aljegyző Úr és Jegyző Asszony felé. Tényleg érdekel Szilágyi Zsolt véleménye körzetes képviselőként, én s saját körzetemben lévő fejlesztéseket mind tudom támogatni. Javasolhatunk mást, más körzeteket, én a Viola utca kapcsán annyit mondok, hogy a szakaszolással, ha ezzel több számot érünk el, örömmel fogadnám valamilyen racionális szempontból. Szerencsére két körzetes képviselő van bejelentkezve, Takács Máriausz és Szilágyi Zsolt. Kérem, hogy képviselői minőségükben mondják el, hogy mit gondolnak erről saját körzetük vonatkozásában.

Takács Máriausz: Az én körzetemben nincs érintett utca sajnos. Azt akartam kérni, ha legközelebb tárgyaljuk, akkor a Sobieski János utca kapcsán Torzsa Sándor képviselő urat hívjuk meg, mert az, az ő körzete. Egyébként mindenki itt van, akinek érintett a körzete, csak ő nincs jelen. Melyik utcát tulajdonítja nekem Elnök Úr? A vizsgáltak között volt, tehát a Dandár utca lett volna még benne a tervezési szakaszban, a Dandár utca -Vaskapu utca szakasza, de az most nincs benne. Nem mondtuk, de örülnék, ha belekerülne. A releváns kérésem az volt, hogy legközelebb hívjuk meg Torzsa Sándor képviselő urat is.

Árva Péter: Szerintem egy ilyen projekt akkor működik, hogyha mind a városvezetés, mind a körzetes képviselő teljes válszélességgel meggyőzi a lakosságot, hogy ez jó legyen. Tehát ez nem megy úgy, hogy ellene van egy körzetes képviselő egy ilyen dolognak. Kérem Szilágyi Zsoltot, hogy döntse el, hogy ezzel a dologgal kapcsolatosan hogyan áll, ha nem, akkor tényleg az a javaslat, hogy Takács Máriausz utcája kerüljön be az Angyal utca helyett. Az Angyal utca nagyon jó pontszámot kap, de hallottuk a vitában, hogy a közműterheltsége miatt ez már négy alkalommal elvázott. Vagy az az lpar utca volt?

Emődý Zsolt: Az Angyal utcának tényleg volt egy olyan szakasza, ami nem, a többi szakasza vállalható volt, mert ott új építések voltak rengeteg mélygarázzsal. Ezen a szakaszon egyetlen új építés nincs, teljesen mélygarázszmentes sajnos ez a szakasz, sőt a Ferenc körút is, mert a Ferenc körúti lakók, a Boráros tér felől szintén erre használják nyilván kinyitásban ezeket a parkolókat. Ahol itt valóban erős nehézség van, az valóban az Angyal utcának ez a belső szakasza, az nem könnyű, az kétségtelen, tehát ezt vállalni kell. Az összes többinél, ahogy Árva Péter is elmondta dugig van mélygarázzsal a környék, ettől még okozhat feszültséget, de biztos lehet abban, hogy a Viola utcának mindegyik szakasza, és a Sobieski János utcának a külső szakasza, egyébként ott lehet egy kicsi kérdőjel, mert ott is régi építésű lakóházak vannak. A Liliom utca felőli rész fel sem merült, mert ott a Tinódi park van, ott nem tudnánk hozni semmit. Felmerült a Haller utca, ott viszont új építések vannak, ott nem nagyon szűk a keresztmetszet. De valóban ezen a hőtérképen, hogy hol fog a lakóknak ez nagyon fájni, az az Angyal utcának a belső szakasza, ami igen, azt jól látja Szilágyi Zsolt, az a legnehezebb. Nem érvelnék ellene egyáltalán, de ott komolyan felmerül, hogy ott a lakókat meg lehet kérdezni valóban. A többinél nem látom ezt a feszültséget, a régi tapasztalatokra is hivatkozva, ez teljesen pozitívan jönne ki.

Szilágyi Zsolt: Négy és fél évig nem voltunk a városvezetés része, ma megtudtuk a képviselő-testületi ülésen, hogy a városvezetés része vagyunk. Ehhez képest, amikor az Önkormányzat tudott erről a projektről, akkor kihagyták a körzetes képviselőket, hogy ők előtte elmennek az emberekhez, ami a dolguk, és megkérdezik, hogy: „Lenne egy ilyen beruházás, mit szólnának hozzá, de viszont az a visszássága, hogy ennyi parkolóhelybe kerül”. Én mindenképp támogatom azt, hogy legyen abban a körzetben fejlesztés, mert például az Ipar utcára is nagyon ráférne, ha újra húznák aszfaltot, és a Vaskapu utcában is. Ott is volt építkezés, és jártak be a kamionok a Likőr utcán keresztül, onnan jöttek be a Soroksári útról. Azért ott elég szépen meg van terhelve az az útszakasz, meg tele van kátyúval. Szóval a Vaskapu utcát a Tinódi utcától egészen a Dandár utcáig, vagy akár még kintebb is a Haller utcáig simán újra lehetne aszfalttal húzni, mert ráférne. Az Angyal utcánál is volt most az építkezés, ahol a szállodát építették, az is meg van viselve. De tényleg, amit elmondott Emódy Zsolt is, hogy az a legkritikusabb a parkolóhelyek szempontjából, magának a parkolóhely számának az elvételeben is, és mielőtt idejön a Bizottság elé döntésre, amit a múlt héten tudtunk meg, hogy ez az egész lesz, akkor kaptuk meg az anyagot, hogy az embereket megkérdezzük, hogy szeretnék-e ezt? Mert ők is szeretnék, hogyha fejlődne az a rész, ahol laknak, csak hogy nekik megéri-e ekkorra áldozat? Vagy azt mondják, hogy: „Inkább maradjon így az egész, és akkor legyen a másik utca”. Ezt kellett volna előzőleg eldönteni. Mert nekünk, mindenki azt mondja képviselőként, hogy a legfontosabbak a lakók, hogy ők legyenek elégedettek. Nem nekem kell tetszeni annak a dolognak, hogy az ő utcájában milyen szépen néz ki az utca, meg milyen gyönyörű, amikor ő lakik ott, és ő használja igazából. Az, hogy én áthaladok ott naponta vagy háromnaponta, nem az számít, hanem az, aki közvetlenül ott lakik, ő legyen elégedett. Nem nekem kell elégedettnek lenni, hanem a lakóknak, akik közvetlenül ott használják azt a területet. Ha ők azt mondják, hogy nekik csodálatos, hogy elvesznek 80 parkolóhelyet, de lesz helyette rengeteg fa, ami lényeges, fontos egy városban, hogy legyenek fák, meg járólap legyen, itt a Bakáts téren is megcsinálták, aztán két hónap múlva a járólapot újra kellett rakni bizonyos helyeken, mert már kifordult, szóval az aszfalt lehet, hogy melegebb, de ezt Los Angelesben úgy oldották meg, hogy fehérre festették, és máris visszaverte a napot, de sokkal tartósabb szerintem, mint a járólap, és lehet, hogy még költséghatékonyabb is.

Emódy Zsolt (Ügyrend): Akkor tényleg tételesen szavazzunk arról a körről, amit még májusig el kellene tolnunk, ahol aztán majd megszületik a végleges. Azt gondolom, hogy a felsoroltak jók, az Angyal utcát sem venném ki, most nem amellett érveltem, de nem vitás, hogy az nem könnyű. Két javaslat merült fel pluszban, ami megvizsgálandó, az egyik a Dandár utcától a Haller utcáig a Vaskapu utcában, és felmerült a Thaly Kálmán utca, de akkor meghajlok, de megjegyzem, ha most a 2,5 milliárd forintot nem tudnánk kitölteni, akkor a Vendel utcát bármikor bedobhatjuk. A Vendel utcának Thaly Kálmán utcától a Lenhossék utcáig terjedő szakaszát bármikor be tudjuk tenni, és az nagyon indokolt. Most nem ragoznám, ezer éve listán volt. Még módosítás az eredetihez képest, de szerintem az nem módosítás, hogy nem feltétlen erőltetnénk a Viola utca középső szakaszát, ugye az három szakasz volt, abból a középső szakasz szerintem, és a szakértők is azt mondták, hogy az nem. Viszont egy hangzott el, hogy a Sobieski János utcának a Gát utca felőli szakasza még erősen kérdőjeles, a többi kettő viszont teljesen rendben van, a Balázs Béla utcától az Üllői útig viszont teljesen rendben van, de az első szakaszban még hatalmas építési forgalom lesz, tehát azért ott elég erős ellenérvek vannak. De ezeket a módosításokat javasolnám. Konkrétan, hogy a Bizottság azt mondja, hogy a Thaly Kálmán utca még korai, de akkor a Vendelt tegyük már bele legalább az alapszintű tervezési szakaszba, azt az egyetlen kis szakaszt.

Reiner Roland: Egyrészt értem, hogy itt a képviselők, bár nem lepődöm meg 4 és fél év után, hogy itt mindenki folyton áldozat, azért nézzék már meg az anyagot. Ez az anyag december nem tudom valahányadika után készült el. Vártuk azt, hogy legyen január, hogy össze tudjuk hívni ezt a rendkívüli ülést, amit mostanra tudtunk összehívni. Nyilván ez a munka elkezdődött ősszel, amikor még nem tudtuk, hogy mikor lesz a kiírás. Nagyjából november 30-án vagy nem tudom mikor, kiderült, hogy ki lett írva az anyag. Őszintén szólva, én sok minden kritikát el tudok fogadni, de hogy ezt melyik időpontban kellett volna behozni, az előző év utolsó hetében vagy január első hetében, erre már nem tudok mit mondani. De nem így működik az Önkormányzat. Értem, hogy ez Szilágyi Zsoltnak nem tetszik, majd lehet, hogy legközelebb nem így fog működni, itt van egy munka, ennek a munkának vannak fázisai, most van az a pont, amikor a Bizottság elé ezt behoztuk, közben nyilván lezajlott az előkészítés, ki lett nyílt pályázaton választva az a társaság, aki a pályázatnak a megírását fogja vállalni a kiválasztott utcaszakaszokkal, de ez a munka lezajlott, ez az első pont, amikor van egy érdemi döntés, be van vonva a szakbizottság, és nem dől el semmi. Most vagyunk abban a fázisban, amikor ki kell választani azokat az útszakaszokat, amiket tovább elkészít egy pályázati cég, beteszi az összes olyan mellékletet, ami ehhez kell, és majd kitölti azt az útmutatót, ami a 70 ponton felül a 30 pontnak a pontozása, visszakapjuk. Közben elindul a lakosságnak a megkérdezése, ahogy mondtam, és akkor utána visszahozzuk, és akkor még el lehet dönteni, hogy tényleg mi legyen az, amit ténylegesen

beadunk. Ez lehet több, lehet kevesebb, nyilván majd akkor fogjuk egymást győzködni, hogy 2,5 milliárd forintra adjuk be, vagy 1,5 milliárd forintra. Ezek a kérdések mind nyitott kérdések, időben vagyunk. Egy dolog van viszont, arra viszont, hogy most még több utcaszakaszt betegyünk, már nincs lehetőség. Ahhoz már túl közel van a februári határidő. Azért mondom, hogyha szeretnének egy új szakaszt, például a Vaskapu utcát, akkor viszont cserélni kell, akkor azt kell mondani, hogy az Angyal utca helyett legyen az. Alapvetően nem támogatom az útszakaszokra bontást, arról viszont kérnék majd egy külön szavazást. Szerintem eleve nem praktikus azt mondani, hogy az eleje és a vége meg van csinálva, a közepét meg úgy hagyjuk. Ha egy ilyen irányba megy, akkor szeretnék érvelni amellelt, de most tényleg nem hallgatsz végig, hát jó akkor szavazzunk.

Maczák Johanna: Arra szeretném felhívni a figyelmet, amit részben már elmondott Alpolgármester Úr, hogy ez egy olyan helyzet, amit mi nyáron elindítottuk azért, mert tudtuk, hogy lesz ez a pályázati lehetőség, de nem volt pályázati kiírás. Úgy szerződöttünk le a tervezővel, mint mondtam, egy nyílt beszerzési eljárásban, hogy nem tudtuk azt, hogy mit kell majd beadnunk, és mikor. Az egész egy homály volt. November 28-án jelent meg a pályázati kiírás, amikor a pályázati kiírásba bekerült annyi plusz ahhoz képest, ami a szerződésben volt, megvárom Képviselő Urat, mert őt kellene szerintem a leginkább meggyőzni, és jobb, hogyha hallja, amit mondok, hogy ahhoz képest, amire leszerződöttünk a tervezővel, vége a munkának, december 14-én szállított, tehát vége, őhöz már nem is érdemes beszélni, mert azt nem tudom, hogy a következő munkaszakaszban, nyílt eljárásban ki fogja megnyerni. Viszont én bekönyörögtem a költségbecslést. Így volt Pető Zoltán? Így. Viszont a tervező megcsinálta a költségbecsléseket azért, hogy tudjuk beadni februárban a terveket a pályázat első lépésében. Tehát a szállítás történt december 14-én, és azonnal mi ráhatottunk arra, hogy legyen Városfejlesztési, Innovációs és Környezetvédelmi Bizottságnak egy rendkívüli ülése annak érdekében, hogy döntést tudjon megszavazni. Úgy, ahogyan Alpolgármester Úr mondta, ezzel a négy utcával tudunk továbbhaladni. Az lehet, hogy ezt a Bizottság leszűkíti kettőre vagy háromra, mert valami nem tetszik, de a négytel tudunk továbbhaladni. Viszont az is teljesen igaz, amit mi előadtunk, mind Alpolgármester Úr, mind pedig a tervező, hogy olyan a pályázati kiírás, hogy most jön a közösségi tervezés. Tehát most kerül bevonásra a lakosság, mind az utca lakói, mind a térség lakói, és meg lesznek kérdezve arról, hogy milyen beavatkozásokat támogatnak. Azért jó, ha négy utcával indulunk, mert elképzelhető, hogy a lakosság észrevételei alapján ki fog esni egy utca, vagy két utca, mert a lakók nem akarják a parkolók számát csökkenteni, és akkor a másik kettővel még tudunk haladni. Tudniillik az „egészséges utcák” szempontrendszernek az nem feltétele, hogy megmarad a parkoló, és nem tudom, fölé lugast csinálunk. Ez egy peremfeltétel rendszer, ennek eleget kell tenni. Arra hívnám fel a figyelmet, hogy ez egy 100 százalékos támogatású EU-s pénz. Pont a pályázat kiíró, akit egy nyílt beszerzési eljárásban szereztünk be, és már vele dolgozunk, tehát nem övelük, hanem a pályázat kiíróval. A pályázat kiíró mondta, hogy ilyen még nem volt, hogy ilyen nagyságrendű pénzt 100 százalékos támogatást kapnak így a kerületek közterületre. Tehát ettől elesni, szerintem nem lenne egy kimondottan jó döntés. Szerintem ezt folytatni kell, és a folytatás az, ami a közösségi tervezés révén egy cizelláltabb részeredményt tud hozni, mert az csak egy részeredmény, amit májusban beadunk, utána már a továbbtervezés még nyáron fog folytatódni.

Árva Péter: Eddig azt hittem értem, de most nem. Tehát, hogy miért nem lehet plusz utcát hozzárakni, még egyet? Milyen költségvonzata lenne ennek? Érdemben tényleg két megfontolandó dolgot látok, az egyik a Vaskapu utca Dandár utca és Haller utca közötti szakasza, a másik a Vendel utca. Ez a kettő, ami mellett valódi érvek vannak. Ezeket lehet belerakni vagy nem? Illetve, hogyha kiesik az Angyal utca, akkor ezek bekerülhetnek-e helyette? Ez lenne az utolsó kérdésem.

Maczák Johanna: Nincs tervezési szerződésünk.

Árva Péter: A tervezési szerződés mire szól?

Maczák Johanna: Arra, hogy az a két utca is, ami itt felmerült, hasonló jelleggel ki legyen dolgozva. A 250-es helyszínrajz ki legyen dolgozva és be legyen árazva. Ez nincs. Ezenkívül, ha ma van eredmény, akkor én ma megírom ezt a pályázati írónak, mert a pályázati író ezen dolgozik. Tehát nekünk be kell például bizonyítani azt, nagyon komplikált a pályázat, meg lehet nézni az IH honlapján, hogy a kerékpáros hálózathoz hogyan csatlakoznak ezek az utcák. Tehet ilyen különböző „fedvények” kellene, azért kértem, hogy legyen egy korábbi döntés a Bizottság részéről, és ne a jövő héten, mert ezeken dolgozni kell.

Árva Péter: Filozófiai kérdés, hogy akkor miért ülünk itt? Szavazzunk róla, menjünk haza, úgyse tudunk rajta változtatni. Kicsit ez az érzésem ebben a kialakult helyzetben. További hozzászólást, javaslatot nem látok. Emődy

Zsolt nem volt bent a teremben az általa feltett kérdésnél. Amíg nem volt itt Emőd Zsolt, tájékoztatom őt, hogy azt a választ kaptuk, hogy nem lehet plusz dolgokat berakni ebbe különböző szerződéses kötelek mellett. Azt gondolom, hogy abban nagy egyetértés volt a Bizottság részéről, hogy Vendel utcát örömmel vennénk, ha bekerülne ebbe a történetbe, illetve a Vaskapu utcának a Dandár utca és a Haller utca közötti szakaszát. Nem tudom, hogy van-e értelme belefoglalni egy határozatba ilyen „gumi izéként”, hogy: „kérjük, hogy nem”, de a vitában ezt teljesen egyértelműen gyakorlatilag támogatta. Fenti helyzetben az eredeti határozati javaslatot teszem fel szavazásra, ami arról szól, hogy a Bizottságunk egyetért azzal, hogy az Angyal utcára, az Ipar utcára, a Viola utca és Sobieski János utcára vonatkozó pályázaton induljunk, és pályázatot nyújtunk be.. Kérem, szavazzunk erről.

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

VIK 2/2024. (I.22.) sz.

Határozat

A Városfejlesztési Innovációs és Környezetvédelmi Bizottság úgy dönt, hogy egyetért a 4 db - Angyal utca (Soroksári út- Mester utca közötti szakasza), az Ipar utca, a Viola utca, és a Sobieski János utca (Üllői út- Gát utca közötti szakasza) - utca/utcaszakaszra vonatkozó TOP_Plusz-4.1.1-23: Egészséges utcák program pályázat benyújtásával.

Határidő: 2024. január 22.

Felelős: Baranyi Krisztina polgármester

(7 igen, egyhangú)

A szavazásban 7 bizottsági tag vett részt:

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

Árva Péter: Nagyon szépen köszönöm a munkát, a nyílt ülést 16.58 órakor bezárom.

k.m.f.

Árva Péter
elnök

Takács Máriusz
bizottsági tag

Benkő Irén Erzsébet
jegyzőkönyvvezető