

J e g y z ő k ö n y v

a Budapest főváros településszerkezeti tervének (TSZT 2017) és a Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ) eseti módosításának véleményezési eljárása a

Kemény Ferenc Sportlétesítmény-fejlesztési Program
megvalósításához szükséges egyes helyszínek vonatkozásában
(Korm. rendelet 42. § szerinti tárgyalásos eljárás)

tárgyában

Budapest Főváros Önkormányzata által
2018. október 11-én, csütörtökön, 16 órától
a Főpolgármesteri Hivatal
(Budapest, V. kerület, Városház utca 9-11.)
I. emeleti Dísztermében megtartott
lakossági fórumról

Napirend:

1. A Budapest főváros településszerkezeti tervének (TSZT 2017) és a Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ) eseti módosításának véleményezési eljárását a Kemény Ferenc Sportlétesítmény-fejlesztési Program megvalósításához szükséges egyes helyszínek vonatkozásában (Korm. rendelet 42. § szerinti tárgyalásos eljárás)

Elnököl: Pongrácz Katalin, a Főpolgármesteri Hivatal Városépítési Főosztálya Városrendezési Osztályának vezetője

Jegyzőkönyvvezető: Molnár Emese

Az ülés résztvevői

Az aláírt jelenléti ív szerint.

(A lakossági fórum kezdetének időpontja: 16 óra 00 perc)

PONGRÁCZ KATALIN: Jó napot kívánok! Engedjék meg, hogy mielőtt köszönténém önöket, bemutatkozzam! Pongrácz Katalinnak hívnak, a Főpolgármesteri Hivatal Városépítési Főosztályának Városrendezési Osztályát vezetem, és ma ennek a fórumnak a moderátora leszek. Köszönöm szépen, hogy ilyen nagy számú és jelentős érdeklődéssel fordulnak e munka irányába, és remélem, hogy megelégedésükre fog szolgálni az itt elhangzó tervismertetés és az azt követően önök által feltett kérdésekre adandó válasz. Természetesen véleményt is megfogalmazhatnak az elhangzottakról. Még egy kérésem lenne, ha megengedik, én is leülnék, hiszen önök is ülnek, köszönöm. *(Pongrácz Katalin leül.)*

Annyit szeretnék bevezetőül elmondani, ami talán köztudott is, hogy a kormány már 2016-ban döntött a Kemény Ferenc Sportlétesítmény-fejlesztési Programról és annak megvalósítási szándékáról. Azóta nagyon sok minden történt kormányzati szinten is és a tervezők asztalán is. Most jutott el ez a folyamat abba a fázisba, amikor a fővárosi településszerkezeti terv és a Fővárosi rendezési szabályzat mai tartalmát hozzá kell igazítani ahhoz a műszaki tartalomhoz, amit a program előkészítői, tervezői kimunkáltak.

Ma Magyarországon minden településrendezési terv egy meghatározott egyeztetési eljárás lefolytatása után válik csak jóváhagyhatóvá. Ezek az egyeztetési eljárások különbözőek lehetnek abból a szempontból, hogy maga a terv, amiről szó van, milyen típusú. Jelen esetben egy nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházás érdekében készült a terv, és az ilyen típusú eljárást úgynevezett tárgyalásos eljárással kell végig egyeztetni. Ennek a tárgyalásos eljárásnak az első lépése az a lakossági fórum, az a partnerségi egyeztetés, amelyen most önök megjelentek. Ezt követően az itt elhangzott észrevételek, javaslatok, vélemények bekerülnek a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlésének – röviden mondva – Városfejlesztési Bizottságához, és ez a bizottság fogja eldönteni a tervezői javaslatok mérlegelésével, hogy melyik észrevételt, melyik véleményt fogadja el és fogadja be a tervbe, és melyek lesznek azok, amelyeket elutasít, és nem kíván támogatni. Ezt a döntést – amit közzé fogunk tenni természetesen a budapest.hu portálon, bárki megtekintheti és elolvashatja – követi a Budapesti Kormányhivatal állami főépítésének tárgyalása, amely tárgyalásra meghívást kapnak azok az államigazgatási szervek, az érintett kerületi önkormányzatok, amelyek már saját szakterületük szempontjából formálhatnak véleményt a tervről. Erről a tárgyalásról bizonyos idő elteltével egy záró jegyzőkönyv készül, amelyben az állami főépítész megállapítja, hogy a tervben van-e jogszabálysértő megoldás, vagy van-e olyan szakmai hiba, ami javításra szorul – ilyen általában természetesen nem szokott maradni –, és a jegyzőkönyv végén közli az egyetértését a terv jóváhagyásával. Innentől kezdve azzal folytatódik a történet, hogy a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlése, amely a TSZT és az FRSZ megalkotására törvényi felhatalmazással bír, megtárgyalja és szavazatával, szavazataival elfogadja, vagy adott esetben elutasítja a tervet.

Ez tehát az a folyamat, amely most, ezzel a mai fórumdelutánál indul el, amihez még annyit tennék hozzá, hogy nemcsak itt és most lehet véleményt nyilvánítani, észrevételt tenni, hanem október 19-éig a jelenlévők és bárki más is, aki partnernek számít, még írásban, e-mailben vagy postai úton megteheti az észrevételeit és véleményét, ugyanúgy fogjuk azokat is kezelni, mint a ma itt elhangzókat. Erről a delutánról természetesen szó szerinti jegyzőkönyv készül

a parlamenti gyorsíró kollégánő jóvoltából, így a fórumról is lesz egy jegyzőkönyv.

Szeretném köszönteni a munka tervezőit, a mellettem ülő Albrecht Utét, a Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. vezetőjét, Pető Zoltán közlekedésmérnök urat, illetve itt van körünkben a Főmterv tervezője is, aki elsősorban a közlekedési, útkialakítási kérdésekben fog majd önöknek pontos szakmai választ adni.

Most megkérem Albrecht Utét, hogy a diák segítségével röviden ismertesse a terv tartalmát. Köszönöm.

ALBRECHT UTE: *(A tájékoztatót vetítés kíséri.)* Jó napot kívánok! Én is köszöntöm önöket, és ha megengedik, én is ülve mondanám el a terv lényegét, mert az a vetítés szempontjából előnyösebb.

Amit Pongrácz Katalin már elmondott, azt röviden kivetítettem itt, hogy a partnerségi egyeztetés szabályai szerint mindenképpen október 19-éig bezárólag várnánk az esetleges írásos vélemények beküldését.

Annyit szeretnék még elmondani erről a műfajról, amivel ma foglalkozunk, hogy a településszerkezeti terv és a Fővárosi rendezési szabályzat év elején módosult, tulajdonképpen egy átfogó felülvizsgálata történt meg a szerkezeti tervnek, és az a terv, amellyel ma itt találkozhatunk, az ennek az egész fővárosra szóló tervnek egy úgynevezett eseti módosítása, amely tulajdonképpen ennek egy kisebb területére szól kizárólag. A településszerkezeti tervnek az a feladata, hogy – mint ahogy a nevében is benne van – a település szerkezetét, elsősorban a területfelhasználást és a műszaki infrastruktúrát határozza meg. A rendezési szabályzatnak az a feladata, hogy az egyes területek beépítési sűrűségét, a beépítési magasságot és az infrastruktúrájának a területbiztosítását határozza meg.

Pongrácz Katalin már elmondta, hogy ennek a tervnek az előzményei tulajdonképpen eléggé visszanyúlnak a múltba, 2016-ban lett kormányhatározatban elfogadva az úgynevezett Kemény Ferenc-program, illetve 2018-ban ezt követte a Budapest Diákváros – Déli Városkapu Fejlesztési Program, ami egy kiemelten közérdekű beruházásnak és kiemelt budapesti fejlesztésnek minősíti ezt a fejlesztéscsomagot. Ez a Déli Városkapu Program tulajdonképpen olyan hiánypótló fejlesztéseket indít el Dél-Pesten és Észak-Csepelen, amelyekre régóta szükség lett volna, amely egy egységes szemlélet mentén a Duna-part mentén – ez alatt a Nagy-Dunát meg az RSD-t is értjük – fejlesztéseket irányoz elő, felhasználva olyan barnamezős területeket, amelyek ma gyakorlatilag szégyenfoltjai a két érintett kerületnek, a IX. és a XXI. kerületnek egyaránt.

A településszerkezeti terv gyakorlatilag három létesítmény- vagy projektcsoport mentén szorul módosításra. Az egyik az, hogy a budapesti atlétikai stadion tervezéséhez kapcsolódóan a Kvassay-zsilipről északra, a Budapest Diákvároshoz kapcsolódóan a IX. kerületben a Ráckevei (Soroksári)-Duna-ág mellett, illetve a dunai evezősközponttal kapcsolatosan, ami Csepel-szigeten helyezkedne el, de az evezőspálya gyakorlatilag közös a csepeli és a ferencvárosi kerületek között. A tervezési terület itt látszik sárgával jelölve, ez nem azt jelenti, hogy ezen a területen minden módosul, de ezen a területen belül és nagyobb kitekintéssel is vizsgáltuk az egyes területeket.

Én két csoportban szeretném bemutatni a tervezett változtatásokat. Az első terület gyakorlatilag az atlétikai stadion és az ahhoz kapcsolódó létesítmények, edzőpályák, illetve egy olyan csarnok területe, amelyben ősztől

tavaszig lehet felkészülni. Itt látszik egy felvétel a területről, illetve az a slide, amely most látszik, egy tervpályázatnak az eredményeként született. Itt az volt a feladat, hogy egy alapállásban 15 ezer fős stadion kerüljön megtervezésre úgy, hogy szükség esetén 40 ezer fős befogadóképességűre legyen kibővíthető ideiglenesen mobil szerkezetekkel, és nagyon fontos, hogy a két kerületben elhelyezkedő létesítmény össze is legyen kötve egy megfelelő kerékpáros-gyalogos új hídkapcsolattal, úgyhogy a volt Vituki-területen helyezkedne el a stadion, Csepel északi területén pedig a szabadtéri pályák és az edzőpályák. Erre a létesítményre azért van szükség, mert ma Budapesten nincs olyan szabadtéri létesítmény, ahol nemzetközi vagy akár csak hazai atlétikai bajnokságot is meg lehetne rendezni, egyébként is nagyon kevés edzőpálya van, és nincs olyan fedett csarnok, ahol nem megfelelő időjárás esetén készülni lehet.

Valami hiba folytán nem nyílt meg a következő kép, amiért elnézést kérek. Itt látszott volna a terület jelenlegi állapota, és itt van tulajdonképpen a tervezett vízió, egy könnyed stadion egy nagyon zöld környezetben, ez pedig egy másik látványterv a területről. Természetesen még folytatódik ennek a létesítménynek a tervezése, ezek ilyen első benyomások és víziók.

A településszerkezeti terv szempontjából ez azt jelenti, hogy a hatályos tervben szereplő, itt kék sraffozással jelölt terület ma egy úgynevezett zárt sorú, jellemzően zárt sorú, sűrű intézményterület, ez kerülne átsorolásra egy különleges sportterület besorolásba. A mai besorolást úgy kell elképzelni, hogy tulajdonképpen a XIII. kerület, Váci út menti beépítés, ami egy nagyon sűrű irodafolyosó területe, az a sűrűség lehetne itt a most hatályos tervek szerint, és helyette ez a különleges sportterület kerülne kialakításra.

Ezzel a módosítással együtt módosul a Duna-parton tervezett közpark, ami azt jelenti, hogy ennek csak a formája, alakja változik, a területi kiterjedése nem, úgyhogy összességében továbbra is az a terv, hogy a Duna-parton mindenki számára hozzáférhető terület alakuljon ki, azon sétány, kerékpárút húzódjon végig.

Amint említettem, a területtel szemben van tervezve az edzőközpont, amely szabadtéri pályákból és egy fedett csarnokból állna. Itt látszik az a változás, ami a mai szennyvíztisztító területének egy részét – ami nem került beépítésre és hasznosításra – szintén átsorolja városi park területbe, ami azt jelenti, hogy itt zöldterület lesz, illetve kijelöli azt a területet, amely ma a szennyvíztisztító mellett a Duna irányában helyezkedik el, ezen a területen sportterületként lehet majd a fedett csarnokot elhelyezni.

Az utolsó változtatásnak jelenik meg itt az a kerékpáros-gyalogos híd, amely a létesítményeket a zsilipműtárgyon keresztül összeköti.

Itt szeretnék még mutatni pár képet azokról az épületekről, amelyek a Csepel északi szigetcsúcson találhatóak, értékes épületek, de jelenleg egyedi védelmet nem élveznek. A kerületi rendelet szerint itt egy helyi területi védelem létezik, a kerületi helyi védelemre javasolták az épületeket, de ennek a jóváhagyása még nem történt meg, párhuzamosan azonban folyik az épületekre egy műemlékiérték-nyilvántartásbavétel, és ez az eljárás jelenleg folyamatban van. Erre a szerkezeti tervnek nincs kihatása, nincs döntési jogköre, hanem annyi a feladata, hogy egy külön tervlapon az aktuális védettségek legyenek feltüntetve, úgyhogy amennyiben itt változás történik, akkor a TSZT megfelelő tervlapja azt le fogja követni.

Most látszik gyakorlatilag a különbség a jelenleg hatályos terv és a javasolt változat között. A leglényegesebb az, hogy a sűrű intézményterület helyett sportterület lesz.

A második területcsoport a diákvárossal és a dunai evezősközponttal kapcsolatos. Itt azt kell elmondani, hogy mindig úgy szoktuk tartani, hogy Budapest a Duna fővárosa, ennek ellenére Budapesten nincs olyan helyszín, ahol nemzetközi versenyeket lehetne rendezni evezés, kajak-kenu szempontjából, és ez is egyfajta hiánypótlás lenne, hogy a Ráckevei-Duna-ágban egy evezőspálya kerülne kialakításra, egyetemben egy új evezősközponttal.

A diákváros egy olyan tervezett létesítmény, amely több ütemben, de összesen 12 ezer férőhellyel szeretne szálláslehetőséget biztosítani a felsőoktatás számára. A fővárosban nagyon sok kollégiumi hely hiányzik, az elmúlt 40 évben a már meglévő kollégiumok állapota is csak romlott, nem kerültek felújításra, és tulajdonképpen az lenne a célja ennek a területnek, hogy ott sok diák együtt tanulhat, szóval egy közös tudásközpont lehetne ez a terület. A diákvároshoz természetesen hozzátartoznának a mindennapi élethez szükséges kiszolgáló funkciók is, és a diákok is használhatják természetesen, mint Budapest teljes lakossága is, azokat az új sportlétesítményeket, amelyekről már szó volt, illetve amelyekről az evezősklubbal kapcsolatosan még szó lesz.

Mint említettem, Csepelen is vannak értékes épületek, itt a IX. kerületben más a helyzet, itt már műemléki épületként van nyilvántartva az egykori Nagyvásártelep épülete. Sajnos nagyon rossz állapotban van, gondolom, sokan ismerik, fokozatosan romlik az állapota, de ennek a diákváros-fejlesztésnek a részét képezi, hogy ez integrálva legyen a diákvárosba, és felújításra kerüljön.

Az ezzel a területtel kapcsolatos változásokat szeretném elmondani. A Duna-parton, a Ráckevei (Soroksári)-Duna-parton jelenleg ki van jelölve egyforma szélességben egy zöldterület. A településszerkezeti terv emellett azt tartalmazza, hogy a rózsaszínnel jelölt nagyvárosias lakóterületen belül ennek a területnek a 10 százalékán is zöldterületet kell kialakítani. Lehet, hogy a terv módosítása csak formainak tűnik, egy keskenyebb állandó zöldsáv lenne a Duna-mentén, de 10 százalékról 15 százalékra van megnövelve az az arány, amelyen belül az ahhoz kapcsolódó zöldterületeket ki kell alakítani, ami azt jelenti, hogy egy változatosabb formát tud majd öltetni az itteni zöldterület.

Itt most egy pillanatra átadnám a mikrofont a közlekedéstervező kollégámnak.

PETŐ ZOLTÁN: Jó napot kívánok! Galvani híd kérdésköre – ez részben magát a hidat, részben a csatlakozó úthálózatát is jelenti. A kolléganőm említette az előbb a sport- és a diákvárosi fejlesztéseket, amelyek a Duna-partok mentén valósulnak meg. Itt nagyon kedvező irányú a területfelhasználás változása, hisz a sport- és diák-, oktatási funkciókat befogadó területfelhasználási egységekből sokkal kisebb forgalmi terhelés származhat majd, mint abból, amit a korábbi, jelenleg hatályos területfelhasználás biztosít. Ettől tulajdonképpen független a Galvani híd és kapcsolódó úthálózata, amiért mégis most jelenik meg ebben a tervben, az a területi egybeesés, hisz ugyanazon a Duna-parti részen helyezkedik el maga a Galvani híd. A Galvani híd esetében két hídról is beszélünk, az egyik az, amely a nagy Duna-ágot keresztezi, erre ez

évben tervpályázat került kiírásra, eredményesen zárult, reméljük, egy szép híd épül majd.

A jelen tervet a kis Galvani híd, tehát a Soroksári-Duna-ágon tervezett Galvani híd érinti. Ennek a kapcsolódó úthálózata, ami minden bizonnyal sok embert érint, ennek a településszerkezeti tervnek, a tervmódosításnak nem része, mivel ennek a nyomvonala még nem tisztázott, ennek a műszaki kialakítása még nem dőlt el. Ennek az egész projektnek, ami magából a hídból és a kapcsolódó úthálózathoz áll, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a gazdája, minden bizonnyal ahogy a tervezés előrehalad, részletes társadalmi egyeztetéseket fog tartani. A jelen tervben csak maga a kis Galvani híd jelenik meg, aminek egy kisebb módosítását tartalmazza a terv: nem a Kén utca, hanem az Illatos út felé fog megépülni.

Hogyha továbbmegyünk a vetítésben, akkor a hídról látunk néhány részletesebb ábrát. A híd kétszer három forgalmi sávval kerül megtervezésre, amiben még szintén nincs végleges döntés, elképzelhető, hogy kétszer két forgalmi sávval és középső villamospályával fog megépülni. A híd szélein, természetesen mindkét oldalon gyalogos- és kerékpáros-felületek is megjelennek a használók számára. A kis színes ábrán látszik a Kén utca helyetti Illatos úti változat, hogy milyen módosítást igényel a területfelhasználás rendszerében.

ALBRECHT UTE: Az elmondottak alapján a településszerkezeti terv területfelhasználás tervlapja úgy módosul, hogy a korábbi nyomvonalevezetés helyett tulajdonképpen megadja az egyenes, az Illatos út irányába történő továbbvezetés lehetőségét.

A már említett evezőspálya északi része egyszerűen a Ráckevei (Soroksári)-Duna-ág görbülete miatt és a megkövetelt 2 ezer méteres távolság miatt belevág a IX. kerület területébe, ami azt jelenti, hogy itt kibővül az evezőspálya egy vízfelülettel.

Az elmondott változtatásokból következően természetesen akkor az Illatos útig kell tudni elvezetni a főútnyomvonalat, és az annak a környékén tervezett intézményterületen az a sok piros pötty azt jelenti, hogy a hídfő környékén lakás nem helyezhető el a terület terhelése miatt.

A kollégám által elmondottakból következik az, hogy a Ferencvárosi pályaudvaron hosszú távon átvezető műtárgy is jelölésre kerül, illetve az a kapcsolat, ami majd a későbbiekben, ha lesz albertfalvai híd is, gyakorlatilag a két hídpár, két körút elvet tudja megvalósítani. Itt nem tudom egy képen megmutatni, hogy milyen volt és milyen lett, itt látszik a hatályos terv, és most látható a módosítási javaslat a területre vonatkozóan.

Az evezősközponttal kapcsolatosan azt is el kell mondani, hogy Budapesten számos helyen működik evezőssport, csak nagyon méltatlan körülmények között, és itt egy olyan evezőspálya van tervezve, amely nemzetközi színvonalú versenyeket is le tud bonyolítani. Az evezőspálya mentén gyalogos- és kerékpáros-infrastruktúra kialakítása tervezett, egy új klubház épül a versenyközponthoz, illetve – amit már elmondtam – a pálya szükséges vonalvezetése miatt korrigálni kell a partvonalat is. A korábban elmondottak szerint innen indul az evezőspálya tulajdonképpen a vízfelület kibővítésével, a csepeli oldalon kismértékben kell korrigálni a partvonalat, és a déli részen, ahol most a fekete keretet látják, ott létesülne maga az evezősközpont azon a helyszínen, ahol ma is működik egy ilyen klub. A lényeg az, amit itt a piros kontúron látnak, hogy itt működne az evezősközpont, és

ennek a területnek az egyben lévő kialakíthatósága vonja maga után a többi módosítást, ami tulajdonképpen kismértékű, nem szerkezeti jelentőségű, ami azt jelenti, hogy – ahogy itt látszik – a tervezett útkapcsolat néhány méterrel módosul déli irányba, illetve ami fontos, hogy az itt tervezett, alagútba vezetett útnyomvonal nem fogja elvágni azt a területet, hanem megfelelően jelölésre kerül, és itt is fontos az, hogy azon az intézményterületen, amely egyfajta zárványként lesz kialakítható az út és a vasút nyomvonala között, szintén nem lehet lakást építeni.

Csepel-Északhoz hasonló módon itt is létesülne egy kerékpáros-gyalogos híd, amellyel a Francia-öböl keresztezhető, és így vezet tovább majd déli irányba.

Itt egymás mellett látszik a két tervjavaslat lényege, mint elmondtam, az evezőspályának az az egyfajta kiharapása, illetve a módosított területhasználat, itt is intézményi terület helyett rekreációs terület kerül kijelölésre.

Összeszedtük a területi mérleget is, ebből összesen két számot szeretnék kiragadni, ami jelentős. Ez azt jelenti, hogy az a sűrű, zárt sorú intézményterület megszűnik több mint 15 hektáron, és helyette nagy kiterjedésű sportolási célú terület jön létre.

Ami még fontos a szerkezeti terv szempontjából, hogy mindig vizsgálni kell, hogy a területek biológiai aktivitása hogy érvényesül, itt biztosítani kell a szinten tartást – a mi esetünkben a kedvező irányú módosítások miatt az nő is.

A rendezési szabályzat tulajdonképpen párban jár a településszerkezeti terv tervlapjaival, ami azt jelenti – csak ismételni tudom –, hogy ami azokon a tervlapokon változik, annak a rendezési szabályzat tervlapjain is változnia kell; ezt most itt külön nem sorolnám fel, mert tényleg csak egy ismételtség lenne.

Ami a rendezési szabályzatnak feladata még, az a magasságok meghatározása. Itt nincs koncepcionális változás, hanem a hatályos tervvel azonos módon, csak a megváltozott területfelhasználási egységek határaihoz igazítva jelennek meg a lehetséges magasságok a tervlapon. Az látszik, hogy azok a kicsit sötétebb foltok lehetővé teszik most is a hatályos tervben a 45 méter magas épületet, és gyakorlatilag ennek a korrekciója történt meg csak – ha csak a Vituki épületére gondolunk, az is magasabb, mint 30 méter, úgyhogy ezek itt jelölésre kerültek.

Vannak úgynevezett védelmi és korlátozási területek, ezeket csak adatszolgáltatás alapján tüntetjük fel, hogy például hol van egy távhőgerincvezeték vagy az árvízvédelmi fővonal hol helyezkedik el. Ez is igazodik a bemutatott változásokhoz.

Ami talán lényegesebb, az még a beépítési sűrűség változása. Kollégám is elmondta, hogy ezeknek a bemutatott területeknek csökken a terhelése, ami tulajdonképpen az alábbiak szerint is látható. A sportterületnek a sűrűsége 1,75, ami szétbomlik egy 1,5-ös és egy 0,25-ös értékre. Ez azt jelenti, hogy van egy össz-sűrűsége egy területnek, és a zárójelben az első szám mindig az a négyzetméter-mennyiség, ami általános funkciókra használható, ez azt jelenti, hogy jelen esetben sportfunkció, kiszolgáló funkció, a 0,25 pedig, ami a zárójel második részében van, kizárólag parkolásra használható fel. Úgyhogy tulajdonképpen ez a sűrűségi érték így tevődik össze. Mint látható, itt 1,75 az új érték, a jelenleg hatályos tervben 4,25 van, itt magyaráztam azt, hogy egy sűrű, Váci út menti beépítés helyett egy laza zöld-, sportterület tud létrejönni. Ugyanaz a sűrűség vonatkozik majd az elhelyezhető atlétikai csarnokra is.

A diákváros esetében egy növekmény tervezett, mivel itt magasház is elhelyezhető, ahogy mutattam, illetve egy barnamezős területnek az

átalakításáról van szó, amit tulajdonképpen elősegíteni kell. Itt a paraméter 4,0, ami szintén két értékből áll, ami azt jelenti, hogy egy 3-as általános sűrűség és egy 1-es érték van a parkolásra.

Szintén csökkenés javasolt az evezősközpont területén, itt is 1,25 az új összérték a ma meghatározott 3-as érték helyett.

Már csak egy pár formáság van. Az összes módosítással együtt a rendezési szabályzatban a városias sétány nyomvonalakat is pontosítani kell, ezeknek a helyeit mutatja a piros cikkcakk-vonal, és itt akkor természetesen értelemszerűen meg kell kerülni az újonnan kialakított vízfelületet, illetve a Francia-öböl felett kismértékben módosul a híd áthelyezésével.

Nagyon fontos, hogy a szerkezeti tervnek összhangban kell lennie a főváros hosszú távú városfejlesztési koncepciójával, ezt próbáljuk itt bemutatni. Egy pár nagyon releváns célt vettünk ki vagy mutatnánk be. Az egyik Budapest nemzetközi és európai szerepkörének az erősítése, itt a koncepció tartalmazza például a felsőoktatás fejlesztését, de azt is, hogy nemzetközi sportesemények rendezésére alkalmas fejlesztések a cél. Az egészséges környezeti feltételek megteremtése cél alatt található az új zöldterületek létesítése, a sportoló lakosság arányának növelése, és itt is szerepel ezzel összefüggésben a nemzetközi szintű sportrendezvényekre alkalmas infrastruktúra kiépítése. A koncepciónak nagyon hangsúlyos része a Dunával együtt élő város, ez azt jelenti, hogy a Duna menti területek funkcióbővítése, a Duna adottságainak a kihasználása, a közcélú hasznosítás megteremtése, a partok elérhetősége, illetve a turisztikai és a rekreációs területek fejlesztése.

Van még három fontos cél: a hatékony, kiegyensúlyozott városszerkezet, itt is fontos az, hogy egy összehangolt funkcionalitás legyen differenciált sűrűséggel; hogy a kötőtpályás közösségi közlekedés elemeinek a mentén haladjon előre a fejlesztés; hogy megvalósuljon a kis távolságok városa elv, ami azt jelenti, hogy könnyen legyen elérhető minden, és komplex funkcióösszetétel legyen; hogy az elhanyagolt és átjárhatatlan területek átstrukturálásra kerüljenek; és ami a diákváros szempontjából fontos, hogy a lakóterületi kínálat differenciált célcsoportok számára kerüljön fejlesztésre.

A barnamezős területek funkcióváltása nagyon fontos, itt gyakorlatilag minden fejlesztés régebbi ipari területeken valósul meg, és az intelligens mobilitásnak két fontos feladata az új dunai átkelők létesítése, itt a hídról volt szó, illetve a kerékpározásnak a fejlesztése.

Ezzel az ismertetésnek a végére értem, köszönöm mindenkinek a figyelmét.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönöm szépen a tervezői ismertetést, remélem, hogy elég részletesen sikerült önöket tájékoztatni. Innentől fogva megfordulnak a szerepek, és az önöké lesz a szó, munkatársaim, Musztafa Tímea és László Péter oda fogják vinni minden hozzászólni kívánóhoz a mikrofont. Egyetlenegy kéréssem van: legyenek kedvesek a nevüket bemondani, mielőtt elkezdik a hozzászólásukat. Parancsoljanak, van-e kérdés, észrevétel? *(Vitéz Tamás: Akkor kezdeném.)* Parancsoljon! Viszik a mikrofont, be van kapcsolva.

VITÉZ TAMÁS: Köszönöm szépen. Vitéz Tamás vagyok, a Wekerlei Polgári Egyesület elnöke, és a tervező úr ugyan azt mondta, hogy ennek nincs köze a további közlekedési koncepcióhoz, illetve a tervet a NIF készíti, de láttuk most a bemutatóban, hogy bizony hogy van ennek köze hozzá, hiszen a kis

Gubacsi-híd helyének meghatározása már jóformán eldönti a további nyomvonalát annak a beruházásnak. Ha jól láttam, a 2 kilométeres evezőspálya elhelyezési igénye miatt – legalábbis a hölgy ezt mondta – a Kén utca felé vezető híd helyett az Illatos út felőli kishíd-elhelyezésre törekednek a tervben. A kérdésem az mellesleg, hogy a NIF tervezőit bevonták-e ebbe a munkába, vagy tudnak-e erről, hogy az ő koncepciójuk alapjaiban eldől ezzel, ennek a tervnek az elfogadásával.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönjük. Szeretném megkérni a Főmterv jelen lévő munkatársát, Takács Miklóst, hogy ő adjon erre a kérdésre választ.

TAKÁCS MIKLÓS: Talán elég hangosan tudok beszélni, ha az úgy alkalmas. A NIF tervezője tud róla, Főmtervként mi vagyunk a NIF tervezője, annak a tervezői konzorciumnak a vezetője, amely ezzel a kérdéssel foglalkozott. Igaza van, a szabályozási tervben az az irány, amelyik itt megjelenik, az az Illatos út felé képzelem el pillanatnyilag ennek az útnak a folytatását, de azt is mutatta, hogy a távlati összhangot a két híd, két körúttal is meg kell tudnunk őrizni és meg kell tudnunk teremteni.

Az alternatívák vizsgálatával ma azért az látszik, hogy ezt a hidat, ha valóban a tervezett szándék szerint – az előkészítés menetétől függően – 2022-25 környékén szeretnénk átadni, akkor arra azért nem számíthatunk, hogy a ferencvárosi rendező ebben az időben abból az útból elkerülne, amely a Kén utcai folytatást lehetővé tenné, tehát mindenképpen próbálnánk ehhez a hídhoz egy körúti szerepkört is párosítani, amelyre jelen állás szerint a körvasút menti körút nyomvonalának a keresése tűnik lehetségesnek, amely pedig az Illatos út felől érhető el.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönöm. *(Jelzésre:)* Parancsoljon!

FERENCZI ISTVÁN: Jó napot kívánok! Üdvözlök mindenkit! Én Ferenczi István vagyok, kispesti önkormányzati képviselő, de az első kérdéssel nem kispesti szempontból szeretnék szólni, hanem az egész várost érintő kérdés ez, és csatlakozom majd az előttem szólóhoz is. Ha kitekintünk az európai nagyvárosokba vagy a világba, akkor azt látjuk, hogy a legélhetőbb városok trendje jelenti azt a jövőképet, amihez nekünk igazából az itt éppen még a projektoron is szereplő szempontok szerint csatlakoznunk kellene, tehát hogy minél több zöldfelület, az egészséges környezethez való jognak a minél jobb érvényesülése és hasonló elvek mentén kellene fejlesztenünk.

Az elmondottakból nekem az jön ki, hogy a tömegközlekedés, a gyalogos és a kerékpáros közlekedés mint egy kötelező elem jelenik meg, de nem ez kapja a hangsúlyt ezekben a tervekben, ott, helyi szinten lehet, hogy jól lehet gyalogolni vagy kerékpározni ezen az érintett területen, de az idekapcsolódó Galvani híd és az ahhoz kapcsolódó úthálózatok, amit egyébként tényként kezel ez az anyag, hogy ez már egy eldöntött nyomvonal, azok kétszer kettő vagy kétszer három autós sávot jelentenek. Az a javaslatom, hogy vizsgálják meg annak a lehetőségét, hogy teljesen fordítsanak az arányon, és olyan módon hozzanak létre kompakt városokat az egész nagyvároson belül, hogy a kompakt városrészek közötti közlekedést tömegközlekedéssel és gyalogosan lehessen megoldani. Hogyha hosszú távra előre tervezünk, akkor nem tervezhetünk az

autós közlekedés számára, ez nem fogja ezeket a célokat, amelyek még mindig a kivetítón vannak, szolgálni.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönöm szépen. (*Albrecht Uténak:*) Akartok reagálni? (*Albrecht Ute nemet int.*) Nem, mert ez vélemény volt.

FERENCZI ISTVÁN: A javaslatom az volt, hogy vizsgálják meg annak a lehetőségét, hogy olyan arányban legyen az autós közlekedés kiszolgálva az új létesítményekkel, amilyen arányban most a gyalogos és kerékpáros van a tervek szerint kiszolgálva, és olyan arányban legyen kiszolgálva az autós közlekedés... Fordítva, belezavarodtam, de értik: fordítsanak az arányon, vizsgálják meg ennek a lehetőségét! Kérdezem, hogy ez lehetséges-e, milyen ütemezésben, ki milyen feladatot ellátva fogja ezt megvizsgálni?

PONGRÁCZ KATALIN: Szeretném emlékeztetni önt, hogy a bevezetőmben elmondtam annak a folyamatnak a lépéseit, amelyben ennek a tervnek az egyeztetése folytatódni fog, illetve bonyolódik. Az itt elhangzott vélemények, javaslatok bekerülnek a Fővárosi Közgyűlés Városfejlesztési Bizottsága elé, és az a testület fog dönteni az önök felvetéseiről is, ők mondják ki, hogy bevállalják, megcsinálják, vagy valamiért nem értenek azzal egyet. Itt most tehát olyan választ adni önnek vagy később másoknak, ami egyértelműen eldönti a felvetést, sajnos nem áll módunkban, mert nem mi döntünk, hanem egy választott testületi bizottság.

TAKÁCS MIKLÓS: Bocsánat, egy gondolatot megengednek?

PONGRÁCZ KATALIN: Persze!

TAKÁCS MIKLÓS: Semmiképp sem lesz a híd kétszer három forgalmi sávós autóknak, ez biztos, mindig is úgy szólt a feladvány vagy a hozzáállás, hogy kétszer két közúti sáv és két tömegközlekedési sáv. A döntés csak abban nem született még meg, hogy ez a tömegközlekedési sáv már eleve egy villamost tartalmazzon, vagy adott esetben mondjuk buszos közlekedésre, de dedikált tömegközlekedési sáv, az egész biztos, hogy nem lesz kétszer három közúti sáv.

A kerékpáros közlekedést is kiemelném. Itt elhangzott, hogy mindkét oldalon lesz kerékpársáv, mindegyik lehajtónál minden irányt megadva, ami azért szintén nem jellemző, a hídjainknál is körüljárások vannak, többlet utak vannak. Itt ezek már eleve a tervezésnél figyelembevételre kerülnek, noha a kerékpárforgalom volumene nem indokolná, hogy mindkét oldalon legyen kerékpárút, de mégis azt a XXI. századi képet, ahol nem megtűrtként kezeli a kerékpárt, hanem egy nagyon fontos városközlekedési eszközként vagy módként tekint rá, ezt így próbálja megtenni.

Nem ehhez a projekthez tartozik, de a fővárosban és a főváros közlekedésével, sőt az agglomeráció közlekedésével foglalkozó fejlesztések ebben a térségben nagyon sok tömegközlekedési projekt előkészítésén dolgoznak. A részletekbe nem belemenve, de a ráckevei és a csepeli HÉV-nek a gyorsvasúttá fejlesztése is pont ezt a térséget fogja érinteni és szolgálni.

Kifejezetten azt gondolom tehát, hogy az irány az, amit ön keres, de ezt minden elemében egy leválasztott területre rávetíteni azért nem lehet. Itt kifejezetten az a szemlélet érvényesül egyébként, amit ön is megfogalmazott.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönöm.

PETŐ ZOLTÁN: Szeretnék még egy utolsó kiegészítést tenni, ha megengeded, a kerékpáros közlekedéshez.

PONGRÁCZ KATALIN: Parancsolj!

PETŐ ZOLTÁN: Ez a tervműfaj egy településszerkezetiterv-módosítás, ami nem módosul, az nem került kihangsúlyozásra. A kerékpáros közlekedés esetében csak a kis, önálló gyalogos-kerékpáros hidak jelentek meg fent a tervezett stadionnál, illetve lent a Francia-öbölnél. Ezek a projektek, amelyek tervezettek, valószínűleg magukkal viszik a kerékpáros-hálózat jelentős bővítését, hisz a stadionépítés kapcsán vélhetően rögtön megépül a Rákóczi hídtól egészen a Kvassay útig a Duna-parton egy kerékpárút, illetve egy kerékpárosshíd, illetőleg a stadion másik oldalán az Eurovelo-hálózatba tartozó kerékpárosút szintén a Kvassay útig, ami a diákváros építésével a Ráckevei-Duna-ág ferencvárosi oldalán el fogja érni a Gubacsi hidat. Ha a Csepel-szigeten a Soroksári-Duna-part menti sportfejlesztések megvalósulnak, ott szintén kerékpárosút építésére kerül sor. Ezek azonban nem igénylik ennek a tervműfajnak a módosítását, ezért nem jelennek meg benne, és nem kerültek kihangsúlyozásra. Köszönöm.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönöm. *(Jelzések.)* Az előbb középben láttam egy kezet. *(Közbeszólás: Ehhez kapcsolódik?)*

TRACEY WHEATLEY: Szerintem valamennyire kapcsolódik, igen. Tracey Wheatley, a Wekerle Társaskör Egyesület egyik elnökségi tagja, meg az Átalakuló Wekerle egyik alapítója vagyok. Az utóbbi tíz évben mi azon dolgoztunk a Wekerle-telepen, hogy mint lakosság együtt próbáljuk meg egyre jobban figyelembe venni azt, hogy változik a világ körülöttük, a környezeti hatásokra, például az éghajlatváltozásra gondolok. Tudom, hogy elhangzott, hogy ez nem ennek a tervezésnek egy része, de őszintén elmondjuk, mi most látjuk először leírva, hogy mi lesz fejlesztve direkt azon a környéken, ahol élünk, és azért is vettük a bátorságot, hogy most, a mai napon idejöjjünk.

Ami most elhangzott mint cél, a kompakt város, az új területeknek a fejlesztése, azt nagyon jó látni, ez szuper, ez nagyon jó, nagyon örülök a csepeli résznek, és nagyon örülök, hogy ilyen jellegű fejlesztések lesznek a városban, de miért csak ott jelenik meg ez a szemlélet? Én nagyon nehezen tudom megérteni, hogy amikor látom ezt mind felírva, az olyan, mintha tényleg egy szigetről beszélnénk – tudom, hogy a diáksziget mást jelent, de ez olyan, mint egy sziget –, itt fognak érvényesülni ezek a nagyon szép elvek, de nyilván mindenki tudja, amikor zárójelben meg van említve, hogy nemzetközi programok lesznek, hogy az gyakorlatilag azt jelenti, hogy Feriegyre fog érkezni sok ember, és az a sok ember valahogyan el akar jutni ezekbe a stadionokba. Mi nagyon szeretnénk látni ezeket az embereket eljutni ezekre a szép helyekre tömegközlekedéssel, és, igen, ha oda be van tervezve, hogy tömegközlekedési létesítmények előnyben részesülnek, akkor azt a várost fogjuk látni 20-30 év múlva, ha oda az van betervezve, hogy ilyen útcsomók lesznek, hogy kivezető-bevezető utak, azokat fogjuk látni. A kerékpárutak nyilván nagyon fontosak lesznek ott, de mindenki tudja, hogy ameddig a kocsiknak építünk utaknak, addig a kocsiszám, az autós szám növekedni fog, ez egy nemzetközi tapasztalat, nem az ellenkezője

történik. Ezért amennyivel még jobban ki akarják építeni ezeket az útvonalakat, amelyek oda fognak vezetni – mert ez nem egy sziget, ez egy városnak egy integrált része, oda kell jutni, oda kell eljutni –, mások fogják élvezni ennek a negatív hatásait gyakorlatilag a Wekerle-telepen. Ezeknek a szép dolgoknak, amelyek itt vannak felmutatva, mi pont az ellenkezőjét fogjuk negatív hatásként átélni nap mint nap a családjainkkal.

Tudom, hogy ez egy hozzászólás akar lenni, de szerintem mindenki olyan értelmes itt, hogy le tudja fordítani az ilyesmit kérdésre, ha szeretné. Azt szeretném röviden elmondani, hogy nézzék meg, milyen tömegközlekedési lehetőségek vannak, amivel el fogjuk kerülni a jövőben azt a helyzetet, hogy mi mint emberek a Wekerle-telepen vagy a József Attila-lakótelepen, mi élvezzük ezeknek a negatív hatásait. Köszönöm.

PONGRÁCZ KATALIN: *(Jelzésre:)* Parancsoljon!

BALOGH SAMU MÁRTON: Köszönöm szépen. Jó napot kívánok! Balogh Samu vagyok, szintén a környéken lakom. Először is szeretném megköszönni az osztályvezető asszonynak, a tervező asszonynak és a mérnök úrnak, mert egy jó prezentációt hallhattunk, és azt gondolom, hogy ha valaki nem olvasta ezt a 163 oldalas dokumentumot, akkor is azért nagyjából megérthette azt, hogy miről van szó, és ezt tényleg köszönöm, mert ez nagy segítség számunkra.

A közlekedési résszel kapcsolatban szeretnék kérdezni. Elhangzott, hogy fontos, hogy a hidak megtalálják a továbbvezető utat, és körutak tudjanak kialakulni. Egyelőre, mivel a rendező pályaudvar kapcsán még nem várható, hogy a közeljövőben változik a funkció, arra nem tudják vinni az utat, meg, gondolom, költséges lenne alagútban vagy fölötte, meg bármi, ezért másik irányba, az úgynevezett körvasút menti körút felé vinnék az utat, de ez csak egy pillanatnyi időszak, amíg létre nem jön az, hogy az albertfalvai híddal kapcsolatban ott is kialakulhat egy körút.

Azt szeretném megjegyezni, hogy az a pillanatnyi időszak, az nem annyira pillanatnyi a kiserdőben kivágott fák életében, tehát hogyha ott megépül egy út, ott út marad utána is, és akkor lehet azt mondani természetesen, hogy az albertfalvai híddal kapcsolódóan amúgy is tervezve van majd egy körút, amelynek meg kell épülnie, csak én ezzel kapcsolatban szeretném megfogalmazni a kétkedésemet, hiszen egy olyan körútról beszélünk, amely több helyen érint alagútban vezetett szakaszokat, mind Kőbányán az Óhegy, mind Budán a rózsavölgyi szakasz, tehát itt tényleg hatalmas dolgok vannak, amelyek gátként állnak ennek az útnak a megépülte előtt. Nem vagyok benne biztos, hogy érdemes most a Galvani híddal kapcsolódóan tönkretenni egy olyan helyi értéket, ezt a környezeti, természeti értéket, amit a majd egyszer talán megépülő út, ki tudja – száz éve tervezték kábé oda, azért száz év alatt is, rövidebb idő alatt is változik az a közlekedés meg az a technológia, amit egy városban használunk –, hogy valaha meg fog-e épülni az az út?

Én azt gondolom, hogy lehetséges megépíteni egy másik nyomvonalon, tehát ahogy azt a TSZT korábban vagy még most tartalmazza, hogy ha nem is a Kén utca felől... Bár egyébként azt szintén szeretném megjegyezni, hogy TSZT-módosításokat igazítottunk egy evezőpálya indítótornyának az elhelyezése miatt, de nem a településszerkezethez vagy annak a tervéhez kellene igazítani a műszaki tartalmat, és nem a műszaki tartalomhoz a településszerkezeti

terveket? Tehát szerintem itt egy kicsit fordítva ülünk a lovon. Szerintem tehát így is van még arra lehetőség, tiszteletben tartva azt, hogy nyilván nagyon költséges lenne átfúrni a rendező pályaudvar alatt, vagy átvinni fölötte, meg olvastam, hogy különböző egyéb kockázatok vannak, bomba még a második világháborúból, s a többi, s a többi, de egy olyan terület helyezkedik el ott a Gyáli út és a rendező pályaudvar mögött, között, ahol nincsenek lakott területek, még az Aszódi-teleptől is arrébb lehet hozni, ezek jellemzően most ipari csarnokok, és meg lehetne úgy oldani az egyébként a TSZT által tervezett Bihari utca, s a többi, Kőrösi, Éles sarok, ami egyébként már részben egy kiépült körút... Tehát az világos, hogy kétszer egy sáv, és nem támogatnám annak a bővítését, de ott egy részben, mármint jórészt létező körútról beszélünk, a körvasút menténél meg egy, ki tudja, ötven év múlva talán megépülő körútról beszélünk. Meg lehet-e ezt tehát úgy oldani, megvizsgálták-e vagy sem?

Nyilván a saját eszközeimmel igyekeztem ennek utánajárni, én azt gondolom, hogy meg lehet oldani úgy, hogy ne sűrűn lakott területeket tegyünk ki ennek a környezeti ártalomnak. Ebben a tervben az szerepel, hogy például a Határ út esetében, ahol ma olyan tizennégyezer egység járműterhelés van naponta, ez lecsökkenne 7 ezerre, de mellette lenne egy új út, ami 33 ezer egység járműterhelést jelentene, tehát a mostani 13 ezer helyett összesen olyan 40 ezer lenne ugyanazon a 30 méteres sávon belül – ez háromszoros terhelés –, és ott emberek élnek, a József Attilán, a Wekerlén rengeteg ember él.

Én azt gondolom, hogy a városnak szüksége van fejlesztésre – én az egész koncepciót tudnám kritizálni, most nem teszem meg, mert azt gondolom, látszik, hogy mekkora elképzelés áll mögötte, hogy van egy ilyen koncepció a kormányzat részéről, szívesen hallanám többször a főváros véleményét a témában –, de meg lehet ezt oldani úgy, hogy elkerülje ezeket a sűrűn lakott területeket, és ne azokat terheljük tovább, akik már egyébként most is jelentős terhelésben élnek. A Wekerle esetében a Nagykőrösi út egy autópálya bevezetője, a Határ út is jelentős forgalmat bonyolít, nem beszélve akkor az Illatos útnál a Vegyi Művek területéről, tehát hihetetlen egészségügyi terhelésnek vagyunk kitéve. Én bízom benne, hogy ezt meg lehetne úgy oldani, hogy ne tetézzük és ne növeljük ezt a terhelést. Köszönöm szépen.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönöm. *(Jelzésre:)* Parancsoljon!

NÉMETH KRISZTINA: Jó napot kívánok! Én Németh Kriszta vagyok. Azt olvashattuk ebben a programismertetőben, hogy egyetlen érzékeny szakasza van ennek az útnak, és tudom, hogy nem erről szól a mai fórum, viszont mivel nyilván érintve volt a kiserdő-Határ úti szakasz, ez az érzékeny szakasz, én a Van Más Út civil szerveződés tagjaként az ezen érzékeny szakasz környéki lakókat képviselem most. Vagyunk elég sokan, több mint 25 ezer ember él azon az érzékeny szakaszon, akikre, az életminőségükre nagyon komoly befolyással lenne ez az út.

Tavaly azt az információt kaptuk Kocsis Máté úrtól, hogy itt nem lesz út, a kiserdő megmenekül, az is volt nyilvánosságra hozva, hogy Fürjes Balázs úr kérte a NIF-et, hogy a kiserdőt elkerülő, környezetvédő nyomvonalat keressenek a lakosság érdekeinek a figyelembevételével – ehhez képest nem úgy tűnik, hogy jelenleg ez lesz a megvalósuló verzió. Mi többször fordultunk feléjük, illetve kértük, hogy adjanak információt, hogyan áll a helyzet; annyit sikerült elérni, hogy fél évvel, idén áprilisra eltolták a tervezési szakaszt. Áprilisban is kérdeztük, hogy rendben van, vége van a tervezési szakasznak,

akkor lehet-e tudni, hogy hogyan áll a dolog, hogy mi lett az új nyomvonal; azt mondták, hogy nem, mert értékelési szakasz van. Most megint, ugyanúgy, ahogy tavaly nyáron, most megint az internetről sikerült véletlenül információt szereznünk arról, hogy tulajdonképpen képből van a kiserdő és az a Határ úti szakasz.

Azt szeretném javasolni, hogy térjünk vissza arra, amit akkor mondtak, hogy a lakosság érdekeit veszik figyelembe, és hogy hozzánk fordulnak, és kommunikálnak velünk.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönjük szépen. *(Jelzésre:)* Tessék!

BARANYI KRISZTINA: Én Baranyi Krisztina, önkormányzati képviselő vagyok a Ferencvárosból, és nekem kérdésem, és a választól függően javaslatom is lenne. Egy kicsit késtem, és nem tudom, volt-e arról szó az evezőspálya építésével kapcsolatban, hogy ha jól látom, akkor kiszélesítik a Duna-medret. A pálya építése együtt jár-e a meder kotrásával? Hogyha együtt jár a meder kotrásával, akkor ez pontosan mettől meddig fog tartani? Igazából erre szeretném először megkapni a választ. Gondolom, mindenki tisztában van azzal, hogy az RSD egy Natura 2000-es terület, tehát ennek megfelelően kell, gondolom, a kotrást meg mindenféle építőmunkát is kivitelezni. És hogyha esetleg válaszolnak, akkor javaslatot is megfogalmaznék majd ezzel kapcsolatban. Köszönöm.

ALBRECHT UTE: Mivel ennek a tervezése is már részletesebben folyik, mi úgy tudjuk, hogy mindenképpen a meder kotrásával fog járni. Az, hogy most mettől meddig, az nem a szerkezeti tervnek a témaköre, úgyhogy nagyon szívesen hallgatjuk a javaslatát.

BARANYI KRISZTINA: Gondolom, hogy azon a szakaszon, ahol az evezőspálya maga megépül, ott mederkotrás lesz...

ALBRECHT UTE: Az biztosan, igen.

BARANYI KRISZTINA: ..., merthogy ott szélesítés is, meg mederkotrás is lesz...

ALBRECHT UTE: Igen, és mélységében is.

BARANYI KRISZTINA: ..., és mélységében is. Nyilván nem véletlenül tették a versenypályát erre a helyre, hiszen egy kicsit délebbre ott van egy csomó sportegyesület evezős szakosztálya, és ott egyébként edzések zajlanak; teszem hozzá, délebbre, nem tudom, egy kilométerrel gyakorlatilag szennyvíziszapban eveznek a sportolók a dél-pesti szennyvíztelep szennyezése, több évtizedes szennyezése miatt. Na most, én úgy gondolom, hogy ha itt van szándék – és nem akarom ezt tényleg politikai oldalról megközelíteni, de itt, ugye, mindig arra van pénz, amire politikai szándék van, és erre láthatóan van –, én azt gondolom, hogy akkor nemcsak az evezőspálya-szakaszt kellene kikotorni, hanem mondjuk a délebbre tartó pár kilométert is, ahol egyrészt majd a versenyzők edzést tartanak, másrészt meg emberek egyébként napi szinten használják az RSD-nek azt a részét, és talán így el lenne költve az a pénz is, amit 2009-ben már EU-s forrásból a kotrásra biztosított az Unió. Tehát hogyha ezt

valaki javasolná, hogy ezt a két projektet így egy laza tízéves késéssel összekötnék, azért szerintem nagyon hálás lenne ott az RSD mellett lakó több tízezer ember, akik most fertőzésveszély miatt nem nagyon tudják használni a Duna vizét. Köszönöm szépen.

ALBRECHT UTE: Erre hadd mondjak el annyit, hogy ezzel a munkával párhuzamosan a Fővárosi Önkormányzat elindított egy fejlesztési tanulmánytervet, amely szintén a BFVT-nél készül, annak a határideje az év vége, és gyakorlatilag a Gubacsi hídtól végig, a teljes fővárosi terület kapcsán foglalkozik a Ráckevei (Soroksári)-Duna-ág kérdéskörével, illetve azzal, hogy a két parti oldalon mit lehet fejleszteni, hogy lehet hasznosítani azt. Ennek a tanulmánytervnek az egyik legfontosabb javaslata az, amit ön is elmondott, hogy régóta tolja maga előtt a feladatot a város és az állam is, és tulajdonképpen ezzel kellene kezdeni, hogy megfelelő vízminőség, életkörülmények alakuljanak ki. Mi nagyon bízunk abban, hogy ezeket a projekteket össze lehet majd varrni, össze lehet hozni, úgyhogy szerintem ilyen szempontból az teljesen egybevág azzal, amit ön is elmondott. Mi azt tervezzük, hogy a jövő év elején a Közgyűlés megtárgyalja ezt a fejlesztési tervet.

BARANYI KRISZTINA: Bocsánat, és akkor ez a fejlesztési terv gyakorlatilag arra irányul, hogy a Duna két partján hogy lehet élhetővé vagy használhatóbbá tenni a partot?

ALBRECHT UTE: Így van.

BARANYI KRISZTINA: Már ha lesz tiszta víz, ugye?

ALBRECHT UTE: Így van.

BARANYI KRISZTINA: És a szennyvíztelep bővítésével egy probléma már megoldódik jövőre, az átvezetésre is van ígéret, és akkor a kotrást meg most, ezzel a projekttel egyidejűleg meg lehetne tenni, hiszen úgys ott lesznek a munkagépek, és kotorni fogják a medret...

ALBRECHT UTE: Ez egy pénzügyi kérdés is...

BARANYI KRISZTINA: Igen, csak erre a pénz már egyszer biztosítva volt.

ALBRECHT UTE: Mi egy tanulmánytervet készítünk, ami egy szakmai javaslat, és ami rámutat ezekre a problémákra, amelyet ön is említett.

BARANYI KRISZTINA: Igen, köszönöm. Ez nagyon ráférne ott a környékre, hiszen a nemzetközi bicikliútnál is, ami ott végigmegy, egészen méltatlan körülmények vannak, és azt nem lehet használni, csak a hajléktalanok használják azt a partszakaszt, holott azért nagyon sok mindenre lenne jó. Köszönöm szépen.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönöm szépen. *(Jelzésre:)* Tessék!

MOLNÁR SZILVIA: Jó napot! Én Molnár Szilvia vagyok, szintén a kapcsolódó területen lakom, de nekem egy elhangzott dátummal kapcsolatban lenne egy kérdésem. A tervező úr azt mondta, hogy 2023-25-re készülne el a híd a tervek szerint. Ez tulajdonképpen a híd és az ahhoz kapcsolódó mekkora útszakaszt jelenti? Mert erről nem tudunk, hiszen, gondolom, nem csak önmagában a híd fog megépülni. És az is elhangzott még a prezentáció alatt, hogy a későbbiekben lesz döntés vagy egyáltalán lakossági tájékoztatás arról, hogy a kapcsolódó úthálózattal mi a helyzet, tehát hogy ott hogyan döntenek a tervezők. Ez mikor várható? Tehát mikor várható egy újabb lakossági összeülés, amikor az utakról kapunk valami információt, konkrétabb információt?

PONGRÁCZ KATALIN: Attól tartok, hogy erre a kérdésre nagyon nehéz lesz most pontos választ kapnia, mert nem ez a tárgya a mai megbeszélésünknek. De hogyha van információjuk e tekintetben a tervező kollégáknak, akkor kérem, hogy mondják el.

MOLNÁR SZILVIA: Valamennyire mégis szóba került, hogy már folyamatban van a munka, tehát egy körülbelüli...

TAKÁCS MIKLÓS: Nincs, és nyilván nem mi vezéreljük. Mi egy bizonyos részét készítjük mondjuk a háttér mérnöki munkának, de rajtunk kívül azért mások is dolgoznak ebben, és szerintem az a folyamat nem rekedt meg, amit talán az ön mellett ülő hölgy is említett, a képviselő úr ígéretében folyik. Végleges döntés a pontos nyomvonalról sem született, és nemcsak a nyomvonalkérdés van fenn az asztalon, hanem műszaki megoldások is. Most azt érzem, hogy alapvetően a kritikák egy olyan utat, azt illetik, ha ott a felszínen lenne egy kétszer háromsávós közúti út; az nem XXI. századi, ilyen nem történhet, de ilyen megoldás nincs is az asztalon. Tehát műszaki megoldások és nyomvonalváltozatok kerültek vizsgálatra, és a döntés ebben nem született meg. Én pillanatnyilag ennél többet nem tudok mondani, mert magam sem tudok.

PONGRÁCZ KATALIN: *(Ferenczi István jelzésére:)* Parancsoljon, csak azt szeretném előrebecsátani, hogy amennyire lehetséges, maradjunk a napirendi pontunknál, ennél a témánál, hiszen minél kijebb megyünk, és minél mélyebben keressük a tervezési területen kívüli térségek problémáit, annál nehezebben fogunk tudni ebben a most megbeszélte témában zöldágra jutni egymással.

FERENCZI ISTVÁN: Köszönöm. Én igyekszem ennek a kérdésnek megfelelni, bár nem látom a kérdezők jelentkezők tolongó tömegeit, akik ne erről szeretnének beszélni. Én örülök ennek a hírnek, ha ez tényleg így van, hogy ott még nem zárult le a tervezés, hogy ott még nem döntöttek egy bizonyos nyomvonal, egy bizonyos műszaki megoldás mellett, az aggodalomra nekem az okot az adja, hogy ebben az anyagban, amelynek kapcsán ma összehívták ezt a fórumot, a 98. oldalon az szerepel, hogy a legjobb változatnak ez és ez bizonyult, múlt időben, Határ úti-kiserdei nyomvonalat érintve kétszer két vagy kétszer három sávban, most ez mondjuk hogy mindegy, és félig a terepszint alá süllyesztve. Tehát ha én ezt akár laikusként, akár helyi képviselőként, félművelt várostervezőket elolvasom, akkor ez múlt idő, tehát ez eldőlt, és egy most tárgyalt anyag hivatkozik rá. Amikor pedig a NIF-et keressük, akkor

folyamatosan lepattintanak minket azzal, hogy nem adhatnak ki információt. Azt nem volt hajlandó elmondani az egyik vezetőjük, hogy az új kormányzati struktúrában ki az ő megmondóembere vagy ki az ő főnöke, nem válaszolt erre, mondta, hogy tegyem fel a kérdésemet írásban. Feltettem a kérdésemet írásban, azt mondta, azt válaszolták írásban, hogy amikor majd közölnivalójuk lesz, akkor az érintett területek, tehát például Kispest esetében a Kispesti Polgármesteri Hivatal vezetőjével, a polgármester úrral fognak kommunikálni. Beszéltem ma reggel a polgármesterrel, nem kommunikáltak vele, azt is csak tőlem tudta – én a tanácsnoka vagyok képviselőként –, hogy van egy, a kiserdőbe tervezett, félig a terepszint alá süllyesztett nyomvonal tényként kezelve ebben az anyagban. Tehát hogyha ezt a félreértést helyretesszük, akkor én részben hajlandó vagyok lejönni a Határ út témájáról, de, mondom, várom azokat, akik egyébként az olimpiai falu témájában szintén kérdéseket szeretnének feltenni, mert az is érdekelt.

BALOGH SAMU MÁRTON: Én a konkrét műszaki tartalommal kapcsolatban szeretnék kérdezni, mert a tervezési területen kívül van, de itt a hivatkozott dokumentumban, ahogy elhangzott, ez le van írva. Tehát milyen nyomvonalváltoztatokat vizsgáltak meg, és milyen műszaki tartalmú lehetőséget vizsgáltak meg a konkrét út esetében, ami továbbvezet az Illatos út felől? Vagy azt mondják, hogy ez egy hiba, hogy belekerült leírva ebbe a dokumentumba, és nincsen semmilyen döntés? Mert akkor is érdekelt tervező kollégaként, hogy mik azok, amiket megvizsgáltak, és felmerülnek alternatívaként.

TAKÁCS MIKLÓS: Biztos nem fogom tudni elmondani, mert ilyen felhatalmazásom nincsen...

BALOGH SAMU MÁRTON: Nem méterre, koncepcióra.

TAKÁCS MIKLÓS: Tessék?

BALOGH SAMU MÁRTON: Nem méterre pontosan, hanem koncepcióra.

TAKÁCS MIKLÓS: Világos, de azért nem teszem, mert nem mi vezéreljük, ennek a folyamatnak van ígérvénye, és az az ígérvény szerintem be lesz tartva, azon az úton működik, és elő fognak jönni, és annak a társadalmi konzultációja meg fog kezdődni. Én ezt tudom mondani. Igazuk van, az egy szerencsétlen mondat benne, én is olvastam, amely múlt időben kezeli ezt. Az nyilvánvalóan egy műszaki megoldás a vizsgáltak közül, de, mint mondtam, én nem tudok róla, hogy döntés született volna benne.

BALOGH SAMU MÁRTON: Lehet valami hivatalos vagy írott vagy...? A jegyzőkönyvben benne van – ugye? –, hogy erről nem született még döntés.

TAKÁCS MIKLÓS: Én a NIF projektjében tervezek, én nem tudok ilyen döntésről. Ez nem egy hivatalos vélemény, én egy kapcsolódó projekt beruházásában vagyok tervező.

BALOGH SAMU MÁRTON: Köszönöm szépen.

TAKÁCS MIKLÓS: Én nem tudok ilyen döntésről.

KURUCZ ISTVÁN LÁSZLÓNÉ: Kurucz István Lászlóné vagyok. Már másodszor találkozunk önökkel, hogyha esetleg emlékeznének rám, körülbelül fél évvel ezelőtt voltam itt, amikor a tervekről beszéltünk először. Akkor azt a választ kaptam a kérdéseimre, hogy majd hogyha a tervekről a megrendelő dönt, és bármilyen szakaszba kerül ez az ügy, akkor ismét tudunk erről beszélni.

Én a József Attila-lakótelepről jöttem, és egy kicsit bele tudok menni mint laikus ebbe a tervbe, amit megmutattak, tulajdonképpen nagyon nem, de rendkívül érintett vagyok, mert, igen, én is köszönök és támogatok minden olyasmit, ami a sportra vonatkozik, bármilyen fejlesztést, ugyanakkor szeretném hangsúlyozni, hogy itt arról volt szó, hogy egységes koncepcióban gondolkodnak, a jövőben gondolkodnak, és egyszer csak az Illatos útnál véget ér ez a terv. Én nem gondolnám, hogy ez a terv véget tud érni, az az út valamerre folytatódni fog, és minden irány arra mutat, hogy felénk fog jönni, át azon a véderdőn, kiserdőn, amit mi szeretnénk megtartani.

Szeretném jelezni önök felé mindazt, amit egyébként a helyi polgármesterek is tudnak, Kocsis Máté úr is tud, a főépítész úr is tud, de önök is tudják nyilván, hiszen látják a térképekről, hogy a József Attila-lakótelep egy jól lakott, sűrűn lakott rész. Önök itt említették az úttal és egyéb építkezésekkel járó terheléseket, úgy láttam, megpróbálnak ezeknek a hatásaira vigyázni, de mi ott élünk. A lakótelepünk fiatalodik, pont most újítanak fel két óvodát és két bölcsődét, mert bővíteni kellett, hogyha az ott lakó fiatalok innen, mert veszélyben érzik a gyermekük jövőjét vagy a megfelelő életmódjukat, vagy ha veszélyeztetve érzik magukat, hogy már ott van nekünk a Nagykőrösi út, az Illatos úti problémák, az Üllői út, akkor ha nem szeretnék itt gyereket nevelni, és eldöntik, a 40 évesek családotól fognak elmenni, de nem Budára, egy kellemesebb környezetbe, nem vidékre, hanem a határon túlra a Magyarországon született gyerekeikkel. Kérem, vegyék ezt figyelembe, gondoljanak rá, mert az az út egyszer valamerre jönni fog, minket érint.

Azt mindenképpen el szeretném mondani, még akkor is, hogyha nem egészen ide tartozik, hogy mindig megemlítenek zöldterületeket, a gyakorlati tapasztalat az, hogy a zöldfelület, zöldterület, az többnyire fű vagy valamiféle susnyás, nem fa, nem olyan fa, ami nekünk levegőt ad. A kiserdő ugyan véderdő, mi szerethetjük, de tudjuk, hogy attól véd minket, ami pillanatnyilag ott a Határ úti forgalomterheléssel jár. Ha nincs nekünk kiserdőnk, mi véd minket? És látom a fakivágást a szigeten, a Margitszigeten, látom a fakivágást a Ligetben, bármennyire csodálatosak is a tervek, és látom a fakivágást a Nemzeti Múzeumnál is – nyilván van még egy csomó helyen –, de én ezt a kiserdőt meg szeretném őrizni, nem magamnak, az unokámnak és az itt élő lányomnak, a családuknak. Köszönöm szépen.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönjük szépen. Annyiban szeretnék erre a hozzászólásra reagálni, hogy igen, vágunk ki fákat ebben a városban, két alapvető okból vágunk ki, az egyik, amikor a fák egészségi állapota és egyáltalán a fa élettartama már nem teszi lehetővé, hogy ott az a fa tovább éljen, és ne legyen veszélyforrás az ott lakóknak, az ott közlekedőknek. A fák sajnos nem élnek örökké, ugyanúgy, ahogy mi sem, tehát kezelni és gondozni kell őket, és a fasorokat, a fasorok egyedeit cserélni kell. Ezt tehát azért látni kell, amikor az ember arról beszél, hogy fakivágást lát a városban. Nem titok, és nem is fogom véka alá rejteni, hogy a városban bizonyos területek fejlesztése során, igen, ki

kell vágni olyan fákat, amelyek nem illeszkednek abba a környezetbe, nem honos fák, ahogy a kertészmérnökök mondják, és mondjuk egy jobb kertterv megépítése révén sokkal jobb minőségű, sokkal nagyobb környezeti hatású zöldterület jöhet létre. Tehát azért ezt a két momentumot figyelembe kell venni, amikor valaki arról beszél, hogy fákat vágnak ki.

Annyit szeretnék még mondani visszautalva az előbbi témára, hogy természetesen a dokumentációnak ezt a szerencsétlen vagy nem szerencsés megfogalmazását ki fogják javítani a tervezők. Valószínűleg pusztán arról volt szó, hogy – ahogy elmondta Takács úr is – több változat van tervezőasztalon, többféle elképzelés fölött folyik még a szakmai vita, és abban a pillanatban, amikor a dokumentációt megírták a kollégák, akkor az a változat futott a legjobban, a legelőnyösebbként, és így adódhatott az, hogy ez a megállapítás múlt időben került bele a tervbe.

De még egyszer szeretném hangsúlyozni, hogy nem ez a mai témánk. Természetesen jegyzőkönyvezzük az önök ilyen irányú és tartalmú észrevételeit, de ez a mai beszélgetés a Kemény Ferenc Sportlétesítmény-fejlesztési Program megvalósításához szükséges, annak négy elemének a további tervezését megalapozó TSZT-módosítás. Azt kérem, hogy ezt legyenek szívesek figyelembe venni. *(Jelzésre:)* Parancsoljon!

KISS ANDRÁS: Jó napot kívánok! Kiss András vagyok. A Határ úton élek, és érzékenyen érintene a közreadott dokumentumban szereplő új Határ út-nyomvonal, ami gyakorlatilag a régi Határ úttól alig tíz méterre vezetne le gyakorlatilag háromszor annyi forgalmat, a kiserdőnek a területéből elvéve egy jókora területet. Van-e esetleg azon kívül, hogy ott valami süllyesztett pályában gondolkodnak, valami gondolkodás arról, hogy az ártalmat, annak az útnak az ártalmát csökkentsék, például hogy milyen mély lesz annak a vályúnak a mélysége, vagy esetleg lesz-e még amellett zajvédő fal, vagy esetleg van-e bármilyen műszaki vagy egyéb akadálya annak, hogy azt az egész utat a kéreg alatt vezessék, valamelyest visszaadva ezt a két telepet összekötő erdőrészt vagy zöldterületet?

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönöm szépen, de ez nem ennek a tervnek a témája.

KISS ANDRÁS: Ez benne van a dokumentum 86. oldala környékén részletesen.

PONGRÁCZ KATALIN: Az, amit ön felvet, az a részletesebb tervezési fázisokban fog majd kialakulni. Itt területfelhasználási egységek lehatárolása, azok változása lényegében a bemutatott tervnek a lényege. Ilyen keresztmetszet jellegű tervezést, részletes tervezést ez a tervműfaj nem tartalmaz és nem foglal magába. Tehát nem zárja ki, hogy egy további tervezési folyamatban ez a felvetés figyelembevételre kerülhessen, de ez nem tudja ezt megszabni.

FERENCZI ISTVÁN: Ígérem, ezúttal a tárgynál fogok maradni, de azért hadd induljak el a kályhától! Én kispestiként vagy ferencvárosiként örülök annak, hogy új sportlétesítmények vannak Csepel-sziget északi csücskében meg az erzsébeti Duna-parton, szeretnék oda lejutni, nincs autóm. Van-e bármifajta lehetőség így, ebben a formában ezekben a tervekben, hogy nekem oda a tömegközlekedéssel, a közösségi közlekedéssel való eljutásom fejlődjön? Azt

szeretném megkérdezni akkor a tárgynál, a területen belül maradván, hogy ez a szabályozás szól-e arról, hogy hova és hogyan helyeznek el új, még jobb, még nagyobb tömegközlekedési pontokat, csomópontokat, átszállóhelyeket, és kialakítják-e a jövőbeni helyét annak, hogy ott busz, trolibusz, villamos, HÉV, vonat meg tudjon állni? Egyet már hallottam, annak nagyon örülök, hogy a gyorsvasúttá fejlesztik az észak-déli irányú HÉV-et. De én kelet-nyugati irányban tudom megközelíteni ezt a helyet, segítenek-e rajtam ott, a tervezési területen belül, szigorúan a tervnél maradván, tömegközlekedési csomópontok kijelölésével vagy fejlesztésével?

PONGRÁCZ KATALIN: Egy dolgot szeretnék azelőtt mondani, mielőtt Pető Zoltán tervező válaszol a felvetésre. A fővárosi településszerkezeti terv, aminek a módosításáról most itt beszélünk, nem szabályoz, nincs olyan értelmű szabályozási tartalma, mint egy helyi építési szabályzatnak, amely megszab, méterben megszab szabályozási elemeket; ilyen típusú tartalmat ne tessék tőle várni, ez a műfaj ezt a mélységet nem tudja. Ez egy 1:10000-es léptékű terv, egyszerűen vannak olyan települési szituációk, amelyek nem is képezhetők le 1:10000-es léptékben. Tehát ez a terv nem az a klasszikus szabályozási terv, amit ön esetleg más területekről jól ismer, nincs is ilyen fejezetrésze, hogy részletesen és konkrétan tömegközlekedési kapcsolatokat és viszonylatokat megtervezzen.

Zoli, folytasd, légy szíves!

PETŐ ZOLTÁN: Lényegében csak folytatni tudom ezt. Erről a tervről, amit ön szeretne tudni, majd a ferencvárosi képviselő-testület fog dönteni, abban a KÉSZ-ben fogja meghatározni, hogy például milyen tömbstruktúrája legyen ennek a diákvárosnak, mely útjain járjon esetleg tömegközlekedés, ott esetleg infrastruktúra-fejlesztési feltételeket fogalmaz meg a beépítés megvalósításához, ami kiterjedhet a tömegközlekedésre, a gyalogosfelületekre, a kerékpáros közlekedésre. De ahogy önök látták az ismertetésben, azon kívül, hogy a településszerkezeti terv területfelhasználási lapjai megjelentek, csak látványtervek jelentek meg ennek az illusztrálásához, de a közbülső tervfázis, ami az építési jogot keletkezteti, tehát a kerületi építési szabályzat – de ön mint képviselő ezt pontosan tudja – majd az adott területi önkormányzatnál, tehát vagy a csepelinél vagy a ferencvárosinál jelenik meg, attól függően, hogy melyik területről beszélünk. *(Vitéz Tamás és Baranyi Krisztina jelentkezik.)*

PONGRÁCZ KATALIN: Az úr jelentkezett hamarabb.

VITÉZ TAMÁS: Vitéz Tamás. Szigorúan a prezentációs anyagnál maradván, sőt, azt hiszem, az is van fenn, a városfejlesztési koncepció 9.2. pontja szól erről a kötöttpályás közösségi közlekedés elemeinek fejlesztési tengelyként történő figyelembevételéről. Az elhangzottakra is reagálva kérnék arra választ, hogy ez az egész szabályozás mennyiben segíti ezt elő. Mert itt az van leírva, hogy az alábbi célokkal kapcsolatban állnak, de nem látjuk ennek a megvalósulását. Hol van itt közösségi közlekedés egyáltalán ebben a koncepcióban?

PETŐ ZOLTÁN: A városfejlesztési koncepció általános, a város egész területére vonatkozó irányelveket jelenít meg, tehát a kötöttpályás közlekedés fejlesztését preferálja – ami a metró, a HÉV és a villamos alapvetően – a

buszközlekedéssel szemben, természetesen még a buszközlekedés is lényegesen jobb, mint a személygépjármű-közlekedés. Erre a térségre vetítve ez az irányelv úgy jelenne meg, hogy a mai csepeli HÉV, amely Csepelről csak a Boráros térig jár, illetve az a ráckevei HÉV, amely még odáig sem, hanem csak a Közvágóhídig érkezik el, a távlatban összekötésre kerül, átvezetésre kerül a pesti Belváros alatt, és a szentendrei HÉV-val kerül összekötésre név szerint mint észak-déli regionális gyorsvasút, tehát jelentősen emeli majd a tömegközlekedés mai színvonalát ebben a térségben. Ez is egy új elem lenne, ha megvalósul, hogy a Galvani hídon esetlegesen villamos kerül átvezetésre – ez is egy kötőtpályás elem –, ezáltal Pest-Buda és Csepel közt egy új nyomvonalon valósulna meg a kötőtpályás közlekedés. Ha az a döntés születik, hogy nem villamos, akkor legalább autóbusz mindenképpen meg fog jelenni, ez volt az a pont, ahol kollégám részletesen kifejtette, hogy az a hídi keresztmetszet mindenképpen két forgalmi sávnyi tömegközlekedési pályát fog jelenteni, legrosszabb esetben két buszsávot, jobb esetben két villamosvágányt. Ez az általános, Budapest fejlesztésére vonatkozó kötőtpályás-fejlesztést preferáló irányelv így érvényesül a térségben.

TAKÁCS MIKLÓS: A kelet-nyugati irányú a Fehérvári úti villamos és a Gubacsi úton meglévő villamospálya között fizikai kapcsolatot teremt, tehát ez megadja a kelet-nyugati irányú villamosviszonylatok vezetésének a lehetőségét, tehát egy kelet-nyugati irányú tengely. Hogy az első ütemben, egyből a híd megépülésekor a villamos is megépül, vagy az később követi, az a további tervezés folyamán tud eldőlni döntésekkel nyilván.

BARANYI KRISZTINA: Köszönöm. Én csak egy rövid kérdést szeretnék feltenni, és megint elnézést kérek, hogy késtem, és lehet, hogy elhangzott. Mikor kezdődhet el legkorábban ez a beruházás, és mikorra fejeződhet be legkorábban? Ez lenne a kérdésem.

PONGRÁCZ KATALIN: Arra mi itt nem tudunk választ adni, hogy a beruházás mikor kezdődik el.

BARANYI KRISZTINA: Kezdődhet, mikor kezdődhet el? Gondolom, hogy azért valami sejtés...

PONGRÁCZ KATALIN: Ne haragudjon, nem hallom, amit mond, mert nincs önnél a mikrofon.

BARANYI KRISZTINA: Tehát a kérdésem feltételes módban volt, hogy mikor kezdődhet el. Gondolom, lemennek ezek a hatósági körök. Mit látnak önök?

PONGRÁCZ KATALIN: Mi erre sem tudunk válaszolni feltételes módban sem, mert nem a Fővárosi Önkormányzat a beruházó, egyrészt; másrészt ez a tervi lépés, amiről ma itt beszélnünk kell, a legelső településrendezési tervezési lépése a folyamatnak, ezt követi még helyi építési szabályzat készítése is, ami nem feltétlenül, sőt nem, kifejezetten nem a Fővárosi Önkormányzat feladat- és hatáskörébe tartozik, azt a típusú tervezést a kerületi önkormányzatok fogják egyeztetni, illetve majd jóváhagyni. Nem

lehet erre az időbeli kérdésre most korrekt választ adni. Szerintem senki nem tudna korrekt és számon kérhető választ adni a mikorra.

BARANYI KRISZTINA: Tehát akkor úgy kérdezném meg, hogy a Galvani híd elkészültével vagy beruházásával egy időben fog ez önök szerint...

PONGRÁCZ KATALIN: Ne haragudjon, nem értem, amit mond, nem hallom.

BARANYI KRISZTINA: A Galvani híd beruházásának az elkezdésével vagy az építésével egy időben fog történni ez a beruházás önök szerint? Tehát megint olyan dolgokról beszélgetünk, amelyek kapcsán akár már egy évtized is eltelik, mire egyáltalán megvalósulnak.

PONGRÁCZ KATALIN: Akár eltelhet. Nem tudunk ebben a kérdésben olyan időtávokat vagy időtartamokat, időpontokat most itt közzétenni, mert mi sem tudjuk, amelyek számos tényező által befolyásolódnak időről időre. Sok momentum elhangzott itt többek között az utak és a kapcsolódó úthálózatok tervezési kérdéseiről is, hogy milyen fázisban tartanak ezek a munkák. Nem lehet ma megmondani, hogy mikor. *(Balogh Samu Mártonnak:)* Köszönöm a türelmét, uram.

BALOGH SAMU MÁRTON: Semmi gond, egész nyugodtan! Ehhez csak magyarázatként, hogy nyilván azért szabadkozom a megszólalók nevében, hogy a hídfőnek az elhelyezése nyilván meghatároz a tervezés területén túl lévő dolgokat, szóval azért valamelyest idetartozik ez a kérdés is. De ami miatt most mikrofont kértem – ígérem, az „út” szót ki sem fogom ejteni a számon –, az az egész koncepcióval kapcsolatos, hogy nemzetközi versenyekre alkalmas stadion élül, hogy diákváros, s a többi, s a többi, ennek az elhelyezésével kapcsolatban megvizsgáltak-e más helyszíneket, vagy sem? Elhangzott a „kompakt város” kifejezés, hogy barnamezős területek revitalizációja. Én azt gondolom, vannak Budapesten olyan területek – mert itt nyilván van barnamező is, de mondjuk Észak-Csepelen alapvetően, én úgy tudom, eperföld volt, s a többi, miközben van egy Rákosrendező, Rákos vasútállomás környéke, s a többi, s a többi, olyan területek, amelyek tényleg ilyen barnamezős rozsdafoltként ékelődnek be a város szövetébe mondjuk Rákosrendező esetében, ami elválasztja az egész XIII. és XIV. kerületet egymástól. Tehát megvizsgáltak-e olyan más opciókat, hogy ezek a beruházások ne csak azokat a sporteseményeket támogassák, hanem tényleg a város más létező érdekeit szolgálják, vagy ez úgy mond egy..., nyilván hogyha az ember rátekint a tervlapra, akkor felismeri, hogy ez egy ilyen olimpiai hagyatéka, hogy ide került tervezésre. Nyilván annak is megvan az érvrendszere, hogy a Duna használata, s a többi, a Duna mentén széthúzni a Belvárost, de megvizsgálásra került-e más opció ezzel kapcsolatban a város egészét illetően, hogy máshova kerüljenek elhelyezésre a város számára szükséges fejlesztések alá rendelve a sportberuházásokat?

PONGRÁCZ KATALIN: Erre az a válasz, hogy igen, nagyon alaposan és nagyon részletesen. Tessék visszagondolni az olimpiai pályázat előtti időszak sajtójára, hogy hány helyen és hány formában lehetett hírt hallani és információt szerezni arról, hogy milyen tanulmánytervek készülnek, pontosan annak az érdekében, hogy egy meglévő, épülő, működő városban hol lehet ilyen

olimpiát szolgáló létesítményeket, olimpiát is szolgáló létesítményeket úgy elhelyezni, hogy azok beleillesszkedjenek a város mai és jövőbeni, tervezett állapotába. Albrecht Ute erről is sokkal részletesebben tud beszélni, de azt gondolom, hogy a kérdés nem a részletekre irányult, hanem arra a körülményre, hogy van-e ennek a mostani helyszínegyüttesnek olyan vizsgálati előzménye, amely indokoltá teszi, hogy ezek a létesítmények ide kerüljenek. Tehát röviden az a válasz, hogy igen, van.

ALBRECHT UTE: Igen, és tulajdonképpen még azzal is szeretném kiegészíteni, hogy azok a létesítmények, amelyeket most itt vizsgálunk, és amelyek miatt a TSZT módosítása felmerült, azok mind barnamezős területen vannak, az eperföldek nem itt voltak, azok Csepel-Észak másik részén vannak. Úgyhogy itt kizárólag barnamezős területekről beszélünk.

BALOGH SAMU MÁRTON: Köszönöm szépen.

VÁRHELYI ISTVÁNNÉ: Egy kicsit más. Várhelyi Istvánné vagyok a XXI. kerület, Kvassay-zsilipről. Engem és még 18 családot mellettünk a vízügyi igazgatóság telepén és kezelésében annyiban érint ez a dolog, hogy minket ki fognak onnan költöztetni. Nagyon szép az a terv, amit itt elmondtak, valóban csodálatos, de mi egy kicsit aggódunk, hogy a lakókról itt szó nem esik. Valószínű, hogy önök erre most nem tudnak választ adni, de itt a hölgy is kérdezte a IX. kerületből, hogy mikor lesz aktuális ennek a beruházásnak az elkezdése, ami minket annyiban érint, hogy először is azt sem tudjuk, hogy hova fogunk menni, vagy ki fogja ezt intézni, hogy hova költöztetnek minket, mi alapján fog majd eldőlni az, hogy mi milyen lakást fogunk kapni, olyat, amilyenben lakunk, vagy nem tudom. Ez mindenkit borzasztóan aggaszt, de senkitől nem tudunk semmiféle felvilágosítást kapni. Ezért jöttünk el erre a fórumra, hogy esetleg önöktől megtudunk valamit.

PONGRÁCZ KATALIN: Megértem a kérdéseit, de jól gondolja, hogy erre itt és most mi nem tudunk választ adni. Annyit tudok megígérni, hogy jelezzük a megbízó, illetve a beruházást lebonyolító mai ismert szervezet felé, amelyet egyébként jogszabály jelöl ki, tehát létező szervezet, hogy ilyen irányú hozzászólást is hallottunk, és kérjük őket, hogy szervezzenek a lakosság számára egy olyan tájékoztatót abban az időpontban, amikor azt már meg lehet szervezni – tehát van hozzá elegendő tervi háttér és műszaki információ –, hogy azt is megtudják az emberek, ami a közvetlen sorsukat, életüket, ottlétüket alakíthatja vagy befolyásolhatja. Úgyhogy nem fogjuk elfelejteni.

VÁRHELYI ISTVÁNNÉ: Köszönöm szépen.

TRACEY WHEATLEY: Ezt sajnálatos volt hallani, ez nehéz dolog.

Valamit nehezen értek ebből a műfajból, de nyilván laikus vagyok. Arról beszélünk, hogy tervezhetünk mindenféle diákoknak való szállást, meg mindenféle edzőtermeket, de azért ha szeretnénk látni ott egy jelentősebb buszpályaudvart vagy egy – nem tudom, hogy hívják – gyors városi vonat létesítményeit, ami kell, és nem a közlekedésszervezésről beszélek, most megértettem, hogy az nem idevaló, ezek a létesítmények ott lennének, ugye? És ha beszélünk az intelligens mobilitásról, lehet, hogy én mást értek az alatt, de az intelligens mobilitás a XXI. században nyilván nem a kocsi. Ezért nagyon

szép, tényleg, én örülök annak, hogy a fiataloknak több lehetőségük lesz minőségi sportolási lehetőségekhez jutni, de szerintem a fiataloknak a szemlélete itt nem tükröződik. A fiatalok, a diákok nem kocsival járnak, a diákok – igen, biciklivel is járnak, és itt látom, ez jól át van gondolva, de – elsősorban tömegközlekedéssel járnak.

A pontos kérdésem az, hogy lehet-e kérni a tervezőktől, hogy próbálják elkerülni ezeket a későbbi gondokat, amit mi fogunk elszenvedni máshol az úthálózat kiépítésével, azzal hogy itt sokkal-sokkal alaposabban megnézik a lehetőséget, hogy a tömegközlekedési létesítmények itt egy integrált részen legyenek, mint minden kompakt városban a közlekedésnek. Szerintem tényleg lehet ezt egy nagyon egyértelmű kérdésként feltenni önöknek, hogy tudnak-e ezzel még foglalkozni.

PONGRÁCZ KATALIN: Köszönjük szépen a javaslatot, de – és nem szorulnak a tárgyi munkán és a későbbi tervfázisokon dolgozó szaktervező kollégáim az én védelmemre – higgye el, kellő alaposággal és maximális szakmai tudással készítik a munkájukat, és megvizsgálják minden olyan lehetőséget, amit ön itt most feszegetett. Én azt gondolom, hogy kell annyi bizalommal lennünk egymás iránt, hogy a jó szándékot, a tisztességes munkavégzést, a szakmai felkészültséget önök is megelégedezik a terven dolgozók számára. Köszönöm.

PETŐ ZOLTÁN: Egyetértve a véleményezővel szerintem az alátámasztó munkarész kiegészülhet egy ilyen irányú utalással, hogy erre a részletesebb tervezés során fokozottan nagy hangsúlyt kell helyezni, bár eleve ez a szándék. Köszönöm.

TAKÁCS MIKLÓS: Én csak hallomásból tudom, nem vagyok benne érintett, de kifejezetten úgy tudom, hogy autómentes városként terveződik az a diákváros, amit ott láttak, ami azt jelenti, hogy annak legfeljebb csak a gazdasági kiszolgálása van, és az is a területen belül, ami biztosan biztosítani fogja azt, hogy az ott lakó diákok vagy az ott élő diákok meg a kapcsolódó egyéb szolgáltatások autómentes megközelítésre lesznek ítélve, ami biztos, hogy ezt a szemléletet segíti.

TRACEY WHEATLEY: Akkor tényleg nem értem, hogy ha autómentes, akkor miért fogja növelni nálunk a forgalmat. Nem e miatt a diákváros meg a sportlétesítmények miatt fog az növekedni? És ha itt nem terveznek autós közlekedést, mivel fognak tudni járni az emberek?

TAKÁCS MIKLÓS: Ami a Határ úton ma közlekedik, az sem a Duna-partot keresi, tehát szerintem attól, hogyha építünk egy új budapesti hidat, és az körúti elemként csatlakozik, akkor az nyilván a hálózati forgalomban nagy átrendeződést okoz. Ennek a Galvani hídnak a hatására a Rákóczi híd forgalma 30 százalékkal csökken, a Petőfi hídé 15-tel, és a Belvárosból komoly forgalom jön ki. Talán pont ön mondta azt, hogy ha építünk egy új hidat, akkor az megtelik forgalommal, tehát az egy szakmai hiba lenne, ha Budapest úgy építene itt egy hidat és a hozzá kapcsolódó utat, hogy ezzel párhuzamosan nem szorítaná kifelé a Belvárosból a közúti forgalmat. Nyilván ezt fogja tenni, és amennyire én tudom, készül is erre. Amikor tehát itt tervezünk egy hidat, az nem arról szól, hogy ennek a hálózati kihatásaival nem foglalkozik senki. Én

abban biztos vagyok, hogy Budapest vezetése vagy akár ennek a beruházásnak a nem budapesti szereplője, előkészítője, az egy sokkal nagyobb hálózati kitekintésben tekint erre a feladatra és gondolkodik ebben. A közlekedéstervezésben a Rákóczi híd hídfőjétől nagyon sok helyszínig folynak tervezések arra, hogy hogyan lehet azt a hálózati szerepet erősíteni, amely a Belváros tehermentesítése alá tudja rendelni ezeket az új közlekedési...

TRACEY WHEATLEY: Ez azt jelenti, hogy gyakorlatilag kivezetik hozzánk, arra a három útra, mert három nagy út van ott, a Nagykőrösi, az Üllői meg a Határ út. Azért köszönöm ezt az információt, de ez nekünk tényleg nem kedvez.

TAKÁCS MIKLÓS: Minden nagyvárosban, és bárhova megy el nagyvárosba, a hálózat szerkezete mindenhol a közúti forgalmat is használja. Ma, mondjuk hogy a XXI. században a közúti forgalmat erősítő és preferáló beruházásokat európai szinten már nem illik csinálni, a főváros sem tör ilyenre, a fejlesztéseiben ő is a közösségi közlekedést preferálja, de azt is látni kell, meg lehet látni, hogy Budapestnek a hálózatszerkezete meglehetősen hiányos, és ebben azért vannak pótlások, amelyek a közúti közlekedést is segítik. Nyilvánvalóan ha valahol csökken a forgalom, és új hálózati elemeket építünk, ott megjelenik, de azok az intézkedések, amelyek az ott élőknek az életfeltételeit biztosítani kívánják, azért erre vannak műszaki megoldások, és máshol is vannak műszaki megoldások.

PETŐ ZOLTÁN: Csak néhány számot szeretnék mondani. Most csak mondjuk ötvenen vagyunk ebben a teremben, de Budapesten 1,7 millióan laknak, akiknek van 600 ezer autójuk, tehát azzal is kell valamit tenni, ezt nem dönthetjük el mi ötvenen, hogy akkor most azokat adjátok el, és már nem kell út, nem kell autó, autómentesen fogunk élni, ez azért egy viszonylag meredek döntés lenne. De a közlekedésfejlesztésben, ahogy az ön előtt ülő úr is rákérdezett, valójában a tömegközlekedést preferálja a Fővárosi Önkormányzat minden tervműfajban, és a jelen tervmódosítás során is tulajdonképpen a tömegközlekedés kapna elsőbbséget.

Abban, hogy a híd megépül valamilyen szélességgel, abban nem a szélesség a lényeg, hanem hogy lesz egy átkelési lehetőség Buda és Pest között; hogy azon ki közlekedhet és mikor közlekedhet és mi közlekedhet, az bármikor változhat. Egyelőre az a probléma, hogy itt nincs híd. Ha lesz híd, utána lehet azt mondani, hogy azt csak a tömegközlekedés használhatja a kerékpárosokkal akár a jövőben vagy a távolabbi jövőben, de jelenleg minden közlekedési módot és minden polgártársunk igényeit figyelembe kell venni lehetőség szerint. Ha csak a József Attila-lakótelepet nézem, ha a lakótelepen sétálok, látom, hogy ott is rengeteg autó áll, azok a polgárok valószínűleg szeretnék ragaszkodni hozzá, és néha használni az autójukat is, tehát nem lehet olyan drasztikus intézkedést hozni, hogy akkor ők most már nem használhatják azokat. Bízunk az ő belátásukban is, és reméljük, hogy ez a jövő egy olyan közlekedés irányába megy el, ahol a tömegközlekedés a jelenleginél sokkal hangsúlyosabb lesz, és ennél már csak a kerékpáros közlekedés kap nagyobb hangsúlyt, meg a gyalogos közlekedés.

KURUCZ ISTVÁN LÁSZLÓNÉ: Kurucz István Lászlóné vagyok, az előbb már beszéltem. Egy picit megelőztek, mert arra kérdeztem volna rá – és csak

arra szorítkozom pillanatnyilag, ami ott a táblán volt, illetve eddig megemlítésre került a tervvel kapcsolatban –, hogy mutatták a gyalogoshidat, mutatták, és elhangzott többször a biciklisút. Összességében tetszene nekem a terv, ha nem tartanék attól, hogy azoknak a jó megoldásoknak az elszenvedői tulajdonképpen mi leszünk ott a József Attilán, akkor tetszene, de akkor is érdekelne laikusként, amiről itt mindjárt az elején szó volt, hogy 12 ezer fővel tervezik a diákvárost, és örömmel várják az oda csatlakozó, egyébként sportolni kívánókat akár tömegközlekedéssel, akár autóval megjelenve ott. De nem hangzott el, én legalábbis itt a táblán valamilyen módon feltüntetve nem láttam – nyilván a koncepcióban benne van –, hogy ezt a 12 ezer főt egyébként hogy fogják kiszolgálni. Adott esetben oda kell vinni tárgyakat, szállítani kell nagy eszközzel, valóban autós közlekedéssel kell oda mindenképpen bevinni ételmet, büfét, nem tudom, ami a 12 ezer fővel jár. Az hol jelenik meg itt a tervekben?

Igazából csak egy icipicit visszacsatolnék a bizalom kérdéséhez, hogy én nagyon örömmel bíznék minden döntésben, ha nem lebegne sokszor a kérdésemre a válasz, hogy sajnos erre még nem tudunk válaszolni, sajnos az Illatos útnál megálltunk, és nem tudunk többet. Tehát hogyha egy picit több információt kapnék, akkor nyilván én is jobban el tudnám képzelni a távoli jövőt, nem a magam részére, hangsúlyozottan az ott élő családtagjaim és a fiatalodó lakótelep részére. Köszönöm szépen.

PONGRÁCZ KATALIN: Megértem önt, hogy szeretne ennél mélyebb, több, részletesebb információhoz jutni ennek a fejlesztésnek a jövőbeni sorsáról, de jelen pillanatban ennyi információval rendelkezünk olyan mélységben, amit már önök elé tárhattunk, és amiről meg tudtuk kérdezni a véleményüket, illetve a kérdéseikre megpróbáltunk válaszokat adni. Itt és most ez a tervezőcsapat ennél részletesebb információval ennek a tervnek a keretei között nem rendelkezik. A további folyamat egyeztetési lépései között lesznek majd ennél részletesebb településrendezési tervek, amelyeket ugyanígy lakossági fórum előtt partnerségi egyeztetésre fog bocsátani az abban illetékes kerületi önkormányzat, és ott nyilván számos részletkérdésre választ fog tudni adni önnek az a terv és az az ismertetés. De itt most, higgye el, nem tudunk ennél bővebb információval szolgálni, mint amilyen mélységben a településszerkezeti terv módosításához szükséges tervi dokumentáció elkészülhetett, mert azt is jogszabály írja elő, hogy ennek mi lehet a tartalma.

ALBRECHT UTE: Egy rövid kiegészítés. A diákváros területére jelenleg zajlik nemzetközi tervpályázat, tulajdonképpen annak az eredményei alapján tud majd készülni a kerületi építési szabályzat, és akkor innentől igaz, amit a kolléganőm mondott, hogy további egyeztetések, társadalmazás lesz, ahol tulajdonképpen a részletes javaslatokról lehet információt kapni, illetve véleményt mondani vagy kérdezni.

NÉMETH KRISZTINA: Németh Kriszta vagyok ismét. Én azt szeretném megkérdezni...

PONGRÁCZ KATALIN: Megkérhetem önt, hogy a mikrofonba beszéljen? Köszönöm.

NÉMETH KRISZTINA: Az lenne a kérdésem, hogy általában a budapesti fejlesztéseknél, építkezéseknél milyen prioritása van a környezetvédelmi

szempontoknak, merthogy az előbb arról volt szó, hogy természetes, hogy vágnak ki fákat, amelyek betegek, és pótolni kell azokat, de most itt, ebben a helyzetben egy erdőt vágnának ki, egy erdősávot vágnának ki, ami helyett, hogyha ott úttest menne, már nem nő újra fa, és nem tudom, hogy az az 1 kilométer hosszan egy, mit tudom én, 25-30 méteres sáv, fakivágás mit jelent budapesti viszonylatban mondjuk környezetvédelmi szempontból, és hogy ez figyelembe van-e véve bárhol.

PONGRÁCZ KATALIN: Én nem egészen erről beszéltem. Arra próbáltam felhívni a hozzászóló figyelmét, hogy a fák sem örökéletűek, és a fák sem mentesek olyan problémáktól, amelyek miatt cserélni kell őket. Tehát nem környezetvédelmi szempontból, hanem szemléleti szempontból jeleztem ezt, vagy próbáltam megvilágítani ezt a kérdést. Tehát hogy csak abból kiindulva, hogy kívágnak fákat ebben a városban, nehéz objektív véleményt adni egy-egy terület fejlesztéséről, mert más szempontok is vannak a háttérben. Én erre utaltam.

NÉMETH KRISZTINA: Értem, de itt azért vágnak majd ki fákat, hogyha arra jutunk, hogy út lehessen, és nem azért, mert betegek.

ALBRECHT UTE: Szerintem itt csak ismételni lehet, ami már többször elhangzott, hogy erre nincs végleges terv, hanem alakul, foglalkoznak vele, és később lesz ennek a társadalmasítása, amikor számon lehet kérni a környezeti szempontokat, a környezetvédelmi szempontokat, amikor egy konkrét javaslat asztalra tud kerülni. Itt mi csak azt tudjuk megerősíteni, hogy minden munkánknál, a szerkezeti terv készítésénél, módosításánál mi a környezetvédelmi szempontok messzemenő figyelembevételére törekszünk, ez szerintem minden munkánkra jellemző, és ebben a konkrét esetben csak a további tervezés során lehet megismerni a későbbi javaslatokat, erről ma mi nem tudunk nyilatkozni.

NÉMETH KRISZTINA: Köszönöm.

FERENCZI ISTVÁN: Köszönöm ismét a szót. Egy pár összegző mondatot szeretnék elmondani azért, hogy lássam a tekintetükben vagy a mozgásukon, hogy jól értettem-e. Tehát egyfelől van a diákváros, amit egy kompakt, autómentes városnak terveznek majd, ennek a lehetősége ebben a rendezésben benne van. Ez szuper, ennek tényleg örülök. A Belvárosban is nagyon sokat járok, nagyon örülök, hogyha annak a környezetbaráttá vagy emberbarátabbá tétele, autómentesítése, az autós forgalom csökkentése irányába történnek lépések, tényleg nagyon örülök neki. Annak is nagyon örülnék, hogyha mindezt azzal párhuzamban lehetne megcsinálni, hogy ahova a még maradék autós forgalmat át kell terelni, az a lehető legkisebb ártalommal járna. Hogyha jól értettem, akkor erre is volna lehetőség, tehát nem kéne 40 ezer ember közvetlen lakókörnyezetében megtalálni a helyét a Belvárosból kiszorított autósforgalomnak, hanem lenne más megoldás, de van egy 2 ezer méteres evezőspálya, amit nem lehet másképp megépíteni, mint hogy – konkrétan a tárgynál maradván – ebben a rendezési tervben most azt mondjuk, hogy nem olyan északkeleti irányba megy, hanem elmegy a Határ út felé, és úgy szabályozzuk most ki, hogy az Illatos úton menjen tovább, és akkor itt el is döntöttük. Lehet beszélni arról, hogy kompakt város, meg autómentesítés, meg

ártalomcsökkentés, de mégis – ön is elmondta – a Rákóczi és a Petőfi híd csökkentett forgalmát kivezetjük a József Attila-lakótelep és a Wekerle közé, holott lenne lehetőség a városszerkezetet, az embereket is figyelembe véve, az autóknak is helyet biztosítva a ferencvárosi rendező-pályaudvar alá, fölé elrakni, csak hát az evezőspálya! És minden tisztelem a kajak-kenu sporté, de akkor is 40 ezer ember életkörülményeiről van szó.

A javaslatom tehát az, hogy vizsgálják meg, hogy nem lehetne-e az evezőspályát arrébb rakni. Illetve kérdezem: megvizsgálták, tényleg megvizsgálták, hogy nem lehetne-e az evezőspályát arrébb rakni?

TAKÁCS MIKLÓS: A szerkezeti terv, ami képet itt látott, az azt biztosítja, hogy mindkét irányba... *(Nem érteni.)*, ezt látta a szerkezeti terven, mind az Illatos út, mind az Ecseri út. Pillanatnyilag a szerkezeti terv ezt rögzíti.

FERENCZI ISTVÁN: Benne van a lehetősége.

TAKÁCS MIKLÓS: Látták a rajzon, abban az van.

FERENCZI ISTVÁN: Oké. Köszönöm.

BARANYI KRISZTINA: Köszönöm szépen, rövid leszek, mert úgy látom, hogy már mindenki nagyon fárad. Itt egy 12 ezer férőhelyes diákvárosról van szó, ezek a diákok jellemzően a Belváros felé fognak mozogni, meg onnan vissza. Ha jól értem, akkor a Soroksári út lesz az, amit igénybe vesznek majd, a 23-as busz meg a HÉV, tehát mivel gondolják ezt? A mi kerületünknek a harmada ez a létszám, tehát ez egy rettenetes nagy szám. Az ő közlekedésükre az egyetemekre, a Belvárosba, onnan vissza van-e valamilyen elképzelés? Illetve még az a kérdésem, hogy lesz-e magasház ebben a diákvárosban, tehát kifejezett felhőkarcoló típusú, vagy pedig ezt egyébként a kerületi építési szabályzatban lehet szabályozni, tehát itt ez nincsen tervben. Köszönöm.

PONGRÁCZ KATALIN: Ha megengedi, hátulról kezdem a választ. Nem lehet magasház Budapesten jelen pillanatban. Néhány héttel ezelőtt megjelent egy törvénymódosítás, amely az építési törvénybe új paragrafust illesztett be, és kimondta, hogy 65 méternél magasabb épület Budapest, illetve az ország területén nem helyezhető el. Ajánlom szíves figyelmébe, az építési törvény tartalmazza.

A közlekedési részekre Pető úr válaszol.

PETŐ ZOLTÁN: Természetesen, vélhetően mivel az egyetemek a belvárosi területeken helyezkednek el, valóban egy diákváros-Belváros irányú, alapvetően tömegközlekedési forgalom fog megjelenni, hisz a diákság jellemzően nem rendelkezik más közlekedési eszközzel, kivéve a kerékpárt, tehát valószínűleg a Soroksári útra alapozódik ez. A mai HÉV-közlekedés fejlesztéséről már ejtettünk szót, a villamosközlekedés és az autóbusz-közlekedés bővítése mind a hálózat tekintetében, mind a járműkövetés tekintetében szükséges lesz, amint, gondolom, ütemezetten megjelenik a 12 ezer diák, de ezek az üzemeltetési kérdések is alsóbb tervszinten dőlnek el, hogy mikor melyik buszjárat indul, hol lesz a végállomása, milyen gyakorisággal közlekedik. Ebben ez a településszerkezet-terv-módosítás nem diszponál, hisz ez már az építési jogokhoz kötődik, ami kerületi szinten

határozódik meg, illetve az építési engedélyezési szinthez, ami azért távolabb van, hisz a településrendezéstervezési módosításoknak meg kell lenniük. *(Baranyi Krisztina közbeszól.)* Ez egyértelmű, egyértelmű. *(Baranyi Krisztina közbeszól.)*

PONGRÁCZ KATALIN: Nem látok több kezet.

Engedjék meg, hogy megköszönjem az aktív részvételüket ezen a fórumon, mert talán annyi megjegyzést megengedhetek magamnak, hogy az eddigi fórumaink közül ez volt a legmozgalmasabb, ez tartalmazta a legtöbb hozzászólást és észrevételt. Mint az elején említettem, a jegyzőkönyv rögzített mindent, és még október 19-éig írásban tehetnek további véleményt, észrevételt, ezeknek az észrevételeknek a sorsáról, kérdésében pedig a Városfejlesztési Bizottság fogja a döntést meghozni.

Még egyszer köszönöm szépen a részvételüket, és viszontlátásra!
(Közbeszólások: Köszönjük szépen!)

(A lakossági fórum befejezésének időpontja: 18 óra 00 perc)