



BUDAPEST FŐVÁROS XVIII. KERÜLET
PESTSZENTLŐRINC-PESTSZENTIMRE ÖNKORMÁNYZATA
KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK



TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI ÉS FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉSI BIZOTTSÁGA

1184 BUDAPEST, ÜLLŐI ÚT 400. TEL.: 296-1306, 296-1300*1530 www.bp18.hu

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc- Pestszentimre Polgármesteri Hivatal		
IKT.DÁT: 2018 JAN. 26		
IKT.SZÁM:	MELL. DB	
10/71/2018		
ELŐADÓ:	ELŐSZAM:	IRAT: H
Pougeant		

Sorszám: 1.

JEGYZŐKÖNYV
a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság
2018. január 17-ei rendkívüli üléséről

Készült: a Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottság **2018. január 17.** napján, a Polgármesteri Hivatal I. emeleti Aulájában (1184 Bp., Üllői út 400.) megtartott **nyílt** ülésén.

Jelen vannak:

Bizottság részéről: Tóth Kálmán elnök, Petrovai László, Erdődy Viktor, Havasi Zoltán, Mester Attila, Mogyorósiné dr. Pécsi Ildikó (Kőszegi János jelezte távolmaradását)

Hivatal részéről: Márk-Szabó Nikolett irodavezető-helyettes (TÜI), Jankovits Vera főépítész, Hartung Melinda, Ligeti Anna, Horváth Ildikó, Baksa-Valánszki Sára

Meghívott: Aczél Gábor tervező és Schild Dorottya (Aczél Városépítész Bt.)

A Bizottság 6 fővel határozatképes.

Tóth Kálmán: köszönti a megjelenteket, egyben megnyitja az ülést. Megállapítja, hogy a Bizottság 6 fővel határozatképes. Kőszegi János jelezte távolmaradását. Kéri a Bizottság véleményét a meghívóban lévő napirendekről és azok sorrendjéről.

(jelen volt 6 fő bizottsági tag)

1/2018. (I.17.) sz. TFFB határozat

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testületének Településfejlesztési és Fenntartható Fejlődési Bizottsága 6 igen szavazattal **elfogadja** a meghívóban meghirdetett napirendi pontokat és azok sorrendjét:

1, Tájékoztató Budapest Főváros XVIII. kerület teljes területére vonatkozó Kerületi Építési Szabályzat munkaközi anyagáról

TFFB-1

2, Egyebek

Tóth Kálmán: ismerteti az elsőnek tárgyalandó napirendi pontot.

1, Tájékoztató Budapest Főváros XVIII. kerület teljes területére vonatkozó Kerületi Építési Szabályzat munkaközi anyagáról

TFFB-1

Előterjesztő: Ughy Attila polgármester

Meghívott: Aczél Városépítész Bt., Aczél Gábor tervező

Tóth Kálmán: köszönti a vendégeket, előterjesztő képviselőjének van kiegészítése.

Jankovits Vera főépítész: előjáróban annyit elmond, hogy a 2006-ban önkormányzati rendelettel többszörösen módosított PPVSZ felülvizsgálata tulajdonképpen ez, amit az elmúlt 10 évben történt jogszabályi változások ill. a fejlesztési szándékok változása tett szükségessé. Az utóbbi éveknek a várostervezési gyakorlatából eléggé kikopott a tervezési program és a koncepcióknak a felvázolása, a hangsúly inkább a jogszabályi szöveges szabályozási munkarészekre terelődött. Nekik kifejezett kérésük volt a tervezők felé, hogy a tervezési program és a koncepció, az új jövőképet bemutató gondolatok is legyenek megvizsgálva. Múlt év december végén készültek el a vizsgálati munkarészek, illetve a vizsgálati munkarészek alapján összeállított koncepció és tulajdonképpen azért ültek most össze, hogy ezt meghallgassák.

Tóth Kálmán: felkéri a vendégeket, hogy először ismertessék az anyagot és utána válaszoljanak a felmerült kérdésekre.

Aczél Gábor (Aczél Városépítész Bt.): köszöni a szót, igyekeznek rövidre fogni az ismertetőt. Bemutatja kolléganőjét Schild Dorottyát, aki a tervezésben is részt vett, felkéri kezdje el a bemutatót.

(vetítés)

Schild Dorottya (Aczél Városépítész Bt.): egy kis áttekintést adna, hogy milyen munkarészek készültek el eddig. A múlt év végén került leszállításra a megalapozó vizsgálati szabályozási koncepció. A megalapozó vizsgálat a 314/2012. Korm.rend. alapján készült el két kötetben. Az első kötetben a településrendezési vizsgálatokat szállították le, ahol többek között csináltak telekméret vizsgálatot, beépítettség vizsgálatot, épület funkció vizsgálatot és még más vizsgálatot is. A második kötet a szakági munkarészeket tartalmazta, ennek keretén belül részletes közlekedési, közművesítési ill. táj- és természetvédelmi vizsgálatokat is.

Aczél Gábor (Aczél Városépítész Bt.): ismerteti az előadás felépítését, először a városfejlesztési koncepció feladatáról és jellegéről fog beszélni, utána a városszerkezeti és területfelhasználási elgondolások következnek, majd a szabályozástechnikai alapelvekről, majd néhány konkrét javaslatot fognak bemutatni.

Tóth Kálmán: kéri, hogy akkor etaponként álljanak meg, hogy a bizottság tagjai fel tudják tenni kérdéseiket.

(vetítés 1. része után)

Tóth Kálmán: köszöni az előadást, egy-két dologra szeretne reflektálni. Az első az Üllői út alatti metró kvázi szó volt róla már nagyon rég óta, kéreg alatt vasút az lényegesen olcsóbb és kivitelezhetőbbnek látszik, mint a metró. Annál is inkább, mert a Határ út után már felszínen megy a metró. Még a 70-es években el is készült erre egy Y elágazás és volt egy koncepció erről, ahol a megálló fel voltak sorolva, például Lőrincen a Kossuth téren is volt egy megálló. De nemcsak a kerületen segítene, hanem Kispesten is és az agglomeráció városba való bejutását is segítené. Ez is egy lehetőség és nagyon sokszor felmerült az, hogy valóban az 1. vasút kiterője, ami a repülőteret bekapcsolná, az költségében és annak hasznáival együtt, hogyan viszonyulna egy kéreg alatt futó

villamoshoz, vasútként. A Vecsés terminálnál van is hely, ki lehetne alakítani egy P+R parkolót, ami nagyon segítené a kerület átmenő forgalmát, mert a metróhoz igyekvők csak a KÖKI-nél tudják legközelebb lerakni az autójukat. A 4-es autószerda rohamléptekkel készül és a Főváros elvetette a másik útvonalat, úgyhogy a Gyömrői út lesz a 4-es autópályának a bevezető szakasza, ami rettenetesen terheli fogja továbbra is a kerületet. Tehát ezt is tudni kell a koncepció készítésénél. A BKK-val nagy harcot vívnak, hogy ez az út milyen lehetőséget biztosít majd a haránt irányú forgalom részére a kerületi lakóknak. Egy kevésbé kiemelt a terület, amit nem látott ebben a koncepcióban az Erzsébet-Béla telep, ami gyakorlatilag hermetikusan elzáródik a kerület közösségi életétől, nehezen lehet bejutni onnan a kerület központjába. Az ott élők a kerület intézményrendszerét használják és nehezen jutnak el azokhoz, amit az autópálya még jobban meg fog nehezíteni. Valamilyen módon ennek meg kellene jelennie a koncepcióban.

Amit még nem látott a koncepcióban és tudni kell róla, hogy van egy terv a 42-es villamosnak a meghosszabbítására, ami a Gilice tér mögött lévő Gloriett lakótelepre futna be. A bizottság nagyon sokszor tárgyalta és ennek illeszkednie kell valahogy ebbe a koncepcióba. Ha az megvalósul az is ráhordója lesz a metrónak, mert az egyik legfontosabb szerepe, hogy egy kötött pályás közlekedéssel a lakosság a metróvonalhoz tudjon kapcsolódni.

A Halomi erdő a következő kérdés, mert Imre szintén hermetikusan el van vágva a kerülettől és elkerülhetetlen, hogy a Halomi erdőn keresztül kapcsolatot tudjon tartani a kerület központjának intézményrendszerével. Tehát azt az utat nem tartja személy szerint jónak, meg fogja még előzni lakossági tájékoztatás is és komoly lakossági ellenállást fognak kapni, ha a Halomi erdőt a közlekedési rendszerből kivesszük. Ott lenne egy alternatív javaslata, mert a kerületben nőtt fel és emlékszik arra, amikor a Csatornázási Művek telepén keresztül ment egy út, csak még a Kádár-rendszerben úgy döntöttek, hogy lezárják. Ha azt az utat meg tudnák nyitni akkor a Péterhalmi erdő közepén nem kellene átmennie az útnak. Ha megnyitnák azt az utat a Cséry-telepen, akkor át tudnának oda jutni és tehermentesítenék egyfelől a Gilice teret, tehát nagyon fontosnak tartja, hogy az az út újra a lakosságé legyen. A csatornázottság okán ez az út már elvesztette a jelentőségét, fontos lenne, hogy ezt is kezelje ez a szabályzat.

Még egy dolog, hogy egy óriási problémája a kerületnek, ahogy mutatta a rajz, hogy nagyon jól meg vannak oldva a kelet-nyugati átjárók, de a haránt irányú átjárás, ami nagyon terheli a kerületet és annak van egy domináns útja a Méta u. - Gilice tér - Petőfi u. - Kőhíd, ez is egy olyan közlekedési tengely, amire ma ráterelődik minden, azért terelik rá, hogy mentesítsék az alternatív utakat. Egyetlenegy alternatív út van, ahová a teherautókat ráterelték, a Cziffra György út. De ez az egyik legnagyobb problémája a kerületnek, mivel nincs a belső körgyűrű kiépítve, ezért egy óriási feladat, mert a XVIII. - XX. - XVI. - XVII. kerület itt kötődik össze. A Petőfi útca ráadásul nagyon szűk és balesetveszélyes, nagyon nagy problémája ez a kerületnek és akkor ehhez még hozzájön, hogy amit Nagy-Burma vasútnak hívnak – és szép lenne az a terv, ami lenne –, de van annak oka, hogy miért nem engednek ahhoz hozzájárulni. Próbálták már sokszor, de az egy nemzetbiztonsági, stratégiai útvonal. Volt egy megbeszélés a lakópark ügyében a Szemere-telepi megállónál, az Auchan-telepnél, amire elhangzott itt már egy egészen komoly beruházási terv, a terület német tulajdonú, ez is kellene, hogy szerepeljen az anyagban, kéri konzultáljanak főépítész asszonnyal.

Gyakorlatilag a Halomi erdővel még az is egy probléma, hogy jelen pillanatban a Pilisi parkerdő kezelésében van és vajmi kevés befolyásuk van bármire, ami ott történik. Tehát jelen pillanatban gazdasági erdő, óriási lakossági problémák vannak, a lakosság használja sétára, sportolásra, viszont folyamatosan beleütköznek az erdőtevékenységbe. Hatalmas ellentét van az itt élő emberek és a Pilisi parkerdő gazdasági koncepciója között. Azok a területek, amiket meg ipari területként jelöltek meg pont a Halomi erdőben, azok magánkézben vannak. Ennek megszüntetésére nem sokat tudnak tenni, gyakorlatilag a kerületnek kevés olyan területe van, ami saját fennhatóság alatt van. Az ipari területeken, hogy mi történik azt kevésbé tudják befolyásolni, nagyon nehéz, ott egy lakópark készült volna (egy kis Manhattan), azt sikerült megakadályozni, de nem egyszerű.

Petrovai László: szépen, lassan, de biztosan közelednek egymáshoz a kormányzati és ellenzéki képviselők szándékai. Azt szeretné hozzátenni, hogy valóban létezik a kéregvasút opció, de a közlekedési szakemberek arra mindig igyekeznek rávilágítani, hogy más a hatása egy metrónak, meg más a hatása egy villamosnak a város egészére. A metró olyan tömegeket tud mozgatni, hogy egy kicsit elhalnak mellette a felszíni területek, elveszíti az étellel telítettségét a városrész, ellentétben egy villamossal, ahol folyamatosan a környezettel együtt élnek az azon utazók. Szívesebben használják az ott lévő intézményeket. Emiatt ő az Üllői úton inkább a villamos középére helyezését tartja a kerület szempontjából jobbnak. Ennek a sebessége megközelíti a kéregvasútnak a sebességét és a behordó képességét, de inkább a kerületi, mint az agglomerációt kiszolgáló vonallá válna, amivé az a bizonyos repülőtérré vezető gyorsvasúti hálózat egyébként tökéletesen alkalmas lenne. Ő inkább azt tartaná jónak, hogy inkább az a koncepció, ami kialakult, hogy repülőtér, ott egy forgalmi csomópont, P+R parkoló, az maradjon annak, aminek kitalálták, elsősorban az agglomerációt szolgálja ki meg az ott élőket. Az Üllői út jelenlegi problematikáját meg a középére helyezett villamosvonallal lehetne megoldani, meg a másik villamosvonal Gloriett lakótelepre való kihozásával. A metrónak van még egy problematikája, hogy olyan kapacitása van, amire rá kell hordani, miközben azon az északi területen vannak olyan helyek, ahol a ráhordást ki lehet alakítani, addig az Üllői úton szerinte nem lehet megvalósítani. Sokkal jobbnak tartja a középfekvésű villamosvonal kialakítását. Szerinte ezek hosszútávon kezelnék a kerület problémáit és a gyorsvasút az teljesen más igények kiszolgálására való.

A Halomi erdő a másik nagy kérdés, ami a közlekedési tengelyekkel is összefügg, teljesen osztja azt a véleményét elnök úrnak, hogy végre meg lehetne valósítani, hogy az Ipacsfa utcai átjárót megnyissák. Így akkor az erdőnek egy sokkal kisebb része lenne elszakítva a többi résztől. Igaza volt az elnök úrnak abban, hogy ez két városrész, de azért egy város és ha ezt a fajta átjutást elvágják, akkor gyakorlatilag egy helyen lehet átjutni a másik városrészbe. A Nemes utcán, a Méta utca nagyon túlterhelt.

Tóth Kálmán: a Nagykőrösi út is nagyon túlterhelt, de van még egy óriási problémája a kerületnek, ami nem kap nagy reflektorfényt, nagyon bonyolult közlekedési rendszeren tudnak le-fel jutni az 5-ösre. A két bevásárlóközpont, bal és jobb oldalon, hogy meg legyen a ráhordás, belekényszerítették az átmenő forgalmat az áruházi területekre. Kialakult egy mini-körforgalom, ami kiszolgálja a Nagybani piacot, a Nagybani piacra érkező autók oly mértékben elállják a körforgalmi részt és a körforgalom utáni részt, hogy a lőrinciek nem tudnak bizonyos időszakokban Lőrincre bejutni. Nagyon sokszor tett kísérletet, hogy erre valamilyen megoldást találjanak, tehát a Méta utcai csomóponthoz is valamikor hozzá kell nyúlni, ez is egy nagy problémája a kerületnek. Az a rész döbbenetesen fejlődik, megépült négy új áruház ebben a bevásárlóközpontban és az önmagában nagyon nagy forgalmat generál ami mind terheli a Nagykőrösi utat is. A kisállomást megelőzően kialakult egy közlekedési lámpa, ami óriási torlódásokat okoz ott. Ha jól tudja a Nagykőrösi út felújítása szerepel a fővárosi tervek között, de ma már nem tudja Imrét kiszolgálni. Tehát, ha a Halomi erdőn való keresztül jutást megszüntetik, akkor ráterelik a forgalmat a gyáli útra és az egészen biztos kezelhetetlen lesz.

Petrovai László: tehát folytatva, a Halomi erdőn az Ipacsfa utcai átjárás az szerinte meghagyható, az egy olyan területen haladna keresztül, ami ma sem az erdő része, hiszen iparterület, illetve azt a kicsi háromszöget vágja le az erdőből, amivel sajnos nem tudnak mit kezdeni. De így az erdő többi része átadható lenne azoknak a funkcióknak, amikről beszéltek. Azokba a funkcióba illeszkedik amit mutattak az előadók, abba a kerékpáros-gyalogos tengelybe. Volt is egy korábbi bizottsági ülésen egy ismertető arról, amit egy Kertészeti Egyetemen csinált egy leányzó diplomamunkaként, egy környezeti koncepciót. Végigvezette egész Kelet-Pesten, de ez a része ugyanez volt, ami nagyon jó lenne, azért is, mert a kerület történetét talán kevésbé ismerik, nem tudják, hogy nagyon nagy ellenállásba ütközik

minden ilyen autós átszelés azon a nyomvonalon. A kerület lakossága ott nem akar autós pályát látni. Neki tetszett a „nosztalgia villamos-ként” emlegetett, új, haránt irányú kötött pályás bekötés, ami rá tudna hordani akár a Cegléd-Szolnoki gyorsvasúti hálózatra éppúgy, mint az Üllői útra, tehát forgalomtechnikailag is lenne létjogosultsága. Ami pedig ezt a nemzetbiztonsági indoklást jelenti, ez valóban így van, de szerinte lehetne valamilyen szemléletváltást valahogy kieszközölni, mert amire most hivatkoznak, hogy az egy katonai nyomvonal, azt most pont nem teljesíti, mert a vasúti sínek néhol fel vannak szedve. Tehát, ha valaki végre ezt a kötött pályát rendbe hozná, hogy használható legyen arra, amire a Nemzetbiztonság akarja, akkor egy gombnyomásra le lehetne róla terelni a villamost és ráengedni a páncélvonatot, ha éppen ez az igény, ez Kelet-Németországban így is volt annak idején. Szerinte ez akarát kérdése, valahogy biztos ki lehetne erőszakolni csak nem akarnak vele foglalkozni. Nem is igényel két pályát, le lehet azt egy pályán is bonyolítani, ami forgalmi igénye lenne, azt el tudná látni és egy fantasztikus minőségi ugrást hozna.

Tóth Kálmán: megnézte a katonai térképen, hogy ez a vonal kimegy Soroksárra és ha tovább mennek, ott van egy katonai üzemanyag-ellátó terület Ócsa mellett, ahonnan régen hordták a Ferihegyi repülőtérre a kerozint. Egy háborús helyzetben a repülőtér üzemanyag ellátásának biztosítása a feladata a vonalnak.

Petrovai László: igen, meg ha a Nyugati pályaudvar sérül, akkor át lehet vezényelni egy másik pályaudvarra az egész vonalat. Amit elnök úr mondott az iparterületekről, teljesen igaza van, hogy a magánterületek tulajdonosait elég nehéz rávenni dolgokra, szerinte ezt adózási ügyekkel lehetne megoldani. Azokat a környezetterhelő, ipari funkciókat valamilyen helyi adóval meg lehetne szorítani abba az irányba, hogy inkább el akarjanak menni, illetve lehetne magas hozzáadott értékű technológiai cégeket idehozni. Az iparterület egy része az pont ott van az erdő mellett, ahol pont inkább ilyeneknek lenne talán helye, hogyha azok mondjuk olyan adókedvezményeket kapnak, akkor érdemesebb lenne nekik idejönni, piacépes vevőként tudnak fellépni, de ezt a piac el tudná rendezni egy érzékenyen hangolt adópolitikával. Az jó lenne, ha munkahelyek maradnának a kerületben, mert különben alvó várossá válik, ha eltűnik az iparkereskedelem.

Az erdőre is van egy javaslata, ebben is egyetért elnök úrral, hogy most egyszerűen nem férnek hozzá az erdőhöz. Nem tudja meddig szól a szerződés, talán 2020–22-ig érvényes az erdőterv, de előre látják, hogy fát fognak vágni, azt nem tudja, hogy utána milyen erdőterv lesz érvényben. Ezt nem lehet tudni, ezt az éppen kormányzó erők döntenek majd el, hogy Budapest belterületén belül gazdasági erdő nem létezhet. Ezt nem fogják most megoldani, a szándék az egyértelmű, szeretnék ezt az erdőt egy összefüggő területként megtartani és használni a kerületi lakók érdekében, tehát közjóléti erdőként működtetni, de jelenleg erre nincsenek meg a törvényi feltételeik.

Apróbb észrevételei a következők: amit kerületközpontként Imrén megjelöltek az helytálló, de Lőrincen szerinte nem a Kossuth tér a kerület központja, szeretnék, ha az lenne, de inkább onnan 500 méterre, a Szarvascsárdánál zajlik az élet. Az egy nagyon jó dolog, hogy a Lőrinc sétány és az Üllői út közötti területen valami olyan beépítést ráerőltetni a magánberuházóra, ami ezt a kettőt összekapcsolná funkciókkal.

Tóth Kálmán: a Lőrinc sétány folytatása után jelenleg most egy közterület rehabilitáció folyik, de ott van még 16 db családi ház, aminek egy részét már sikerült megvenni, de vannak, amiket még nem. Amikor elkészült az ITS, kérte, hogy szerepeljen ez és tudja, hogy vannak itt komoly ellenállások a kerületi lakók között, mert a Lőrinc sétány lakótelepénél vannak zajproblémák, de azt tudni kell, hogy a kerületnek 110 ezer lakója van, nagyon sok fiatal települ be gyermekekkel és egy kvázi szórakozó negyed alakult az oldalában, ahol 2-3 vendéglátóhely van, ami egy gyűjtőpontja ma a gyerekek szórakozásának. Ez a terület alkalmas lenne rá, mert a terület egyik felét egy villamosvágány

határolja, ott családi házak nincsenek, ha ez kisajátításra kerül, bank van meg Hollandimpex, ott nem zavarja a lakosságot, a másik oldalon a Rendőrség van, a másik felén a piac van. Tehát, ha egy zajvédőfalat fel tudnának húzni a lakóövezet és e terület közé, akkor alkalmas lehetne egy olyan ingatlanfejlesztésre, ahol kulturált körülmények között tudnának szórakozni a fiatalok. Ma folyamatos lakossági viták vannak, mégis ott vannak a gyerekek, nem tudják bezáratni, mert a piac magánterület. A Piac annak adja bérbe, akinek akarja és ott egy piaci árpolitika, hogy milyen áron adják a sört és odamennek. Tehát ezt a területet fejleszteni kellene, egy korszerű pihenő-szórakozó övezetté alakítani, olyan vállalkozásoknak bérbe adni, akik a koncepció szerinti vállalkozásokat nyitják. Nagyon kellene egy ilyen a kerületben, mert ilyen most nincs, bemennek a városba inkább, a szülők idegeskednek, hogy hogyan jönnek haza stb. Ennek egy középtávú tervben valamilyen módon szerepelnie kellene. Ez a terület pont alkalmas erre és nagyon kis költséggel önkormányzati kézbe kerülhet a terület. Tehát, ezt kár lenne feláldozni piaci parkolónak vagy kutyasétáltatónak. Ráadásul egy értékes terület és ott már kialakult egy ilyen spontán szórakozó negyed.

Petrovai László: ha az az üres terület beépül, akkor a beépítés valamilyen szinten folytatódik, ezzel ők egyetértenek. Két dolog van még. A Szemere-telepnél lehetne egy kis alközpontot létrehozni a Nagy-Burma vasút végénél, de itt az a probléma, hogy amíg annak nincsen megoldva a közlekedése, addig oda a forgalmat még rátenni nem lenne jó. Ennek a beruházásnak, hogy oda építenek pár száz lakást, az a problémája, hogy onnan kijönni a jelenlegi közlekedési szituációk mellett nem megoldható. Ennek addig nincs működőképes realitása, amíg a csomópont közlekedését meg nem oldják. Neki nagyon tetszett a lakótelepeknek a kicsit saját kertesítése, de a lakótelepeiknek egy részén viszonylag szegényebb körülmények között élő emberek laknak, ahol egy ilyen megnövekedett területnek a karbantartása és az azzal járó többletköltség növekedés az valós probléma. Lehet, hogy örülnének, ha be lenne kerítve a házuk környéke, de amint kiderül, hogy a közvilágításért, a fűnyírásért, takarításért fizetni kell, akkor lehet, hogy megrettennek.

Tóth Kálmán: egy lakótelepi probléma még, amit említett Petrovai úr, hogy kevés jelenleg kialakított parkoló. Amikor épültek, akkor még házanként akárhány autóban gondolkodtak, most már lakásonként egy-két autóval lehet számolni. Ráadásul sok olyan ember van, aki kisteherautót tart és rettenetesen szűk a megállási lehetőség, parkolási lehetőség és a zöld területen parkolás az új törvény szerint nem büntethető. Jelen pillanatban boldog-boldogtalan feláll a zöldterületre, éppen ahol talál helyet. Tehát, fontos lenne az, hogy ha a lakótelepekhez hozzányúlnak, akkor kezeljék a lakótelepeken való parkolás gondjait is. Ezzel kvázi a zöldterület szűkülne, de a az ott élők életminősége javulna, de vannak erre is megoldások, például félszintű parkolás. Ez nagyon fontos lenne, de van még egy probléma a lakótelepeknél. Közlekedési blokkokon kívül kulturális blokkokra is bonthatjuk a kerületet, itt is van egy ugrás, ami három piacot is jelent. Van egy imrei piac, amit éppen áthelyeznek, mert van lakossági igény egy kis piacra, van egy piac a Havanna lakótelepen, ami méltatlan körülmények között üzemel most már 30 éve, ennek is szerepelnie kellene a koncepcióban és van a Lőrinci piac.

Petrovai László: Erzsébet-Béla telepnek meg még mindig nincsen piaca, van helyette Sárkány-Centere.

Tóth Kálmán: ez egy másik kulturális probléma. Egyenlőre ennyi, akkor következzen az előadás második blokkja.

Petrovai László: még egyet szeretne, hogy kijelöltek egy új utat a Halomi erdő északi peremén, azzal szemben elég komoly lakossági szembenállás fogalmazódott meg, ugyanis az ottani lakosságot a jelenlegi úthálózat kiszolgálja, viszont, ha ez az Alacskai út, ami kifut Gyálra, arról azt gondolják, hogy ezzel nemcsak a gyáli forgalmat vezetnék be, hanem az erdőtől elválasztanák a lakott területet is. Itt volt lakossági fórum emiatt, aláírásgyűjtés stb., azt az utat nagyon meg kell fontolni, mert komoly konfliktusok lesznek a kerületben.

(vetítés 2. része után)

Tóth Kálmán: a nem is túl távoli fejlesztési tervben a Lajosmizsei vasút egy mellékvonal volt, de a mellékvonalat fejlesztik és jelenleg egy elővárosi gyorsvasút rendszert terveznek a Lajosmizsei vasútvonalra, ami a kerület szempontjából annyiból kedvezőtlen, hogy az áthaladási sebességet a Kispest és Lőrinc között három vasúti átjáró lassítja. Például jelen pillanatban a kerület el van vágva a Tűzoltóságtól, mert a tűzoltóautónak is piros a lámpa, az sem tud átjönni, ha le van eresztve a sorompó, nem tudják a kerületet megközelíteni, ami nagy probléma. A fejlesztést ennek a problémának a megoldásával kell kezdeni, megoldandó a 42-es villamos szintbeni kereszteződése.

(vetítés 3. része után)

Petrovai László: megnézte a táblázatot, a Gilice térre volt egy javaslat, hogy „átadni a közforgalomnak a tér közepét”, mire gondoltak itt?

Aczél Gábor (Aczél Városépítész Bt.): legutoljára arra, hogy esetleg itt lehetne, ha a Halomi erdő ligetté alakul, akkor ez lehetne egy fogadó része.

Petrovai László: ott olyan intenzív a forgalom, hogy nem lehet bejutni oda középre.

Aczél Gábor (Aczél Városépítész Bt.): a Gilice tér annyira „irritálja” őket, mert ha ránéznek a térképre, akkor annyira kirajzolódik és annyira a közepén van mindennek, hogy azt hinnék, hogy egy nagyon fontos dolog történik. Fontos a víz a föld alatt, a föld felett meg teniszeznek, de valahogy egy részét legalább át kellene adni a köznek.

Tóth Kálmán: egyelőre nem tudják, egész biztos, hogy a haránt irányú forgalmat, anélkül elvezetni nem lehet, nincs más, olyan mértékű költség és kisajátításokra lenne szükség más területeken, hogy ez biztos nem megoldható. Ráadásul vannak kerületi szinten szakrális feladatai, tehát valóban a Vízművek a kerület legmagasabb pontján van a pesti oldalon és ott van a Meteorológiai Intézet is. Szerinte ez egyelőre nem lehetséges. A kvázi körforgalom, mert „körbe-forgalom” inkább, ennek kialakítását nagyon sokáig azzal blokkolták, hogy nem tudnak bejutni a Vízművekbe a teherautóval stb., a másik az, hogy ez egy stratégiai, nemzetbiztonsági pont, oda civil embereket nem engednek be, ezt védeni kell. Már az is egy érdekesség, hogy egyáltalán a teniszpálya ott lehet, talán költséghatékonysága miatt vagy más lobbierdekek miatt engedték meg, de azt gondolja ehhez nem lehet hozzájárulni.

Petrovai László: a másik ami feltűnt neki a táblázatban, hogy azt írták a Lőrinc Center mellett megmaradt kicsi, izraelita temetőről, hogy „a temetőben vélhetően már nincs temetés, kérdés, hogy kegyeleti parkként nem tartható-e fent.” A terület nem az övék, az egyházé és az ő vallási előírásai szerint nem tudnak hozzájárulni, ott az Egyházzal kell megegyezni.

Tóth Kálmán: egy másik bizottságban erről sokat tárgyalnak, jelen pillanatban van egy együttműködési megállapodás az Izraelita Egyházzal, ahol a kerület is és az egyház is tesz be pénzt a fenntartásra, ott egy nagyon nagyfokú rehabilitáció történt az elmúlt három évben, kitisztították, rendberakták. Be lett kerítve, tehát ma sokkal jobb képet fest, azt gondolja, hogy az elmozdulás az lehetne, hogy azt egy kulturáltabb területté tennék, kérte már többször, hogy ültessenek fákat a szélére, határolják el zöldfelülettel, aztán hogy belül mi történik, arra nincs befolyásuk, de egy zöldfelülettel jobb képet tudnának teremteni az ott elhaladók részére. Beszéltek egy civil egyesülettel, akik ezt gondolják és ők is kérték, hogy kerítésen belül is helyezzenek el egy-két fát, alakítsanak ki zöldterületet, ami lokálisan lezárja azt a részt.

Petrovai László: az anyagot átolvasva a harmadik észrevétele, ugyan a forgalomcsillapításról most nem esett szó, de hogyha KÉSZ-ben gondolkodnak, akkor annak ez is része. Beszélgettek már róla, hogy a forgalomcsillapítási megoldások közül mit preferálnának és mivel érdemes foglalkozni az Építési Szabályzatuknak is, mert rengeteg konfliktus van ezekből az ún. fekvőrendőröknek a létesítéséből. Vannak ennél kulturáltabb megoldások, ezt valahol már a KÉSZ-ben is meg kellene említeni, hogy inkább szűkítő kapu, vagy eltolt kapu hatással, tehát inkább ebbe az irányba kellene eltolni a forgalomcsillapítási igényeket. A másik észrevétele abszolút esztétikai, nem lehetne-e egy nagyon hosszútávú határidőre kitolva azt mondani, hogy a nagyméretű hirdetőfelületeket teljesen kiírtsák a kerületből. 5-10 év múlva. Lejárt az ideje ennek, volt egy időszak, amikor kellett a plakátok, de borzalmas vizuális szennyezést jelent.

Tóth Kálmán: 2020-ig van szerződés, nyíló félben lévő kapukat dönget Petrovai úr.

Petrovai László: a harmadik észrevétele, hogy a XII. kerületi szabályozásban van egy bizonyos pont, amit ő nagyon jónak tart, fel is olvassa: „A KSZT-ben jelölt építési hely kivételével az „L” jelű építési övezetekben az építési hely a telek közterület felőli első fele, kivéve az 5. §. (5) bekezdés szerinti eredeti állapot rekonstrukciója esetén, valamint, ha a (3) bekezdés előírásai ezt lehetővé teszik.” és akkor itt jönnek azok a kivételek, hogy „a) átmenő sarok vagy nyúlványos telek esetén, - ami logikus –, b) megtartandó facsoport, növényállománnyal érintett, vagy jelentős fás növényzettel fedett telek esetén” ha érinti ezt az építési helyet, akkor engedik. Még van a XII. kerületben egy olyan kitétel, hogy „c) több épület elhelyezése esetén”, de például ezt lehet úgy mondani, hogy több épületet csak akkor lehet elhelyezni, ha a telek mérete az övezetben előírt minimumnak legalább a 2,5-szerese mondjuk vagy háromszorosa, és akkor olyan telekről beszélnek, ahol már belefér, hogy építkeznek még a belsőre egy normál méretű teleknél, de ezeken a kicsi telkeken ez az engedély már nem fér bele, „d) amennyiben a telek méreteiből, geometriájából adódóan az építési övezetben meghatározott paraméterek nem kihasználhatóak.” Ez teljesen logikus, és akkor „e) amennyiben a telek legnagyobb mélysége nem éri el a 40 m-t”, „f) amennyiben a telek lejtése meghaladja a 15 %-ot, g) meglévő épület bővítése esetén és ”h) amennyiben a területen a kialakult állapot ettől eltérő.” Tehát gyakorlatilag ez a két épület az egyetlen olyan, amit nem javasol beletenni, de hogyha ez a paragrafus szóról-szóra benne lenne, akkor nagyon sok olyan problémát, amiben most állandó viták vannak, megoldaná, meg egyáltalán kezelni tudná ezeket a haránt irányú, sorházas beépítéseket.

Tóth Kálmán: két dologra szeretne reagálni, az egyik a forgalomcsillapítás. Nem feladata, közlekedésszabályozási feladat, de például sok probléma van az átmenő forgalomnak behajtani tilos táblákból, mert úgyse tartják be. Gilice téri körforgalom generált egy-két problémát a Varjú u. stb., ahol megnövekedett a forgalom, elkezdtek vizsgálni és kiderült, hogy a kisteherautók, áruszállítók, taxisok nagy része GPS-szel közlekedik, ami a rövidebb utat választja nekik, de ha kitennék az átmenő forgalomnak behajtani tilos táblát, akkor a GPS nem fogja felajánlani, mert a behajtani tilost sem kínálja fel. Tehát, a táblák szabályozásával is sok forgalomcsillapítást lehet elérni, és ha még más eszközöket is használnak, akkor már két szinten tennének ellene.

Hozzátartozik még a közrendvédelemhez és a közterület-felügyelethez, mert ők még büntethetnek is, tehát a forgalomcsillapításhoz több szinten kell hozzányúlni. A másik, amit említettek, hogy a már beépített, már meglévő övezetekben nagyon felgyorsultak a bontások, nemcsak a foghíj-telkekkel van baj.

Iparszerű építkezések folynak és olyan kis utcákba, aminek az útfelülete nem alkalmas a 20-22 tonnás autók behajtására, ezek behajtanak, tönkreteszik. Nincs meg az az építkezési kultúra, ami külföldön van. Nagyon sokat dolgozott Svájcban, ahol építkezést csak akkor lehetett elkezdni, ha maga a területen a fogadója megvolt a teherautóknak. Itt rámennek az útra, összetörik, végigsarazzák stb.

Petrovai László: ezt lehetne büntetni, mert útvonalengedélyt kellene kérni.

Tóth Kálmán: lehetne, de ellenőrizni is kellene, tehát ezzel a problémával sokkal többet kellene foglalkozniuk. Tudja, hogy ebben most nem lehet, de az előző problémával lehet.

Petrovai László: tulajdonképpen ebből látszik, hogy a helyismerettel rendelkezőknek mennyi pontos információja van, mint akik csak a térképről nézik.

Tóth Kálmán: köszöni szépen a bemutatót, a bizottság tagjainak is a hozzászólásait, amit segítő szándékkal tettek, a napirendi pont tárgyalását lezárja, ismerteti a következő napirendi pontot.

(a vendégek távoznak)

(A Bizottság a napirendi pontban határozatot nem hozott.)

2, Egyebek

Tóth Kálmán: egyebekben megadja a szót Petrovai úrnak.

Petrovai László: a MALÉV-pálya világításával valamit kezdeni kellene, meg kellene nézni, hogy nincsen-e rosszul beállítva, mert a közelben lakókhoz nagyon bevilágít a reflektor.

Tóth Kálmán: a Banyár Lászlónak jelezni fogja, hogy ezt nézzék meg.

Petrovai László: a másik, hogy a Lévai alpolgármester megígérte, hogy a Gerely utcai pályán legalább a futókört megnyitják, mert gyakorlatilag nincsen már ott olyan építési tevékenység, ami miatt ezt nem tehetnék meg, de még nem nyitották meg.

Tóth Kálmán: nem tudták még megoldani az őrzését, mert az a gond, hogy ott egy élőfüves pálya lett és az élőfü telepítésére garanciát vállaltak, ha 6 hónapig nem használják, szalaggal körbekerítették, de félnek, hogy rámennének, de utána néz, hogy egy ideiglenes kerítéssel nem megoldható-e a probléma. Az az ígéret is megvolt, hogy a megnyitással egy időben átadják az alternatív futballpálya lehetőséget, hogy ne a füves pályát használják reggeltől estig, nem tudja, hogy az elkészült-e, de ezt is megkérdezi.

Petrovai László: nem tudja, de az ott lakóknak szükségük lenne rá, de teljesen igaza van, hogy addig nem lehet használni.

Tóth Kálmán: ez a kerületnek az egyik legjobban kihasznált pályája. Ha más mondanivalójuk nincs, akkor köszöni a részvételt, az ülést bezárja.

(A Bizottság a napirendi pontban határozatot nem hozott.)



Tóth Kálmán
elnök



.....
bizottsági tag

Jegyzőkönyvvezető: Pongóné Márton Márta

