

Budapest Főváros XV. Kerületi Önkormányzat

E M L É K E Z T E T Ő

Készült **2010. május 31-én**

a Bp., XV. kerület Rákospalota Dél területére készülő Kerületi Szabályozási
Terv (KSZT) tárgyában
megrendezett Lakossági Fórumról

Helyszín: Budapest XV. kerületi Polgármesteri Hivatal Díszterem
(Bp., XV., Bocskai u. 1-3.)

Jelen vannak:

Önkormányzat részéről:

Gyurcsánszky János alpolgármester

Montvai József főépítész

Zsigó Zsolt ügyintéző

Képviselő-testület részéről: dr. Novák Ágnes, dr. Balázs Zoltán, Goró Oszkár,
Mihály Zoltán képviselők

Schómer Kft. részéről:

Schómer András ok. építész, vezető tervező

Koródi Zsolt településmérnök

Közlekedés Kft. részéről:

Laufer Péter okl. építőmérnök

A lakosság részéről a mellékelt jelenléti ív szerint.

Gyurcsánszky János alpolgármester: Köszönti a tervező cég részéről Schómer András urat, Koródi Zsolt urat, a Közlekedés Kft. képviseletében Laufer Péter urat, a megjelent képviselőket, Montvai József főépítész urat, az érdeklődő lakosságot, a lakossági fórumot megnyitja. Hajdu László polgármester úr más elfoglaltsága miatt nem tud részt venni a fórumon. Montvai József főépítész vezeti a fórumot. A tervismertetés után lehet kérdéseket feltenni. A kérdésekre adott válasz után lehet elmondani a véleményeket, javaslatokat. Kéri, hogy hozzászólásaik előtt mondják el nevüket, címüket, hogy ha szükséges írásban tudjanak választ adni. Megadja a szót Schómer Andrásnak.

Schómer András: 2009. őszén volt már ebben a témában lakossági fórum. Az ott bemutatott terv egészült ki a Dembinszky út felé délen lenyúló területtel. A tervezést a testület döntése alapján kezdték meg, mely szerint a Rákospalota délnek nevezett területet a kisvárosias beépítés helyett L4-es kertvárosias lakóövezetté kell átminősíteni. A Pázmány Péter út és a vasútvonal közötti terület a jelenlegi Munkahelyi keretövezet helyett Intézményi keretövezet lenne. A Szerencs u. és a Dembinszky u. közötti szakasz az intenzív kertvárosias lakóterület besorolás helyett IZ, jelentős zöldfelületű intézményi besorolásba kerülne. A Szerencs utca vasútig tartó szakasza legyen a közlekedés céljára fenntartott közterület. A fentiekben elmondottak megtervezésére kaptak megbízást. Az övezeti átminősítés önkormányzati szándék, melyhez kapcsolódnak bizonyos előírások, ilyenek a beépítési százalék, a maximális építménymagasság, a minimális zöldfelület. A városrendezési, településrendezési tervek tekintetében a képviselő-testület szabadon dönt arról, hogy egyes területeket mire használ, de a döntést tervezői előkészítés alapján lehet csak meghozni. Szakértői vélemény alapján lehet dönteni arról, hogy megtörténhet-e a terület visszaminősítése. Ennek érdekében végezték el a mindenre kiterjedő szakmai vizsgálatokat. A területen mintegy 1000 ingatlan van. A földhivatali adatok és légi fotók segítségével valamennyi telek vonatkozásában kiszámították a beépítettséget. Az FSZKT-t kimásolták, amiből az látszik, hogy a tervezési területet sem a Rákospalota központ, sem az M3 bevezető út, sem a tervezett Munkáskörút, sem az ún. külső körút nem érinti, az viszonylag egységes lakóterület. A tervezési terület mutatja, hogy a Szerencs utcától felfelé a teljes terület L2/A kisvárosias övezetben van. A Szerencs utca alatti déli terület a kertvárosi övezet. A testületi döntés alapján a teljes területet kertvárosi övezetbe kellene sorolni. Az FSZKT alapján a területre nincs speciális előírás. A tervezési területen megjelenik a két oktatási intézmény, az orvosi rendelő, a templom, valamint a Rákos úton található kereskedelmi terület. A teljes területtel kapcsolatban azt lehet elmondani, hogy a főutak, illetve a vasút is csak érinti a területet. A Szerencs utcán túlterhelt forgalom van. Konfliktus lehet a kistelkek esetében az Oroszlán utca környékén, valamint az Arany János utca mellett, ahol nagyobb a forgalom. Két intézményi központ van, nevezetesen az oktatási, művelődési intézmények, valamint a templom és az egészségház környéke. Elkészítették az építménymagasság vizsgálatot is a területre. A vizsgálat eredményét a térképen mutatja be. A területen vannak olyan házak, amik már eleve magasabbak a testület által előírt építési magasságnál. Hasonló vizsgálatot készítettek a beépítettséggel kapcsolatban is. A területen vannak 50-60 %-kal beépített telkek is, de a 25-30 százalékos beépítettség a jellemző. A szintterületi szám nagyon fontos mutató a városrendezés szempontjából. A térképen bemutatja, hogy a vizsgált területen hány telken magasabb a szintterületi mutató az elfogadott értéknél.

Bemutatja a térképeken a zöldfelület meglétét. A térképen látható, hogy mely területeken nincs meg az 50 %-os zöldterületi lefedettség. Az összefoglaló vizsgálati tervlapon látható, hogy a fővárosi keretövezethez képest hol látható magasabb beépítettség, vagy a telekalakítás nem alkalmas kertvárosias beépítettségre. Egyetértenek a testület döntésével abban, hogy a terület nem kapta meg azt a magas infrastruktúrát, amit az 50-60-70-es években vártak a terület fejlesztésére. A kerületben nem épült meg a városközpont, nem jött ki a METRO, nem indult meg a régi épületek bontása, új épületek építése. Most lehetőség van arra, hogy a terület jelentős részén kertvárosi övezet alakuljon ki, illetve ez az övezet maradjon meg. Néhány területen szeretnének övezetet módosítani, amiről külön-külön kell döntenie. Például az iskolák környékén intézményi övezet, a mellette lévő lakóházak területén L2 övezet van. Az iskolák területének növelése érdekében javasolják az Intézményi övezet kibővítését a környező kisebb telkek megvásárlásával. Ezért ezen a területen javasolják megtartani az L2 övezetet. A templom környezetét is javasolják átsorolni zöldterületi intézményi övezetbe. Három helyen, az iskola mellett, a vasút mellett, és a vasútállomásnál javasolnak zöld, fás terület létrehozását, társadalmi tér kialakítását. A jelenleg hatályos tervben az L2/A területeket L4 övezetbe kell átsorolni. Az átsorolásnál kivételt képez az iskola tömbje, illetve az Oroszlán utca melletti kistelkek és a Rákos út melletti teleksáv. Itt azt javasolták, hogy a forgalom melletti utakra ne lakások épüljenek, ott üzletek, irodák, szolgáltatók működjenek. A Kerületi Szabályozási Terv elfogadásához arra van szükség, hogy az önkormányzat elfogadja a javasolt övezetmódosítást, melyet továbbküld a Fővárosnak. A Főváros jóváhagyása után lehet megalkotni a rendeletet a szabályozási tervről, ami tartalmazza a tényleges beépítési paramétereket. A vizsgálatok azt mutatják, hogy a telkek jelentős számban túlépítettek. Ha egységesen 30 %-os beépítettséget fogad el a képviselő-testület, akkor sok ingatlan eleve túlépített lesz. A Rákos útra, Szerencs utcára, Arany János útra néző ingatlanoknál indokolt lenne a földszinti lakásokat kiváltani üzletekkel, irodákkal. A tervezés első szakaszánál tartanak, várják a lakosság észrevételeit, javaslatait.

Gyurcsánszky János: Laufer Péter úrnak ad szót, aki a közlekedéssel kapcsolatos terveket ismerteti.

Laufer Péter: A szabályozási terv közlekedési munkarészét készítették el. A kivetítőn a szabályozási terület közlekedési funkcióit mutatják be. A szabályozási terület tágabb környezetébe a Szentmihályi út, Szócs Áron utca, Árpád út tartozik. A következő ábra a kerület tömegközlekedési ellátottságát mutatja be. Az ábrából látható, hogy a terület tömegközlekedéssel kiszolgált, kötöttpályás kapcsolat a vasúttal van, az Istvántelki megálló található a szabályozási terület környezetében. A szolgáltatási színvonal növelésével lehetne a területet fejleszteni.

Vizsgálták még a parkolási helyzetet. A vizsgálat alapján elmondható, hogy a közterületi parkolás jellemző a területen. Több helyen, szinte minden utcában tapasztalható szabálytalan parkolás. A szabálytalanul parkoló autók gátolják a gyalogos közlekedést, zöldterületeket foglalnak el. A vasút elvágja egymástól Újpestet és Rákospalotát. A Szerencs utcai szintbeli átkelő már ma is jelentős forgalmat bonyolít le, a környező utcákban rendszeres forgalmi dugók alakulnak ki. Több gyalogos felüljáró van a területen. Az Árpád úti felüljáró az egyetlen elfogadható keresztezése a vasútvonalnak. A tervezéssel kapcsolatban két lényeges dologról kell beszélni. Az Oroszlán utca, Palánk utca környékére jellemző, hogy ezeknek az utcáknak nagyon kicsi a szabályozási szélességük. Az utcákban a kétirányú forgalom engedélyezett, már egy parkoló jármű is gondot okozhat. Javasolják, a jelzett utcák egyirányúsítását, ami lehetővé tenné a szabályos parkolást és a könnyebb haladást is. A végleges megoldást még tovább kell gondolni. Kritikus rész még a Szerencs utcai vasúti átjáró. A vasúti fejlesztések első üteme 2012-2020. között valósul meg uniós forrásból. Az első ütemben nem szerepel a Szerencs-Elem utcai átjáró megoldása. A távlati tervek között szerepel a közúti szintbeli átjáró kiváltása aluljáróval. Uniós projektként folyamatban van a keleti és nyugati pályaudvarokhoz tartozó vonalcsoportok fejlesztése, ami legkésőbb 2020-ig valósul meg. A Dembinszky, illetve Dugonics utcai felüljárókat elbontanák, helyükön egy-egy aluljárót alakítanak ki, ahonnan megközelíthető lenne az Istvántelki peron. Liftekkel, rámpákkal könnyítenék meg a gyalogosközlekedést. A vasút mellett zajvédő falak kiépítését is tervezik. Amikor a megnőtt vonatforgalom miatt megvalósul a Szerencs utcai aluljáró, az Istvántelek megállót is áthelyezik. Röviden ismerteti a tágabb környezetben tervezett tömegközlekedési fejlesztéseket. A parkolással kapcsolatban elmondja, hogy az utcák szabályozási szélességének változtatására a beépítettség miatt nincs lehetőség. Jelenleg a járdák melletti zöldsávokon parkolnak. Ezzel szemben az úttesten történő párhuzamos parkolást preferálják.

Montvai József: A szabályozási terv elkészítését megelőző övezetátsorolási javaslatokat ismertették a tervezők. A kerületben van elfogadott Városépítési Szabályzat, és vannak a jelenlegi tervezési területre is szabályozási tervek. Ezek a korábbi tervek olyan beépítési lehetőségeket adtak, amelyek túlépítettségre, a szomszédok telekhasználatát zavaró beépítéshez vezettek. Ezért döntött úgy a testület, hogy olyan szabályozást fogad el, ami megőrzi a régi beépítési módokat. Változtak a jogszabályok, ezért a tervezők igyekeztek bemutatni azokat, a jelenlegi jogszabályokhoz képest eltérő beépítési struktúrákat, amire megoldást kell találni annak érdekében, hogy ne épülhessenek olyan magas házak, amik sérthetik a szomszédok jogos érdekeit. Schőmer András szemléletesen mutatta be a vizsgálatok eredményét. A bemutatóból kiderül, hogy a legnagyobb probléma a földszinti beépítettség. A szintterületi mutató az egymás felett lévő, falakkal együtt mért, beépített művi négyzetméterek, amik összegét a telekre vetítik ki.

Egy terület gazdaságos beépítésének lehetőségét a szintterületi mutató határozza meg. A tervezők azt jelezték, hogy a bizottságoknak, a testületnek vizsgálni kell az övezeti besorolás kérdését. Ez a terület 1998-ban L4 és L2 övezeti besorolást kapott. Az L2 övezet az L4 övezet után magasabb kategóriát jelent a beépítés szempontjából. A maximum érték mellett a minimum értékeket is meghatározzák a telekméret szempontjából. Az L2 övezetben a telkek beépíthetősége befolyásolja az ott élők lehetőségeit. Az L2-es övezetből úgy lehetne L4-es övezet, ha telkek, telekcsoportok kerülnének összevonásra. A másik lehetőség a kisajátítás, felvásárlás. Erről a lehetőségről is a testületnek kell döntenie. Nem véletlenül hangsúlyozta a tervező, hogy lépésről lépésre kell haladni. Szó van még a tervben a vasút melletti sávról, ami jelenleg munkahelyi övezeti besorolásban van. Ezzel kapcsolatban olyan döntés született, hogy a lakókörnyezetet zavaró szolgáltató tevékenység miatt történjen övezetváltás. Ez a váltás nem azonnal történik meg. A templom és az Egészségház zöldfelületi környezetének kérdéséről tárgyalni kell. A beépítési mutatókon kívül a területen lakók életét a közlekedés érinti. Folyamatban van az elővárosi vasút fejlesztése. A tervnek összhangban kell állnia a kialakítandó közlekedési rendszerrel, ezzel teremtve meg a konformot mind a gépjármű-, mind pedig a gyalogosrendszerrel. Az egyik fejlesztés arra irányul, hogy az Istvántelki vasúti megállónál a gyalogos felüljárókat, aluljáró építésével váltják ki. Felüljárók kialakításakor lényegesen nagyobb úrszelvényt kell biztosítani. A tervezett aluljáróknál az akadálymentesítést is biztosítani kell. A Főváros Közlekedési Rendszerfejlesztési tervében szerepel a Szerencs utca, illetve az Elem utca összekötése. Az önkormányzat azt kérte a tervezőktől, hogy olyan szabályozást, illetve közlekedési vizsgálatot készítsenek, mely egyértelművé teszi a csomópont létjogosultságának kérdését. A döntés, legyen szó alul- vagy felüljáró kialakításáról a környező épületekre is kihatással lesz, mivel a jelenlegi mintaszelvény nem elegendő a kiépítéshez. Az átjárót illetően nagyon határozott álláspontot kell kialakítani. Kéri a jelenlévőket, hogy hozzászólásukat nevük, címük ismertetésével kezdjék. A kérdésekre az érintett válaszol.

Chinora Péter : Az L4 övezeti besorolás ismertetésekor hallottak számokat, az L2A általános övezetként van feltüntetve. A Régi tér és az Oroszlán utca által határolt területről kér bővebb információt.

Millner József : A prezentációból nem lehetett mindent látni. Örömmel állapítja meg, hogy a területen a kertvárosi övezet kap hangsúlyt. Véleménye szerint – mivel sok milliós értékekről van szó – az ott lakókat értesíteni kellene arról, hogy az ingatlanok milyen övezetbe lesznek átsorolva, illetve javasolja, hogy tájékoztassák az érintetteket arról, hogy pontosan mit jelentenek ezek az átminősítések. Az M0 bekötő szakasza jogi vita miatt nem került még átadásra. Ezt pazarlásnak tartja. A rendezési tervben vannak elképzelések a kínai piaccal kapcsolatban?

Dr. Novák Ágnes: A Szerencs utca 2-26. szám közötti szakasz közlekedési övezetbe történő átsorolása hasonló elvet idéz, mint a Drégelyvár utcai lakótelkek esete, ahol 30 éve sem eladni, sem bővíteni, sem pedig lakófunkcióra fejleszteni nem tudják az ingatlanokat. A lakókat – annak tudatában, hogy a lakótelkekre közlekedési övezetet jelölhetnek – személyesen is meghívhatták volna a fórumra. Van olyan vizsgálati lap, mely szerint bizonyos területeken a forgalom egyirányúsításával próbálják oldani a szűk keresztmetszet és a jelentős parkolási igény okozta problémát. Az Eötvös utcánál is alkalmazni kellene ezt a forgalom technikai megoldást, különös tekintettel a buszforgalomra. Azokon a helyeken ahol nincs kapubehajtási lehetőség a zöldsávon belül kell kialakítani fásított parkolókat. Az útpálya szélesítésével nagyobb gépjárműforgalmat generálnak. Az L4/XV/V övezeti megjelölés vegyes funkciójú területet jelent, melyen a lakófunkció korlátozása szükséges. Hol lenne korlátozva a lakófunkció? A Rákos út déli területén – már elindult a váltás a kereskedelmi szolgáltatások irányába – a Dembinszky, a Dobó, a Szerencs, a Pázmány Péter és az Eötvös utcában is korlátozást léptetnének életbe. Nem érti az Eötvös utca korlátozásának felvetését. Az L2/A/XV övezeti besorolásnál 35%-os beépítettségre van lehetőség 7,5 méteres építménymagasság és 1,1 szintterületi mutató mellett. Az L4 övezeti besorolásnál az 1-es szintterületi mutatóhoz 45-50%-os beépítettség köthető. A képviselő-testület azért kérte a 30%-os beépítettségi mutató mellett, 7,5 méteres építménymagasságnál, a 0,6 szintterületi mutatót, mert az OTÉK a kertvárosi beépítésnél ezt tartja iránymutatónak. Jelenleg az eddiginél is magasabb értékek lettek megjelölve. Nem a magasabb beépíthetőséget preferálják. A maximált – 45%-os – értéktől eltérően 65%-os javaslat is szerepel a tervekben. A telkek átépülése vitaalap lehet. Vannak méltányolható igények, ellenben a terület már beépített, és a lakónépszerűség is adott. Nem látható olyan igény, ami a 65%-os beépítettség indokolná. A kialakult állapotot a tervezőknek figyelembe kell venniük, a további túlépítettségre viszont nem kell lehetőséget adni. A Bethlen Gábor utcában az jelentett problémát, hogy nem került meghatározásra a telkek hosszanti irányú beépíthetősége. Az építési hely nem meghatározása tette lehetővé, hogy térszín alatti garázzsal (két emeletráépítéssel) lényegében két épületet egy épületként adtak át. Fontos kiegészítés, hogy az építési hely mellett a főfunkciót is meg kell határozni. Az L4 vegyes övezeti besorolásban pontosan milyen funkcióra gondoltak? A kerületnek van olyan szabályozási terve, ahol a lakásszám a telekméretre van kötve. Az abban szereplő adatokat lehetne itt is használni, illetve a XVI. kerület hasonló kertvárosi részében 300 m² telekterület / lakás mutató az irányadó. A XV. kerületben jelenleg hatályban lévő 150 m² telekterület 200 m² történő emelését javasolja.

Dr. Balázs Zoltán: A tervező ismertette az intézményi-területtel kapcsolatos elképzeléseit, indokait, mely az iskolák, az intézmények későbbi bővítését irányozza elő.

Nincs meggyőződve arról, hogy ezt az elképzelést az egész tömbre ki kell terjeszteni. Mi indokolja az Oroszlán utcának és környékének az L2-es övezetben való megtartását? A szűk utcák és az L2 övezetben meghatározott építménymagasság síkátor jelleget ad a területnek, és a megemelt lakásszám miatt további parkolási igényt, problémát jelent.

Mihály Zoltán: Jelenleg a kerület speciális részéről van szó, mely egy sűrűn beépített, nagy forgalmú lakóövezet. Nagy hangsúlyt kellene fektetni az elővárosi vasútfejlesztéshez kapcsolódó, magasabb parkolási igény biztosítására. A zöldfelület növelése az önkormányzat feladata. Az intézmények környékén lévő eladó telkeket fel kellene vásárolni. Egyetért az utcák egyirányúsításával, melyhez érdekegyeztetés mellett, megfontoltan kell hozzálátni. Az aluljáró kiépítését preferálja.

Montvai József: A tervezőnek ad szót válaszadásra.

Schómer András: A szabályozási terv még nincs végleges formában kidolgozva. Az L4 övezetbe tartozó előzetes paraméterek alapján kerül a beépítettségi mutató 30-45%-ban, saroktelkek esetén magasabb értékben meghatározva. Valóban elhangzott, hogy a kisméretű saroktelkeknél a beépítést 65%-ig engedik emelni. Az M0 bekötőúttal kapcsolatban feltett kérdésekre nem tud reagálni. A piac területének kisebb része tartozik a XV. kerületi Önkormányzathoz. Építési övezeteket, előírásokat fogalmazzanak meg, de a piac kitelepítést a rendezési tervben nem írtak elő, melyre véleménye szerint nincs is lehetőség. Megoldásként a kisajátítást említi. A Szerencs utcai aluljáró kapcsán kialakult panaszok jogosak. Az építési törvény hasonló esetekben három éves időszakra belül kötelezővé teszi – a tulajdonos kérésére – a kisajátítás eszközét, illetve lehetőséget ad arra is, hogy a tulajdonos az ingatlanát szabadon használja. Alpolgármester úr arra kérte, hogy a közlekedési hatóságnál nézzenek utána annak, hogy az érintett részt valóban be kell-e tenni KLKT övezetbe. Ellenkező esetben a területen 0,6 szintterületi mutatóval kizárólag 30%-os beépítés mellett lehet építeni. Egyik lehetőség, hogy a jelenlegi építkezéseknél nem lesznek korlátozások. Elvárható, hogy mind gépjárművel, mind kerékpárral megoldott legyen az átjárás a vasút felett. A kerület érdeke, hogy a Szerencs és Elem utcai gépjármű kapcsolat továbbra is fennmaradjon. Számos vitatható, meggondolandó kérdést vet fel az elővárosi vasútfejlesztés. Véleménye szerint a kertváros azt jelenti, hogy aránylag nagy telken szabadon álló épület van. A zárt sorúan álló házak építésekor a szobákat mindössze két fal válassza el. A parkolók építésekor az út melletti kialakítást valamint a hátsó kertek zöldesítését támogatja. A kertvárosi jelleg legyen egyenlő azzal, hogy az utcafront felé, a földszinti részen nem alakítanak ki lakószobákat, mert a busz- és gépkocsiforgalom adott esetben zavaró lehet. Ez lényegében lakás(ön)korlátozást jelent, mely Budapesten 1936. óta ismert.

A beépítés mértéke a saroktelkeknél, illetve egyes esetekben már meg van határozva. A területben vannak 100-120-200m²-es telkek, melyeken a 30%-os beépítés mellett 60m²-es házak épülhetnek, és a gépkocsi továbbra is az utcán parkol. Korlátozás, hogy 400m² alatti telkeken egyetlen lakás építhető. Alapszabálynak kell tekinteni azt, hogy a parkolást saját telken belül kell megoldani. Az utcákon nem lehet engedélyezni a lakossági parkolást. Összevont garázst a kertvárosban nem szabad engedélyezni. Építési engedélyt abban az esetben ha a házhoz nem tartozik garázs ne lehessen kiadni. Amennyiben burkolt területet terveztek, a zöldterületet mértékét 50%-ra kell emelni. Ezen a területen nem ajánlott a P+R parkoló kialakítása, mert az további forgalmat generál. Rákospalota Újpest vasútállomásnál szeretnének P+R parkolót kialakítani.

Mihály Zoltán: Chinora úr 18 lakót képvisel, ezért kéri, hogy az általa feltett kérdésre adjanak választ.

Montvai József: A számok tájékoztató jellegűek, azok nem a szabályozási terv beépítési mutatói.

Gyurcsánszky János: Az elővárosi vasút fejlesztése révén – a jelenlegi álláspont szerint – az újpesti vasútállomás területére terveznek 270 férőhelyes parkolót. Kérték, hogy járuljanak hozzá a Sín utcai parkoló kialakításához. A lakosság kérésének, érdekének megfelelően az Önkormányzat részéről nem adták meg a hozzájárulást. A területen – további húsz hellyel bővíthető – húsz férőhelyes kerékpártároló kialakítását engedélyezték. Felveti a mélygarázs kialakításának lehetőségét. A lakókat azért nem értesítették, mert jelenleg övezet besorolási tervet készítenek. Jelenleg még a tervezők, a városrendezők és az építészek között sem alakult ki a közös álláspont. Amennyiben lehetőség lesz rá, a terveket megjelentetik a Városházi Naplóban. Az M0 lekötésével kapcsolatban elmondja, hogy a pályázati forrás igénylésének feltétele volt, miszerint a tulajdonos öt évig tulajdonban tartja a területet ezzel biztosítva garanciát az út hasznosítására. A műszaki átadásakor kifogás nem merült fel, az út minden paraméternek megfelel. A fővárosban a főutak tulajdonosa és kezelője a Fővárosi Önkormányzat. Az utat tulajdonba kell vennie, majd annak kezelését át kell adnia a Fővárosi Közterület Fenntartó Vállalatnak. A tulajdon átruházás okozza a vitát, ezért nem került sor az átadásra. A „kínai piac” területének jelentős részét a Novák Rt. megvásárolta a MÁV ZRt-től. Véleménye szerint a piac iránti kereslet folyamatosan csökken, ezért a terület más irányú hasznosítása elkerülhetetlen. Esetenként az illegális árusítás, valamint a Sín utca környékén történő parkolás, illetve a hulladék felhalmozódás jelent problémát.

Montvai József: Kérdések következnek.

Kovács Mariann : A prezentációt úgy értelmezte, hogy az képezte a vizsgálat tárgyát, hogy a Pázmány Péter, a Dobó, az Eötvös és a Dembinszky utcák által határolt területet kertvárossá minősítsék-e. A magántulajdonra való tekintettel – a jó célt, a segítőszándékot alapul véve – sem lehet hatóságilag meghatározni, hogy az egyes helyiségek az ingatlanon belül hol kerüljenek kialakításra. A szabályozás nem korlátozhatja az emberek alapvető jogait. Adott esetben a tulajdonosok a szigorú szabályok miatt szinte semmit nem tehetnek a tulajdonukban lévő ingatlannal.

Kerületi lakos: Ismét örömmel hallotta, hogy a MÁV elővárosi vasútfejlesztésének kapcsán mégsem alakítanak ki jelentős számú parkolót. Támogatja az egyirányúsított buszforgalom kialakítását. Egyes családi házas övezetekben a lakóparkok építésével emelkedett a gépjárműforgalom, a parkolási lehetőségek azonban nem biztosítottak. Az új építésű, többlakásos ingatlanokból át lehet látni a régebben épült házakba, telkekre. Nem biztosított a magánszféra zavartalansága.

Millner József : Az ökológiai érdek nem a sűrűn beépített területeket jelenti. Sokan költöznek ki az agglomerációba. A nem megfelelő közlekedés miatt a fiatalok tanulmányaik folytatása miatt visszakényszerülnek a belvárosba.

Lukovich Gábor : Javasolja, hogy a terveket még a döntés előtt tegyék fel az internetre, ami lehetőséget ad arra, hogy a lakosság érdemben tehesse meg észrevételeit, javaslatait.

Chinora Péter: Balázs képviselő úr észrevételével kapcsolatban kérdezi, hogy az Oroszlán utca és a Régi tér járdák állapotát ismerve, milyen javaslata van a szabályozási tervekre?

Dr. Balázs Zoltán: Nem csak az Oroszlán utcáról, hanem négy-öt utcáról van szó. Nem szakértő a kérdésben. A szabályozási tervből látszik, hogy vannak olyan telkek, amiket eladásra kellene felajánlani.

Montvai József: A vitát lezárja, válaszadásra ad lehetőséget.

Laufer Péter: Istvánteleknél nem terveznek P+R parkolót, mert azt valóban egyéb parkolásra használhatnák fel, és indokolatlan forgalmat generálna. Az Eötvös-Pázmány egyirányúsítást nem vizsgálták. A javaslat előtt vizsgálni kell a már meglévő forgalmat.

Mihály Zoltán: Azért kell Chinora úr észrevételeit komolyan venni, mert több lakó nevében beszél. A terven egy vonalat kellene átrajzolni a lakók kérésére.

Montvai József: Nincs vége a folyamatnak. Elhangzottak javaslatok a kisméretű ingatlanokkal kapcsolatban. Több megoldás lehetséges. Egy 100 m²-es ingatlanon a beépítési mutatókkal lehetne csak építeni. Jogszabály írja elő, hogy a parkolást telken belül kell megoldani. A jogszabály előírásainak a jelenlegi ingatlanméretek esetében nem lehet eleget tenni. A hatályos KVSZ lakásonként minimum 150 m²-t ír elő. Tehát 300 m²-es telekre maximum két lakást lehet építeni. Beszéltek arról, hogy a tulajdonos hogyan helyezze el a lakáson belül az egyes funkciókat. Véleménye szerint ezt nem lehet megszabni, mindenkinek joga van odaépíteni az egyes helyiségeket, ahová akarja, illetve a jogszabályok megengedik. Ha valaki azt igényli, hogy ne nézzen a lakószobája, vagy a hálósobája az utcára, akkor nem úgy kéri az építési engedélyt. A kertvárosias fogalom egyúttal beépítési módot is jelent. A telkek mérete nem minden esetben teszi lehetővé, hogy szabadon álló házat lehessen elhelyezni rajta, úgy hogy minden oldalon kellő méretű kert maradjon. Ezen a területen az a cél, hogy ne legyenek emeletes házak. Ezért kell a szabályozást ennek a célnak megfelelően kialakítani. A tervezők arra adnak javaslatot, hogy a kertvárosias részen családi házak és ne társasházak legyenek. A jelenlegi szabályozás 3-4 lakásos házak építését engedélyezi. A képviselő-testület megismeri a fórumon elhangzott javaslatokat, észrevételeket. Ha szükség lesz rá, további egyeztetéseket is tarthatnak.

Jancsovics Lajos : A Palotás utcával kapcsolatban kérdezi, hogy miért nincs még mindig leaszfaltozva ez a rövid utca? Van-e elképzelés arra, hogy a parlagon heverő üres telket mire fogja az önkormányzat használni?

Montvai József: A kérdést a Városüzemeltetési Osztálynak továbbítják az aszfaltozás kérdésében. Az üres telek magántulajdonban van. Megköszöni a jelenlévők részvételét, a fórumot bezárja.

K.m.f.

Gyurcsánszky János
alpolgármester