

**JEGYZŐKÖNYV**  
**a Budavári Önkormányzat Képviselő-testületének**  
**2012. február 16-án,**  
**az I. kerületi Városháza testületi üléstermében**  
**/Bp. I. Kapisztrán tér 1./**  
**megtartott 1. üléséről**

**A Képviselő-testület tagjai közül jelen voltak:** dr. Nagy Gábor Tamás, dr. Apagyi Barnabás, Dávid Klára, Horváth Orsolya, Iványi Tibor, dr. Jeney Jánosné, Király Kornél, Kovács György, Miseje Balázs, Orczy Antal, dr. Patthy Szabolcs, Tímár Gyula, Váradiné Naszályi Márta, Vecsey András, Horváth Csilla

**A Hivatal részéről jelen voltak:** Tánczosné dr. Pósa Ibolya, dr. Lukácsné Gulai Anna, dr. Aczél Péter, Vadász Ildikó, Szeleczky Szilvia, Holló Marianna, Kálnai Dániel, Blázsovics Lívია, Erdélyi Bernadett, Óradnai Gábor

**Meghívottak:** Dobrocsi Tamás (Fehérvári és Fekete Kft.)

**Az ülést levezető elnök:** dr. Nagy Gábor Tamás polgármester

**Az ülés kezdete:** 17 óra 10 perc

**Az ülés vége:** 19 óra 54 perc

**Jegyzőkönyvvezető:** Lipták Noémi

Mellékletek:

- jelenléti ív
- 1/2012. (II. 16.) önkormányzati rendelet a Budapest I. kerület Kerületi Építési Szabályzatról szóló 16/2000. (VIII. 15.) Kt. rendelet (KÉSZ) módosításáról

**Elnök:** köszöntötte a megjelenteket. Elmondta, hogy az ülés elsődleges oka az, hogy határidőre tudják véleményezni azt a szakértői anyagot, amelyet a Közlekedési Operatív Program keretében az Európai Unió forrásokra nyújt be a kedvezményezett Budavári Önkormányzat a Kormányhoz. A leadási határidő jövő hét hétfő, ezért volt indokolt a mai napra összehívni a testületi ülést.

Tájékoztatta a Testületet, hogy a költségvetést a március 1-jei ülésen fogják megtárgyalni.

Megállapította, hogy a Képviselő-testület határozatképes létszámban jelen van. Kérte a képviselőket, hogy nyomják meg a jelenlélet igazoló gombot.

Tájékoztatta a Képviselő-testületet a 2011. december 15-ei ülés óta eltelt fontosabb eseményekről, illetve a közeljövő programjairól:

**December 18-án** 16 órai kezdettel a Purcell Kórus és az Orfeo Zenekar adott koncertet Bach műveiből, majd Szpisják Péter Pál, az Alsóvízvárosi Plébánia plébánosa mondta el adventi gondolatait.

**December 22-én** 16 órai kezdettel az I. kerületi idős és egyedülálló polgárokat köszöntötték karácsony alkalmából a Telekom Nyrt. Székházában, amelyen a Budapesti Operettszínház ifjú művészei Ágoston Katalin és Kökény Pál léptek fel.

**December 23-án** 15 órai kezdettel a Kaláka Együttes adott gyermekműsort. A Városháza aulájában a nagycsaládosokat, a rászorulókat, valamint a rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesülő családokat látta vendégül az Önkormányzat.

**Január 1-től** használható az I. Kerület Kártya az elfogadóhelyeken. A kártya birtokosai kedvezményesen vásárolhatnak a szerződött partnereknél. A kártyát az Ügyfélszolgálati Irodákon és az interneten is lehet igényelni.

**Január 1-től** lépett hatályba a kerületi Szociális Kártya is, amely tényleges működését februárban kezdte meg, és amelyről az elmúlt hetekben az országos sajtóban is beszámoltak.

**Január elején** jelent meg a Budavári Önkormányzat Beszámolója. A hagyományoknak megfelelően a kiadvány az előző év eseményeiről, eredményeiről ad áttekintést.

**Január 12-én** 18.00 órakor nyílt meg Gönczi Béla grafikusművész és G. Fábri Zsuzsa fotóművész, alkotópáros kiállítása „Ecce homo” címmel a Várnegyed Galériában. A kiállítást Iványi-Bitter Brigitta művészettörténész nyitotta meg.

A tavalyi évben nagy érdeklődés mellett emlékeztek arra, hogy Cseh Tamás és Bereményi Géza szerzőpáros 40 évvel ezelőtt kezdte írni dalait a vízvárosi Iskola utcában. **Január 14-én** Cseh Tamásra emlékeztek a környékbeli vendéglátóhelyek, a helyszínek a Polo Pub és az Isolabella söröző voltak. A rendezvényeken élőzenével, koncertekkel várták az odalátogatókat.

**Január 19-én** a Budavári Önkormányzat nevében Jeney Jánosné alpolgármester asszony köszöntötte Singer Andornét 101. születésnapja alkalmából, dr. Nagy Gábor Tamás polgármester pedig Kalocsai Józsefnét köszöntötte 90. születésnapja alkalmából.

**Január 21-én** a Magyar Kultúra Napjának elő napján egy filmvetítéssel idézték fel a Budai Várhoz is szorosan kötődő kulturális, történelmi emlék, a Mátyás-templom harangjainak rekonstrukcióját. A ún. werkfilm, amely az alkotás folyamatát mutatja be, a Magyar Történelmi Filmalapítvány készítette, rendezője Hanák Gábor. Nagyon komoly mérnöki, műszaki felkészülés kellett a munka elvégzéséhez. Mára jeles ünnepnapokon a harangok együtt, teljes szépségükben csendülhetnek fel.

**Január 22-én** a Magyar Kultúra Napján a Kölcsey-szobornál koszorúzással egybekötött megemlékezést tartottak. Ez az a nap, amelyen Kölcsey megírta a Himnuszt. Szabó G. Zoltán irodalomtörténész emlékezett az alkalomra. A megemlékezésről készült videofilm a [www.varnegyedonline.hu/mediatár](http://www.varnegyedonline.hu/mediatár) oldalon tekinthetik meg az érdeklődők.

**Január 31-én** 17.00 órakor volt az idei év első Márai Szalonja az „Évkezdés az év borászával” címmel. Szigethy Gábor vendégei voltak: Bagó Gizella operaénekes, Horváth János hegedűművész, Töröcsik Franciska színésznő, Szócs Artur rendező és Vida Péter, az Év borásza.

**Február 5-én** a Városháza aulájában az Orfeo Zenekar tartott koncertet, amelyen Vashegyi György vezényelt, és Szutrély Katalin énekelt. Az előadás egyben vizsgahangverseny is volt. A Zeneakadémia rekonstrukciójával megszűnt a vizsgahangversenyekre kijelölt helyszín, ezért külsős helyszíneken tartják meg őket, így többek között az I. kerületben is.

**Február 10-én**, 16 órai kezdettel a Városháza aulájában civil egyeztető fórumot tartottak az Európai Unió projektjéről, amelyről a mai testületi ülésen is lesz szó.

**Február 11-én** a HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeumban a külföldi kultúrák megismerésére irányuló új programsorozat első állomásaként japán napot tartottak, amelyet Hende Csaba honvédelmi miniszter nyitott meg. Beszédet mondott Ito Tecuo, Japán magyarországi nagykövete is.

**Február 13-án** emlékeztek arra, hogy véget értek a Budapestért folyó háborús műveletek. 10.00 órától Honvédelmi Minisztérium és a Hadtörténelmi Intézet koszorúzott a Magdolna toronynál. Szarka Gábor, a Honvédelmi Minisztérium kabinetfőnöke emlékezett a történelmi évfordulóra.

Délután 16.00 órától pedig Budavári Művelődési Ház tartott megemlékezést, ahol az Irka Kör is jelen volt, beszédet mondott dr. Nagy Gábor Tamás polgármester.

**Február 14-ére** hívta össze Tarlós István főpolgármester úr azt az egyeztetést, amelyen a Fővároson kívül a kerületek, illetve az agglomeráció polgármesterei, alpolgármesterei is részt vettek. Az I. kerületből dr. Nagy Gábor Tamás polgármester és dr. Jeney Jánosné alpolgármester voltak jelen. A megbeszélés tárgya az volt, hogy miként lehetne finanszírozni a BKV-t. Főpolgármester úr ötleteket, javaslatokat várt a kerületektől, illetve az agglomeráció vezetőitől.

Ugyanezen a napon 17.00 órakor került sor a Zenei Szalon idei első előadására. Szilasi Alex házigazda ezúttal Beethoven, Schumann és Chopin szenvedélyektől átszótt szerelmi levelezését mutatta be Papp Györgyi előadóművész segítségével.

### **Várható programok:**

**Február 16-án** 18.00 órakor nyit a Várnegyed Galéria új kiállítása, amelyen Seregi György ötvös-kovács iparművész munkái láthatók. A kiállítás március 11-ig tekinthető meg.

**Február 18-án**, szombaton, 19.00 órai kezdettel kerül megrendezésre a Budai Egyházközségek Farsangi Bálja a MOM Kulturális Központban. A bál fővédnökei: dr. Erdő Péter bíboros, Esztergom-budapesti érsek és Tarlós István Budapest főpolgármestere.

**Február 19-én**, 15.30 órai kezdettel tartja a Farkas Ferenc Zeneiskola a 20. Jubileumi Magyar Szerzők Ünnepi Hangversenyét a Szent Margit Gimnáziumban.

**Február 25-én**, 16.00 órai kezdettel a Budavári Önkormányzat megemlékezést tart a kommunista diktatúrák áldozatainak emléknapján a Kitelepítettek emlékművénél a Szarvas téren, a Tabánban.  
Ezt követően 16.30 órától Téglásy Ferenc „Soha, sehol senkinek!” című filmjével emlékeznek a diktatúra áldozataira a Tabán Moziban.

**Február 28-án** 17 órakor ismét lesz Márai Szalon.

**Február 29-én**, szerdán, 17 órakor veszi kezdetét a „Csoki-nap a Tabánban” című rendezvény. Előadást tart többek között Dr. Mohos Ferenc „A csokoládé története, gyártása és reneszánsza” címmel.

### **Egyéb bejelentések:**

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** bejelentette, hogy a Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testületének tagjai a törvényi előírásoknak megfelelően, 2012. január 31-éig eleget tettek vagyonynyilatkozat tételi kötelezettségüknek.

A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat 215/2010. (XII. 16.) Kt. sz. határozatával döntött dr. Fejér László tagként történő delegálásáról a Szent János Kórház és Észak-budai Egyesített Kórházai Tulajdonosi Felügyelő Tanácsába. A Fővárosi Önkormányzat döntése értelmében 2012. január 1-jétől megszűntek a felügyelő tanácsok, és ezzel dr. Fejér László tagsága. Szüksége van ennek szavazatrögzítéssel történő tudomásul vételére.

### **1/2012. (II. 16.) Kt. sz. határozat**

A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő testülete tudomásul veszi dr. Fejér László önkormányzati küldött Szent János Kórház és Észak-budai

Egyesített Kórházai Tulajdonosi Felügyelő Tanácsában fennálló tagságának a 2011. évi CLIV. törvény 14. (8) bekezdése alapján történő megszűnését.

(15 szavazatból 15 igen, 0 nem, 0 tartózkodás szavazati aránnyal egyhangúlag **elfogadva**)

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** február 23-án 14.00 órától kerül sor az aljegyző pályázók meghallgatására. Kérte a bizottsági elnököket, hogy vegyenek részt a meghallgatáson, és minden képviselőt szeretettel várnak. Hat pályázót fognak meghallgatni.

Elmondta, hogy elsőként az I. Kerület Kerületi Építési Szabályzat módosításáról tudnak ma dönteni. Azért nem került sor korábban a megtárgyalására, mert a Főváros egyetértésére vártak. Utána térnének rá a KÖZOP-pályázat Megvalósíthatósági Tanulmányának ismertetésére. Ezt követően módosítani javasolják a Polgármesteri Hivatal alapító okiratát, végül dönteni kell a vezetői pályázatok kiírásáról.

Hozzászólás, vélemény hiányában szavazásra tette fel a napirendi javaslatot.

#### **2/2012. (II. 16.) Kt. sz. határozat**

A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testülete úgy határoz, hogy a 2012. február 16-ai ülésének napirendjét az alábbiak szerint fogadja el:

- 1.) Javaslat a Budapest, I. Kerület Kerületi Építési Szabályzatról (KÉSZ) szóló 16/2000. (VIII.15.) Kt. rendelet módosítására  
**Előterjesztő:** dr. Nagy Gábor Tamás  
Polgármester
- 2.) A KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0027 azonosító számú, „Budapest I. kerület Budai Vár és környéke közlekedési hálózatához kapcsolódó közösségi közlekedés fejlesztése” projekt Megvalósíthatósági Tanulmánya  
**Előterjesztő:** dr. Nagy Gábor Tamás  
polgármester
- 3.) Javaslat a Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Polgármesteri Hivatal alapító okiratának módosítására  
**Előterjesztő:** dr. Nagy Gábor Tamás  
Polgármester
- 4.) Vezetői pályázatok kiírása
  - Pályázat kiírása az I. kerületi Házgondnoksági Kft. ügyvezetői, valamint a Budavári Kapu Kft. ügyvezetői és cégvezetői álláshelyeire
  - A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Gazdasági, Műszaki Ellátó és Szolgáltató Szervezet intézményvezetői álláshelyére pályázat kiírása**Előterjesztő:** dr. Nagy Gábor Tamás  
Polgármester
- 5.) Kérdések, interpellációk

(15 szavazatból 15 igen, 0 nem szavazattal, 0 tartózkodás mellett egyhangúlag **elfogadva**)

**1.) Javaslat a Budapest, I. Kerület Kerületi Építési Szabályzatról (KÉSZ) szóló 16/2000. (VIII.15.) Kt. rendelet módosítására**

**Előterjesztő: dr. Nagy Gábor Tamás**  
Polgármester

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** a Pénzügyi, Tulajdonosi és Jogi Bizottság, valamint a Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság február 13-án megtárgyalta, és elfogadásra javasolta a rendelet-tervezetet. Vannak korrekciók a kiküldött anyaghoz képest.

Megadta a szót dr. Aczél Péter főépítésznek.

**dr. Aczél Péter, főépítész:** köszöntötte a jelenlévőket. A módosítás egy hosszú folyamat eredményeként született meg. A módosítandó szöveg elősegít bizonyos állami beruházásokat, például az Ybl-bazár felújítását. Van néhány olyan kérdés, amely a végleges, kiküldött szövegben pontatlanul, hiányosan szerepelt, amelyeket most szeretne kijavítani.

A Melléklet D-E pontjánál, amelynek címe „A tervezett további módosítások ábrázolása” a felsorolás D/5-ös szövege módosul: elmarad az „udvari belső szárnyának” megjelölés. Ez egy önkormányzati tulajdonú épület – a Kapucinus u. 9. – amelynek a tetőtér beépíthetősége volt a KÉSZ vizsgálatának a tárgya. Két lépcsőben vizsgálták végig, először az udvari szárnyat, majd az utcai szárnyat is. A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal egyetértésével mindkét szárny beépíthető, ennek megfelelően módosul a szöveg és az indokolás is.

A második módosítás: a tervezet 35. §-ában egy új övezet jelenik meg, az I-KP övezet. Egy intézményi zöldövezeti területről van szó, amelynek tényét az övezetek felsorolásában is szerepeltetni kell. A 20. § (4) bekezdés b) 5. pontja kiegészül ezzel az utolsó, „I-KP övezet, intézményi zöldterület” taggal.

A tervezet 50. §-ának 2. a) pontjában szereplő területet érintő változtatási tilalom egy részét a hatálybalépéssel eltörölték volna. Mivel elhúzódott a téma megtárgyalása, időközben letelt az a három év, ami alatt automatikusan hatályát veszítik a változtatási tilalmak, ezért ebből kifolyólag nem volt szükség arra, hogy külön nevesítsék.

A szövegben szereplő Fő utca 20. szám helyett 22. számot kell írni. A mellette szereplő helyrajzi szám pontos.

Az 50. és 51. §-oknál a 24. és 25. pont helyett a „bekezdés” szót kell használni, mert az előző, hasonló jellegű szabályok esetében is bekezdést jeleztek.

Egyebekben az anyagot egyeztették azokkal, akiknek jogszabály szerint részt kellett vennie az elkészítésben.

Kérte a Képviselő-testületet, hogy a fenti korrekciókkal együtt támogassák a rendelet-tervezetet.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** megadta a szót Váradiné Naszályi Márta képviselőnek.

**Váradiné Naszályi Márta, képviselő:** elmondta, hogy a bizottsági ülés után konzultált jogász szakértőkkel, akik többen azt mondták, hogy egy előterjesztésnek olyannak kell lennie, hogy önmagában is értelmezhető legyen, és meggyőzze az egyes képviselőket arról, hogy azt el kell fogadni.

Az a problémája az anyaggal, hogy ez nem ilyen, nem győzi meg őt. A 80. oldalon a 4. pontban hivatkozik egy közpénzből készült KÖZTI tanulmánytervre, amit az Önkormányzat kifizetett, de a Testület még azt sem ellenőrizhette, hogy nem egy fiktív teljesítésről van-e szó, hiszen nem ismerhették meg a tanulmánytervet.

Egy előadáson látta magán úton, de hivatalosan nem is tudhatják, hogy a tanulmányterv létezik. Ha egy előterjesztésben hivatkoznak rá, mint az előterjesztés és jogszabály-módosítás alapjára, akkor mellékelni kell, illetve hozzáférhetővé kell tenni.

A nyilvánosság talán 30 évvel ezelőtt jelentette azt, hogy hivatali időben megnézhető egy anyag, ma már azt jelenti, hogy egy kattintással elérhető a honlapon. Sajnos ez a tanulmányterv ilyen módon nem hozzáférhető, nem csak a képviselők számára, más számára sem.

Elmondta, hogy konkrét módosító javaslata van a 10.§-sal kapcsolatban. Úgy véli, hogy a kitörési lehetőség a vári ingatlanok minőségi javítására és Budapest környezeti minőségének javítására az, ha az itteni épületek, lakások is környezetbarátabb módon működnek.

Javaslatát a „nem létesíthető helyett” az alábbi: „Külön mellékletben részletezett módon létesíthető, és felkéri a Polgármestert, hogy gondoskodjon a melléklet megalkotásáról”.

**Dávid Klára, képviselő:** a hozzászólása nem tételes észrevételekből fog állni, hanem arról szeretne beszélni, hogy neki, mint nyugdíjasnak, aki jól ismeri a kerületet és a korábbi rendezési terveket is, körülbelül 8-9 órai munkájába került átnézni az anyagot. Rendkívül rövid volt az idő, egy hét arra, hogy a képviselők ezt megtegyék. Egy ilyen mennyiségű anyaghoz, ami tárgyi ismeretet is igényel, sokkal több felkészülési időt kellene adni. Nem vonja kétségbe a jó szándékot, de rövidnek tartja az időt.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** kérte, hogy Főépítész úr reagáljon a felvetésekre.

**dr. Aczél Péter, főépítész:** Váradiné Naszályi Márta képviselő asszony kritikájára reagálva, miszerint nem elég áttekinthető a rendelet-tervezet, illetve arra a felvetésre, hogy az eredeti és az új szöveget közvetlenül össze lehessen vetni, elmondta, hogy az állami jogszabályok esetében, amelyek egy meglévő jogszabály módosítására irányulnak, sehol nem látható az eredeti szöveg. Ha úgy értette Képviselő asszony, hogy az előterjesztés szövegében illett volna megjeleníteni, annak a jövőben nincs akadálya. Úgy véli, ha előveszi a KÉSZ hatályos szövegét, és melléteszi a tervezetet, akkor a két szöveg könnyebben összevethető.

Dávid Klára képviselő asszony kritikájával egyetért, a bizottsági ülésen is megköszönte az alaposságot, amivel áttanulmányozta az anyagot. Olyan sokféle tematika mentén kellett a vizsgálódásokat lefolytatni, hogy dilemma alakult ki azzal

kapcsolatban, hogy milyen feldolgozásban adják elő. Nagyon komoly munka volt a tervezet elkészítése, és a kontrollja is.

A KÖZTI tanulmánnyal kapcsolatban Képviselő asszonynak többször elmondta, hogy az anyagot a képviselők bármikor megtekinthetik az irodájában. Ha kétsége lenne azzal kapcsolatban, hogy olyan kifizetés történt, ami mögött nincs teljesítmény, meggyőződhet róla, hogy ez nem így van. Mivel kifizették, ezért az előterjesztésben lévő hivatkozás pontos. A publikálás formájával kapcsolatban az a véleménye, hogy az anyag olyan természetű, hogy számtalan műszaki, jogi és jövőbeli problémát vet fel, amiben az Önkormányzatnak idővel ki kellene alakítania egy álláspontot, így mindaddig, amíg ez nem történik meg, kommentár nélkül közzétenni nincs értelme.

Az anyag feldolgozása nagyon komoly munka lesz, bizonyos kérdéseket már a mostani módosításhoz is figyelembe lehetett venni. Például az a kérdés, hogy az Ybl-bazár esetében a szintterületi mutató 0,5 értékkel emelhető-e, ezt a tanulmány alátámasztotta, figyelembe lehetett venni. De számtalan olyan kérdés van, amelyben még a szakmán belül is megoszlanak a vélemények, ezért ez időt vesz igénybe.

A megújuló energiaforrásokkal kapcsolatban elmondta, hogy a rendelet-tervezet azt mondja ki, hogy amit világörökség címen védenek, azzal kapcsolatban el akarják azt kerülni, hogy a közterületről látható védett látványban jelentkező napelemek csillogjanak a Duna másik oldaláról, vagy olyan színeket jelenítsenek meg, amik idegen arculatot adnának a területnek. Nincs szó arról, hogy ne lehetne ezen a területen is napelemeket létesíteni, de olyan helyzetet kell teremteni, ami a városképet nem zavarja. Nincs akadálya a kert-területeken, vagy olyan felületen való elhelyezésnek, amelyek nem látszanak közterületről.

Elmondta, kötelességük, hogy a jövő nemzedékek számára megőrizték a védett látványt, ami világörökségi védelmet élvez. Elképzelhető, hogy a technológia fejlődésével olyan dolgokat is elő tudnak majd állítani, amelyek a városképet nem zavarják majd. Olvasott már cserép jellegű napelemekről is. Pillanatnyilag azonban elejét kell venni a jóvátehetetlen beavatkozásoknak.

**Váradiné Naszályi Márta, képviselő:** valóban meg kellett volna történnie a tanulmány-terv feldolgozásának, a Testület részéről a véleményezésnek, mert a mostani módosításban több ponton jogszabályt módosítanak egy olyan tanulmányterv alapján, amit nem dolgoztak fel. Ahhoz kellene a szavazatát adni, hogy elbontható legyen a Palota egy szárnya egy olyan vélemény alapján, amit nem tanulmányozhatott. Nem tudja, hogy ez jogos-e vagy sem. Nem építészeti, szakmai, hanem eljárásbeli kérdései vannak. Úgy véli, hogy a világörökséget meg kell védeni, a világörökségi látvány védelme azonban nem jelent tökéletes változtathatlanságot, mivel vannak már egyéb technológiák, mint amit Főépítész úr is említett. A javasolt módosításnak arra kellene vonatkoznia, hogy a már létező műszaki megoldások közül melyik alkalmazható, és milyen módon. Ne fogalmazzanak meg egy tökéletes tiltást, a modern technológia már felfedezett vívmányainak a bevonását is alkalmazzák.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** kérte, hogy ismertesse módosító javaslatát.



**Váradiné Naszályi Márta, képviselő:** a rendelet-tervezet 10. §-ában a „A terület világörökségi védettségű részén, közterületről látható napelem, napkollektor nem létesíthető” mondatot szeretné a következő módon megváltoztatni: „A terület világörökségi védettségű részén, közterületről látható napelem, napkollektor csak külön mellékletben részletezett módon létesíthető.”

A részletezés kidolgozását határidőhöz kötnék. Úgy véli, hogy egy oldalnyi terjedelemben, szakértők bevonásával összeállítható. Felajánlotta a segítségét is ehhez.

Azt szeretné, hogy ne teljesen zárják el a napelemek, napkollektorok létesítését, hanem külön részletezett szabályrendszer szerint határozzák meg azt.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** aggályosnak tartja abból a szempontból, hogy ha a rendeletben megállapítanak egy szabályt, és az alól kivételt akarnak megengedni, rendeleti szinten kellene szabályozni. Ilyen rendeleti szintű szabályozásra most nem állnak készen, most nem lehet azt megalkotni. A következő KÉSZ módosítás alkalmával vissza lehetne hozni a témát. Ahogy Főépítész úr is mondta, nem tekinthető kőbe vésettnek a 10. §, ami az eredetiben a 27. § 25. pontjaként kerülne megfogalmazásra.

Tudna példát mondani, ahová szerinte ki lehetne tenni a napkollektorokat, nem zavarja a világörökségi látványt, modern épületről van szó, ennek ellenére a hatályos szabályok alá esne. Ilyen határozatot most nem tudnának alkotni a rendeletben. Azt javasolja, hogy térjenek vissza rá. Mind a kettőre nyitott, a Képviselő asszony által javasolt megoldás véleménye szerint, jogtechnikailag nem jó. Megfelelő előkészítés után lehet visszatérni a megoldásra.

**dr. Aczél Péter, főépítész:** egyetért a Polgármester úr által elmondottakkal. Egy Építési Szabályzatba tartozó tematikát kiemelni az Építési Szabályzathoz azért aggályos, mert a Szabályzat megalkotásának van egy nagyon szigorú jogszabályi rendje. Azokban a kérdésekben, amikben szabály szerint kellene dönteni, ugyanilyen rendben kellene dönteni. Ezt egy újabb KÉSZ-módosítás keretében lehetne eszközölni.

Amikor a kérdés a különböző egyeztetési fórumokon felmerült, akkor kifejezetten pozitívan ítélték meg - a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal és a Főváros is -, hogy a kérdést így kezeli a kerület.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** megkérdezte az Építési Iroda vezetőjétől, hogy van-e olyan konkrét kérelem, folyamatban lévő ügy, amely napkollektor kihelyezéséről szól, és amit ez a szabály befolyásolna.

**Szeleczy Szilvia, az Építési Iroda irodavezetője:** építési engedélyezésre nem érkezett, de tervtanácsi állásfoglalást már kértek. Ha nincs szabályozás megalkotva, nem kerül bele ez a kiegészítés, és ha nem illeszkedik a városképbe, akkor is nehéz elutasítani. Ezért lenne szükség arra a szabályozásra, hogy világörökségi területen közterületről látható helyen tiltásra kerüljön, egyéb területen pedig a tervezet szerinti megkötéssel. Igény van rá, még ha konkrét kérelem nem is érkezett.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** elmondta, hogy szavazásra fogja bocsátani Képviselő asszony módosító javaslatát. Szeretné a kérdést újból, alaposabban körüljárni, de azt javasolja, hogy most fogadják el az eredeti szöveget, hogy ne

keletkeztesse olyan jogokat, igényeket, amelyek később, egy szigorítás esetén már nehezebben lennének korrigálhatóak.

Térjenek vissza rá, mert biztos benne, hogy mindig vannak kivételek, egyedi megoldások, amelyek egy generális tiltás alatt nem valósíthatóak meg, egyébként pedig megoldhatóak lennének.

Erre kellene később valamilyen jogtechnikai megoldást találni.

**Váradiné Naszályi Márta, képviselő:** a közép-magyarországi régióban csak úgy lehet energiahatékonysági támogatott felújításokat végezni, hogy megújuló energiaforrást is felhasznál valaki. Ez a Vár területén legegyszerűbben a napelem vagy napkollektor használatával történhetne. Úgy véli, hogy ha erre van is igény, és valakinek most van beadva a pályázata támogatott felújításra, akkor nagyon rosszul jár, ha szeretné felújítani a házát, illetve szeretne tenni a kerületi környezet minőségéért, szeretne olcsóbban lakni. Emiatt megakadályozzák, hogy benyújthassa a pályázatát. Nem biztos, hogy ez a megfelelő eljárás.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** a Duna parton, illetve a Várban lévő műemlék épületek esetében indokolt, hogy ne kerüljenek fel a napkollektorok, zavaró látvány lenne. Lehet, hogy vannak olyan belső homlokzatok, amelyek közterületről láthatóak, de kevésbé lenne zavaró, és a világörökségi részéhez tartoznak. Ezeket egyedileg csak akkor lehetne elbírálni, ha adnának rá feloldást, más megfogalmazást. Ha ezt most nem fogadják el, a hatósági munkában nem lehet elutasítani, és akkor könnyedén lehet, hogy olyan helyekre is kerülnek, ahol tényleg zavaróak lennének városképileg. Azt tanácsolja, a Képviselő-testület akként foglaljon állást, hogy alkossák meg a szabályt, és majd visszatérnek ennek a pontos megfogalmazására. Amennyiben megnyugtató módon rendezhető, hogy melyek azok a technológiák, közterületek, ahol a generális tilalmat fel lehet oldani, akkor ezeket a későbbiekben meg fogják tenni.

Visszatérve arra, amit a tanulmánnyal kapcsolatban, illetve a Budai Vár hosszú távú fejlesztésével kapcsolatban ma tudhatunk, elmondta a következőket: a Kormány annak alapján, amit többek között a Budavári Önkormányzat Képviselő-testülete ajánlasként megfogalmazott, egy sor olyan döntést hozott, ami érinti nem csak a Palota-negyedet, hanem a Vár hosszú távú fejlesztését is. Készül egy 25 éves hosszú távú Vár-fejlesztési stratégia, amellyel kapcsolatban közbeszerzési eljárás van folyamatban. A Kormány írta ki az eljárást, annak elbírálásában majd egy, az Önkormányzat által delegált szakértő is részt vehet, de valójában a Kormány, illetve szervei fogják a döntést meghozni, a pénzügyi fedezetet is ütemezve biztosítani, az általuk elhatározott fejlesztésekhez.

Tény, hogy nem szerencsés, ha a KÉSZ akadálya bármilyen tervezői elgondolásnak. A kötöttségeket, amelyek az elmúlt években átmenetileg felállításra kerültek – amikor romkocsmát akartak üzemeltetni a Várbazárban, vagy amikor egy, a területhez nem illeszkedő, modernista épületet szeretettek volna építeni a Szent György téren – indokolt volt meghatározni, hogy ezeknek a nagyon gyors ütemben kidolgozott terveknek a megvalósítását nehezítsék. Nem indokolt, hogy ma olyan módon menjenek tovább, amely a tervezést, vagy a gondolkodást befolyásolná.

Tekintettel arra, hogy a megrendelt tanulmány azt volt hivatva célozni, hogy legyen egy szakértői anyag, hogy ne egyedi ötletelés alapján épüljenek be városképileg jelentős helyszínek, például a Sándor-palota környezete. Azt célozta a szakértői vizsgálat, hogy ehhez megfelelő érvanyagok legyenek, ne arról szóljon a vita, hogy

valakinek tetszik vagy sem ez a megoldás, hanem arról, hogy mi engedhető meg, mi illeszkedik a vári hangulatba. Az anyag a további kormányzati döntések alapját is képezi. Amikor megrendelték, akkor a szerzői jogokat nem kapták meg, nem publikálható, nem hozható nyilvánosságra. Különös tekintettel arra, hogy a készítő szakértői csapat azt a döntéshozóknak tájékoztatásul megküldte, majd azt oly széles körben publikálták, ami már egy következő közbeszerzési eljárásnál való koncepció megjelenését más pályázók számára is egyértelművé és beazonosíthatóvá tette. Sajnos, ilyen szempontokra is figyelemmel kell lenni. Megérti, ha Főépítész úr óvatosan jár el. A Testületet természetesen tudják róla tájékoztatni, de az anyag nem publikálható, mert nincs olyan jogi felhatalmazásuk a szerzői jogok vonatkozásában, ami ezt lehetővé tenné; nem erre készült az anyag.

Májusra vagy júniusra ez el fog dőlni. Nagyon bízunk abban, hogy amikor a leendő közbeszerzési eljárásnál kiválasztott szakértői csapat megteszi a maga javaslatát, akkor a megtétel előtt le tudnak ülni velük, és konzultálhatnak egy megfelelő fórumon, megfelelő nyilvánosság mellett. Egyelőre egy egyébként munkaközi anyagnak tekinthető döntés-előkészítő háttéranyag nyilvánossága inkább hátráltatná a folyamatot.

**Váradiné Naszályi Márta, képviselő:** ismertette módosító javaslatát az alábbiak szerint: „A terület világörökségi védettségű részén, közterületről látható napelem, napkollektor külön mellékletben részletezett módon létesíthető, mely melléklet 2012. április 15-éig megalkotandó.”

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** megkérdezte, hogy Képviselő-testület tagjai közül ki támogatja módosító javaslatot. Az előterjesztő nem támogatja azt.

### **3/2012. (II. 16.) Kt. sz. határozat**

A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testülete **15 szavazatból 5 igen, 9 nem szavazattal, 1 tartózkodás mellett elutasította** Váradiné Naszály Márta képviselő a Budapest I. kerület Kerületi Építési Szabályzatról (KÉSZ) szóló 16/2000. (VIII. 15.) Kt. rendelet módosításáról szóló rendelet-tervezethez tett módosító javaslatát, amely a következő:

„A 10. § az alábbiakkal egészüljön ki:

A terület világörökségi védettségű részén közterületről látható napelem, napkollektor külön mellékletben részletezett módon létesíthető, amely melléklet 2012. április 15-ig megalkotandó.”

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** szavazásra tette fel a rendelet-tervezetet.

*A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testülete **15 szavazatból 11 igen, 0 nem szavazattal, 4 tartózkodás mellett elfogadta** a Budapest, I. kerület Kerületi Építési Szabályzatról (KÉSZ) szóló 16/2000. (VIII.15.) Kt. rendelet módosításáról szóló önkormányzati rendeletet.*

**2.) A KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0027 azonosító számú, „Budapest I. kerület Budai Vár és környéke közlekedési hálózatához kapcsolódó közösségi közlekedés fejlesztése” projekt Megvalósíthatósági Tanulmánya**

Előterjesztő: dr. Nagy Gábor Tamás  
Polgármester

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** a Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság február 13-án megtárgyalta, és elfogadásra javasolta. Ezt megelőzően, február 10-én Civil Egyeztető Fórumra került sor a Városházán.

November elején döntött a Kormány arról, hogy milyen ütemezéssel, milyen feladatokat kell végrehajtani. A döntés értelmében 2014. március végéig el kell készülnie a 30 éve halogatott Várkert-bazár felújításának. Ezt megelőzően el kell készülnie ez év február végéig az ezt segítő közlekedési fejlesztési elképzelésnek, amelynek kedvezményezettje a Budavári Önkormányzat. Részben összefügg a Várbazárral, de valójában teljesen külön projekt. Annyi a kapcsolat, hogy a Várbazár területén létesítendő mélygarázs és a közösségi közlekedési útvonal bekapcsolja a területet abba a turisztikai, közösségi közlekedési csatornába, amely arra hivatott, hogy a Vár minél teljesebb megközelíthetőségét biztosítsa.

Ennek kapcsán olyan fejlesztéseket lehetne megtenni, amelyekre egyébként a pályázat forrásának hiányában nem lesz mód, lehetőség. Ez év május-júniusig kell elkészülnie annak a 25 éves, hosszú távú fejlesztési koncepciónak, amely annak ismeretében fog megszületni, amelyről többek között ma tárgyalni fognak. A Várbazár funkciójának, építészeti felújításának, a közlekedési programoknak, illetve a hosszú távú fejlesztési elképzeléseknek össze kell hangolódniuk.

Kiírtak egy közbeszerzési szerződést, amelynek megfelelően az eljárás során kiválasztásra került a Fehérvári és Fekete Kft., és már látható is a szakértői munka eredménye, a Megvalósíthatósági Tanulmány. Számos egyeztetésen vannak túl, mind a BKK-val, a BKV-val, társhatóságokkal, a Fejlesztési Minisztériummal és az irányító hatóságokkal, a forrást biztosító KÖZOP irányító hatósággal. A konzultációkon körvonalazódott, hogy milyen tartalom fér bele, milyen keretösszegben abba a támogatási formába, amelyet megcéloltak.

A program meghaladja az eredetileg tervezett összeget, és tartalmát tekintve is kibővült, de nem haladhatja meg azt a határértéket, amely már nem nemzeti hatáskörben tartaná az uniós pénz felhasználását. A határ 50 millió euró, ami ezt meghaladó projekt, az brüsszeli jóváhagyást igényel. Felkérte Dobrocsi Tamást, hogy ismertesse az elgondolásokat.

**Dobrocsi Tamás, szakértő:** köszöntötte a Testület tagjait.

A Megvalósíthatósági Tanulmány vizsgálta a jelenlegi helyzetet, a jelenlegi közúti közlekedést, a turistabuszok közlekedését, a problémákat feltárták. Vizsgálták a közösségi közlekedés helyzetét, a járműállományt, a gyalogosközlekedést, a gyalogoskapcsolatokat, feltárták az ehhez kapcsolódó hiányosságokat. Kiemelte, hogy az akadálymentes feljutás a Várba jelenleg nem megoldott, szinte kizárólagosan a Sikló az egyetlen jármű, ami akadálymentes ma. Elemezték a gyalogosközlekedés útvonalait, a biztonságot. Kitértek a parkolás átfogó vizsgálatára. Kiemelte, hogy vannak ma olyan területek a Várban, ahol kifejezetten zavaró a jelenlegi parkolási rend, így azokon a helyszíneken, ahol a turistaforgalom a

legnagyobb számban jelen van, például a Szentháromság téren, a Mátyás-templom környezetében.

*A szakértő a projektorra kivetített képek alapján tájékoztatta a jelenlévőket.*

A képeken látható, hogy milyen módon foglalják el a járművek a turistáktól, a gyalogosoktól a felületeket. Megfogalmazták azokat a stratégiai célokat, amelyeket a projektnek meg kell valósítania. A Budai Vár a világörökség része, amit mindenképpen szem előtt kell tartani a fejlesztések során. Céljuk az, hogy a Budai Várban olyan vonzó környezetet alakítsanak ki, ami hosszú távon is fenntartható.

A projekt közvetlen célja a közlekedési kapcsolatok javítása, a környezetbarát módon történő fejlesztés. Kiemelte az akadály-mentesítés biztosítását, a külső kapcsolatok fejlesztését, új elektromos autóbuszok üzembe állítását. Fontos cél a turistabuszok kitiltása a Várból, és a Vár személygépkocsi-forgalmának csökkentése. Ilyen módon megfogalmazták azokat a projekt elemeket, amikből kiválasztották, hogy mik azok, amik bekerülhetnek a projektbe. Vizsgálták az autóbusz hálózatot, új útvonalak lehetőségét, új megállóhelyek kijelölésének lehetőségét, azt, hogy hogyan lehetne javítani a szolgáltatási színvonalat a közösségi közlekedésben. Járműbeszerzéssel is foglalkozik a tanulmány, illetve javaslatot tettek arra, hogy milyen helyszíneken biztosítható az új járműpark számára az infrastruktúra. Javaslatot tettek új kapcsolatok kiépítésére, ilyen például egy új villamosmegálló hely kijelölése a Várbazár előtt. A Várbazár előtti kikötőnek a gyalogos kapcsolatait fejlesztették, és azt is bevonták az elérhetőségbe. A mozgólépcsők, liftek kiépítése kapcsán vizsgálták a lehetséges helyszíneket és javaslatot tettek. Megvizsgálták a fő gyalogos útvonalakat, azok akadály-mentesítését. Egy információs, illetve tájékoztató rendszer kiépítésére is tettek javaslatot.

A parkolással kapcsolatban a tanulmány megfogalmaz egy több ütemben megvalósítható szabályozást. Első ütemben olyan szabályozást javasoltak, amely a központi helyeken valósítaná meg a parkolás rendezését, ahol a legzavaróbb a helyzet. A hivatásforgalom számára a Várbazár alatt egy mélygarázs építése került be a projektbe. Vizsgálták további mélygarázsok építésének lehetőségét. Javaslatot tettek a turistabuszok forgalmának szabályozására, illetve a buszok elhelyezésére is.

A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban áttekintették, hogy hol hiányoznak olyan kapcsolatok, amik a Vár megközelítését szolgálhatnák. Kerékpártárolók elhelyezésére is tettek javaslatot, elsősorban a Vár környezetében - ahol kialakítanak új kapcsolatokat, lifteket, mozgólépcsőket – de a Váron belül is javasoltak helyszíneket.

Kitűzött célja a projektnek, hogy a Váron belüli kerékpáros közlekedést valamilyen módon szabályozza. A BKK kérésére figyelembe vették a budapesti kerékpáros közlekedési rendszer (BuBi) fejlesztését, és kerestek egy helyet, ahol a BuBi projekt kerékpárkölcsonzóját el lehet helyezni a Váron belül.

Az autóbusz-hálózat kialakításában sok változatot vizsgáltak. Nagyon fontos, hogy az útvonalaknak alkalmasnak kell lenniük arra, hogy a null-emissziós járművekkel közlekedni lehessen. Fontos, hogy azokat a hiányzó kapcsolatokat pótolják az új hálózatok, amik jelenleg szükségesek lennének, ilyen a Batthyány tér, a Déli

pályaudvar, a Várnak a nyugati irányból történő kiszolgálása. Fontos megtartani azokat a hálózati előnyöket, amelyek ma rejlenek a hálózatban. Ilyen például a Fény utcai piac közvetlen elérése, és a különböző hálózati kapcsolatok.

Szembe kellett nézni azokkal a korlátokkal a hálózat tervezése során, amik a Budai Vár specialitásából adódnak. Ilyenek például a térszín alatti pincék, illetve barlangok, amelyek kapcsán a teherbírasi problémát kezelni kell. Vannak magassági és szélességi korlátozások, amelyek a két főkapunál jelentkeznek.

Azt az útvonalat érintik a legsűrűbben a barlangok, pincék, ahol az autóbuszok jelenleg közlekednek.

A jelenlegi hálózathoz kapcsolódóan elmondta, hogy ma három viszonylat szolgálja ki a Budai Várat. Jónak mondható a mai közösségi közlekedési hálózat, közvetlen elérés van a Deák tér és a Széll Kálmán tér felé, a Fény utcai piachoz. Jellemzője a hálózatnak, hogy alapvetően a Széll Kálmán tér felé nagyobb a kapacitása.

A tervezett hálózatoknak három változatát szeretné bemutatni. Alapvetően a járműméretben különböznek egymástól, azok határozzák meg a hálózattervezés filozófiáját.

Az 1. típusú változatok esetében az ún. midibuszokkal alkottak megfelelő gerinchálózati elemeket, ilyenek az ábrán a kék, illetve a zöld vonallal bejárt hálózatok. Megpróbálták biztosítani a közvetlen kapcsolatot a Batthyány térhez – a zöld viszonylat, a mai 39-es busznak a két járatra való bontása - és bevonták a Déli pályaudvart is a V3-as jelű járatral, amit a lila vonal jelöl. A Váron belül kialakult egy körjárat, ami a Dísz téren is túlmenve elérne egészen a Siklóig a Szent György térhez. A sárga, illetve lila vonalak mini buszokat jelölnek. Minden jármű a Várban elektromos meghajtású lenne.

A 2. típusú változatok azok, amik nem biztosítják az új kapcsolatokat, nem érnek el feltétlenül az új hálózati kapcsolatokhoz. Kapcsolódott a hálózattervezéshez egy utasforgalmi vizsgálat, egy forgalmi modellezés, amiből az adódott, hogy viszonylag kisebbek azok a forgalmi igények, amelyek ezekre a területekre vonatkoznak. Nem feltétlenül megtérülő ide új viszonylatok indítása. A 16-os, illetve a világoskékkel jelzett V1-es viszonylatok nagyobb buszokat, midibuszokat jeleznek, a lila és a sárga hálózati változatok pedig minibusszal járt útvonalak.

Van egy nagyon hasonló hálózati változat, ahol a Váron belül egy körjáratot alakítanak ki, ezt a sárga vonal jelzi. Ez a Szent György téren is túlmegegy, egészen a Vár déli részéig, az ún. Nagy rondellán is át tud fordulni. Az előnye az, hogy a Várbaérkezéskor kiépítésre kerülő mozgólépcsőt szintén érinti, így egy közvetlen átszállási kapcsolattal be tudják hozni a felfelé közlekedő gyalogosokat a Vár bármelyik pontjára.

A hálózati változatokról érdemes tudni, hogy még közel sem véglegesek, sok egyeztetés lesz még a végleges kialakításig. Ki fognak választani egy vagy két változatot. Elsősorban arra szolgálnak most, hogy meghatározzák azt a járműmennyiséget, amit be kell szerezni, meghatározzák, hogy hány viszonylattal lehet a Várat még jobban kiszolgálni.

A járműbeszerzés kapcsán elmondta, hogy új járművek is beszerzésre kerülnek majd. A cél az volt, hogy nulla emissziós járműveket szerezzenek be, amelyeknek a környezetterhelése minimális. A járműveknél fontos volt figyelembe venni a pincék, barlangok terhelhetőségét, amely korlátozza a járművek méretét.

Megvizsgálták az összes lehetséges járműtípust. A trolibuszok Várban történő közlekedése nem javasolt.

Vizsgálták a hibrid meghajtású járműveket, amelyek alapvetően nagyobb járművek, mint amiről a Várban szó lehet, ezért szintén nem javasolhatók. Vizsgálták az üzemanyagcellás járműveket, amik azért nem jöhetnek szóba, mert nagyon még csak tesztüzemben közlekednek. Az ultrakondenzátoros járműveket szintén nem javasolták az infrastruktúrájuk miatt.

Vizsgálták az akkumulátoros meghajtású mini és midi méretű buszokat. Ezeknek a járműveknek a tömege az akkumulátor miatt lényegesen nagyobb, mint a dízel-meghajtású járművéké. A ma közlekedő midibuszok tengelyterheléséhez viszonyítva a vizsgált buszok közül a minibusz méret felelne meg. Kapacitásában nagyjából körülbelül a felét, illetve 3/5-ét tudja a mai midibusznak. Nagyon sokféle formájú jármű van belőlük világszerte.

Az elektromos buszoknak speciális infrastruktúrája van, azon túlmenően, hogy szervizelni, tárolni kell, éjszaka, illetve sok esetben nappal is tölteni kell őket, mivel a futásteljesítményük korlátozott. Az infrastruktúra elhelyezhetőségéhez kapcsolódó elemzések során arra jutottak, hogy a Déli pályaudvar rendező-pályaudvari részén a Mészáros utcai ívben felszabadítható egy olyan rész a MÁV vasúti területén, ahol a járműtelepet el lehetne helyezni.

A parkolási renddel kapcsolatban elmondta, hogy az 1. ütemű parkolási szabályozást javasolták a projektben. A lényege az, hogy a Szentháromság tér környezetében tiltásra kerülne a parkolás. Azokat a helyszíneket, ahol szűk keresztmetszetek vannak, valamelyest szintén korlátozták.

A Hunyadi János úton végig korlátozást vezettek be, a turistabuszok parkolását, illetve feljövetelét a Várba megtiltották. Vizsgálták, hogy hol lehet a Vár környezetében parkolóhelyeket pótolni, mélygarázsokat elhelyezni. A Várbaázár projekthez kapcsolódóan megépülne a mélygarázs.

A Hilton alatti területen is felmerült egy mélygarázs elhelyezésének a lehetősége. Korábban ide egy autóbusz forduló volt tervezve, amit a mostani koncepció tulajdonképpen felülír, ugyanis eszerint a turistabuszok még odáig sem mehetnének fel. Ilyen módon nincs szükség a buszforduló elhelyezésére.

Szerepel a tervek között egy mélygarázs elhelyezése az Európa Liget alatt. Folyamatban van a Csikós udvari mélygarázs építése. Szemben a Palota út mentén szintén van egy potenciális terület, ahol ki lehetne építeni egy mélygarázst. Realitással rendelkezik még a Dózsa György téren egy mélygarázs vagy felszíni parkoló kiépítése.

A tanulmányban megfogalmaztak egy távlati parkolási rendet, stratégiai célt: a Vár területén minimalizálni kell a gépjárműforgalmat. Jelentős korlátozás kerülne bevezetésre, a fontosabb helyeken meghagynák a parkoló felületeket, amelyek a közeljövőben kiépítésre kerülnek. Erre a mértékű korlátozásra csak akkor van lehetőség, ha az ábrán bemutatott parkolóhelyek már rendelkezésre állnak.

Kapcsolódó projekt elemként vizsgálták a Lánchíd utca forgalomcsillapításának lehetőségét. Elmondta, hogy több variációt is kidolgoztak, amelyek közül egyet szeretne bemutatni. A Lánchíd utcán forgalomcsillapítás kerülne bevezetésre, tempó 30 jellegű közlekedés kerülne bevezetésre. Többféle korlátozási fokozatot vizsgáltak, az ábrán egy enyhébb változat látható. Lényege szerint a Budai Vár felőli oldalon a parkolást megszüntetnék, így szélesebb járdafelületek adódnának, sétányszerű kialakítást lehetne megvalósítani.

A felső rakparton lévő kerékpárutat behúzták a Lánchíd utcára, ezzel csökkentve a konfliktusok lehetőségét, a balesetveszélyes szituációkat. A koncepció illeszkedik ahhoz is, hogy az északabbra lévő Fő utcát, vagy a Fő utcával párhuzamos rakparti kerékpárutat szintén át lehetne építeni hasonló módon. A Fő utca és a villamos pálya közé el lehetne helyezni egy kerékpárutat, és így az egész rakparti szakaszon megoldódna a balesetveszélyes helyzet.

A Lánchíd utcai forgalomcsillapításhoz hozzátartozik a Döbrentei utca forgalomcsillapítása, ott az átmenő forgalomnak a korlátozása, aminek már elkészültek az engedélyezési tervei.

A turistabuszok forgalmának kezelésére javasoltak több olyan pontot, ahol a buszokról a le- és felszállási lehetőséget meg tudják oldani. Az egyik ilyen fő pont a Csikós udvari mélygarázs második üteme környezetében lévő új buszfordulónak, illetve új le- és felszálló helynek a kialakítása. A buszok felmennének a Palota úton - 5-6 jármű számára lenne lehetőség a le- és felszállásra -, a jelenlegi rézsűbe bevágnának a gyalogosok számára egy utat, ami elmenne egészen a várfalig, és ott két darab nagy kapacitású lifttel fel lehetne hozni őket a Várba, gyakorlatilag a Sándor-palotával szemben érkeznének fel.

Bemutatta az ábrán, hogy hol lennének azok a helyszínek, ahol javasolták a turistabuszok számára a megállási, illetve le- és felszállási helyek kialakítását. A Sikló környezetében a Clark Ádám téren alakítanának ki egy kisebb fogadópontot, ahol a Sikló kapacitása, illetve magának a Lánchíd utcai torkolatnak a forgalomtechnikája is behatárolja, hogy hány helyet lehet elhelyezni. A Várbazár előtt, hogy ki lehessen használni az új infrastruktúrát, a mozgólépcsőt, illetve a lifteket, ide is javasolnának egy megállítási pontot.

Bemutatta a kiépíthető buszparkolókat, a Mészáros utca mellett, illetve azt, amit a későbbiekben a Rác Fürdő fejlesztéséhez kapcsolódóan, a fürdő mellett, a felüljáró alatt terveznének kialakítani.

Ezek a pontok a Hop on Hop off buszrendszer számára is le- és felszállási pontot jelentenének.

A Mészáros utcai buszparkolóban 30-40 turistabuszt lehetne elhelyezni. Ehhez kapcsolódna a kis elektromos buszok tárolója, amit a mai vágányok területén lehetne kialakítani.

A soron következő ábra a gyalogoskapcsolatok fejlesztését, a Várbazárhoz kapcsolódóan megépülő mozgólépcső, liftek, turistabusz fogadó pontok, a kikötői kapcsolat akadálymentes megvalósítása, és maga a mélygarázs. A másik oldalon a Palota úti buszforduló a liftekkel. Kiépítésre kerülne egy lift a gránitlépcsőnél, a Korlát utcánál, az Anjou-bástyánál, a Lovas úti parkoló mellett, illetve a Hilton szálló alatt.

A következő ábrán bemutatta azokat az objektumokat, amiket a tervek szerint térfigyelés alá kellene vonni, azok a liftek, mozgólépcsők, amikre vigyázni kell, hogy ne tegyék őket tönkre, illetve a forgalombiztonságot kellene felügyelni.

Összefoglalásul a projekt a következő elemekből áll: a Várbazárhoz kapcsolódó elemek, az északi pavilon épülete, ebben elhelyezett liftekkel, a mozgólépcső, több lift, ami a mozgólépcső vége és a várterasz között közlekedik. További elemek a mélygarázs, a kikötő kapcsolat, a turistabuszok le- és felszálló helyei, a közösségi közlekedési hálózat elemei, a módosított hálózat, a Szentháromság téren a barlang-lejárat áthelyezése, illetve itt a burkolat megerősítése olyan módon, hogy ezen a buszok közlekedése lehetővé váljon. Ide tartozik az elektromos buszok beszerzése,



és az azokhoz kapcsolódó járműtelep létrehozása, a turistabuszok számára a buszforduló és a parkoló, és a gyalogosoknak a liftek, a mozgólépcső. Kapcsolódó projektek, a kamerás behajtás-ellenőrző rendszer, amely várhatóan az idén megépül, illetve a vári buszútvonalak felújítása, ami részben kerületi, részben fővárosi önkormányzati beruházás.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** megköszönte a munkát és a prezentációt. Amikor a Testület a Megvalósíthatósági Tanulmányt megtárgyalja, akkor csak egy javaslatot fogalmaz meg. A döntés, a pénzügyi finanszírozás sok szempont alapján kerül majd meghatározásra. Szigorú rendje van az uniós pénzek felhasználásának. Fontosak a megtérülési, hatékonysági, környezetvédelmi szempontok, az akadálymentes közlekedés. Ezeket prioritásként kezelik, és számon is kérik.

Az üzemeltetési költségek során sem rugaszkodhatnak el a realitásoktól. Ha valami nem takarékosan, korszerűen üzemeltethető, a beszerzési és fenntartási költségei nagyon magasak, akkor az uniós támogatás nem igényelhető. Hogy mi valósul meg belőle, azt ma még nem lehet tudni. Ugy kell mérlegelni, hogy ha nem is egy-két éven belül, de 4-5 éven belül, amikor megvalósul, akkor hosszú távra, akár évtizedekre meghatározza a közösségi közlekedést, behajtási rendet, a parkolás szabályozását a Budai Várban. Ebből a szempontból lehet nézni azt, amire a szakértők javaslatot tesznek, hogy a lehető legnagyobb mértékben korlátozzák a behajtást. Elmondta, hogy a teljes kitiltást nem tudja elképzelni, a korlátozást igen. Azt a tiltást, hogy a Szentháromság-oszlop mellett vagy a Mátyás-templom előtt ne lehessen parkolni, támogatja, de hogy az Úri utcában ne lehessen parkolni, ahol a lakók le tudják tenni az autójukat, a mai körülmények között nem tartja megvalósíthatónak. A távolabb létesülő mélygarázsok sem fognak az életvitelszerű parkolás problémájára megoldást jelenteni. Ezen szempontokat figyelembe kell venni.

Ha 20-25 évben gondolkodnak, akkor elképzelhetőek azok a kompromisszumok, amelyek egy radikális, a külső használók számára korlátozott vári parkolási rendet tesznek lehetővé.

A Várbazár megújítása nemzeti ügyé vált, mert az elmaradás, amely itt jelentkezik, évtizedes.

Az autóbusz közösségi közlekedési eszközrendszer mára már tarthatatlan, a járatokon használt buszok közlekedésre alkalmatlanok. Egyéni, saját forrásból sem a BKV, sem a járatüzemeltető cégek nem fognak elektromos buszrendszert bevezetni. Erre most lehetőség nyílik, ha megragadják azt. Ezt maximálisan támogatja, mint ahogy azt is, hogy a turistabuszokat nem csak az eredeti elgondolás szerinti védett övezetből, hanem az egész várhegyről tiltsák ki. Óriási terhelést, helyenként félórás dugókat jelent a városnéző, illetve a külföldi turistabuszok ott léte. Ennek a rendezése, korlátok közé szorítása a közeljövő feladata, nem lehet sokáig halogatni.

A tengelyterhelés az elektromos buszok esetében nagyobb, mint a dízel meghajtásúak esetében, utóbbiaknál viszont nagyobb mértékű az emisszió, a zaj és a rezgés. Ugyanez a tengelyterhelés, ami még az 5 tonnás körüli korlátozásnak megfelel, kapacitását tekintve kicsivel több, mint a fele. Ez azt jelenti, hogy kicsik a buszok a belső utas területet illetően, 20-25 főt tudnak egyszerre szállítani. Nagy járatsűrűsége van szükség, ezért több eszközt kell beszerezni, és az üzemeltetési költségek is meglehetősen magasak.

A midi kategória, ami megfelelne a ma járó buszok méretének, tengelyterhelését tekintve 8-10 tonna körül van. Statikai vizsgálatra lesz szükség annak kapcsán, hogy a Vár egy jobb útfelületen közlekedő busz esetében elbírja-e ezt a terhelést. Ez azért kulcskérdés, mert három kritikus ponton – Bécsi kapu tér, Szentháromság tér, Dísz tér - sürgettek beavatkozást a szakértők, amelyre uniós pénzből már megnyertek több mint 300 millió forintot, a munkálatokat el is kezdték, helyenként már végeztek is. Ennél fogva elképzelhetőnek tartja, hogy a midi kategóriás elektromos buszok is beengedhetőek lesznek a Várba. Szerencsésebb, könnyebben üzemeltethető lenne, és a járatösszefüggéseket is újra lehetne gondolni.

A Megvalósíthatósági Tanulmány egy elvi, koherens javaslatrendszer, amelynek egyes elemei kimaradhatnak. Ha ebben a formában hagyják jóvá, és megkapják rá a finanszírozást, és beleférnek a nemzeti értékhatárba, akkor ennek javarésze meg kell, hogy valósuljon. A kitűzött céloknak a gyakorlatban is igazolódniuk kell, mert sok év múlva is uniós szakértők vizsgálják, hogy betartották-e a követeléseket, amiket a pályázat során feltüntettek.

Hangsúlyozta, hogy bár a döntés nem a Testület kezében van, a kedvezményezett szervezet a Budavári Önkormányzat lesz. A ma rendelkezésre álló információk alapján ez még nem a megköthető szerződés, de a terv javarészt reális. Nagyon széleskörű háttérmunkát kellett a szakértői csapatnak végezni ahhoz, hogy ez a jövő héten a Fejlesztési Minisztériumhoz kerülhessen. Olyan nagy tőkeinjekciót kaphat a vári fejlesztés, amelyre eddig és a közeljövőben nem igen lehet forrást találni. Ha kellő bölcsességgel tudnak élni a lehetőséggel, akkor az itt élők, idelátogatók kiszolgálása és életminősége javulhat.

Az útrélációkkal, a járatokkal kapcsolatban nincsenek döntési kényszerben, mert a Megvalósíthatósági Tanulmánynak az indokok feltüntetésével arra kell javaslatot tennie, hogy hány darab eszközt, töltőállomást, kiszolgáló infrastruktúrát teremtsen meg a pályázati forrás. Ha az elektromos busz-kategória Budapesten meghonosítható, akkor úttörő projekt módon később továbbvihető a Belváros, a Gellérthegy, a Rózsadomb zöldövezetébe is. Ebben a programban már nem finanszírozhatóak, de a továbbiakban bővíthető a rendszer, és ez is lenne a cél.

Megadta a szót Orczy Antal képviselőnek.

**Orczy Antal, képviselő:** február 13-án, a Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság ülésén részt vevő bizottsági tagok, február 10-én a Civil Egyeztető Fórumon érdeklődő civilek hozzászólhattak a benyújtandó pályázat leendő részleteihez. A Megvalósíthatósági Tanulmány kiváló alkalmat adott életterük, lakókörnyezetük jövőbeli megtervezésére, az együtt gondolkodásra, az értékteremtésre. Ez a bizottsági ülésen is kézzelfogható volt.

Elmondta, hogy neki, aki a közlekedésben, az üzemeltetésben megszerzett tapasztalatain át tudja látni ezt az összetett feladatot, külön öröm, hogy részt vehet a munkában. A tervezés elején felmerült, hogy Önkormányzat vagy az általa létrehozandó cég keretében akár az üzemeltetés is vállalható lenne. Sajnálattal hallotta, hogy a jelenlegi szabályozás szerint csak a Fővárosnak van joga Budapesten a szolgáltatásra.

Az elektromos buszok által történő közösségi közlekedés működtetése terén nincs nagy gyakorlati tapasztalat, mégis célszerűnek tartja megcélozni a nulla emissziós járműveket környezetük és a világörökségi terület miatt is. Mindig szem előtt kell tartani, hogy szűk környezetüket nem apáiktól örökölték, hanem unokáiktól kapták

kölcsön. Az elektromos buszterv elindításával az Önkormányzat valószínűleg úttörő, útmutató szerepet fog vállalni, de épp ettől válik majd a Várbazár attrakcióvá. Bízik benne, hogy tovább tudják majd terjeszteni egy későbbi lehetőség vagy tervezés folyamán akár a Naphegyre vagy a Gellérthegyre is.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** megadta a szót Dávid Klára képviselőnek.

**Dávid Klára, képviselő:** nagyon fontosnak tartja azt, hogy a Vár és környezete dolgaival nem csak a kerület foglalkozik, mert nem csak a kerületé, hanem az egész országé. Egy nagyobb kitekintéssel bíró testületnek kell állást foglalnia és döntést hoznia, még akkor is, ha a kerületiek a terület lakói, a fejlesztések haszonélvezői.

A civil fórumon is felfigyelt a turistabuszok parkoltatásának, illetve az elektromos buszok szervizelésére, és töltőállomásának kialakítása kapcsán javasoltakra. A MÁV jelenleg nagyon gyengén kihasználta, Mészáros utca menti területének a használatával nagyon komoly eredményt tudnának elérni. Nyári hétköznapokon többször ötvenen felüli autóbust számolt meg a Hunyadi János úton és a Palota úton egymás mögött parkolva, sőt sokan átjárnak a Tabánba és a Lisznyai utcai Általános Iskola Naphegy utca felőli oldalán parkolnak. Kifejezetten jónak tartja az elgondolást, még hamarabb meg kellene próbálni megvalósítani, mint ahogyan a teljes projekt elkészül. Az első ütem környékén kellene, hogy legyen a kialakítása.

A vári parkolási lehetőségekkel kapcsolatban a Dísz tér rendezetlen parkolása is fel volt sorolva. Ha jól tudja, benne van a tervükben, hogy ott megváltoztatják a parkolást, ez vehetik úgy, hogy már rendezett, gondoskodnak róla, hogy az legyen.

Nincs realitása annak, hogy a vári lakók autóit teljes egészében kiltásák, bármennyi mélygarázs is épüljön a közelében.

Nagyon bízunk benne, hogy meg fog valósulni a projekt.

**dr. Apagyi Barnabás, képviselő:** gratulált a tanulmányterv készítőinek, mert a február 10-én elhangzottakat is beleépítették a tervbe. Nagy, megvalósításra érdemes munkának tartja. Vári lakóként és területi képviselőként az egyik legnagyobb öröme, amit kért is, hogy ne készítsenek olyan buszhálózat-tervet, ami kihagyja a Fény utcai piacot. Örömmel látta, hogy a koncepcióban a buszhálózattal kapcsolatos elvárásban kiemelten szerepel.

Kérte, hogy mutassák meg, a 3. és a 4. változatban ez milyen módon van elképzelve.

Egyetért Képviselő asszonnyal abban, hogy a buszok cseréje halaszthatatlan. Ha elfogadják, be kellene iktatni egy olyan ütemezést, hogy az első helyen szerepeljen.

Örül a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos terveknek. Pár évvel ezelőtt már jelezte, hogy egyre több kerékpáros közlekedik errefelé, és nem tudják hová lerakni a kerékpárjukat, sokszor elállják a forgalmat.

A teljes kiltás kapcsán megjegyezte, hogy járt várakban külföldön, ahol ugyanúgy laknak emberek, és tudtak parkolni az udvarokban, de autó nem volt az utcákon. El tudja képzelni, hogy elmenjen valahová a kocsiórt, illetve, hogy 10-20 perces várakozást adjanak az autósoknak a kiszállás miatt. Pillanatnyilag azonban nem tudja elképzelni, főként a hozzáállás miatt.

**Iványi Tibor, képviselő:** javasolta, hogy módosítsanak a határozati javaslaton, olyan módon, hogy az első mondat úgy kezdődjön, hogy „megtárgyalta és támogatja...”. Azt a mondatot, hogy „döntése szerint elfogadja...és támogatja annak megvalósítását”, kihagyná.

Egy tanulmány-tervezet nem arról szól, hogy döntenek a megvalósításról, mert tudják, hogy ez nem így lesz.

Hiányzik számára annak a megoldása, hogy a Hilton vendégei a Hunyadi János-szobor mögött egy liften menjenek fel.

Mint tanulmány-tervezet nagyon sokat mond, mire meg fog születni, és dönteni lehet arról, hogy megvalósuljon, addig a megfelelő anyagiaknak rendelkezésre kell állniuk. Most még senki nem tudja, hogy milyenek lesznek a buszok. A nulla emissziót egyébként álomnak tartja.

Mire a tervek megvalósulnak, nagyon sokat fognak változni, ezért inkább azt javasolja a készítőknél, hogy a következő pár évben figyeljék tovább, hogy mi az, ami a valóságban történik.

Javasolta, hogy a szóbeli változtatást tegyék meg a határozati javaslatban, mert egy tanulmány-tervet sosem valósítanak meg, mert nem arról szól.

**Váradiné Naszályi Márta, képviselő:** a Maros utcai rendelő a XII. kerületben van, és szó esett a 39-es busz részleges átalakításáról. A kerület lakosainak 24%-a 65 év felett, így indokolt, hogy a rendelő megközelíthetősége ugyanúgy biztosítva legyen, mint a Fény utcai piac megközelíthetősége. Ezért lett volna jó, ha a KÖZTI által készített tanulmány-tervet már feldolgozták, és elemezték volna. Annak alapján a Vár további terhelésnek lenne kitéve, ugyanis intézmények kerülnének fel a Várba. A jelenlegi tanulmány-terv az Ybl-bazár miatt megnövekedő turista forgalmat és a jelenlegi forgalomterhelést tudta figyelembe venni. Nem látja a tervből, hogy a várható hivatásforgalmi terhelést mennyire tudta figyelembe venni. Úgy véli, hogy még egy nagy kérdés, és a jövőben biztosan figyelembe kell venni.

A május 1-jétől megújításra kerülő BKV szolgáltatási szerződés sarkalatos pontja lesz, hogy EU-s előírások szerint már csak olyan szolgáltatási szerződést lehet kötni, amiben bizonyítva van a fenntartható finanszírozás rendszere is. Nem látja a tanulmány-tervben a fenntartható finanszírozást.

Valóban prioritás, hogy a Budai Várból minél inkább kiszoruljon a nagy forgalom, de mivel a tanulmány-terv leginkább a Várra, és annak környékére szorítkozik, ez a kizsorítás csak a Várig terjed. A környéke viszont majdnem olyan zsúfolt, mint maga a Vár, és ott is élnek emberek. Tanulmányaiból tudja, hogy az EU-s pályázatok nagyon támogatják, ha egy pályázatban szerepel az összefogás, a kitekintés. Más világvárosokban a történelmi centrumokból nagy sikerrel helyezik ki a turistabusz forgalmat. Érdemes volna a Megvalósíthatósági Tanulmányban foglalkozni azzal, hogy az I. kerületen kívül hol tudnánk elhelyezni a turistabuszok parkolását, illetve a fogadócentrumokat.

A lakossági autótartás kapcsán elmondta, hogy a világvárosok történelmi centrumában a lakosság ma már nem tart autót. Ugyanakkor ez egyik napról a másikra nem valósítható meg. Mindenki alanyi jogként éli meg, hogy van autója, ezért ez csak, ahogyan Polgármester úr is mondta, hosszú távon lehet cél, de hosszú távon igenis célnak kell lennie.

A nulla emisszióról úgy véli, hogy csapdába estek a KÖZOP rendszere miatt. Mivel a pályázatban támogatható cél a nulla emisszió, ezért csak elektromos buszokban tudnak gondolkodni, amiknek viszont nagy a tengelyterhelése. A környezet terheléséhez hozzátartozik a tengelyterhelés is. Valóban fontosak a statikai vizsgálatok, ugyanakkor támogatja, hogy legalább tanulmányterv szinten foglalkozzanak a folyékony gázüzemű járművekkel is, amik a dízelekhez képest sokkal kisebb kibocsátásúak, bár valóban nem nulla emissziósak.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** a prezentáció kiegészítéseként szeretne még néhány szempontot megemlíteni, illetve aláhúzni.

A gázüzemű járműveket lehet vizsgálni, de nem lehet finanszírozni, a szabályozás csak ezt engedi. Az elektromos buszok jöhetnek a Várba, a védett övezetbe csak súlykorlátozásnak megfelelően. Az azon kívüli övezetbe jöhet akár 15 tonnás elektromos busz is, csak dízel vagy más üzemű nem. Ha ebben egy fellazító szabályt alkot a jogalkotó, akkor lehetetlen lesz az érvényesítése, szankcionálása. A gyakorlat az lesz, ahogy az eredetileg jónak tűnő, és a lakosság érdekében bevezetett 30 perces ügyműködési behajtás lehetőségével is történt, hogy 30 percenként járnak a városnéző buszok, amelyek ma a legnagyobb terhelést jelentik a Palota illetve a Hunyadi János úton. Pillanatok alatt visszaélnék a lehetőséggel. A rendőrség és a közterület felügyelet nem tudná ellenőrizni, hogy melyik milyen üzemű. Állítólag terveznek elektromos meghajtású városnéző buszokat, ebben az esetben külön megállapodás alapján feljöhetnének. Kategorikus tiltásra van szükség, különben nem lesz rend.

Iványi Tibor képviselő úrnak jelezte, meg tudják mutatni azt az oldalt, ahol látható, hogy a lifteket betervezték. A Vár középső taktusában, a legközelebb eső rész, ami az intézményeket és a vendégforgalmat is ki tudná szolgálni, nem a déli vagy az északi oldalon, hanem a középső részen van, ahonnan fel lehetne jönni rendezvényekre, illetve ügyműködési céllal. Ezt szolgálná az a bizonyos mélygarázs, szemben a Várbazár alatt megvalósítandó mélygarázzsal. Ezt a lakosság és a város forgalma szempontjából rendkívül fontosnak tartja. Ha finanszírozni lehet a támogatásból, akkor az egész vári parkolás és forgalomszabályozási rendszer egyik legfontosabb eleme lenne. Ahol a meglévő garázs van, már csak egy liftkapcsolat hiányzik, hogy az Anjou-bástyára fel lehessen jutni. Onnan már tovább lehet jönni az Országház utca útvonalán. A lépcsők mellett pedig az akadálymentes közlekedést segítené elő a lift.

Ahol a buszforduló lenne, az nem teljesen a Sándor-palotával, hanem a Várszínházzal szemben lenne. Ez ma az a pont, ahol az elvégzett régészeti feltárás van, aminek a felszíne már rendbe van téve, és a hátsó traktusa pedig a Koldus kapu és az átjáró között van. Az átjáróhoz érkezne be az a kétszer húsz fős, a buszról leszálló utasokat kiszolgálni képes lift. Véleménye szerint stratégiaileg nagyon jó helyen van, nem is kellene kiépíteni mást. Felhozná az utasokat, szemben a Várszínházzal.

A második ütem annak megfelelően létesítendő, hogy ott a buszforduló tartósan megmaradjon. Ha csak személygépkocsival számolnak, és sehol nem engednek buszfordulót vagy buszparkolót a Vár közelében, akkor további körözésre kényszerítik a buszokat.

Elkészülne a Csikós udvari mélygarázs. A felsőbb részen, ami a fordulónál létesülne, már olyat kellene tervezni, és a Kormányhivatal és az állami megrendelőkkel elfogadtatni, amely buszok megfordulására és tárolására is alkalmas lenne.

Nagy kapacitást jelentene a Rác Fürdő környéke, ahol egy kör alakú megoldást alakítottak ki, és ahol egy körszerű megoldással nagyon hatékonyan lehet elhelyezni 25-30 buszt, nem kellene fordulókat hagyni.

A Dísz tér és a Hess András tér rendezetlen forgalma kapcsán elmondta, hogy a prezentáció elején, a táblázatoknál fel vannak sorolva a tervezési előzmények. Szükséges lenne a tervezési előzményeknél feltüntetni, hogy nem csak a Batthyány térről és a Döbrentei térről fogadtak el KÖRT-öt, hanem a Szentháromság térről is. A

Szentháromság téri KÖRT egyébként már foglalkozik azzal, hogy a Szentháromság oszlop környékéről a Magyar Kultúra Alapítvány és a Mátyás-templom homlokzatánál kitiltják a parkolást.

Nem csak egy 2007-es rendszámfelismerő beléptető rendszerről van szó, hanem folyamatban van egy közbeszerzési eljárás is, ami jogviták miatt nem lett eredményes, azonban bizonyos, hogy a 2011-es kiírás egy nagyon korszerű, sorompó és kamerarendszer kombinációját célozza meg. Ezt, mint tervezési előzményt is bele kell venni.

Érdeklődött, hogy a Hess András tér és a Dísz tér tervezett parkolásával kapcsolatban a tervek hogyan állnak. A rendezetlenség eloszlatható lesz, ha az idén nagy valószínűséggel megvalósuló parkolási rendet bevezetik.

Megadta a szót Holló Marianna mélyépítési ügyintézőnek.

**Holló Marianna, mélyépítési ügyintéző:** a Szentháromság tér és közvetlen környezetének a tervében van benne, amelyhez hozzátartozik a Hess András tér és a Dísz téri rész is a Szentháromság utcával együtt.

Nincsenek engedélyezett tervek: a tervek elkészültek, most vannak engedélyezés alatt.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** a tervezési előzmények rovatba abban a minőségben lehet feltüntetni, hogy engedélyezés alatt álló, kidolgozott tervekkel bírnak. Ez megítélése szerint rendezi a parkolási dilemmát. Az első ütemben kitiltandó parkolási rajzhoz jó érveként szolgál, miszerint a Szentháromság térről kitiltják a parkolást, de mellette normális kialakítással ezt meg is engednék.

A buszjáratok kapcsán elmondta, hogy bár lerövidült háromra a változók száma, de egyik változat sem tartalmazza azt, ami a Civil Egyeztető Fórumon elhangzott, miszerint a Deák téri relációt valahogy át kellene juttatni a Széll Kálmán térhez. Kétszeres átszállás egy ma közvetlenül elérhető relációhoz képest nehézség lenne. Ha a midibusz méret a szakértői egyeztetés után megfelelő lenne, akkor indokolt megtartani a mai 16-os járatot, mert a lakossági visszajelzések szerint is jó reláció, hogy le tudnak menni a Deák tér felé.

A körjárat mellett az szól, hogy a Várbazárral való összeköttetést meg kell teremteni, de ez a fajta körjárat nem oldja meg a Váron kívüli közösségi közlekedést. Inkább egy turizmust elősegítő belső járat lenne, ami elősegíti a turisták mozgását, és amit a mini kategóriájú buszokkal lehetne megoldani. Akár egy igényvezérelt járat is lehet, amely télen ritkábban vagy nem járna. A mai fejlett logisztikai és diszpécser rendszer által az igényekhez lehetne igazítani a járatsűrűséget, de nem tudná kiszolgálni azokat a közösségi relációkat, amikre ma a Várban szükség lenne. Kérte, hogy legyen egy olyan változat, ami a jelenlegi előnyöket megtartja. Hogy a BKK-val, illetve a BKV-val való üzemeltetés során milyen optimális megoldást lehet találni, az majd a jövőben kiderül. Ne csak olyan változat kerüljön a döntéshozók elé, amely ezt a relációt egyáltalán nem tartalmazza.

Egyetért azzal, hogy ne túl sok változatot adjanak be, mert az áttekinthetetlen lenne, elég három is. Ebben a három változatban érdemi különbséget nem lát, mind a három ugyanazt a koncepciót szolgálja.

A teljes kitiltás ma nem életszerű. Azzal a véleménnyel sem tud egyetérteni, hogy a történelmi városmagban lakóknak ne legyen itt autójuk. Az itteni behajtás korlátozott, nem lehet mindenkinek megengedni a korlátlan úthasználatot, ezért védett övezet.

Azonban azt gondolja, hogy jó lenne a prezentációban utalni arra, hogy a vári behajtási rendnél egy olyan új típusú forgalomszabályozásban gondolkodnak, amely a külső igénybevevők számára mindenképpen térítésköteles. Nem lenne olyan átkódolás, ami a jelenlegi gyakorlat szerint tízezres nagyságrendben fordul elő. A Hiltonnál ezrével kódolnak át a behajtó autósoknak - minden kontroll nélkül.

Ezek után magának az intézménynek is, amely átkódolási joggal bír, fizetnie kell. Gazdasági eszközökkel kell visszaszorítani a lehetőséget, nem a teljes kitiltást alkalmazni. A lakosság számára biztosítani kell a behajtás lehetőségét.

Távlati célként meg lehet fontolni a teljes vagy részleges kitiltást, amellyel kapcsolatban több változatot kellene feltüntetni. Az Uri utcában nem tiltaná meg a megállást, de a Tárnok utcában és a Fortuna utcában igen. A Tóth Árpád sétánynál már megvalósult az, hogy behajtanak, és öt percre megállnak például pakolni, de nem parkol le senki. Ezt az igényt meg lehet fogalmazni néhány vári úttal kapcsolatban, de teljes kitiltásban nem érdemes gondolkodni. Ha ez lenne a vállalás az Unió felé, és később azt mondják, hogy nem teljesítették, és fizessék vissza a pénzt, akkor kellemetlen helyzetbe kerülnének.

A finanszírozó hatóságoknak is vannak komoly mérlegelési szempontjai, amelyek tiszteletben tartása mellett javasolják ezt megalkotni.

Megadta a szót Kovács György képviselőnek.

**Kovács György, képviselő:** hallott olyan megoldásról, amely trolibusz és elektromos busz is egyben. Elképzelhetőnek tart egy olyan megoldást, hogy az Ostrom utcán egy busz, mint trolibusz működne, és ezzel az akkumulátorterhelést bizonyos fokig csökkentené, és a Várban, mint elektromos busz működne.

**dr. Aczél Péter, főépítész:** az előzményekhez mindenképpen hozzávenné a kerület örökségvédelmi hatástanulmányát, ami 2006-ban készült, és nagyon részletes anyag.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** az Országgyűlés elfogadta a nemzeti örökségekkel kapcsolatos törvényt, amely megfogalmazta, hogy a világörökség, nemzeti örökség helyszínévé nyilvánított területeken sokkal precízebb kezelési tervet kell kidolgozni. A benyújtott módosító javaslatnak köszönhetően ennek a finanszírozása állami feladat, és az ezt kezelő szervezetnek figyelembe kell venni azokat a szempontokat, amelyek itt különlegeseek. Ez most van folyamatban, még sok mindent nem tudnak róla. 2012-ben meg kell születnie, ehhez harmonizálni kell a tervezési és egyeztetési folyamatokat.

A villamos megállóhelyekkel kapcsolatban elmondta, jó lenne, ha végiggondolnák a Várbazár melletti egész villamos nyomvonalat, mert nem csak az az egy megálló kritikus a lakosság körében.

A pénteki prezentációban talán még úgy hangzott el, hogy a Várban „parkolás mentes körzetek kialakítása”, nem „gépkocsik forgalmának kitiltása”.

**Dobrocsi Tamás, szakértő:** az első kérdések között szerepelt a Fény utcai piac elérhetősége. A lehetőséget mindegyik változat tartalmazza, mindegyik érinti a Széll Kálmán teret, és bele is vennék a végső változatba.

A hálózati változatok kapcsán elmondta, hogy a bemutatottakon túl még egy változatot készítettek, és közelítenek a mai viszonylathálózathoz. Megtartották az ún. Váron átmenő viszonylatot is, és azt egészítették ki a vári körjáráttal. A legújabb változatok próbálják figyelembe venni a javaslatokat és elvárásokat.

A hozzászólásokban felmerültek többségét be fogják építeni, figyelembe fogják venni a tanulmány készítése során.

A 39-es busz részleges átalakítása egy-két változatban szerepel így, de a legújabbakban marad a régi viszonylat.

A várható fejlesztésekre, illetve az új hivatalok forgalmára vonatkozó kérdések kapcsán elmondta, hogy próbáltak számolni a forgalomfejlődéssel. Nagyon bizonytalan a Vár jövőjének a helyzete, most készül a 25 éves koncepció. Abból kellene majd levonni ezeket a következtetéseket. Ismerik azokat az előzményanyagokat, amik a különböző koncepciókat tartalmazzák. Próbálták figyelembe venni, ezért is terveznek minél több mélygarázst, ami az egyéni közlekedés számára biztosítja a parkolóhelyeket. A hálózatot is úgy tervezték, hogy még vannak benne tartalékok, lehet sűríteni a járatokat, és ezért szorgalmazzák a nagyobb kapacitású járműveket is.

Az előzményekben természetesen bele fogják írni a felsoroltakat.

A parkolással kapcsolatban elmondta, hogy a teljes kitiltás valóban távlati cél. Van egyfajta elvárás az irányító hatóság részéről is, akik megfogalmazták, hogy ha parkolókat szeretnének kiépíteni KÖZOP-os forrásokból, akkor legyenek olyan célkitűzések, amik ezt megfelelően alátámasztják. A KÖZOP-ból alapvetően a közösségi közlekedéshez kapcsolódó fejlesztések finanszírozhatók. A parkolókat környezetvédelmi szempontokkal, hivatásforgalom kitiltásával indokolják, amit el is tudnak fogadni. Készíteni fognak egy olyan javaslatot is, ami a részleges kitiltásról szól, egy közelebbi és egy hosszabb távlatot is.

A trolibuszok esetében többféle üzemmód létezik. Egy részük képes arra, hogy felső vezetékek nélküli üzemmódban közlekedjen. Van bennük egy dízelmotor, ami egy generátort hajt, biztosítva nekik az energiát, nem akkumulátorokat visznek. Dízellel pedig jelen esetben nem számolhatnak.

Az ún. kondenzátoros jármű lenne a legközelebb a felvetéshez, de csak néhány száz méteres szakaszokat tud megtenni töltés nélkül.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** kérdés, hogy szükséges-e az a kitétel, hogy „döntése szerint elfogadja a bemutatott tanulmány-tervezetet, és támogatja annak megvalósítását” vagy elegendő azt mondani, hogy „megtárgyalta és támogatja”. Ha lehet egyszerűsíteni, akkor amellettt döntene.

**Dobrocsi Tamás, szakértő:** az elfogadás és támogatás is fontos a jövőre nézve, el is kell fogadnia az anyagot, és egyet is kell értenie vele.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** akkor a határozatban az szerepeljen, hogy megtárgyalta és elfogadja, ezzel értelemszerűen támogatja a Megvalósíthatósági Tanulmányt.



Egyéb hozzászólás, vélemény hiányában szavazásra tette fel a határozati javaslatot.

**4/2012. (II. 16.) Kt. sz. határozat**

A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testülete megtárgyalta és elfogadta a KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0027 azonosító számú, vonatkozó „A Budapest I. kerület Budai Vár és környéke közlekedési hálózatához kapcsolódó közösségi közlekedés fejlesztésének Megvalósíthatósági Tanulmánya” című előterjesztést, és támogatja annak megvalósítását.

Határidő: 2012. február 20.

Felelős: dr. Nagy Gábor Tamás polgármester

(15 szavazatból 15 igen, 0 nem, 0 tartózkodás szavazati aránnyal egyhangúlag **elfogadva**)

**3.) *Javaslat a Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Polgármesteri Hivatal alapító okiratának módosítására***

Előterjesztő: dr. Nagy Gábor Tamás  
Polgármester

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** az Államkincstár levélben jelezte, hogy az alapító okiratban módosítani kell bizonyos szakfeladat megnevezéseket. Ennek a korrekciójára van most szükség.

Hozzászólás, vélemény hiányában szavazásra tette fel a határozati javaslatot.

**5/2012. (II. 16.) Kt. sz. határozat**

A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testülete a Polgármesteri Hivatal alapító okiratát az alábbiak szerint módosítja:

890441 szakfeladat „Közcélú foglalkoztatás” megnevezését „Rövid időtartamú közfoglalkoztatás” megnevezésre módosítja.

Határidő: azonnal

Felelős: polgármester

(15 szavazatból 15 igen, 0 nem, 0 tartózkodás szavazati aránnyal egyhangúlag **elfogadva**)

**4.) *Vezetői pályázatok kiírása***

- *Pályázat kiírása az I. kerületi Házgondnoksági Kft. ügyvezetői, valamint a Budavári Kapu Kft. ügyvezetői és cégvezetői álláshelyeire*
- *A Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Gazdasági, Műszaki Ellátó és Szolgáltató Szervezet intézményvezetői álláshelyére pályázat kiírása*

Előterjesztő: dr. Nagy Gábor Tamás  
Polgármester

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** testületi hatáskörbe tartozó döntésekről van szó, tekintettel arra, hogy a GAMESZ igazgatója a múlt év végén kezdeményezte a közös megegyezéssel történő munkaviszony megszüntetést, ezért ennek a tudomásul vételéről és az új pályázat kiírásáról a Képviselő-testületnek döntenie kell.

Másodsorban a gazdasági társaságoknál már jelezték, hogy egyrészt a Budavári Kapu Kft. esetében a hosszabb távú megbízáshoz szükséges lenne pályázat lebonyolítása, Házgondnoksági Kft.-nél pedig lejár a megbízási szerződés, ezért indokolt az új pályázat kiírása.

Elmondta, hogy szeretné módosítani a kiküldött előterjesztéseket: a vezetői megbízások két évre szóljanak a két társasági pályázatnál, illetve a Gazdasági, Műszaki Ellátó és Szolgáltató Szervezet esetében is, igazodva a választási ciklus záró évéhez. 2014-ben értékelni tudják majd a vezetők munkáját. Egyszer már jártak el ebben a szellemben. Nagyon fontos és jó szempontnak tartja, hogy ne nyúljon túl a cikluson az értékelés.

Ha új vezetők vagy meglévő vezetők tisztségének meghosszabbításáról van szó, akkor a Testület még foglalkozhasson azzal, hogy elégedett-e, elfogadhatónak tartja-e az elvégzett munkát.

**Dávid Klára, képviselő:** érdeklődött, hogy a GAMESZ vezetője miért távozott.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** a közös megegyezéshez nem kell indoklást fűzni, de elmondta, hogy amikor megkereste év végén, azt mondta, hogy egészségügyi okok miatt szeretné kérni a felmentését. Ezt mérlegelve, elfogadva úgy döntöttek, hogy indokolt a jogviszony megszüntetése.

**Miseje Balázs, képviselő:** elmondta, hogy már választ is kapott a kérdésére. Előtte van egy levél, amit Hajdú Attila felperes írt a GAMESZ alperes ellen, és amit elküldött a Fővárosi Munkaügyi Bíróságra. A levél november végén lett keltezve, és tudomása szerint a GAMESZ jogi képviselője december elején kapta kézhez. A levélben fiktív foglalkoztatás, okirat hamisítás és egyéb bűncselekmények gyanúja merül fel. Érdeklődött, hogy van-e az előterjesztés, illetve az ügy között összefüggés, de megkapta a választ, hogy nincs.

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** tudomása szerint nincs, a köztük való beszélgetés során fel sem merült. A folyamatban lévő munkaügyi per, illetve Hajdú Attila korábban tett feljelentései alapján indult eddigi eljárások az állításait eddig nem támasztották alá. Folytattak az ügyben belső vizsgálatot is, és az sem igazolta a vádakot. Hajdú Attila rendőrségi feljelentést is tett, de az sem mutatott semmit, illetve a fiktív foglalkoztatással kapcsolatban voltak eljárások, de az azokra vonatkozó állítások sem igazolódtak be. Egyelőre úgy tűnik, hogy ez egy magánvélemény, amelynek a GAMESZ működésére, eddigi tevékenységére jelentős kihatása nem volt.

Természetesen lehetettek kisebb-nagyobb pontatlanságok, ezekre amikor ezekre fény derült, minden alkalommal próbáltak gyors megoldást találni. A közös megegyezéssel történő megszüntetésnek ehhez a kérdéshez semmi köze nem volt.

Elsőként szavazásra tette fel a Házgondnoksági Kft. ügyvezetői, valamint a Budavári Kapu Kft. ügyvezetői és cégvezetői álláshelyeire vonatkozó határozati javaslatot.

**6/2012. (II. 16.) Kt. sz. határozat**

Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testülete

1. pályázatot ír ki az I. kerületi Házgondnoksági Kft. ügyvezetői, valamint a Budavári Kapu Kft. ügyvezetői és cégvezetői álláshelyeire, és felkéri a Polgármestert, hogy a jogszabályi előírásoknak megfelelő pályázati felhívások elkészítése érdekében intézkedjen az alábbiakban meghatározott főbb tartalmi elemek figyelembevételével:
  - a vezetői megbízás időtartama 2 éves határozott idő,
  - pályázati feltétel: felsőfokú végzettség,
  - előnyt jelent: cégvezetési tapasztalat, vagyongazdálkodási területen szerzett tapasztalat, hasonló feladat és munkakörben szerzett szakmai gyakorlat, helyismeret,
  - javadalmazás az I. kerületi Házgondnoksági Kft. illetőleg a Budavári Kapu Kft. javadalmazási szabályzata alapján,
2. felkéri a Polgármestert, hogy a pályázati felhívások megjelentetéséről intézkedjen, és a pályázati eljárást folytassa le,
3. úgy dönt, hogy a pályázati kiírásnak megfelelő pályázókat a bizottsági elnökökből álló testület személyesen hallgassa meg, a pályázatokat véleményezze, és erről a Polgármestert írásban tájékoztassa,
4. felkéri a Polgármestert, hogy a bizottsági elnökökből álló testület véleménye ismeretében a döntés tervezetét készítse elő, és terjessze be legkésőbb a Képviselő-testület 2012. májusi ülésére.

Felelős: dr. Nagy Gábor Tamás polgármester

Határidő: azonnal, a 4. pont tekintetében a 2012. május havi testületi ülés

(15 szavazatból 14 igen, 0 nem, 1 tartózkodás szavazati aránnyal egyhangúlag **elfogadva**)

**dr. Nagy Gábor Tamás, elnök:** másodikként szavazásra tette fel a Gazdasági, Műszaki Ellátó és Szolgáltató Szervezet intézményvezetője álláshelyére vonatkozó határozati javaslatot.

**7/2012. (II. 16.) Kt. sz. határozat**

Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testülete

1. tudomásul veszi, hogy a Budapest I. Kerület Budavári Önkormányzat Gazdasági, Műszaki Ellátó és Szolgáltató Szervezet intézményvezetője, dr. Barta Gábor Zsolt közalkalmazotti jogviszonya 2011. december 31. napjával közös megegyezéssel megszűntetésre került.
2. pályázatot ír ki a Budapest I. Kerület Budavári Önkormányzat Gazdasági, Műszaki Ellátó és Szolgáltató Szervezet intézményvezetői (igazgató) álláshelyének betöltésére, és felkéri a Polgármestert, hogy a jogszabályi előírásoknak megfelelő

pályázati felhívás elkészítése érdekében intézkedjen az alábbiakban meghatározott főbb tartalmi elemek figyelembevételével:

- a vezetői megbízás időtartama 2 éves határozott idő
- pályázati feltétel felsőfokú végzettség, legalább 2 év vezetői gyakorlat
- előnyt jelent: vagyonkezelői területen szerzett tapasztalat, intézményvezetői tapasztalat, beruházási, felújítási, karbantartói feladatok irányítása, koordinálása területén szerzett tapasztalat
- javadalmazás a közalkalmazottak jogállásáról szóló 1992. évi XXXIII. törvény és végrehajtási rendelete alapján.

3. felkéri a Polgármestert, hogy a pályázati felhívás Kormányzati Személyügyi Szolgáltató és Közigazgatási Képzési Központ és az Önkormányzat internetes honlapján történő megjelentetéséről intézkedjen, és a pályázati eljárást folytassa le.
4. úgy dönt, hogy Budapest I. Kerület Budavári Önkormányzat Gazdasági, Műszaki Ellátó és Szolgáltató Szervezet intézményvezetői álláshelyének betöltésére kiírt pályázat eredményes lezárásáig az intézmény zavartalan működésének biztosítása érdekében az intézmény vezetésével kapcsolatos feladatok ellátásával 2012. február 17. napjától kezdődően a jelenlegi általános helyettest, Vörös Zoltánt bízta meg.
5. felkéri a Polgármestert, hogy a közalkalmazottak jogállásáról szóló 1992. évi XXXIII. törvény 20/A. § (6) bekezdése által meghatározott összetételű bizottság felállításához szükséges intézkedéseket tegye meg, a bizottság véleményezését döntésre készítse elő, és terjessze be legkésőbb a Képviselő-testület 2012. áprilisi ülésére.

Felelős: dr. Nagy Gábor Tamás polgármester

Határidő: azonnal, az 5. pont tekintetében a 2012. április havi testületi ülés

(15 szavazatból 14 igen, 0 nem, 1 tartózkodás mellett egyhangúlag **elfogadva**)

**Elnök:** megállapította, hogy a napirendet megtárgyalták, és az ülést bezárta.

Budapest, 2012. február 27.

Tánczosné dr. Pósa Ibolya  
jegyző



dr. Nagy Gábor Tamás  
polgármester

