



MOLNÁR GYULA POLGÁRMESTER

Iktatószám: I-67-132/2010.

nyilvános ülés

ELŐTERJESZTÉS

a Képviselő-testület 2010. május 20-án tartandó rendes ülésére

Tárgy:**Budapest XI. kerület Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatáról
szóló rendelet módosítása****b) Budapest XI. kerület, Kelenföldi pályaudvar és környezete I. és II. ütem
kerületi szabályozási tervére vonatkozó módosítás****7./ sz. napirendi pont****Készítette:**

Schreffel János főépítész

Egyeztetve:**Tanácskozási joggal
meghívott:**

Schreffel János főépítész

Bizottsági tárgyalás:

Városgazdálkodási Bizottság

Törvényességi szempontból ellenőrizte:
dr. Filipsz Andrea

2010. május 13.

Tisztelt Képviselő-testület!

A XI. kerület Újbuda Önkormányzata megbízásából, a BFVT Kft. költségviselése mellett elkészült Kelenföldi pályaudvar és térsége I-II. ütem kerületi szabályozási terve.

I. ütem:

Jelen kerületi szabályozási terv (KSZT) a területre hatályos 17/2001. (VII. 17.) XI. ÖK rendelettel elfogadott szabályozási tervet hivatott módosítani az eltelt időszak változásainak figyelembevételével.

Az új KSZT célja, hogy a térségi összefüggésekből levezetett városrendezési és közlekedésfejlesztési kapcsolatokon, valamint átfogó és egységes koncepción nyugvó városépítészeti és környezetalakítási javaslatot rögzítsen és megfogalmazza ennek városrendezési, szabályozási kereteit.

II. ütem:

Alábbi kerületi szabályozási terv (KSZT) az M1-es és M7-es autópályák közös szakaszának, valamint a Budaörsi útnak találkozásánál elhelyezkedő mintegy 18 hektár nagyságú területre készül. A tervezési terület határai: Rimaszombati út – Balatoni út – (756/7) hrsz.-ú terület - M1-M7 autópálya bevezető szakasza - Neszmélyi köz - Budaörsi út - Szent Kristóf u. – Pecz Samu u. – Ugron Gábor u. - Bozókvár u – Budaörsi út – 2802 hrsz.-ú és 2801 hrsz.-ú telkek. A terület a Kelenföldi pályaudvar térségére készült KSZT területéhez észak-nyugati oldalról közvetlenül kapcsolódik. A tervezési területen alakítandó az a nagyon fontos közlekedési csomópont, amelyen keresztül a vasútállomás környezetében tervezett legnagyobb budapesti intermodális tömegközlekedési csomópont az autópályák irányából megközelíthető. A tervezés célja a tervezési területre tervezett közlekedési csomópont megvalósítását lehetővé tevő közterület és annak közvetlen környezetébe kialakítható területfelhasználás és beépítés feltételeit meghatározó szabályozás kidolgozása.

Meglévő állapot, helyzetfeltárás

I. ütem:

Megkezdődött a 4-es metró mélyszinti építése, a hozzá kapcsolódó felszíni építkezések előkészítése folyamatban van. Több műszaki terv is elkészült, de az összehangolásuk még nem teljes. A régi KSZT készítésekor megfogalmazott fejlesztési célkitűzések ma is aktuálisak, de újabb igények alapján most pontosítások váltak szükségessé. A terület korábban feltárt adottságai nem módosultak, de a fejlesztés lehetőségei több vonatkozásban eltérőek. A terv figyelembe veszi a vonatkozó hatályban lévő rendelkezéseket, várospolitikai döntéseket, ajánlásokat, integrálja az eddig elkészült fejlesztéseket és elfogadott terveket, valamint a területre közelmúltban lezajlott ötletpályázat eredményeit.

II. ütem:

A tervezési terület egymástól alapvetően eltérő funkciójú területrésze tagolódik. A nyugati oldali domboldalakon családi- és társasházakkal sűrűn beépített hegyvidéki lakóterület helyezkedik el, melynek Budaörsi út menti sávjában elhelyezkedő ingatlanok értékét az erős gépjárműforgalmi terhelés nagymértékben csökkenti. A Budaörsi úttal közvetlenül határos, lakófunkció számára alkalmatlan feltételeket nyújtó telkeken fokozatos intézményesedési folyamat tapasztalható. A társasházakban irodák működnek, kereskedelmi célú épület és autószerelviz, ill. autószalón létesült. E területek nagyobb részét már korábban az FSZKT *intézményterület* keretövezetbe sorolta.

A terület közepén a lakóterületek íves karéjára szorulva, e szakaszon fonódó és rendkívül erősen megterhelt közúti folyosó húzódik. A széles közterületek legnagyobb részét a meglévő forgalmi felületek töltik ki. A forgalmi sávok mellett megmaradó hulladék-területek állapota különböző, de sok rendezetlen felület miatt a terület összképe kedvezőtlen.

A gyalogos felületek minősége rossz, kevés a zöldfelület és hiányoznak a védő-, takaró fasorok.

A Budaörsi út keresztirányban mind a gyalogos, mind a gépjárműforgalom számára gyakorlatilag átjárhatatlan. A főút két oldala között egy felüljáró nyújt kényelmetlen és balesetveszélyes átkelési lehetőséget. A térségben a törvény által előírt akadálymentes közlekedés feltételei nem biztosítottak.

A keleti oldalon, az út és a vasút között, néhány családi ház, a bevezető főútvonalra alapozó, a gépjárműforgalmat kiszolgáló kereskedelmi- és szolgáltatóegységek találhatóak. Itt a „Wien” szálloda a legnagyobb üzemelő funkció. E területrészek - funkcionális zsákutca lévén – az átmenő forgalmaktól védettek. A területen már a hatályos KSZT is a Kelenföldi pályaudvar fejlesztéséhez kapcsolódóan nagyobb léptékű átalakulás lehetőségét teremtette meg, de ez idáig itt csak két nagyobb irodaház épült, így a terület még jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik.

A szabályozási terv javaslatai

I. ütem:

A térség városrészközponttá szervezése a vasút mindkét oldalán megkívánja a metró-megálló és a városi, elővárosi tömegközlekedési eszközök találkozási pontjainak környezetében a magas színvonalon megvalósuló építészeti-, városépítészeti együttes(ek) létrehozását.

A tervezett *intermodális csomópont központi épületegyüttese* a terület szerkezetét és arculatát átformáló fejlesztés. Az összetett és változatos funkciókat integráló, a vasút két oldalán elhelyezkedő területrészeket összekötő fejlesztés eltérő ütemekben történő megvalósulás esetén is egységes,

meghatározó struktúrát alakít ki. Az intermodális központ alapja a terepadottságokból következő funkciókkal megfelelő mértékben gazdagított alsó és felső tengely által közrefogott vasúti- és metró kapcsolat biztosítása. Az így kialakuló eltérő szintek harmonikus együttműködése mellett a P+R parkolók, az autóbusz és villamos megállókat kedvező, gyors, rövid elérése lehetséges. A felső kapcsolat nem pusztán hídként működik, kísérő funkciókkal van kialakítva. Az épületegyüttes egybekapcsolja a környező beépítéseket. Központi tengelyét a metró terepszint alatti aluljárója és az örmezői bejáratától a vasút felett átkötő gyalogos híd vonalai határozzák meg.

A több szintre beérkező irányok, a szerteágazó közlekedési kapcsolatok többszintes elosztó-tér kialakítását indukálják.

A csarnokban, vagy ahhoz kapcsolódóan helyezhetők el a közlekedési társaságok (MÁV, BKV, Volán) forgalomirányítási és az utazó közönséget kiszolgáló felvételi funkciói.

A csarnokot keresztező tengely az Etele térre ellenkező irányban a Pécsi Indóházra nyílik. A kereszttengelyre is több szinten számos, az utazóközönséget szolgáló kereskedelmi és szolgáltató funkció szervezhető. Az épület felső szintjein helyezhetők el a közlekedési társaságok

adminisztratív és vezető egységei, bérirodaházak, szálloda, konferenciaközpont.

A villamos és városi autóbuzsmegállókat közvetlenül a bejáratok előtt helyezkednek el. A P+R parkolók a Somogyi út keleti oldalán a metró-járműtelep területén javasolt kialakítani. Onnan az intermodális központhoz terepszint alatti kapcsolat is kialakítható.

Az központi csarnokból a Somogyi út átellenes keleti oldalán elhelyezkedő *bevásárlóközpont*ba tervezett terepszint alatti aluljárón és az út felett létesített gyalogos hídon át lehet jutni. A bevásárlóközpontban három kereskedelmi szint létesítése tervezett. E felett irodák, és/vagy lakások kialakítása lehetséges.

Az örmezői oldalon a metró kijáratához közvetlenül kapcsolódik a BKV és VOLÁN autóbusz pályaudvar és P+R.

Az örmezői oldalon a metró kijáratához közvetlenül kapcsolódik a *BKV és VOLÁN pályaudvar és a P+R parkolókat magába foglaló épületegyüttes*. Az épületek földszintjének magasságában kívánatos kialakítani az állomás bejárat csarnokát. Az épületek földszintjének többi részén vegyes funkciók, az emeleti szinteken irodák helyezhetők el.

Az épületek előtti díszter az állomás bejáratának kihangsúlyozását szolgálja.

A környező, az M1 – M7 bevezető szakasza és a Rimaszombati út menti tömbökben irodaépületek együttese, szálloda, konferencia központ elhelyezése javasolt. Tekintettel arra, hogy az örmezei oldalon kevesebb a kialakult városszerkezetből adódó formai

kötöttség (utcák, terek), az épületek lehetséges elhelyezési módja is szabadabb. Az irodaépületek magasabb tömegeikkel különlegesebb építészeti megfogalmazású homlokzataikkal a város külső és belső területei közötti határt jelzik.

A Somogyi út déli szakasza mentén felszabaduló MÁV területeken vegyes funkciókkal beépíthető tömbök sora kerül kialakításra. A zártosított beépítésű módú tömbökben többnyire irodák helyezhetők el, de a MÁV védőtávolságán kívül eső területrészekben lakások létesíthetők. Az épületek földszintjein kereskedelem és más közönségforgalmú funkciók elhelyezése megengedett. A területet zöldterület tagolja, amely a Pécsi Indóház történelmi vasútépületet fogja körül.

Az ideiglenes egyedi műemléki védelem alá helyezett épületben elsősorban kulturális, vendéglátó funkció kialakítása javasolható.

A **metró-járműtelep** műszaki tervei már korábban elkészültek. A KSZT készítése során felülvizsgálatra került az üzemi technológiák által elfoglalt helyeken kívüli területrészek hasznosíthatóságának, beépíthetőségének lehetőségei. Az elvégzett elemzés kimutatta, hogy a tömb egy telekként hasznosítható kedvezőbb feltételekkel. A terv az elhelyezhető parkoló férőhelyszámmal arányosan új beépítési lehetőséget fogalmazott meg, amely szerint a járműtelep funkciói mellett elsősorban további irodák létesíthetők. A terepszint adottságokat kihasználva lehet itt elhelyezni az Etele téri oldalra előírt min. 700 db P+R parkolót. Az épületek emeleti szintjein, amelyek részben a vágányok fölé is benyúlnak, irodafunkció létesíthető. A járműtelep metrótól távolabbi részének lefedésével sportterületek létesítésére alkalmas tetőfelület keletkezik, amelyen fedett és szabadtéri sportlétesítmények helyezkednek el.

A tömbben nagy zöldtetők rendszerének kialakítása válik szükségessé, mert a telek előírt zöldfelületi minimuma csak így biztosítható.

A vasútállomás: Az intermodális központ kiépülése által újra fogalmazódik a Kelenföldi vasúti pályaudvar szerepe is. A szükséges pályaudvari felvételi és kiszolgáló funkciókat a tervezett új utasforgalmi csarnok és aluljárórendszer foglalja majd magába. Az utas peronokra közvetlen és akadálymentes feljutás lehetősége lesz biztosítva. A peronokat az új központhoz méltó funkcionális és építészeti minőségben kell kialakítani. A vágányok fedése nem folytonos, a tetőn átjut be fény a peronokra. A perontető felületeken zöldtető kialakítása kívánatos, emellett üvegfedés is alkalmazható. A vasút feletti átépített gyalogos híd is a pályaudvar karakteres elemévé válik. Építészeti kialakítása alkalmassá teheti arra, hogy betöltse a vasúton érkezők számára egy szimbolikus városkapu szerepét. A vasútállomás történelmi épülete ideiglenes egyedi műemléki, egyidejűleg helyi védelem alatt áll. Utasfelvételi funkcióját az átépítések során elveszti, így funkcióváltással hasznosítható. Az épületében eredeti állapotába történő felújítása során vasúttörténelmi, vagy kulturális, vendéglátási funkciók létesíthetők. A vasútállomás területének Vasút utca menti sávjában keskeny épületsor kerülhet, amely védi és takarja a nagyobb részben lakóépületeket tartalmazó városi tömböket. A védett egykori MÁV szolgálati lakóépület funkcióváltással hasznosítható. Az épületekben olyan intézményi funkciók

kaphatnak helyet, amelyeket a vasút zaja nem zavar. Az épület földszinti helyiségeibe kereskedelmi, vagy egyéb közönségforgalmú funkció telepíthető. Az állomásterület déli, vasútterületi besorolásban maradó részén, az Andor utca vonala alatti részen a MÁV pályafenntartási telephelyet (PFT) kíván létesíteni. A tervjavaslat a telephelyet oly módon jelöli ki, hogy az Andor utca – Neszmély utca vonala között esetlegesen később létesülő kapcsolatok kialakulását ne lehetetlenítse el.

A beépítés javasolt karaktere

A funkciók összetettsége újszerű, attraktív megoldásokat követel, így a térség azonosítására alkalmas formavilág, identitás alakítható ki.

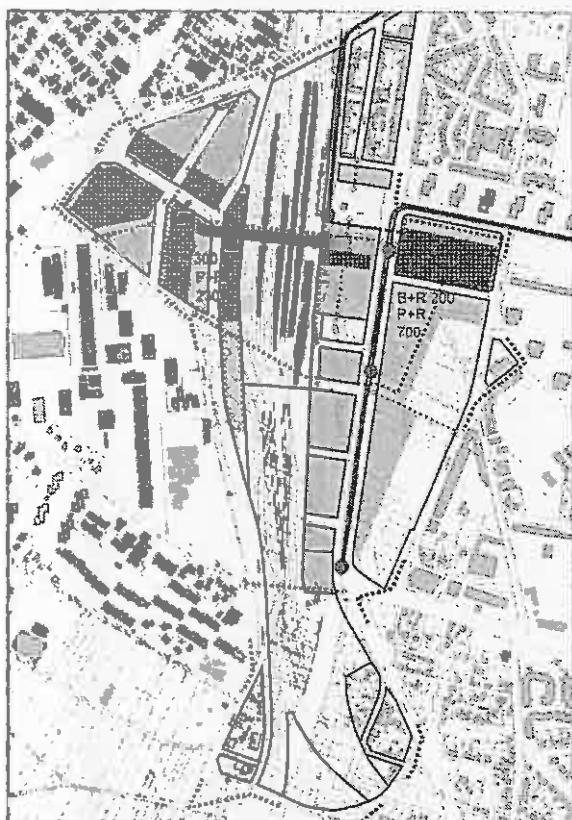
Az örmezői oldalon az épületközzel kialakítható beépítés szabadonálló jelleget ölthet, lehetővé téve a jó átszellőzést és a benapozást. Az épületek földszinti tömegei által meghatározott belső térrendszer tagolt, jól modulált, a külső zajhatásoktól védettebb. Az épülettömegek elrendezése az állomás bejáratának kihangsúlyozását is szolgálja. Az Etele téri oldalon a javasolt beépítés erőteljesebben keretező jellege érvényesül, ami a közterület-hálózat szabályosabb négyzethálós rendszeréből következik. A metró járműtelep beépítésére kiírt pályázat győztes pályaművének beépítését a terv környezetalakítási javaslata figyelembe veszi, annak építészeti formavilágát követve egységes beépítési karakter megfogalmazására törekszik a Somogyi út déli szakaszának mindkét oldalán.

Magasház




A tervezési területre vonatkozó különböző tervekben többségében felmerült magasház(ak) telepítésének igénye, amelyet a gazdasági megfontolások mellett a hely kitüntetett városszerkezeti helyzete, terepmorfológiai és beépítési adottságai is inspiráltak. A vonatkozó hatályos fővárosi rendelkezések alapján (BVKSZ 15. számú melléklete) a területen magasház elhelyezése megengedett. Az előzmények és az új fejlesztési igények alapján jelen terv is elemzi és szabályozza magasház elhelyezésének lehetőségét és feltételeit a tervezési területen. A terv a hatályos rendelkezésekben meghatározott magasságú magasházak elhelyezésének lehetőségével számol. A tervjavaslat a tervezési területen a vasút mindkét oldalán elfogadhatónak tartja és jelöl építési helyet, ahol magasház elhelyezhető.

Az Örmezői oldalon a lakótelep épületei egységes kompozícióban sorakoznak az M1-M7 autópályák bevezető szakasza mentén. A közelmúltban felújított homlokzatok egységesítették az épületegyüttes városképi megjelenését. A tízemeletes lakótelepi beépítés és az Öveges József iskola kollégium 14 szintes épülete között a terv magasházak létesítését lehetővé tévő építési helyet jelöl ki, ahol jel értékű épületegyüttes megépülésével számol. A javaslat szerint a magasházak a lakóteleptől távolabb, a Boldizsár utcától visszahúzva

helyezhetők el. Az állomás bejáratának kihangsúlyozását is szolgálhatják az 1/a, 1/b, 3-as és 4-es jelű területeken is létesíthetők magasépületek. A terep lejtéséből adódó mintegy 8 méteres szintkülönbség miatt, a 4-es jelű területen létesített magasházak látványa a vasútállomás felől érvényesülne erőteljesebben. A terv magasház elhelyezését az Etele téri oldalon is lehetővé teszi úgy, hogy az ne közvetlenül határolja a teret. Magasépületek elhelyezését megengedő építési helyek a 12-es és 13-as jelű területeken vannak kijelölve. Az új magasházak a meglévő magas lakótelepi lakóházakkal komponálhatók és az Etele út tengelyét és az intermodális központ helyét kihangsúlyozzák.



2. ÚJ VÁROSRESZKÖZPONT

	új célterületek
	magasházak a városrészközpont jelzésként
	tervezési terület határa

II. ütem:

A KSZT a tervezési területre tervezett közlekedési csomópont-változat megvalósíthatóságához szükséges városrendezési-szabályozási kereteket teremti meg, a hatályos szabályozás kisebb pontosításai révén:

– A tervezett közlekedési csomópont kialakításához a meglévő közterületek szélesítésére van szükség, beépítésre szánt területeket kell igénybe venni, épületeket kell elbontani. Szabályozás érinti a 28. számú tömb kivételével a tervezési terület minden tömbjét. A 27. és 29. számú tömbökben több telek igénybevétele és épületek bontása is szükséges.

– A terület jelenlegi állapota beavatkozást, rendezést sürget. Az érintett tömbök nagyon eltérő adottságainak megfelelően eltérő mértékben fejleszthetők. Továbbra is a hatályos KSZT-ben meghatározott övezeti paraméterek szerint, nagy volumenű fejlesztés valósítható meg a 25. és a 26. számú tömbben, ill. területegységben. A KSZT készítése idején konkrét fejlesztési szándék itt nem vált ismertté. A terv a „Wien” szálloda jelenlétét figyelembe veszi, szállásférőhely-szolgáltatási funkció továbbfejlesztésének lehetősége a KSZT-ben a továbbiakban is biztosított. E helyen megvalósítható fejlesztések a térség és a Budaörsi út városképi arculatát alapvetően meghatározzák. A terület lakások építésére a nagy környezeti terhelés miatt nem alkalmas. A területre hatályos KSZT már korábban kijelölte a Március, Május és Rimaszombati utcák mentén a közterületek szélesítése érdekében bontandó épületeket.

– Az úttól észak-nyugatra elhelyezkedő tömbökben kialakult viszonylag homogén lakóterületi struktúrák átalakulására nem lehet számítani. A magas környezeti terhelések ellenére domináns marad a lakófunkció jelenléte és a főúthoz közelebbi sávban várhatóan folytatódik a lassú intézményesedési folyamat. Az elbontandó épületek pótlására az eredeti helyszínen nem marad elegendő hely, itt zajvédő falak és védő-takaró növényzet telepítendő.

– A főútvonalak által közrefogott 31., 32. és 33. számú tömbökben továbbra is elsősorban a közlekedéshez kapcsolódó szolgáltató funkciók preferáltak. A KSZT javasolja az előkertek növelését. Az ide telepítendő növényzet a városkép egységesítését szolgálja.

– A KSZT javaslatai nem igénylik az FSZKT tervezési területére vonatkozó keretövezeteinek módosítását.

– Ismert fejlesztési elképzelések szerint a 30. számú tömbben, a Beregszászi út menti telken az autószerviz- és szalon funkció helyébe iroda-, vagy más intézményi funkció települ.

– A XI kerületi Önkormányzat a tervezési területre a Önkormányzat Városgazdálkodási Bizottsága határozata értelmében Szent Kristóf (a hagyomány szerint az úton lévők védőszentje) szobrot kíván állíttatni. E célra a KSZT két javasolt helyszínt jelöl ki.

Jelen KSZT keretei között történő fejlesztés során a tervezési területen az épített környezet minősége jelentős mértékben javulhat. A közlekedési csomópont átépítése révén a közterületek rendezettebbé válnak, a határoló tömbökben különböző nagyságrendű fejlesztések várhatók.

A megvalósítható fejlesztések eredményeként a terület képe, a városképi minősége is javulhat. A terület vasút felőli oldalán a Kelenföldi pályaudvar térségi fejlesztések részeként jelentősebb nagyságrendű beépítés valósulhat meg, amely a Budaörsi út arculatát nagymértékben átalakítja, új karaktert határoz meg. A jelenlegi telekrendszer jelentős átrendeződése, az eddigiektől merőben új beépítési struktúrák megjelenése várható. Az új beépítés a térségben kialakuló

városrészközpont és Budapest legnagyobb intermodális csomópontját hangsúlyozza ki.

A szabályozás nagyobb funkcionális egységek kialakítását segíti elő, a területen nagyobb tömegű, középmagas épületek létesíthetők, átmenetet képezve a pályaudvar térségében esetlegesen megjelenő magasépületek irányába.

A főút nyugati oldalán jelentősebb fejlesztésre a meglévő beépítési struktúra nem nyújt elegendő helyet. Itt építeni csak meglévő épület bontása esetén lehet, ez a gyors átalakulás esélyét és nagyobb volumenű épületek megjelenését gyakorlatilag kizárja.

A közlekedési csomópont kialakításához igénybe vett, a Beregszászi és Sasadi utak között elhelyezkedő telkek fel nem használt részeire jelen KSZT nem teszi lehetővé új épület létesítését.

Az útépitést követően visszamaradó területrészek részben a szomszédos kertekhez csatolhatók, részben zöldterületként alakítandók ki. E területrészekben zajvédő falat kell létesíteni, védő-takaró növényzettel kell telepíteni.

A Beregszászi út és Balatoni út sarkán elképzelt, az autószalont felváltó beépítés nagyságrendjét a környező kialakult beépítéshez szükséges illeszkedés feltételei szabják meg.

Közterületeken a tervezett zöldfelületek és fasorok telepítése nagymértékben hozzájárulhat a terület komfortjának növeléséhez a városkép javításához.

A tervezési terület több tömbjében kialakulhatnak tekinthető a beépítés, ezért ezeken a helyeken jelen KSZT sem számol új fejlesztéssel.

A terv véleményezési eljárását a Polgármesteri Hivatal az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. tv. 9. §. (1)-(3) bekezdése alapján lefolytatta. A Kelenföldi pályaudvar és térsége I. ütemre vonatkozóan az állásfoglalások beérkezését követően 2009. november 5.-én egyeztető tárgyalást tartottunk, majd a felmerülő nézeteltérések tisztázása érdekében újabb egyeztető tárgyalás megtartására került sor 2010. március 8.-án. A Kelenföldi pályaudvar és térsége II. ütemre vonatkozóan az állásfoglalások beérkezését követően 2009. december 16.-án egyeztető tárgyalást tartottunk.

A 48/1998. (X.15.) Főv. Kgy. rendelete értelmében a Kelenföldi pályaudvar és térsége I.-II. ütem is kiemelt szabályozást igénylő összvárosi érdekű (FSZT) terület, így a Fővárosi Közgyűlés egyetértési jogának gyakorlása szükséges. Azonban a KSZT-k – a Fővárosi Közgyűlés többszöri halasztása után – ismételen nem kerültek megtárgyalásra. Ezzel a rendeletben szereplő 45 napos jogvesztő határidőt figyelembe véve lényegében az egyetértési jog gyakorlása nem történt meg amely azt jelenti, hogy a jogosult e jogát nem gyakorolta.

Ez a passzív, tartózkodó magatartás egyben azt is jelenti, hogy a jogosult, az egyeztetésre előterjesztett kérelmet nem vitatja, azaz az egyetértést megadja, így a kerület a főváros véleménye nélkül dönthet a tervanyag sorsáról.

Mindkét szabályozási terv március 22.-én kifüggesztésre került, észrevételeket az érintettek április 22.-ig tehettek.

Az Állami Főépítészeti Irodára a korrigált terveket április 19.-én megküldtük, véleménye az előterjesztés készítésekor még nem áll rendelkezésre. Az Állami Főépítész a törvényben foglalt előzetes egyeztetési eljárás során beérkezett véleményében nyomatékosan felhívta a figyelmet arra, hogy a „településrendezési szerződéssel kapcsolatos előírások törlendők”, így azok törléséről jelen előterjesztésünkben gondoskodtunk.

A Kelenföldi pályaudvar és térsége I. ütem szabályozási tervét a Városgazdálkodási Bizottság 2009. március 17-i ülésén megtárgyalta és mellékelt 28/VB/2009. (III.17.) számú határozatával támogatta.

A Kelenföldi pályaudvar és térsége II. ütem szabályozási tervét a Városgazdálkodási Bizottság 2009. május 19-i ülésén megtárgyalta és mellékelt 47/VB/2009. (V.19.) számú határozatával támogatta.

A Képviselő-testület 10/2009/XI.ÖK./ I. 22./ határozatának megfelelően a KSZT II. üteme két lehetséges helyszínt jelöl meg a Szt. Kristóf szobor elhelyezésére:

1. a Budaörsi út, M1-M7 autópályák találkozásánál (BÉTEX épület, volt Jamaha torony előtti terület)
2. a Budaörsi út, Sasadi út sarka.

A Városgazdálkodási Bizottság mindkét tervre vonatkozóan szükségesnek tartja a kerületi szabályozási tervek újbóli megtárgyalását, erre előreláthatólag a 2010. május 18. ülésen kerül sor.

Kérem a T. Képviselő-testületet a szabályozási terv jóváhagyására.

Budapest, 2010. május 10.



Molnár Gyula
polgármester