



**BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT
KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK
KERÜLETFEJLESZTÉSI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI BIZOTTSÁGA**

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

Készült a Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság 2018. június 19-én a Kőrösi Csoma Sándor Kőbányai Kulturális Nonprofit Kft. színháztermében (Budapest X., Szent László tér 7-14.) megtartott rendkívüli kihelyezett ülésén.

Az ülés kezdetének időpontja: 17.00 óra

A jelenléti ív alapján jelen vannak:

Agócs Zsolt bizottsági elnök,
Gál Judit, Patay-Papp Judit Vivien, Tóth Balázs, a Bizottság képviselő tagjai,
Czirják Sándor, Gregus György, Nagyné Horváth Emília, Vincze Sándor, a Bizottság nem képviselő tagjai.

Távolmaradását előre jelezte:

dr. Fejér Tibor, a Bizottság képviselő tagja

Távolmaradás oka:

munkahelyi elfoglaltság

Tanácskozási joggal jelen vannak:

Dr. Szabó Krisztián	jegyző
D. Kovács Róbert	polgármester
Dr. Pap Sándor	alpolgármester
Radványi Gábor	alpolgármester
Dr. Szabados Ottó	a Jegyzői Főosztály képviselőjében
Mozsár Ágnes	a Főépítési Osztály vezetője

Meghívottak:

Vida Szabolcs	a BKK Zrt. részéről
Sebestyén Gábor	a BKK Zrt. részéről
Nyul Zoltán	a BKK Zrt. részéről
Döry István	a BKK Zrt. részéről
Dohány Máté	a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. részéről
Tölgyesi Magdolna	a Mott Macdonald Limited részéről

Az ülést vezeti: Agócs Zsolt bizottsági elnök

Elnök: Köszönti a megjelenteket, és megnyitja a Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság rendkívüli ülését. Megállapítja, hogy a Bizottság 8 fővel határozatképes. Bejelenti, hogy a jegyzőkönyvet Kiss Gyöngyi vezeti. Az ülésről hangfelvétel készül.

Amennyiben nincs hozzászólás, kéri, hogy az SZMSZ 63. § (1) bekezdésében foglaltak alapján a Bizottság kézfeltartással hozza meg döntését a napirend elfogadásáról.

A Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság 8 igen, egyhangú szavazattal az alábbiak szerint fogadja el napirendjét [33/2018. (VI. 19.)]:

1. Tájékoztató az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése és a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása projektről (324. számú előterjesztés)

Előterjesztő:

Radványi Gábor alpolgármester

Elnök: Ismerteti az ülés menetét. Először Nyul Zoltánnak, a BKK Zrt. stratégiai és innovációs igazgatójának adja meg majd a szót, megtartják a prezentációt, ezután lesz lehetőség kérdéseket feltenni a tervezőknek.

Tájékoztatásul elmondja, hogy a felszólalási jegyet kitöltők rendelkezésére három perc áll az SZMSZ 17. § (3) bekezdése szerint, továbbá csak a meghirdetett témával kapcsolatban lehet hozzászólni.

Nyul Zoltán: A főváros megbízásából folytatják ezt a tervezési munkát. A BKK Zrt. nem magától találta ki ezt a nagy volumenű munkát, a fővárosi közgyűlési döntés alapján kapta ezt a feladatot a hosszútávú közlekedési célok érdekében. Amennyiben a 2020-as években itt metróvonalat szeretnének építeni, annak tervezési folyamatát el kellett indítani. A szükséges források ehhez rendelkezésre állnak. Abban a szerencsés helyzetben vannak, hogy már bemutathatják hol tartanak, és örömmel fogadják minden hozzászólást, javaslatot. A mostani egy tervezési folyamat közbeni állapot, ahol még nagyon sok minden alakul, sok mindent figyelembe tudnak még venni. Ilyen értelemben teljes nyitottsággal fogadják az itt elhangzó véleményeket. Természetesen nem ez az egyetlen ilyen fórum, ahol együttműködés, közvetlen találkozási pont van, részükről a partnerség biztosított. Átadja a szót Sebestyén Gábor projektvezetőnek.

Sebestyén Gábor: Bemutatja kollégáit, Dóry István projektvezetőhelyettest, Vida Szabolcs vezetőt, Dohány Mátét, a FŐMTERV Zrt. tervezőjét és Tölgyesi Magdolna környezetvédelmi vezetőt.

A BKK Zrt. képviselője prezentáció keretében bemutatja az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése és a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása projektről szóló tájékoztatót.

A prezentációt követően átadja a szót Dohány Máténak, a FŐMTERV Zrt. tervezőmérnökének.

Dohány Máté: Elmondja, hogy ő a generáltervező cég projektkoordinátora.

A FŐMTERV Zrt. képviselője prezentáció keretében folytatja az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése és a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása projektről szóló tájékoztatót.

Elnök: Megköszöni a látványos prezentációkat. Elmondja, hogy a bemutató megerősítette abban, hogy egy ilyen építkezést nem szabad a városban kivitelezni. Semmiféle előnyünk nem származna belőle, csak hátrányunk. A jelenleg meglévő 6 kötött pálya már eleve meghatározza Kőbánya fejlesztését, mozgási lehetőségeit. Nagy zöldterületet vág ketté a terv, egyetlen átjáróval egy olyan természetvédelmi, ökológiai területen, ami a fővárosban megismételhetetlen. Nagyon nehezen megközelíthető területről van szó, ahol hosszú idő alatt alakult ki az élővilág a mai formájára. Azért védtek le ezt a területet, mert meg akarták őrizni az utókornak. 150 állat- és növényfaj él itt országosan is egyedülálló módon, valamelyik csak itt található meg. Reméli nem gondolják komolyan, hogy ezek életterét ketté akarják vágni. A hetedik kötött pálya mellett további környezeti terhelést kap Kőbánya. Ezen a területen repülőtéri forduló is van, itt fordul el északi irányba a repülőtér forgalmának egy része. Nem látott a bemutatóban olyan számítást, ahol elhangzott volna, hogy a meglévő környezeti terhelést ez a beruházás mennyivel növelné meg. Már

nagyon sok panasz van a Felsőrákosi rétek környékén a környezeti ártalmak, a közúti közlekedés miatt. Most még az ottani kiserdőt is meg akarják csonkítani, elvéve annak egyharmadát. Hiába rehabilitálják utána a területet, már sosem lesz a régi. Kérdezi, hogy figyelembe vették-e a Jászberényi úton épült buszkorridort? Figyelembe vették-e, hogy a Keresztúri út további fejlesztés alatt van? Ezek már megvalósult fejlesztések, ezek kapacitása és lehetősége az utasforgalom biztosítására nincs benne ebben a projektben. Ha arról beszélünk, hogy 45 000 utast szállítunk Rákoskeresztúrról a város felé, akkor ez lényegesen csökkenti a forgalmat. 65 milliárd forintért most a MÁV fejleszti a vasútvonalat ebben a térségben, egyik oldalon pályaszerkezetet cserélnek, ezenkívül a vonalakra kétszintes vasúti kocsikat állítanak be, amelyek kapacitása több mint másfélszerese a hagyományos kocsiknak. A fia Rákoskerten lakik, onnan 22 perc alatt beér a Keleti pályaudvarra. Az agglomerációból érkezők nagy része Rákoson leszáll a vonatról, és más irányba, Kőbánya-Kispest felé megy tovább. Ezt a kapacitást ő nem számolná bele a metró tervekbe. A költségekről elmondja, hogy 2017-es árakon számolva a beruházás esetén 127 milliárd Ft-ról van szó. Ebből az M2-es metró és a gödöllői HÉV összekötése önmagában 103 milliárd Ft. Amennyiben a 3-as és 4-es ütemet is hozzászámoljuk, akkor durván 150 milliárd Ft-ról beszélünk. Az építőanyag árakon kívül maga a munkaerőköltség is 20%-ot tesz ki növekményként, tehát nem lehet tavalyi árakon számolni. Ehhez képest a vasutat 65 milliárd Ft-ért fejlesztik. Csendesebb, már meglévő eszköz, és nem kell további létesítményeket hozzátervezni. A jelenlegi 6 rákosmenti megállóhoz még kettőt kapnak. Nem érti, hogy emellé miért kell metrót kiépíteni. Kőbánya már sokszor kifejtette ezzel kapcsolatban ellenvéleményét, és ebből legtöbbször annyit látott megjegyzésként viszont, hogy „nem kell figyelembe venni”. Kikéri magának, mert Kőbánya területfelhasználásban nagyon érintett ezügyben. Olyan terület veszik kárba, ami nagyon fontos. Nemcsak nekünk, a Rákos mentieknek is. Az ökofolyosó működési elvébe szólnak bele az építkezéssel. Nem támogatja a beruházást.

Felszólalási jegyet nyújtott be Petrányi János, megadja a szót a felszólalási jegyet benyújtó Petrányi Jánosnak. *(Az 5/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Petrányi János: Kérdezi, hogy a Sárgarózsa utcától milyen távolságra fog futni a nyomvonal? 5000 m²-es területük van azon a részen. Körülbelül 20 éve volt a X. kerületnek egy olyan ötlete, hogy a Királydombon lakópark fog épülni. Az előbbi prezentációban nem látta jelét annak, hogy Királydombon megálló épülne. Hogy fogja segíteni az új metró az ottani közlekedést? Kártérítés mikor fog történni, milyen összegben, milyen formában?

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Halma Ágnes, megadja a szót a felszólalási jegyet benyújtó Halma Ágnesnek. *(A 7/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Halma Ágnes: Kőbányaiként a régi buszállomásra érkeznek be az Örs vezér terén. A tervek szerint háromszor akkora távolságot kell majd gyalognia az összeköttetésig. Véleménye szerint ez eleve ellentmond a terveknek, amely szerint rövidül az átszállási idő. Kérdezi, hogy a kőbányaiak hogyan fognak eljutni a metróig?

Sebestyén Gábor: A végállomásokat valahová el kell helyezni. A tervhez egy újragondolt buszhálózat tartozik, az egész Örs vezér terének olyan a kiosztása lesz, hogy bármilyen irányból is érkezzenek be, akkor gyakorlatilag a metróállomás felüljárójánál tegye le az embereket a busz. Onnan kell csak átsétálni a metróra, így csökkenni az átszállási távolságok.

Halma Ágnes: Elmondja, hogy ez új információ számára. Úgy tudta, hogy a buszállomások megmaradnak a helyükön, a beérkező utasoknak a felszínen, két zebrán keresztül kell átgyalogniuk a metróig.

Sebestyén Gábor: A jelenlegi, első ütemben készülő végállomás megmarad a helyén. Új megállókat helyeznek el, és a buszok megállói is megváltoznak. Ez jelenleg tervezés alatt áll. A cél, hogy a mai állapotnál mindenképp jobb megoldások szülessenek.

Halma Ágnes: A tervek szerint, ha szeretne majd eljutni a rekreációs területre, a Rákos-patak partjára, ahová kerékpárutat is építettek, akkor egy nyílt árokkal és fallal találja szemben magát. Erről kér további tájékoztatást.

Sebestyén Gábor: Jelenleg még folyik a tervezés szakasza. Nem céljuk, hogy elvágjanak a metróval két területet. Nem egy átjáró lesz, természetesen az élővilág átjárhatóságát biztosítani kell a területen. Az egész szakaszon, minél sűrűbben akarják megoldani az átjárhatóságot a gyalogosok és a kerékpárosok számára is. A metróvonal utasbiztonságát nemcsak betonfallal lehet megoldani, a prezentáció során is megmutatták, hogy számtalan lehetőség van a zajvédelem és biztonságtechnika keretében.

Halma Ágnes: Jelzi, hogy helyi természetvédelmi területről van szó. Úgy tudja, hogy ennek visszaminősítése nem lehetséges. A terület szabályozása nem teszi lehetővé a projekt megépítését, egy szimpla kerítést sem építhetnek természetvédelmi területen. Milyen módon gondolták ezt áthidalni?

Tölgyesi Magdolna: Elmondja, hogy egy helyi védett területről beszélnek, amin belül vannak országosan védett területrészek. Az országosan védett területeken valóban nem lehet építeni. A helyi védett területen lehetséges nagyobb jelentőségű regionális beruházás létrehozása. Előzetesen meg kell vizsgálnia a környezetvédelmi hatóságnak, hogy mennyire jelentős a környezetvédelmi hatás, és szükséges-e környezetvédelmi hatásvizsgálat vagy sem. Még nem tart itt a projekt, nem történt sem vizsgálat, sem környezetvédelmi hatásvizsgálat. Engedélyt akkor kaphat a projekt, ha a hatóság nem minősíti jelentősnek a hatást. Jelentős hatás esetén is a hatásvizsgálat következményeként kaphat engedélyt. A projekt nagy része kikerüli a helyi védettséggel rendelkező területet is, és vannak valóban részek, amelyen keresztül megy. A véleménye benne van a megvalósíthatósági tanulmányban.

Elnök: Kéri a felszólalókat, hogy tartsák be a 3 perces időkeretet, és egyben tegyék fel kérdéseiket. Felszólalási jegyet nyújtott be Kustra Pál, megadja a szót Kustra Pálnak. *(A 8/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Kustra Pál: Érdekes fejtegetésnek tartja a tervezők részéről elmondottakat. Úgy véli, nem ismerik a zaj fogalmát. A 100 Hz alatti zajok átmennek a betonfalon több kilométeren keresztül. 1995-ben költözött Kőbányára, majd 2008-ban feléjük irányították a repülőtér forgalmát, ami véleménye szerint nagyot rontott az életminőségükön. A metró csökkentené az erdőterületet, növelné a zajt, a bekötőút pedig még a forgalmat is rájuk irányítaná. Felhőborítónak tartja a terveket, reméli nem lesz sikeres a beruházás.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Kóti Mihály, megadja a szót Kóti Mihálynak. *(A 9/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Kóti Mihály: Egyetért az elhangzott észrevétellel. Úgy gondolja, nem szükséges megépíteni a Rákoskeresztúri elágazást. Ettől olcsóbb beruházás lenne, ha a Szilas-patak Mátyásföld felőli oldalán egy lakatlan területen eljutnának egészen Rákoskeresztúr központjáig. Kérdezi, hogy ismeri-e a tervező a területet? Észrevételt tesz a BKK Zrt.-nek, miszerint a közút a Felsőrákosi

területet már teljesen betérítette autókkal. Ott jelenleg reggel 6 és 8 óra, valamint 16 és 19 óra között szinte lehetetlen kimenni a lakásból a szmog miatt. Amikor ezt szóvá tette, azt mondták neki, hogy ezt a BKK rendelte el. A metrólágazás teljesen felesleges, be lehet jönni vonattal.

Elnök: Kéri a meghívott tervezőket, hogy válaszoljanak a feltett kérdésekre.

Dohány Máté: Elmondja a kártérítésről, hogy 30-40 méteres sáv kerülne kisajátításra. A kártalanítás időpontját nem tudja, ő tervezői munkakört lát el. Hozzáteszi, hogy itt egy metró valósul meg, ami direkt kapcsolatot ad a Nagykörúthoz, illetve a Deák tér felé. A kapcsolat a területek felértékelődését jelenti. Opcionálisan a Vulkán utcánál jelöltek a tervrajzon egy megállóhelyi lehetőséget. Amennyiben a terület úgy kívánja meg, és olyan mértékű beépítés van, ezt a megállóhelyet meg lehet építeni.

Sebestyén Gábor: A projekt figyelembe vette a X. kerületi lakóházas övezetek fejlesztését, pont ott lenne megálló, ahol a lakóparkot építenék. Véleménye szerint a repülőforgalmat nem kellene erre a projektre ráterhelni. A projektnek az a célja, hogy a közúti forgalom csökkenjen a belváros irányába, ne pedig nőjön. Több oka van, miért épül gyűjtőút a metró mellett. Egyrészt azért, mert a telkeket a metrótól délre is el kell érni, másrészt szükséges egy olyan szervízutat építeni, amin a metróvonalat karban lehet tartani. Harmadrészt figyelembe kellett venni a különböző szabályozási tervekben szereplő távlati közúti fejlesztéseket is. Amennyiben nem épül ilyen gyűjtőút, akkor a Kozma utcai bekötés vagy a külső kerületi körút fejlesztését drága műtárgyakon keresztül kell átvezetni, nem kevés ingatlan kisajátításával. Egy ilyen gyűjtőúttal ezeket a hatásokat meg lehet előzni. Ez a projekt csak a metróvonal mellett épít egy szakaszon gyűjtőutat, nem köti be sehová. Gyakorlatilag egy zsákutca, ami nem tudja a közúti forgalmat növelni. A fővárosi településfejlesztési tervben szerepel egy haránt irányú bekötés, ami a Kozma utcát és a Sárgarózsa utcát köti össze a Pesti határút mentén. Véleménye szerint ez növelné igazán a forgalmat, nem egy metró melletti szervízút. További egyeztetések kellene arról, hogy bekötik-e valahová a szervízút végét. Jelen állás szerint a keleti vége nem tisztázott még. Ez függ attól is, hogy egy külső kerületi körút megjelenése mennyire valószínűsíthető a következő 5-15 évben. Ha ez a projekt elindulna, akkor is 8-10 év telik még el, ehhez jön még a kivitelezés ideje. Nem tudják, hogy 10-15 év múlva milyen közúti fejlesztések fognak megvalósulni.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be dr. Som László, megadja a szót dr. Som Lászlónak. *(A 6/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Dr. Som László: Úgy gondolja, egy mindenre kiterjedő, tisztességes tervezésbe mindenféle zajártalmat bele kell számolni. Figyelembe kell venni a meglévő zajokat is, amit többek között a repülőgépek okoznak. Feleslegesnek tartja a leágazást. A 80-as vasútvonal mellé is építenek náluk egy zajvédő falat, így be lesznek zárva a két fal közé. A Fővárosi Önkormányzat határozatba hozta 2015-ben, hogy újranyitják a városszéli vasúti megállót, de ez sem történik meg. Csak az Akadémiánál lesz két megálló, pedig náluk sok busz meg sem áll. Egyetért Agócs Zsolttal, hogy ők 40 perc alatt érnek be a kerület központjába. Többször felvetette már, hogy nyissák meg a városszéli vasúti megállót, és akkor ők is be tudnak érni 12 perc alatt a Keleti pályaudvarra. Most a felvetéshez csatlakoztak azok a cégek is, akik ott működnek és fejlesztenek, például a Continental és a Pharmafontana. Jelenleg 2500 ember dolgozik ezeknél a cégeknél, velük közösen fognak lobbizni a vasúti megálló megnyitásáért.

Sebestyén Gábor: A Rákos-Hatvan vasútvonal rekonstrukciója a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában zajlik. Úgy tudja, a projekt tartalmazza a városszéli vasúti megálló építését.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Fonyó Krisztián, megadja a szót Fonyó Krisztiánnak. (A 10/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)

Fonyó Krisztián: Véleménye szerint ebben az esetben nem lesz sikeres a környezetvédelmi hatásvizsgálat. Szakaszolni kellene üzembiztonsági okból a metrót, mivel sok leállás és baleset van a jelenlegi szakaszon. Úgy gondolja, politikai akarattól meg fog épülni ez a projekt. A pályatestet kellene zaj- és rezgésvédelemmel ellátni. Miért nem lehet az egész szakaszt kéregvasúti formában megvalósítani a Pillangó utcától végig?

Sebestyén Gábor: A kéregvasút legalább dupla költség lenne, és úgy véli, azzal ártanának legtöbbet a természetvédelmi területnek, ha keresztülfúrnák az egészet. Közli, hogy nem akarta elbogatellizálni a légi forgalmat, de arról nem tehet a projekt, hogy arra mennek a repülőgépek is. A projekt kapcsán a zajvédelem kiemelt fontosságú. Fontos a tájkép is, hogy ne 6 méteres zajvédő falakkal vágják ketté az egész területet, hanem olyan műszaki megoldást válasszanak, ami lehetőség szerint minimálisan avatkozik bele az egész területbe.

Mozsár Ágnes: Végig követte az elejétől a projekt alakulását, az első változatok közt volt több olyan, ami a Jászberényi úton – nem természetvédelmi területen – és a Pesti határút mellett ment. Azoknak esélye volt arra, hogy legalább néhány kőbányai lakos is felszálljon a metróra. Több változat volt, a kiválasztásnál a természetvédelmi és minden egyéb szempontból a lehető legrosszabbat választották ki. Kérdezi, hogy miért nem az említett változatokat választották? Hány kőbányai lakos tud felszállni erre a metróra? Az opcionális megállóknál azt mondja az a terv, hogy figyelembe vették a kerület fejlesztési terveit. Ez a metró elveszi annak a területnek a nagyrészét, ami fejlesztésre kerülne. Ennél a változatnál marad a Pesti határúti bekötés, a metró a felszínen fog közlekedni, jóval lejjebb kell a Pesti határúttól tenni azért, hogy az ívsugarai meglegyenek. Így ott keletkezik egy hulladékterület, és alatta épül még egy út, mindez zajvédőfalak mentén. Olcsó megoldásnak tartja ezt a változatot, ahol a természetnek nincs ára. A terv szerint felülepítéses lesz a metró, ami a kiserdőben kéregben megy. Már Elnök úr is elmondta, hogy ez dupla mennyiségű területet igényel. Az Örs vezér tere és az Egyenes utca között kiemelésben halad a metró, afölött átvezetik a Szentmihályi utat, a másik oldalon pedig levezetik a kerületre. Ez a megoldás lényeges területet fog igénybe venni. Sok apró részlet nem derült ki a prezentációból. A természetvédelmi területen megy le kéregbe ez a vonal. Elmondta a tervező, hogy azért nem vezetik az egész vonalat kéregben, mert drága megoldás. Hangsúlyozza, hogy a kerület lakosai semmit nem nyernek ezzel a tervvel. Elmondja, hogy részt vett nemrég egy másik projektben, egy vasúti fejlesztésben, ahol a vasútnak szintén zajkeltő hatása volt. Ott felmerült a tervezőben, hogy alacsony zajvédő falat építsenek a sín mellé. Kiderült, hogy ez nem elég a zajra, csak magas zajvédő fal kialakításával tudják azokat a zajvédelem szempontjából megfelelő paramétereket biztosítani.

Sebestyén Gábor: Valóban volt egy másik nyomvonal is, azzal kapcsolatban is merültek fel környezetvédelmi kérdések. Érintette volna a Rákos-patakot, vízbázis területeket, és jelentős rekultivációval járt volna az adott nyomvonal, ezenkívül 25-30, de akár 70 milliárd Ft-tal is drágább lett volna. Elsősorban a műtárgy- és közműköltsége lett volna magasabb a környezetvédelmi beruházások miatt. A távlati közúti fejlesztésekhez az a nyomvonal nehezebben tudott volna kapcsolódni, illetve távlatban a gyorsvasút keresztezése komoly műtárgyépítéssel járt volna, ha csak a Körvasút körutat és a távlati 31-es utat vesszük figyelembe. Nem tudják, hogy ezek a tervek megvalósulnak-e egyáltalán, és ha igen, mikor, viszont egy metróprojektnél ezekkel számolni kell. Ami benne van a szabályozási tervben, azt figyelembe kell venniük.

Elnök: A távlati tervekben vannak más olyan közúti fejlesztések is, amelyek hasonló módon terhelik Kőbányát, de hasznosságukat sajnos nem érzékelik a helyiek. Ilyen a külső kerületi körút

is, és a másik összekötő út a Kozma utcánál. Ott a legszélesebb a vasútállomás, nem érti miért ott akarják átvezetni az utat, ahol a legdrágább?

Felszólalási jegyet nyújtott be Németh András, megadja a szót Németh Andrásnak. (A 11/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)

Németh András: Felháborítónak tartja, hogy a kőbányai lakosokkal mindent meg lehet csinálni. Úgy gondolja, ez a terv a legkörnyezetrombolóbb terv, amit valaha készítettek. Erre a kőbányaiaknak egyáltalán nincs szükségük. Ez a terv nem a személyszállításról szól, hanem az üzletről, hogy valaki meggazdagodjon rajta. Kérdezi, hogy készült-e felmérés a Rákoskeresztúrról beszállított emberek számáról? Úgy gondolja, ennek a metrónak a 30-40%-át sem fogják kihasználni. Az M4-es metró annak idején naponta 150 000 emberre tervezték, és 40-50%-os a kihasználtsága. Nem tudja meddig lehet elmenni ebben az ügyben. Kérdezi, hogy ez a projekt EU-s pénzből fog-e megvalósulni? Ha igen, javasolja, hogy tiltakozzanak a Strasbourgi Bizottságnál, és tiltsák le a metró megépítését.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Németh Zoltán, megadja a szót Németh Zoltánnak. (A 12/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)

Németh Zoltán: Kérdezi, miért tervezik már most a nyomvonalat egy erdőn keresztül, amikor nincs erre engedély? Miért nem végeznek környezetvédelmi hatástanulmányt? Ha abból az erdőből kivágnak egy 40 méteres sávot, akkor csak egy-egy sor fa marad a szélén, az meg már minek. Sok zajhatás van már így is a kerületben a repülőtér és a közúti forgalom miatt. Mi a garancia a zajvédő fal működésére, mi lesz, ha nem fog megfelelően működni? Hová vigye majd a gyereket játszótérre, ha el sem tud jutni odáig a metrótól, zajvédő falaktól, közutaktól? Kérdezi, hogy a többi lehetséges útvonalat is meg lehet-e ismerni? Milyen változatokból választották ki ezt a megoldást?

Nyul Zoltán: Megismétli, hogy azért most mutatják be a projektet, hogy ne csak kész tényeket ismertessenek. Egy tervezési folyamat közepén járnak, természetes, hogy meghallgatják a véleményeket. Minden itt elhangzó dologra lesz egyértelmű szakmai válasz. Nem érdemes szerinte most a környezetvédelmi hatásokvizsgálatról kérdezni. Az majd a tervezési folyamat megfelelő fázisában fog megtörténni.

Dr. Pap Sándor: Rosszul tudja-e, hogy a Fővárosi Önkormányzat közbeszerzésében egy tanulmányterv fázison túlvannak, és valaki már az engedélyes terveket készíti?

Nyul Zoltán: Így van, az engedélyes tervek a tervezési folyamat megfelelő fázisában készülnek.

Dr. Pap Sándor: Tájékoztatásul elmondja, hogy a Fővárosi Önkormányzat elfogadott egy tanulmánytervet. Kérdezi, hogy miért nem vizsgálták még akkor a környezetvédelmi kihatásokat? Egyeztettek-e már a Kőbányai Önkormányzat vezetőivel erről a témáról, amikor mindezek az érvek már elhangzottak? Dorner Lajos nevére konkrétan emlékszik a megbeszélésről. Miért nem vettek semmit figyelembe az ott elhangzottakból? Kéri, hogy a kérdéseit egyenként és részletesen válaszolják meg. Kéri, hogy mondják a jegyzőkönyvbe, hogy lezárult egy tanulmánytervezési fázis, és már az engedélyezés zajlik.

Sebestyén Gábor: Ez így van. Meghívást kaptak az Önkormányzattól, aminek tervezőként eleget tettek. Ne tőle kérdezzék a fentieket. A tervezés során folyamatosan egyeztettek 4 önkormányzattal is, a X., a XIV., a XVI. és a XVII. kerületivel. A lehetőségekhez képest minden érintett észrevételeit próbálták figyelembe venni. A döntés a főváros kezében van.

Dr. Pap Sándor: Kérdezi, hogy vizsgálták-e, a beruházás milyen hatással lesz a Királydombon élők életére? A szintben kiemelt kereszteződésre gondol, továbbá az ilyen módon megemelt metróra. Vizsgálták-e, hogy milyen hatással lesz a Gyakorló utcai lakótelepen élők, illetve a Füredi úti lakótelepen élők életminőségére az emeltszintű, vonalszerű zajforrás? Milyen konkrét módon védenék ezt a részt a zajtól? Megerősítést kér arról, hogy azért nem kéregben fut az egész, mert így olcsóbb. Vizsgálták-e, hogy mennyibe fog kerülni a kisajátítás 30-40 méter szélesen, 4-5 km hosszan? Ez a költség is benne van a 127 milliárdban, vagy ez csak a megépítés költsége? Kérdezi, hogy hogyan képzelik el a terület felértékelődését megállóhely nélkül? Karbantartásra, üzemeltetésre készül egy szervízút. Kérdezi, hogy a mellette futó Sárgarózsa utca és a Pesti határút miért nem alkalmas-e erre, és hogy a sín mindkét oldalán kell-e szervízút? Kérdezi, hogy pontosan milyen hosszan fut a metró Kőbányán, és ehhez hány megálló párosul? Konkrétan milyen hosszan megy a metró a XVII. kerületben, és ahhoz hány megálló párosul? Ugyanígy kérdi, hogy a két kerületben összesen mennyit megy a felszínen a metró, illetve mennyit halad föld alatt? Nem kapott még választ arra felvetésére, hogy ezek a kérdések mind elhangzottak már a tervezőiroda felé, miért nem vették figyelembe ezeket a szempontokat?

Sebestyén Gábor: Megismétli, hogy tervezés folyamán figyelembe vették a zajvédelmi kérdéseket. Minden tanulmányi fejezetnek külön környezetvédelmi része volt, készültek zajvédelmi számítások minden nyomvonal esetére. Miután az engedélyezési tervezés csak most indul be, konkrét lépések ezután történnek ennek ügyében. A projekt költsége minden nyomvonalnál a kisajátítási költséget is tartalmazza. Ez nem csak maga a műszaki költség. A terv tartalmaz opcionális megállókat.

Nyul Zoltán: Elmondja, hogy a tanulmánytervi fázist a fővárosi döntés szabta meg. Az, hogy milyen konkrét megoldásokat alkalmaznak, azt most tervezik meg. A tanulmányterv elfogadása egy fő irány, egy döntés. A részletek meghatározása nem történt meg a tanulmánytervben.

Dr. Pap Sándor: Amikor a nyomvonalakat vizsgálták, nyilván kitértek legalább elméletileg a zajforrások kiküszöbölésére. Erre vár egzakt választ, nem a kész tervrajzi pontosságú megoldásokat kéri. Kérdezi, hogy ez a nyomvonal mennyivel jobb a Jászberényi úton elvezetett nyomvonalnál?

Dohány Máté: Készültek látványtervek a lehetséges szakaszról Rákosfalva és az Örs vezér tere között, ott már látható, hogy ez milyen zajvédő falat eredményez. Dorner Lajos a főváros képviselőjében volt jelen a megbeszélésen. Elmondja, hogy felértékelődést nem lehet megállóhely nélkül számolni. Megerősíti, hogy a megállóhely ott van, mint opcionális lehetőség. Felhívja a figyelmet arra, hogy a Kistarcsa, kórház megállóhely Gödöllő felé például nem volt a része az 1900-as években a terveknek. Akkor került oda, amikor a kórház felépült, a projektet ilyen időbeliséggel kell kezelni. Lehet, hogy úgy érezte dr. Pap Sándor, hogy nem vonták be őket az egyeztetésbe, de ő pontosan emlékszik, amikor találkoztak vele a X. kerületi Önkormányzatnál. Egy olyan ábrával mentek oda, amin az RM2, RM1A és RM1B nyomvonal volt. Akkor még nem létezett az RM1C nyomvonal, azért került a tervekbe, mert az Önkormányzattal egyeztetettek.

Dr. Pap Sándor: Kéri, hogy válaszoljanak arra a kérdésre is, hogy milyen hosszan halad az egyes kerületekben a metró, és erre hány megálló jut.

Sebestyén Gábor: Körülbelül 60:40%-ban fut a nyomvonal Kőbánya és Rákoskeresztúr közt. A tervek szerint egy megálló van Kőbányán, és három Rákoskeresztúron.

Dr. Pap Sándor: Hangsúlyozza, hogy nulla megálló van Kőbányán, csak opcionális az említett megálló. A karbantartásra, üzemeltetésre miért nem elég a Sárgarózsa és a Pesti határút?

Sebestyén Gábor: Megismétli, hogy a szervízútnak funkciója az is, hogy figyelembe vegye a távlati közúti fejlesztésekhez való kapcsolódást. Ha ezt nem teszik meg, akkor természetesen lehet a karbantartást végezni a Pesti határútról, viszont akkor a munkagépek ott fognak fölvonulni. A másik ok, hogy a nyomvonalról délre eső telkek megközelítését is biztosítani kell.

Dr. Pap Sándor: Ezekre az önkormányzat szabályozási tervében van egy telekszerkezeti terv, ami ezeknek a területeknek a feltárását biztosítja. A Sárgarózsa és a Pesti határúton nincs olyan forgalom, amit zavarna a karbantartás.

Mozsár Ágnes: Az útgatedélyes tervek a kiszabályozott nyomvonalra történnek. Milyen megoldással szeretnék megoldani azt, hogy a kerületi önkormányzat ezeket a területeket kiszabályozza a rendezési tervből?

Sebestyén Gábor: Az Önkormányzattal már többször egyeztettek erről, oly módon. A szabályozási tervek is a lehívandó munkarészek között voltak. A szabályozási terveket szükséges lesz módosítani a projekt során, amibe minden érintett önkormányzatot meg fognak keresni, és be fognak vonni, ahogy ez eddig is így működött.

Dr. Szabó Krisztián: Tájékoztatásul közli, hogy ő a kerület jegyzője. Megköszönné az Önkormányzat, ha az általa előkészítendő, és az Önkormányzat Képviselő-testülete által elfogadandó rendelet megalkotásába bevonják. Furcsa megfogalmazás volt ez a tervező részéről. Nem a bevonása történik meg az Önkormányzatnak, hanem ez az Önkormányzat alkotmányban biztosított jogalkotó hatásköre, ami az Önkormányzat Képviselő-testületétől elvonhatatlan, és annak tartalmában a Képviselő-testület nem befolyásolható. Ez egy olyan pont, amiben a Képviselő-testület tud döntést hozni és más nem.

Sebestyén Gábor: Elnézést kér a rossz megfogalmazásért.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Bodrog Zoltán, megadja a szót Bodrog Zoltánnak. *(A 13/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Bodrog Zoltán: Közlekedésmérnökként tisztában van a terv hasznosságával, és hogy valóban az a legjobb, ha a gyorsvasúti vonalat kiterjesztik. Úgy látja, oly módon próbálják megvalósítani ezeket a terveket, mintha nem törődnének azzal, hogy a környező városrész természetvédelmi értékeivel kapcsolatban mennyi konfliktust vállalnak fel. Nem érti, miért a környezetvédelmi szempontból legproblémásabb nyomvonal nyert, egyebekben is tágabb spektrumon vizsgálta volna a kérdéskört. Az új gyűjtőút szerinte a jövőbeni fejlesztési tervek része kell, hogy legyen. Komolytalannak tartja, hogy a metróvonalat erről a szervízútról kell karbantartani, hiszen a belváros alatt is karban tudják tartani vasúti technológián belül a metró. Mindez azt mutatja, hogy az ökológiai érték, a fák száma túl olcsón lett figyelembe véve.

Elnök: Sajnos tételként nem jelenik meg a természet, csak a négyzetméterárak számítanak.

Felszólalási jegyet nyújtott be Eftimiu Andronikos, megadja a szót Eftimiu Andronikosnak. *(A 14/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Eftimiu Andronikos: Közli, hogy a XVI. kerületben él, a kerület érdekében szeretne a témához hozzászólni. Úgy gondolja, a BKK Zrt. kollégái félrevezető információkkal látják el őket. Ezen az új vonalon nem Flirt vonat fog járni, hanem a mostani M2 szerelvényei. Ezek nem csendesek. Az

elágazásnál említették, hogy az egyik pályabevágásba a Sárgarózsa utca felé fog menni, a másik pedig szintbe. Ezt hogyan gondolták kivitelezni, jelzőlámpával állítják meg a forgalmat a Veres Péter utca felé a forgalmat? Nem szóltak arról, hogy a zaj bizonyos szakaszon felülről fog jönni. Hiába építenek a vasúti pálya mellett zajvédőfalat. Felüljárót építenek majd a szervízút miatt, a felüljáró alatt pedig lesz egy esőmentes terület, ami a metró melletti elhelyezkedése miatt jó lesz a hajléktalanoknak és a szemétkerakóknak. Felszólítja a XVI. kerületi polgármestert és a közgyűlést, hogy tiltakozzon ez ellen a terv ellen. Csatlakozik az itt elhangzó véleményekhez, és úgy látja, hogy a XVI. kerületnek sem származik semmilyen előnye ebből a nyomvonalból. Meg kell nézni, hogy 4 km-en végig a XVI. és XVII. kerület határán megy a nyomvonal 3 méteres betonfal között, plusz, van ott még egy kétsávos út és egy kerékpársáv. Kéri, hogy adják írásba, hogy itt átjárók fognak épülni. A terven egy darab van, egy kerékpárút, amit a XVI. kerületből nem lehet megközelíteni. Elkészítőnek tartja, hogy a mátyásfüldei reptérnél kettévágják a területet. Kérdezi a tervezőket, hogy szerintük egy vadátjáró elég lesz az ökoszisztéma fenntartására?

Elnök: Kérdezi a tervezőt, szeretne-e válaszolni?

Sebestyén Gábor: Úgy véli, az Úr felvetéseire az előző hozzászólásokra adott válaszaiban már válaszolt.

Nyul Zoltán: Újra jelzi, hogy részletes, írásos szakmai választ fognak készíteni. Nem egyesével fognak nyilatkozatot készíteni az elhangzott tervekről.

Sebestyén Gábor: Az itt bemutatott tanulmányterven egy ábrarészlet található. Ezen a szinten nem dolgozzák ki olyan részletesen az adott nyomvonalat, mint a későbbi tervfázisban. Nem egy átjáróról beszélnek, a későbbi tervezésben ezt jobban kifejtik.

Dohány Máté: Megerősíti, hogy ez egy tanulmányterv-szintű kidolgozás. Az opcionális megálló úgy kerül a tervbe, ahogy ő a Kistarcsa, kórház HÉV-megállóról beszélt. A Vulkán utcai megállóra is ez igaz. Amint ott lesz építési szándék, akkor kötelességük oda megállóhelyet tenni a megfelelő minőségben. Tanulmánytervből még nem épít senki.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Gerstenbrein György, megadja a szót a felszólalási jegyet benyújtó Gerstenbrein Györgynek. *(A 15/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Gerstehbrein György: Úgy tudja, Rákoskeresztúrra vezet több vasútvonal is, ezeket részben most újítják fel. Kérdezi, hogy mennyiben vették figyelembe ezeknek a vasútvonalaknak a kapacitását? Véleménye szerint meg lehetett volna szervezni a meglévő vasúti kapacitások segítségével az utasforgalmat, vagy ha nem is, a töltés mellett újabb vasúti sínpályák kiépítésével könnyebben meg lehetett volna oldani ezt a kérdést. Miért építenek még egy olyan közlekedési eszközt, ami nagyrészt lakatlan, szabad területen, felszínen megy? Az ő olvasatában ez vasutat jelent. Feleslegesnek tartja a 127 milliárd Ft-ot metróra költeni. A leágazás Dömsödnél nem érinti a házakat, csak az előkerteket fogják kisajátítani. Nem tartja jó megoldásnak, hogy a felüljáró betonfala a házakhoz közel legyen. Kéri a Bizottságot, hogy ezt a változatot mindenképp utasítsa el. Amennyiben nem sikerül ezt a fejlesztést az Önkormányzatnak megakadályozni, a lakosság fel fog lépni ellene.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Papp Sándor Dávid, megadja a szót Papp Sándor Dávidnak. *(A 16/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Papp Sándor Dávid: Úgy tudja, arról volt szó, hogy metrót hosszabbítanak, de ez nem metró. Ezek valójában felszíni vonalak, amire metrókocsikat terelnek, így abszurdnak látja a projektet. Vasút jelenleg is működik. Nemcsak metrót építenek oda, hanem köré üzemet is. Sokkal örvedetesebb lenne a föld alatt Cinkotáig kivezetni a metrót. Semmi műszaki, gazdasági oka nincs annak, hogy metróépítés címén így belerondítsanak a környezetbe. A felszínen futó metrókocsinak tízszer akkor a zajterhelése, mint az alacsonypadlós Flirt vonatoknak és motorvonatoknak. Nem véletlen, hogy kihalnak az ilyen metró mellől a lakók. Nem érti azt sem, miért kell üvegpalatákat a megállóhelyekre építeni, ha a belvárosban elég két lépcső a metrólejárathoz. Úgy tudja, a HÉV a MÁV Zrt. tulajdonában van. Miért akarnak milliós tervet készíteni arról, hogy hogyan vezessenek metrót a HÉV vonalán, más tulajdonán?

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be dr. Hajdú Mihály, megadja a szót dr. Hajdú Mihálynak. *(A 17/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Dr. Hajdú Mihály: Lázálomnak látja a projektet. Az oda tervezett zajgátlófal nem csökkenti megfelelően a zajt. A környezetvédelemről elmondja, hogy a jogalkotó sem jogosult olyan jogszabályt hozni később, ami a korábbi védelmi szintet csökkentené. Úgy gondolja, ez egy politikai projekt. Van már egy Demszky metró a fővárosban, ami soha nem térül meg. Kérdezi, hogy mekkora utasforgalomra számítanak a vonalon? Ez a 135 milliárdos projekt szerinte soha nem fog megtérülni. A jelenlegi tervezőcsapatnak is lehet polgárjogi és büntetőjogi felelőssége. Kéri a Bizottságtól, hogy segítsen létrehozni a Dömsödi Utcai Kiserdőért Egyesületet, amely szükség esetén el tud menni a Kúriáig is, el tud járni, meg tud rendelni igazságügyi szakértői véleményeket, mert ez a projekt nem tud megvalósulni úgy, hogy a jelenlegi környezetvédelmi szabályokat kielégítse. Ez a projekt véleménye szerint lehet, hogy biztosítja Riz Levente XVII. kerületi újabb polgármesteri kinevezését, de a környéken lakók érdekeit nem biztosítja. Itt több száz vagy több ezer fát kell kivágni, ami kimeríti a környezetkárosítás törvényi tényállását. Nem lehetséges megindokolni, miért kell kivágni ennyi fát. A tervezőknek nagy felelőssége van, amiért lehet, hogy 5-10 év múlva kell valakinek válaszolni. Ha ez az Egyesület létrejönne, szívesen dolgozna benne.

Sebestyén Gábor: A gödöllői ágra 45 000 utassal számolnak naponta, és ez csak az egyik ág. Ehhez jön a keresztúri ág plusz 55 000 utasa.

Dohány Máté: Úgy érzi, hogy személyesen szólították meg, amit visszautasít. Úgy gondolja, hogy a büntetőjogi felelősségi határt nem kellene átlépni. Lehet, hogy nem látszódnak messziről jól a számok, de ezt az anyagot feltették a Kőbányai Önkormányzat honlapjára is. Ez egy tanulmányterv, nekik muszáj jó tervet készíteni, és még nem az építési fázisban vannak. Személyesen jelen volt a forgalomszámlálásnál, így csak meg tudja erősíteni az elhangzott számokat.

Dr. Pap Sándor: Jelzi, hogy szeretné közelíteni az álláspontokat. A tervezők az Önkormányzat meghívására jöttek el, és állják a sarat akkor is, ha nincs igazuk. Erre a tervre Kőbánya csak nemet mondhat. Az egyetlen helyes válasz Önkormányzat részéről erre a destruktív tervre, a nem. Nem akarják akadályozni Rákoskeresztúr fejlődését, csak nem akarnak kárvallottjai lenni. Minden olyan megoldásban partnerek lesznek, ami a kőbányaiaknak nem rossz, de nekik jó. Sok indulat felgyűlt az emberekben, kéri a tervezők megértését. A kőbányaiak életét érinti a metró megépülése. Hangsúlyozza, hogy előreszaladt a felszólaló a bírósági következményekkel, nem az itt jelen lévő tervezőknek szólt a megjegyzés. Kéri, hogy ne lépjenek át egy határt, és kéri a tervezőket, hogy értsék meg az itt élők problémáját.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Kozák Balázs, megadja a szót Kozák Balázsnak. *(A 18/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Kozák Balázs: Úgy tűnik számára, hogy már eldőlt melyik nyomvonal fog megépülni. Fontos szempontokat nem vettek közben figyelembe. Kérdezi, hogy milyen szempontok alapján számolták-e ki a megépítés költségét? A választott nyomvonal egy igen vízenyős területen megy keresztül, kétli, hogy ki lehet ennyi összegből hozni az építkezést és a rendszeres karbantartást. Budapestnek van városfejlesztési koncepciója, ami alapvetően a barnamezős területekre koncentrál, oda igyekszik összpontosítani az erőforrásokat. Ez a nyomvonal teljes egészében egy zöldmezős beruházás, segíti a város további terjeszkedését, és beépíti a közbülső területeket. Kérdezi, hogy a bújtatott útépitésnek – amit hívhatunk szervízútnak is –, folytatása lesz-e a Cinkorai úttól 2019-ben induló útépités? Kétli, hogy a rákoskeresztúri metró vonzaskörzete sokkal tovább nyúlna a keletre nyúló agglomerációs településeknél. Jól mondták a tervezők, hogy ott valóban a vonat dominál, szerinte a vonal ráhordó hatása nagyon gyér lenne. Kiemelték, hogy egyeztettek szervezetekkel, civil szervezetekkel. Ő egy civil szervezetet látott, a Kerékpáros Klubot. Hogyan lehet civil szervezetként jelentkezni az egyeztetésekre? Kérdezi, hogy a gazdasági számításokban mit jelent az 1,13 PCR? Hogyan, mikor fog a beruházás megtérülni? A költségek között szerepel a tervben 295 millió Ft környezetvédelmi kiadásokra. Ez mit foglal magában? Kérdezi Tölgyesi Magdolna személyes véleményét, mit gondol a mostani változatban az élőhelyek feldarabolódásáról? A környezeti hatásvizsgálat alternatívákat hasonlít össze. A kiválasztott vonal hatásait a végén össze fogják-e hasonlítani a többi nyomvonaléval? A Kis utcánál körülbelül 200-250 méterre a megállótól építenének egy P+R parkolót, miért ilyen nagy távolságra teszik? A XVII. kerületben a Főtéren lesz-e autóparkoló? Mikor lesz a következő találkozó, megbeszélés, amin lehet egyeztetni Önökkel a most készülő tervekről? Hol érhetőek el a beruházás számításai? Hol lehet megtekinteni a többi nyomvonal terveit?

Sebestyén Gábor: A további egyeztetéshez fognak fórumot biztosítani, ennek menetét meg kell beszélni. A Kis utcánál két helyszínen tartalmaz parkolót a terv. Egy parkoló közvetlenül a metróállomástól délre van, a másik egy alternatív helyszín arra az esetre, ha nem sikerül a másik parkolót megépíteni. Az a parkoló élvez prioritást, ahol csak pár métert kell sétálni a metróhoz. A nyomvonal kérdését már megválaszolta. A PCR mutató azt jelzi, hogy megtérül-e a projekt vagy sem. Ha 1-es vagy 1 feletti értéket mutat, akkor megtérülő a projekt, és 30 éves időtartamra előre kell számolni. A X. kerület honlapján megtalálhatják a tanulmánytervet, és van egy összefoglaló anyag a főváros és a BKK honlapján is. Az alternatív útvonalak nincsenek fent az Önkormányzat honlapján, egyeztetnek erről az Önkormányzattal.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Szilágyi Péter, megadja a szót Szilágyi Péternek. *(A 19/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Szilágyi Péter: A III-as ütemtervről kérdez, a leendő megállókról. Úgy tudja, hogy meg fog szűnni a Mátyásföld alsó megálló, átrendezik a megállóhelyeket. Ha csak Cinkotán és Imrén lesz a megálló, azok túl nagy távolságra vannak egymástól, továbbá átjáró nélkül nem lehet majd a Veres Péter út egyik oldaláról átjutni a másikra. Kérdezi, hogyan képzelik el a helyzet megoldását?

Dohány Máté: A megállók terveit ő készítette 2013-ban multikritériumos elemzéssel. Sok kritérium alapján elemezték azt, hogy egy megállóhely miért hasznos, és sok egyeztetés előzte meg a tervben kialakult megállóhely-struktúrát. Említette, hogyha Mátyásföld alsó megszűnik, akkor a következő megállóhely Erzsébetliget, ami a jelenlegi Imre utca. Ott több iskola van, sok hallgató használja a megállót. Repülőtér már nincs Mátyásföldön, a kerület alközpontjában viszont posta, rendőrség van. A lakosokhoz, funkciókhoz kell tenni a megállóhelyet, ezzel kapcsolatban egyeztettek a kerületek önkormányzataival is. Ezért alakult ki a tervben szereplő megállóhelykiosztás. Mátyásföld alsó esetében kevés hasznosságot mutattak ki, alacsony utasforgalom jellemzi azt a megállóhelyet.

Szilágyi Péter: Megköszöni a részben kielégítő választ a tervezőnek. Kérdezi, hogy a Mátyásföld alsó megálló közelében lakó lakosok milyen közlekedési eszközzel tudnak onnan közlekedni, vagy átmenni az úton?

Dohány Máté: Az Imre utca környékén áldatlanok a közlekedési viszonyok. Sok baleset is történt, ezért olyan megoldást kellett találniuk, ami a közlekedés biztonságára hat. Jelenleg ott balos közlekedés van, onnan jön a HÉV-szerelvény, ahonnan nem számítanak rá. A HÉV vonalvezetése is beláthatatlanságot eredményez. Már attól is jobb lesz a közlekedés, hogy jobbról jön a szerelvény.

Dr. Pap Sándor: Felhívja a felszólaló figyelmét, hogy ez a fórum a X. kerületi lakosoknak szól. Kéri, hogy térjenek vissza ahhoz a témához, ami napirenden van.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Zsóka Zoltán, megadja a szót Zsóka Zoltánnak. *(A 20/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Zsóka Zoltán: Elmondja, hogy érdemi válasz nem hangzott még el eddig a forgalom vasúttal való megoldásáról, hogy a Keleti pályaudvarról vasúttal menjenek ki a rákoskeresztúriak. Úgy gondolja, hogy egy meglévő, éppen felújítás alatt álló vasútvonalon további megállókat kialakítani nem kerül többbe, mint építeni egy új vonalat. Összevetették-e ennek gazdasági és forgalmi hatását a metrótervek hatásával? Miért nem ezt a megoldást fogadták el?

Sebestyén Gábor: A korábbi döntéselőkészítő tanulmányban úgy indult el a tervezés, hogy a lehetséges módokat hasonlították össze. Benne volt a metró – nevezzük gyorsvasútnak, mert a metró a gyorsvasúti üzem egyik lehetséges ága, nem csak föld alatt közlekedhet –, gyors villamos, villamos, nagyvasút. Ez a 2013-2014-es döntéselőkészítő tanulmány megtalálható az interneten, a gyakorlatban nem arról van szó, hogy a vasúton építtek pár megállót. A mostani Rákos-Hatvan fejlesztés egy pályakorszerűsítést jelent Rákostól kifelé. A vasút fő problémája az, hogy a nagy pályaudvarok kapacitása adott, telítettek a pályaudvarok, és ezek rekonstrukciója nem történik meg. Önmagában a vasút – még ha emeletes szerelvények is kerülnek is rá –, összességében nem fog elegendő kapacitástöbbletet eredményezni. A problémát úgy lehet megoldani, ha városhatáron belül, főleg az elővárosi vonalakon építenek harmadik, negyedik vágányt, az ad akkora kapacitástöbbletet a vasútnak, ami valódi minőségbeli javulást jelent. Ez összességében több százmilliárdos projekt. Erről készült az S-Bahn tanulmány, ami szintén az interneten megtalálható. Ez egy igen hosszútávú és költséges projekt. A vasút pont a centrumkerületeket kerüli el.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Konvári Sándor, megadja a szót Konvári Sándornak. *(A 21/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Konvári Sándor: Beleszámolták-e a beruházás költségébe a Dömsödi utcában, Sárgarózsa utcában, Pesti határúton élők kártérítése a telekárcsökkenés, értékcsökkenés miatt?

Sebestyén Gábor: Igen, tartalmazza ezt a költséget.

Dohány Máté: Ez egy becsült összeg. Megpróbálják megbecsülni, hogy 10 év múlva mennyit fog érni egy ház. Nem hiszi, hogy valaki ezt pontosan meg tudja mondani. Sok minden alakítja az ingatlanok árát, ez a projekt egy, a sok közül.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Cseke László, megadja a szót Cseke Lászlónak. *(A 22/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)*

Cseke László: Jelzi, hogy már mindent elmondtak, amit kérdezett volna. Úgy gondolja, hogy egy metróvonalnak minél egyenesebb vonalban kellene haladnia. Ez a vonal direkt kitérőt tesz egy természetvédelmi területen, 30-40 méter szélességben. Ez jelentős kárt okoz az élővilágban.

Elnök: Felszólalási jegyet nyújtott be Zentai László, megadja a szót Zentai Lászlónak. (A 23/2018. felszólalási jegy a jegyzőkönyv mellékletét képezi.)

Zentai László: Elmondja, hogy a Királydombon él, és rendszeresen sétál azon az érintett területen. A kiserdő, amiről szó van körülbelül 600 m hosszú, a Kerepesi úti része nagyjából 90 m, a Váltó utcánál körülbelül 45-50 m. A tervek alapján a régi benzinkút vonalában belekanyarodik a vonal az erdőbe, körülbelül 30-40 métert elvesznek az erdőből. Ebből az erdőből nem marad semmi, csak három csík. Megengedhetetlennek tartja ezt a környezetkárosítást. Javasolja a kerület előljáróinak, hogy a két érintett kerület lakóinak tartsanak népszavazást.

Elnök: Kéri a Bizottság tagjait foglalják el újra az asztalnál a helyüket. Köszöni szépen a hozzászólásokat, és köszöni a tervezőcsapatnak is, hogy eljöttek és válaszoltak.

Tóth Balázs: Úgy látja, egy irányban tartanak a kőbányai és a csatlakozott XVI. kerületi lakosok. Elkezdik tervezni a projektet, és minden logika és kerületi vélemény ellenére megtervezik a 4. nyomvonalat. Nem érti, hogyan jutottak erre az eredményre. Az Örs vezér terén felvázolt terveket sem érti. Ott több tucat busznak és trolinak van a megállója, ami ezek szerint mind eltűnik. Kérdezi, hogy hogyan tudnak ezek mind becsatlakozni a metróbejáráshoz, amikor két területen vannak a megállók, az IKEA előtt is van megálló és a Cédrus piacnál is? Ez Budapest egyik legnagyobb közlekedési csomópontja. Úgy gondolja, hogy Kőbánya ezt a projektet nem engedheti meg, mert ellehetetleníti a helyzetét.

Nagyné Horváth Emília: Azt gondolja, hogy ez a terv valamilyen tévedés lehet, hiszen időeltolódásban vannak. Sajnálja a megjelent tervezőket, akik csak egy feladatot hajtottak végre. A lényeg, hogy most a döntéshozókkal kellett volna szembenézniük, és megvitatni a lehetséges variációkat. Ez a projekt nem alternatíva. Egy konkrét tervet kaptak, amin csak szépíthetni lehet. Nem az a gond, hogy hol lesz megálló. A tervezők kihangsúlyozták, hogy nem olyan nagy gond a vonalvezetés, mert ott csupán erdő és a természet van. 2014-től nagy nehezen sikerült védetté nyilvánítani azt a területet. Nem tudja, megvizsgálták-e a talaj mechanikáját, mivel hatástanulmány nem készült. Ez az egész projekt szembemegy a párizsi klímaegyezménnyel, és a nyugati környezetvédelmi szabályokkal. Erdőt csak telepíteni szoktak, vigyáznak az öko-klímára. Nemcsak Kőbányát érinti, ha kiirtják az erdőt, ha tönkremegy az ökoszisztéma. Az építkezés nemcsak a kerület, hanem az egész főváros klímáját befolyásolja. Kéri, hogy ezt vegyék figyelembe. Reméli, hogy egyszer a döntéshozókkal is tudnak egyeztetni.

Elnök: Hosszútávon ökoszisztéma nélkül nem lehet élni. Nekünk építkezni kell, nem lebontani.

Dr. Pap Sándor: Köszöni a tervezőknek, hogy megjelentek. Úgy gondolja, kellemetlen helyzetbe hozták ezzel őket a munkaadóik, mert tudták, hogy nem sok jót fognak kapni. Kéri, hogy közvetítsék feléjük az itt elhangzottakat. A Kőbányai Önkormányzatnak és a kőbányai lakóknak azokkal, a más ütemben megvalósítandó fejlesztési tervekkel semmi gondjuk nincs, amik fejlesztik a fővárosi közlekedést. Semmiképp nem szeretnénk akadályozni Rákosmente fejlődését. Azt viszont sem most, sem később nem hajlandóak eltérni, hogy egy ilyen brutális és egyoldalúan negatív diktátum eredményeképp tönkretegyék nemcsak a kerület legszebb részeit, de 5-6000 kőbányai életét is. Ez egy olyan dolog, amelyet sem a Bizottság, sem az Önkormányzat nem engedhet meg magának. Köszöni a megjelenteknek, hogy elmondták a véleményüket, kéri, hogy

mondják el minden létező fórumon is. Nem maradhatnak csendben. Kéri a Bizottságot, hogy jelen formájában ezt az előterjesztést utasítsa el.

Elnök: Kéri, akinek az előterjesztéssel kapcsolatban kiegészítése, kérdése, észrevétele van, jelezze. Amennyiben nincs több hozzászólás, röviden összegzi a vitában elhangzottakat, eszerint a Bizottság egyhangúlag elutasítja az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése és a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása projekt bemutatott változatát, melynek megvalósítása a kerület számára hátrányos. A napirendi pont tárgyalását döntéshozatal nélkül lezárja.


A Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság a „Tájékoztató az M2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése és a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása projektről” szóló 324. számú előterjesztést megtárgyalta.

Elnök: Megköszöni a megjelentek munkáját, megállapítja, hogy a Bizottság az elfogadott napirendjét megtárgyalta. A Bizottság ülését **19.40** órakor bezárja.



Agócs Zsolt
bizottsági elnök

K. m. f.



Czirják Sándor
bizottsági tag

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:



Dr. Szabó Krisztián
jegyző

A jegyzőkönyv mellékletei

- ✓ meghívó, előterjesztések *(elektronikus adathordozón)*
- ✓ jelenléti ív
- ✓ ülésről készült hangfelvétel *(elektronikus adathordozón)*
- határozatok melléklete
- írásban benyújtott módosító javaslat
- jegyző törvényességi észrevétele
- interpelláció
- titkos és név szerinti szavazásról készült jegyzőkönyv
- ✓ felszólalási jegy 19 darab *(5-23/2018. felszólalási jegyek)*

BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT
KÉPVISELŐ-TESTÜLET
KERÜLETFEJLESZTÉSI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI BIZOTTSÁG

Jelenléti ív

2018. június 19-én 17 órakor megtartott Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság kihelyezett üléséről.

Bizottsági tagok:

Agócs Zsolt

Dr. Fejér Tibor

Gál Judit

Gazdag Ferenc (megüresedett hely)

Patay-Papp Judit Vivien

Tóth Balázs

Czirják Sándor

Gregus György

Nagyné Horváth Emília

Vincze Sándor

Aláírás:

Agócs Zsolt

Gál Judit

Patay-Papp Judit Vivien

Tóth Balázs

Czirják Sándor

Tanácskozási joggal:

Dr. Szabó Krisztián

Hegedűs Károly

D. Kovács Róbert

Radványi Gábor

Dr. Szüts Korinna

Dr. Szabó Krisztián

Dr. Pap Sándor

Aláírás:

Dr. Szabó Krisztián

Hegedűs Károly






D. Kovács Róbert

Dr. Szüts Korinna

BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET KÖBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT
KÉPVISELŐ-TESTÜLET
KERÜLETFEJLESZTÉSI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI BIZOTTSÁG

Meghívottak jelenléti íve

2018. június 19-én 17.00 órakor megtartott Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság kihelyezett üléséről.

	NÉV	INTÉZMÉNY	ALÁÍRÁS
1.	Vida Szabolcs	BKK ZRT	
2.	MUL ZOLTAN	BKK ZRT.	
3.	SEBESTYÉN GÁBOR	BKK ZRT.	
4.	MUL ZOLTAN	BKK ZRT.	
5.	DÖRY ISTVÁN	BKK ZRT.	Döry István
6.	DOKány MATE	FÖNTERV ZRT	
7.	TÖLÖTEI MAGDOLNA	MOW MACDONALD	
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			
22.			
23.			
24.			
25.			

Meghívottak:

Dr. Ács Viktória

Mozesdr Agnes

Aláírás:

Ueb