

Budapest Főváros XV. kerület Önkormányzat



J E G Y Z Ő K Ö N Y V

készült a képviselő-testület  
2016. január 28-án  
17.00 órakor kezdődő

K Ö Z M E G H A L L G A T Á S Á R Ó L

**Helye:** XV. kerületi Polgármesteri Hivatal (1153 Bp., Bocskai u. 1-3.) *Díszterem*

**Meghívottak:**

**Budapest Főváros XV. kerületi Önkormányzat képviselői, tisztségviselői, a Polgármesteri Hivatal szervezeti egységeinek vezetői**

**Jelen vannak: a mellékelt jelenléti ívek szerint**

*A közmeghallgatást nagy számban megtisztelték jelenlétükkel a kerület lakosai a mellékelt jelenléti ívek alapján.*

*A Közmeghallgatáson részt vettek a Képviselői Csoport munkatársai (dr. Pongor Lilla csoportvezető, Paulusz Katalin jegyzőkönyvvezető).*

**Hajdu László** polgármester: Köszönti a jelenlévőket; kerületi intézmények képviselőit, kerületi polgárokat, civil szervezeteket, nemzetiségi önkormányzatok jelen lévő vezetőit, gazdasági társaságok vezetőit, a képviselő-testület tagjait. Az önkormányzatnak kötelessége, hogy közmeghallgatást tartson. Megállapítja, hogy a Képviselő-testület határozatképes. Köszönti a tervezőket, üzemeltetőket, akik a mai közmeghallgatáson ismertetik az elképzeléseket, válaszolnak a kérdésekre. A mai közmeghallgatás tematikusan került tervezésre, a téma a villamos projekt és a 7-es buszcsalád aktuális kérdései. Javasolja, hogy fordítsák meg a meghívón szereplő sorrendet és a 7-es buszcsalád aktuális kérdéseit tárgyalják meg elsőként. A téma meghatározott, de a közmeghallgatás lehetőséget biztosít arra, hogy bármivel kapcsolatban felszólalhatnak a jelenlévők. Aki megadja nevét, címét, az írásban is választ kap. Előzetesen 13 kérdés, észrevétel érkezett. Minden érintett részére megküldik az írásos választ. Azoknak, akik a mai nap folyamán küldték el észrevételeiket, a választ fogalmazzák, melyet rövid időn belül postáznak. Bemutatja a meghívott vendégeket: Nyul István stratégiai és innovációs igazgatót, Szilágyi Tibor projekt menedzsmet szakterületi vezetőt, Feld Márton tervező, projektvezetőt, és Tarsoly András közlekedésszervezési vezetőt. Ők a BKK és a tervezők részéről vannak

jelen, mindkét témában fontos a szerepük. Tehát, elsőként az eredetileg a másodiknak jelölt napirendi pontot, a 7-es buszcsalád aktuális kérdéseit tárgyalják meg vetítéssel egybekötve, ezt követően a villamos projekt lesz a téma, vetítés nélkül. Kérdések, észrevételek ismertetésére is van lehetőség, öt kérdés után válaszadás következik, ezt követően, amíg van kérdés felvetés, ismétlődik a folyamat. Átadja a szót Nyul Zoltán igazgató úrnak.

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Köszönti a jelenlévőket. Maximálisan számítanak arra, hogy megismerjék a jelenlévők gondolatait, véleményét. Először egy aktív, működő buszcsaládról lesz szó, majd egy jövőbeni esetleges beruházás tervezési fázisáról. Természetesen a két téma jellege eltérő, de igyekeznek a szükséges információkat röviden megadni, és maximális tisztelettel és figyelemmel meg fogják hallgatni az ezzel kapcsolatos kérdéseket, észrevételeket.

**Tarsoly András** BKK, közlekedésszervezési vezető: Köszönti a jelenlévőket. A 7-es autóbusszal kapcsolatos aktuális kérdések Újpalotát is érintik. Régen volt egy piros 73-as jelzésű autóbusz, amely a Keleti pályaudvarig közlekedett. Mára gyökeres változás következett be, a 73-as busz mellett számos autóbuszjárat közlekedik Újpalota térségéig. Hálózati szempontból a belvárosi kapcsolat, amit Újpalota számára biztosítani szükséges, maximálisan megfelel az utasforgalmi igényeknek. Mindig van olyan szempont, esemény, felvetés, amely indokolja időről-időre, hogy a hálózatot és a menetrendeket felülvizsgálják, erre tavaly ősszel került sor. Rövid összefoglalót mutat be projektor segítségével. A 4-es metró lassan két éve üzemel, elindulása a 7-es buszcsaládban változást eredményezett. Bevezetésre került az a hálózat, amely a mai napig is üzemel. Átgondolva társadalmi egyeztetést tartottak a tavalyi év folyamán, melynek eredménye, hogy Újpalota szempontjából a változás kevésbé fontos, mert ugyanolyan minőségű hálózati kapcsolatok működnek a jövőben is, ha a hálózati tervezés bezárul. Tehát a XV. kerületet érintően nagyon kevés a változás. A pesti végpont más lesz, de ez az újpalotai lakótelep maximális kiszolgálása szempontjából nem fontos tényező. A legfontosabb tényező és szempont az Újpalota és a belvárosi kapcsolat megfelelő sűrűségű és színvonalú biztosítása. Kivetítő segítségével bemutatja, milyen eljutási lehetőségek vannak ma és mit terveznek megvalósítani. A BKK honlapján mindenki megtalálja a most bemutatásra került terveket, melyből látható, minden fő irányba biztosítva lesz az eljutás, amit ma is biztosít a hálózat. Az átszervezés fő szempontja volt, hogy a 4-es metró felett közlekedő autóbuszok közlekedését racionalizálják és átalakítsák. A táblázatból látható, hogy a 107-es jelzésű autóbusz hiányzik. Újpalota és budai átvezetést biztosít ma ez a járat, a jövőben integrálódni fog a 7-es és a 33-as autóbuszok közlekedési rendszerébe. A számokkal kívánja illusztrálni, hogy ma Újpalotáról a reggeli csúcsidőben összesen 36 gyorsjáratú autóbusz indul el, és összesen 8 db alapjárat (fekete 7-es járat) indul. Ez azt jelenti, hogy a 2 perc alatti követés biztosítva van. A tervek ezen nem változtatnak, ugyanennyi autóbust gondolnak a jövőben is elindítani. Ezeket a járatokat fokozatosan jelentetik meg azokat az új autóbuszokat, amelyeket a BKK a Fővárosi Önkormányzat megbízásából az új autóbusz üzemeltetési modell keretén belül beszerez. Előfordulhat, hogy a jelenlévők a híradásokban már hallhattak arról, hogy 195 db új, legszigorúbb környezeti normáknak megfelelő, alacsony padlós klimatizált autóbust állítanak forgalomba. Március 1-jén, egy hónap múlva újabb 15 autóbusz kezdi meg szolgálatát Budapesten, a tervek szerint Újpalotán is. Röviden összefoglalva: ma kb. 1300 autóbusz közlekedik Budapesten, ebből 600 autóbust cseréltek le az elmúlt évek folyamán. Bemutatja kivetítőn az ún. hibrid buszt, melyből 25 db van Budapesten. Ilyen a 7-es busz, amely közlekedik a kerületben is. Az induláskor nem diesel motorral indulnak, hanem akkumulátor segítségével gyorsulnak fel 20 km/h sebességig, és utána kapcsol be a diesel motor. Így az elinduláskor nincs füstfelhő. Kérdés lehet, ezért megemlíti, hogy rengeteg észrevételt kaptak a

Madách utcával kapcsolatban. Itt van az a megálló, ahol a gyors autóbuszok nem állnak be. Szakmai szempontok alapján továbbra is az álláspontjuk az, hogy ezek a buszok itt ne álljanak meg. Ez az átutazók érdekét szolgálja. Társadalmi egyeztetés is volt ebben a témában. A BKK-nak jogszabályi kötelezettsége minden hálózati változást társadalmi egyeztetésre bocsásson, ezért az önkormányzatokat is tájékoztatják az aktuális kérdésekről. Az általa elmondottak a BKK honlapján megtekinthetők. Az egyeztetések kiértékelése még mindig folyamatban van, jelentős munkát jelent a feldolgozás, illetve a hálózat és a menetrend kidolgozására a továbbiakban is újabb szempontok jelenhetnek meg. Megköszöni a figyelmet.

**Szilágyi Tibor** BKK, projekt menedzser szakterületi vezető: Köszönti a jelenlévőket, a közmeghallgatás másik témáját szeretné felvezetni, a villamos projektet. Tarsoly András úr említette, hogy 44 db csuklós autóbusz indul reggel a csúcsidőben Újpalotáról a belváros irányába. Ezt a közlekedési formát szeretnék kiváltani a villamossal. A jelenlévők közül bizonyára sokan utaznak ezeken az autóbuszokon, így tapasztalhatják, hogy átlagosan két perc a menetidő, de a lámpák, torlódások miatt utolérük egymást a járművek és nem tudják a követési távolságot biztosítani. Ez az ok az, ami miatt elkezdtek a villamos projekt lehetőségét vizsgálni. A villamos nagyobb kapacitású, sűrűbben járható, vele biztosabb követés biztosítható. Ősszel tartottak már a témában lakossági fórumot külön a kerület összes résztvevőjének, és külön az érintett ingatlan tulajdonosoknak. A tervezés azóta is zajlik. Továbbra is várják az észrevételeket írásban, vagy akár a mai közmeghallgatáson. Fontos, hogy a tervezést még nem fejezték be, és sok a nyitott kérdés. Közel 10 km hosszú villamosról beszélnek. A villamos útvonalán, a különböző szakaszokon, különböző kérdéseket kell megválaszolni. Egészen más a villamos szerepe Újpalotán, más a XIV. kerületben, vagy a Baross tértől befelé eső szakaszon. Mivel kell foglalkozni egy ilyen komplex projekt esetében? A Szilas park mentén lenne a tervezet villamos végállomása, ezért a szabályozási tervet módosítani kell. Az ott lévő véderdőt át kell telepíteni a kerülettel való egyeztetés után. A Szentmihályi út, illetve a Nyírpalota út keresztezéséhez jelző lámpás körforgalmat terveznek. Rengeteg kérdés merül fel ezzel kapcsolatban is. Az előzetes kapacitászámítások azt mutatják, hogy a körforgalom megfelelően fog tudni működni, de további utána járás szükséges. A Fő tér gyalogos kapcsolatának kialakítása szintén megoldásra vár. Minden irányból belvárosi kapcsolatot biztosítanak az Újpalotai lakótelepről. A Drégelyvár utca kérdése a legfontosabb. Számos észrevétel érkezett hozzájuk az ingatlan kisajátítások kérdéskörében. A legkörültekintőbben szeretnének eljárni, hogy a legkevesebb kellemetlenséget okozzák a lakók számára. A Körvasútsor felett lévő felüljárót szeretnék átalakítani és új aluljárót építeni ezen a szakaszon, mert így a villamos forgalmát akadálymentesen biztosítani tudnák, és az ott élő emberek nyugalma nem zavarná a forgalom, ha a föld alatt történik az átkelés. A zuglói beruházásokat is figyelembe kell venni, mert tradicionális szerepe van a városszerkezetben, hol építenek ki megállókat. A Baross tér esetében a 24-es villamossal szeretnék összekötni az új villamos vonalat. A kapcsolat kiépítése további feladatokat ad a tervezők számára. Ezek mind olyan kérdések, amelyek a tervezés idején felmerültek. Komplex válaszokra és nem kompromisszumra van szükség, mert az elkövetkezendő 50 évet meghatározó változásról van szó. Reményeik szerint az adott döntésüket nem kell 10 év múlva felülvizsgálni vagy átgondolni. Ezért kéri, hogy tegyék fel kérdéseiket, észrevételeiket és igyekezni fognak a legjobb tudásuk szerint választ adni.

**Hajdu László** polgármester: Kérdések, észrevételek következnek. A jelentkezőnek három perc áll rendelkezésére kérdést feltenni, észrevételt ismertetni.

**Sumics János** Nádastó utca: 2013-ban módosult a 7-es buszcsalád útvonala. Elhangzott, hogy korszerűbb buszcsalád fog a jövőben közlekedni. A 7-es busz

átszeli Budapestet. Érthetetlen számára, hogy a 7E buszjáraton kívül a kerületnek semmilyen buszhoz nincs köze. Felsorolja, hogy hány busz megy át a kerületen, de a 7E járaton kívül a kerületnek nincs beleszólása a többi esetben. 26 milliárd forint értékben fel akarják túrni a belvárost végig a Szentmihályi útig. Véleménye szerint, sokkal gazdaságosabban is el lehetne költeni a pénzt. Sajnos a zöldfelület is áldozatul esik, 1500 élő fát ki akarnak vágni. A környezetvédelem érdekében a Köztársasági elnök úr Párizsban járt az elmúlt hónapban és a klímavédelem érdekében szót emelt. Ehhez képest nem gazdaságos és értelmetlen a jelenlegi terv. A 7-es buszcsalád gazdaságos. A villamossal kívánják kiváltani a 7E járatot. Ez értelmetlen döntés lenne. Nem lehet indok az, hogy 3-4 busz is megáll a megállóban. 550 lakos aláírásával nyújtott be a Fővárosi Önkormányzatnál Tarlós István főpolgármesternek egy petíciót, amelyet továbbított a BKK-nak, aki válaszolt. Arra hivatkoztak, hogy 3-4 busz is megáll egy megállóban. A 7E buszon kívül át kell helyezni a többi járatot 50 km-rel arrébb és a probléma megoldódik. Emiatt nem kell a villamos.

**Szántai-Kis Gegrő** Nyírpalota út: 7-es buszcsalád átalakításával kapcsolatban látszik, hogy a 107-es busz megszüntetése nem más, mint az utasforgalom áterőszakolása a 4-es metróra. Az idősek nem valószínű, hogy szeretni fogják, ha a Baross téri tömegben a buszról a metróra kell átszállniuk. Számára kifogásolható ez a megoldás. A villamossal kapcsolatban: a 2000-es évek végén felüljáró felújításra került sor, amikor a ki-be lévő forgalom megbénult, és több tízezer ember egérutat keresett a kerületből. Kérdéses, hogyan fog ez megtörténi a villamos útvonalának kiépítése során. Az Astoriáig történő útvonal hosszabbítás helyett jobb lenne, hanem az Erzsébet hídon átvezetve a budai fonódóba becsatlakoztatva történe meg. A 4-es metró tudatosan nem kívánják kihagyni, mert akkor az EU-nak vissza kellene finanszírozni a metróépítési költségeket. A Drégelyvár utcai házsorban remélhetőleg a tulajdonosok tisztában vannak a rájuk váró változásokkal, mert nem ez látszik a folytonos lakásfelújításokból. A Pólus Center mellett villamos kocsiszín kialakítása nem lenne célszerűbb? A Bosnyák téri kocsiszín túl van terhelve. Null emissziós járművek kérdése: jó hogy környezetbarát járművek lesznek, de ha ez azzal jár, hogy a 40 éves köris és juhar fasort ki kell vágni, akkor nem biztos, hogy jó döntést hoznak.

**Benkő Gyula** Kistrákos utca: Civil szervezeti képviselő a Baloldali Jövő Fórumnál. A városvezetésnek nem szabad lemondania a főváros és a kerület érdekében a 4-es metróról. Miért nem lehet később kiépíteni akár Újpalotáig? Ha nem engedik tovább építeni, legyen gyors villamos, de úgy épüljön meg, ha a későbbiekben metró-barát kormányzat lesz, ne legyen ütközés a két járat között. A villamos ne az Astoriáig közlekedjen, hanem a Keleti Pályaudvarral és a 24-es villamossal legyen összekötöttese. Így kialakulhatna Dél- és Északpest összekötöttese. A Drégelyvár utcai felüljáróval kapcsolatos terveket támogatják, de a Liget I és II. program elindulása problémát okozhat. Ha elindítják a villamos projektet, akkor addig ne foglalkozzanak a Liget projekttel, mert a közlekedésben komoly gondok lehetnek. Az aluljáró építése alatt a Kolozsvár utca, Erzsébet Királyné útja felé fog haladni a forgalom, emiatt a Szerencs utcát és Bánkút utcát fogja terhelni. Talán akkor ide jelzőlámpát kellene telepíteni még a projekt megkezdése előtt.

**Marozsi László:** Jelen van az, akinek először eszébe jutott, hogy villamost kell hozni Újpalotára? Érintett több szempontból is. Az élete nagy részét Újpalotán élte le, nem szeretné megélni azt a cirkuszt, ami rájuk vár. Folyamatos és néha megoldhatatlan problémák elé állítják magukat. Negyven évig hitegették a lakosságot, hogy Újpalotára ki fog jönni a metró. Megépítették a 4-es metró úgy, hogy tele van megállóval. 300 méteren belül két helyen van megálló. Még a II. János Pápa téren is van megálló, ahol alig van felszálló,

leszálló. Felmérte valaki a várható utasforgalmat? Inkább ki kellene várni, hogy kijöjjön a kerületbe a metró, és el kell kerülni ezt a cirkuszt, amit most terveznek.

**Kálmán Jánosné** Nyírpalota u.: Közvetlen érintett, 32 éve itt lakik, ez nem kis idő. Amióta hatsávós lett a Szentmihályi út, minden oldalról a füstöt, a gázt, a benzingőzt, a piszkot, a mocskot kell eltűrnie. Az első tájékoztatáson úgy értelmezte, hogy parkoló helyet akarnak létrehozni a jelenlegi Nyírpalota utcai végállomás helyett. Figyelembe veszik az illetékesek, hogy vannak ott lakók, akik csak nyugodtan szeretnének élni? A jelenlegi körülmények is nehezen viselhetőek, ne tetézzék a gondokat. Nemrég a Nyírpalota úton új parkoló helyek kerültek kialakításra, de ha a villamos erre fog járni, akkor az a maradék néhány fa is kivágásra fog kerülni. Feleslegesnek tartja a villamost. A Keleti pályaudvartól a Nyírpalota út végállomásáig a 7E busz 9 perc alatt kiér. Kíváncsi lenne, hogy a tervezett villamos ugyanennyi idő alatt fogja megtenni-e ezt a távot úgy, hogy előbb körbejárja egész Zuglót és Újpalotát. A környéken lakók el vannak keseredve, mert folyton csak felújítások, létesítmény elhelyezése történik, amely elhettelembbé teszi környezetüket.

**Hajdu László** polgármester: Válaszadásra kerül sor.

**Tarsoly András** BKK, közlekedésszervezési vezető: Úgy értelmezte a felszólalásokat, hogy a 107-es busszal kapcsolatos a legtöbb kérdés. A metró elindulása óta eltelt két év. A BKK folyamatosan figyeli az utasforgalom alakulását, megtörténtek a változások, amelyeket az új metró belépése generál. A felszíni hálózaton időről időre beavatkozások szükségesek és a menetrendet is felül kell vizsgálniuk. A legutóbbi hozzászólás során szó esett a zajról, a levegőszennyezésről. Több mint 100 autóbusz közlekedik csak ezen a tengelyen, ez nagyon magas szám. Ez is egy szempont, amit érdemes átgondolni. Persze lehet új buszokat beállítani, de a mennyiséget nem tudják csökkenteni, mert a buszkapacitás meghatározza a sűrűséget.

**Feld Márton** tervező, projektvezető: A fakivágással kapcsolatban fontos leszögezni, hogy a Nyírpalota utcai kettős fasor megmarad, ezen a területen érdemi fakivágás nem lesz. Természetesen helyenként sor kerül favágásra lokálisan, pontszerűen, de legfőképpen a megállók esetében. Ha a villamos az út közepére kerül, a megállók a villamos pálya oldalán lesznek, és egy-két fa útban lesz. A Nyírpalota úton kb. 340 fa van, és kb. 28 db fát kell kivágni. A fasor jelenleg nem folytonos, vannak hiányosságok benne, pl. megszűnő benzinkút miatt. A hiányzó fákat a fejlesztés során pótolni fogják. A Drégelyvár utcában - a szanált ingatlanok helyén - szintén pótolni fogják a fákat. Kérdés érkezett és korábban is fontos téma volt: mi fog történni az építkezés során? Fontos hangsúlyozni, hogy a MÁV-val egyeztettek, akik közölték, részükről nincs akadálya annak, hogy amíg a felüljáró elbontása megtörténik, illetve az aluljáró épül, a közúti forgalom - ideiglenesen - szintben keresztesse a vasútvonalat. Amíg az aluljáró megépül, a vasút sem megy nagyrészt, tehát igazából fenntartó hatás ilyen formán nem fog jelentkezni. Amennyiben a beruházás megkezdődik, első lépés az lesz, hogy a Drégelyvár utcai szakaszon az ingatlanok szanálása megkezdődik. Ezáltal nagy, üres terület keletkezik. Ott ideiglenes útpályán elvezetésre kerülhet a forgalom. A Madách utca vonalától északra eső részen a munkák a középső sávot fogják érinteni, tehát a közúti forgalom kisebb-nagyobb akadályoztatásokkal fog haladni. A parkolók: az újpalotai lakótelepen ma az egyik legnagyobb probléma a parkolóhelyek hiánya, mert a lakótelep megépülésekor nagyon mások voltak az autózási szokások. Jelenleg 100-120 százalékosan működnek a parkolók, ezért elsődleges szempont, hogy a problémán változtassanak. A megszűnő Nyírpalota úti buszvégállomás megfelelő arra, hogy ott parkoló létesüljön. A Pólus Centerhez többek között azért is halad ki a végállomás, mert ott nagy, üres területek vannak,

és van lehetőség P+R parkolók kijelölésére, amely a lakók nyugalma nem fogja zavarni. A menetidő: látni kell, hogy amióta futárrendszere van a BKK-nak, pontosan nyomon lehet követni az egyes járatok menetidejét. Látható, hogy a 7-es buszcsalád menetideje meglehetősen magas. Ami a menetrendben meg van hirdetve, 23 perc körüli menetidő, csúcs időben 26-27 perc alatt teljesül. Délután kifele érdekes módon még lassabb az eljutási lehetőség, mint reggel befelé. Ehhez képest a villamos a számításaik szerint egyenletes, egész naps 20 perces menetidőt fog biztosítani ugyanebben a viszonylatban, azaz a Blaha Lujza tér és a Szentmihályi út között. Több helyen is meg fog állni, mint a 7E busz és lényegesen gyorsabb lesz. A Nyírpalota úti parkolók: az önkormányzat új parkolóhelyeket épített ezen a területen. Amikor a BKK-hoz a terv beérkezett, jelezték, hogy csak ideiglenes beruházás lehet, mert ha a villamos projekt elkezdődik, áthelyezésre kell, hogy kerüljön. A buszmegállók rovására vissza lehet pótolni a parkolóhelyeket, amelyek a középső sávban megszűnésre fognak kerülni. A Liget projekt és az újpalotai villamos összefüggésére viszonylag kevés a ráhatásuk. Természetesen fontos a projektek között megteremteni az organizációs összhangot. Városszerte probléma, hogy a BKK-t hibáztatják, hogy nem tud projekteket összehangolni. Ezt szeretnék elkerülni, de nem mindig sikerül.

**Szilágyi Tibor** BKK, projekt menedzsment szakterületi vezető: Felvetésként elhangzott, hogy miért nem épül Újpalotán villamos kocsiszín? Megvizsgálták a villamos kocsiszín építésének lehetőségét, és megállapították, hogy fontos lenne, hogy a végállomás térségében a tárolási lehetőség biztosítva legyen a járművek számára. Elsősorban azért, hogy ne kelljen a villamosoknak reggel 3-kor a Zugló vagy másik kocsiszínből 8-10 kilométert megtennie úgy, hogy utasokat nem szállít. Ha a villamos megépül, akkor a Szilas park külső végén tároló helyeket fognak biztosítani, ahol a szükséges feladatokat is el fogják tudni látni. A Zuglói kocsiszín megszüntetése nincs napirenden, hanem Józsefváros területén új kocsiszínt terveznek. A későbbiekben ez az újpalotai villamost is kiszolgálja. A 24-es villamossal való összekötés jó ötlet, felvetődött a tervezéskor is, abszolút támogatható. Fontos is lehet, mert ma a városban hiányzik egy kelet-pest, dél-pest kapcsolat, amelyet a Keleti pályaudvar térségében biztosítani lehetne.

**Hajdu László** polgármester: Kérdések, észrevételek következnek.

**Veiner Tímea** Drégelyvár u.: Az egyik bontandó ház tulajdonosa. Meddig lakhatnak az otthonukban? Fél évig, egy évig vagy két évig? Tényleg lesz villamos? Ezt azért kérdezi, mert az ellenkezőjéről is lehet hallani.

**Aszódi Iлона** Molnár Viktor u.: A múlt évben is hozzászólt ehhez a témához. A Nyírpalota út mindig ki van emelve, hogy milyen széles, milyen kihasználható. Persze, ha itt szántóföld volt, lehetett terjeszkedni. A Drégelyvár utca és a letarolandó 42 ingatlan miatt gondolkodnak szanaláson? Miért kell villamos? Vannak olyan trolibuszok, amelyek 4 km hosszan felsővezeték nélkül tudnak közlekedni. Lehetne szélesíteni az utat a parkoló felé. Nem kellene így az ingatlanokat bántani és nem kerülnének utcára emberek. Egy 90 éves ember hova menjen? Miért kell a szanaláson gondolkodni, amikor van más megoldás is? Ne akarjanak itt villamost, senki nem kérte, és nem ért egyet ezzel a lehetőséggel. A 7-es buszcsalád maradjon, mellé kerüljön a trolis. A felüljárót ki lehet szélesíteni a Bosnyák tér felé egy sávval, ez nem kerülne olyan sokba. A Pólus Center - Keleti Pályaudvar távolság 6 km. Erre 22 milliárdot akarnak költeni? 42 családot akarnak kidobni az otthonából, mert valaki kitalálta, hogy ez így legyen? A metró azért nem valósulhatott meg, mert Pestújhely mocsaras területen van. A villamosnál nem okozhat problémákat? Mi lesz, ha meginognak a házak, mit 45 évvel ezelőtt, amikor megreped a házak fala? A villamos síneken nem lehet majd

közlekedni, mert zárt pályás lesz. A Thököly út pontosan olyan széles, mint a Drégelyvár utca, hatalmas a felfordulás. Itt is fognak szanálni? Javasolja, vessék el a gondolatot, gondolkodjanak a troliban, amely gyors, energiatakarékos.

**Kriska Tamás** Zsókavár u.: Villamos vagy metró? Inkább legyen metró. 80%-ban a saját gépkocsiját használja. Ha a villamos a négy sávból kettőt elvesz, a buszok és a kerékpársáv mellett a gépkocsik hol fognak közlekedni? Ahogy korábban egy fiatalember már szóvá tette; menekülő útra szükség van. Az új buszok is maximum 20 km/órával haladnak a Fő tértől az Erdőkerülő utcáig. Ezt a környéket fel kellene újítani.

**Balogh László** Zsókavár u.: Költői a kérdés, mert a villamos projekt el van már döntve. Van összefüggés az uniós pénz el nem költése (ami a 4-es metrónál megmaradt) és az új villamos projekt megvalósítása között? Véleménye szerint igen, bár mindenféle háttér információk hallatszanak. Nem politikus, hétköznapi ember, utas. Újpalotán él, tökéletesen elégedett a 7-es buszsaláddal. Nagyon sokat utazik. Ha megvalósul a villamos és csak a Keletig megy, akkor onnan át kell szállnia más közlekedési eszközre, ha pl. színházba akar eljutni. Jelenleg a közlekedés megoldott. A villamossal nem jut el a belvárosig, a Keletinél át kell szállnia. Mennyit kell gyalogolni még a villamostól? Nagyon sok még a felmerülő kérdés. Elolvasta és utána nézett a terveknek, de nem látja át, hogy valóban mit szeretnének. Miért kellett ezt kitalálni? Nyilván az uniós pénz miatt. A korábbi lakossági fórumon elhangzott, hogy eldöntött projektről van szó. Akkor most minek vannak jelen?

**Valló Péter** Nyírpalota út, Együtt Újpalotáért Egyesület Elnöke: Akivel beszélt, ugyanígy reagált, ahogy az előtte felszólalók. Lakossági felvetésre felkarolták a Madách utcai megálló kérdését. Nem azt kérték, hogy minden álljon meg itt és az Apolló utcában. Az Apolló utcában egészségügyi létesítmények és panelház lakók vannak. A BKK a felmérés során megállapította, hogy a Madách utcában szinte nincs utasforgalom. Amikor a forgalmat felmérték biztos nem volt, de ez nem általános. Akiket érintene a megálló, azoknak el kell mennie a Fő térre, vagy az Apolló utcához, azaz egy megállót le kell sétálniuk. A létszám nem változik, sőt csökken. Ezt az embertömeget el kell fuvarozni. Nem mindegy, hogy hidegben, melegben egy megállót kell gyalogolni vagy felszállhatnak a házuk közelében lévő tömegközlekedési eszközre. Tehát, szeretnék kérni, hogy vizsgálják felül újra a kérdést. A sok gyors járatból legalább egy járat megállóját helyezték át az Apolló utcából a Madách utcába. Ez különösebb anyagi ráfordítást nem igényel, csak az embereknek jelentene kényelmesebb megoldást.

**Hajdu László** polgármester: Válaszadásra kerül sor.

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Az uniós pénzek kérdésköre: nincs összefüggés a 4-es metróra elköltött pénz, és a mostani beruházás fedezete között. 2014-2020-as programozási időszakról beszélnek, melynek neve: IKOP, Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program. Ennek projekt listáját egységes fejlesztési kereterv határozta meg 2015. decemberében. Ebben szerepel az újpalotai villamos az elhangzott 25 milliárdos összeggel. Ezzel összefügg, hogy a tervezés során mit kell elvégezni. A tervezésben minden kulcskérdést kinyitottak, amely a korábbi észrevételek, jelenlegi észrevételek, vagy bármely egyeztetés során felmerül. Az időbeli veszteség, amit a tervezés során erre fordítanak, bőven megtérül, ha hosszútávra a lehető legjobb döntés születik. Bármely koncepcionális döntés mögötti anyagi vonzatot meg kell vizsgálni. Ezt a célt

szolgálják a folyamatban lévő tervezői költségbecslések is. Pillanatnyilag, a tervezési szakaszban ezekre a kérdésekre igyekeznek választ találni.

**Szilágyi Tibor** BKK, projekt menedzsment szakterületi vezető: Felvetődött, hogy trolibuszt indítsanak Újpalotára a villamos helyett. A trolibusz valóban 4 km járásra képes, de Újpalota messzebb van, mint 4 km. Sok szempontból hasonlít a villamosra, null emissziós jármű, nincs olyan szénmonoxid kibocsátása mint az autóbuszoknak, stb. Ma már az új modern trolibuszok teljesen másképpen üzemelnek mint korábbi elődjeik. Van azonban egy nagy különbség a villamoshoz képest: ugyanakkorák mint az autóbusz. Pontosan ugyanolyan sürgősséggel kellene a trolibuszokat indítani, mint ma az autóbuszokat, hiszen nem fér el több ember a trolibuszokon mint az autóbuszokon. Ezért vetették el a tervezés korai fázisában a trolibusz felvetését. Ez a javaslat számos alkalommal elhangzik, mert jó közlekedési eszköz az új trolibusz, de nem ezen a sűrű, buszokkal járt útvonalon.

**Feld Márton** tervező, projektvezető: A Madách utcai megállóval kapcsolatban elmondja, hogy a villamos megálló a Madách utcánál lesz. Úgy fog alakulni a megállók rendje Újpalotán, hogy a Körvasút keresztezésénél a következő években megépülő új vasúti megálló alatt is lesz egy villamosmegálló, ennek következtében értelem szerűen a többi megálló is északabbra tolódik, a Molnár Viktor utcai az Adria utcához kerül, az Apolló utcai megálló a Madách utcai megállóval összevonásra kerül. Így a lakótelepnél is több megálló lesz. Megoldódik a felvetett probléma is. Az előtte felszólaló kollégáját annyival szeretné kiegészíteni, hogy valóban nagyon jelentős fejlesztés az, hogy Budapest is beszerzett hibrid autóbuszokat, illetve az új buszok az Euro 6-os környezetvédelmi előírásoknak is megfelelnek. Ezzel valóban nagy mértékben hozzájárulnak ahhoz, hogy a lokális kibocsátás csökkenjen. Ennek van másik oldala is, ezek a buszok mindenképpen drágábbak üzemeltetés és beszerzési költség tekintetében az elődeiknél. Az összehasonlítás során a költségeket is figyelembe kell venni, és azt, hogy egy csuklós busz 110 embert tud szállítani, a villamos (rövid kiadásban) 200, (hosszabb kiadásban) 300 főt tud szállítani. A Drégelyvár utca kérdésköre valóban nagy fajsúlyú, nem véletlenül tartottak a témában lakossági fórumot is korábban. A Drégelyvár utca nyugati oldalán való házak elbontása nem új, mai ötlet. A különböző fővárosi szabályozási tervekben több évtizede szerepel. Az 1989-től elfogadott tervekben újra előjön, és a hatályos településszerkezeti tervekben is benne van. A házak lebontására, megvásárlására a jogi alap megvan. Ez az útszakasz az ott igényelt közlekedési funkciókra nem elég széles. A közlekedésre elég helyet kell teremteni és járdát is el kell helyezni. A kerítésvonalról volt eddig szó, arról nem is beszéltek még, hogy a házak rajta vannak az oldalvonalon. Ha ezt a területet további funkciókkal is bővíteni szeretnék, amely mindkét irányba biztosítani kívánja az akadálymentes haladást, megállapítható, hogy fizikailag nem fog elférni a közlekedési funkció. Az Adria utcai szolgáltató háznál már annyira szűk a keresztmetszet, hogy a parkolók rovására sem lehet elég területet nyerni. Ezek a parkolóhelyek nagy telítettséggel működnek, éjszakánként 110-120%-os túlterheltséget mértek. Ez csak komoly zöldterület rovására lenne visszapótolható. A kerülettel és a fővárossal egyetértésben ezt nem kívánták felvállalni. Nem véletlen, hogy erre a következtetésre jutottak, és bekerült a hatályos szabályozási tervekbe, hogy az érintett házsor szanálendő. A Thököly út szélessége szintén nem megfelelő. A Hungária krt. és Bosnyák tér közötti szakaszon minimális szélesítésre fog sor kerülni, hogy a közlekedési funkciók elférjenek. A Hungária krt. és Keleti Pályaudvar között van elég terület, hogy a fejlesztéseket megvalósítsák.

**Szilágyi Tibor** BKK, projekt menedzsment szakterületi vezető: Kérdésként elhangzott; meddig lehet lakni a házakban. Nem véletlen vannak itt, és nem



véletlen tartottak lakossági fórumot novemberben is. Ez az egyik legégetőbb kérdés. Számos megválaszolatlan kérdés van, amely válaszokat igényel. Nem szeretnék rövid időn belül válaszolni ezekre a kérdésekre addig, amíg nem ismerik az érintettek komplex véleményét. A tervezés jó pár hónapig eltart, ha befejeződik, konkrét hónap és éves választ tudnak adni arra a kérdésre, hogy meddig lehet a házakban lakni, és mikor kezdődnek az eljárások.

**Veiner Tímea** Drégelyvár u.: 2016-ban még nem kell ettől tartani? A zárt lakossági fórumon azt mondták a tervezők, hogy a 2016-os év első negyedévében ajánlatot tesznek a házak megvételére. Ez az időpont csúszik?

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Ez az időpont mindenképpen csúszni fog, az ajánlattételre egészen biztos, hogy nem kerül sor az első negyedévben. Az ütemezés némileg változni fog, de kijelenthető, hogy 2016-ban a lakásokat nem kell elhagyni. Azt, hogy mikor, milyen ütemezés szerint történnek a dolgok, a tervezés előrehaladtával meg fogják tudni mondani.

**Veiner Tímea** Drégelyvár u.: Még ebben az évben?

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Igen.

**Veiner Tímea** Drégelyvár u.: Meg kell érteniük, hogy az érintett 42 családnak ez a legfontosabb kérdés.

**Hajdu László** polgármester: Az is opció még, hogy nem kerül sor a bontásra.

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Szeretné megerősíteni, amit novemberben is mondtak, bármilyen megoldás is legyen, arra törekednek, hogy az a lehető legemberségesebb és a lehető legkorábbi időpontban kimondható legyen, hogy mindenki kiszámíthatóan tudjon tervezni. Ez alapvető cél.

**Tarsoly András** BKK, közlekedésszervezési vezető: A Madách utcát érintő kérdésre válaszolva szeretné elmondani, hogy az Apolló utcánál sem álltak meg a gyors járatok pár évvel ezelőtt, tehát ebben a kérdésben már történt előrelépés. Nagyon alapos forgalomfelvétel és kikérdezés előzte meg a döntést, mely alapján eldöntötték, mely megállóban álljanak meg a járatok. Mivel az egyeztetések még tartanak, a kérdést rögzíti, és újra át fogják gondolni a tervezés során a megoldásokat. Komplex rendszerről van szó, az egész összehangolásától, a menetrend kérdéséig sok mindent át kell gondolni egy ilyen döntés előtt. Megígéri, hogy ezzel a problémával foglalkozni fognak.

**Hajdu László** polgármester: Kérdések, észrevételek következnek.

**Mező Bea** „Itt lakunk.hu” online közösségi portál képviselőjében: Tehát a 7-es buszok nem szűnnek meg, csak a 107-es busz? Hol lesz a végállomásuk? Az újpaltotaiak meddig tudnak átszállás nélkül befelé utazni? Pontos választ vár kérdésére. A Demján féle telek ügyével kapcsolatban kérdése; milyen költsége lesz a telekvásárlásnak? Volt már ez ügyben egyeztetés? Volt közvélemény kutatás arról, hogy a lakók mit szólnak a villamoshoz? Utána jártak a kérdésnek, az általuk megkérdezettek közül, mindenki elutasította a villamos ötletét. Ha a buszok a villamos pályán fognak haladni - mert ez volt a

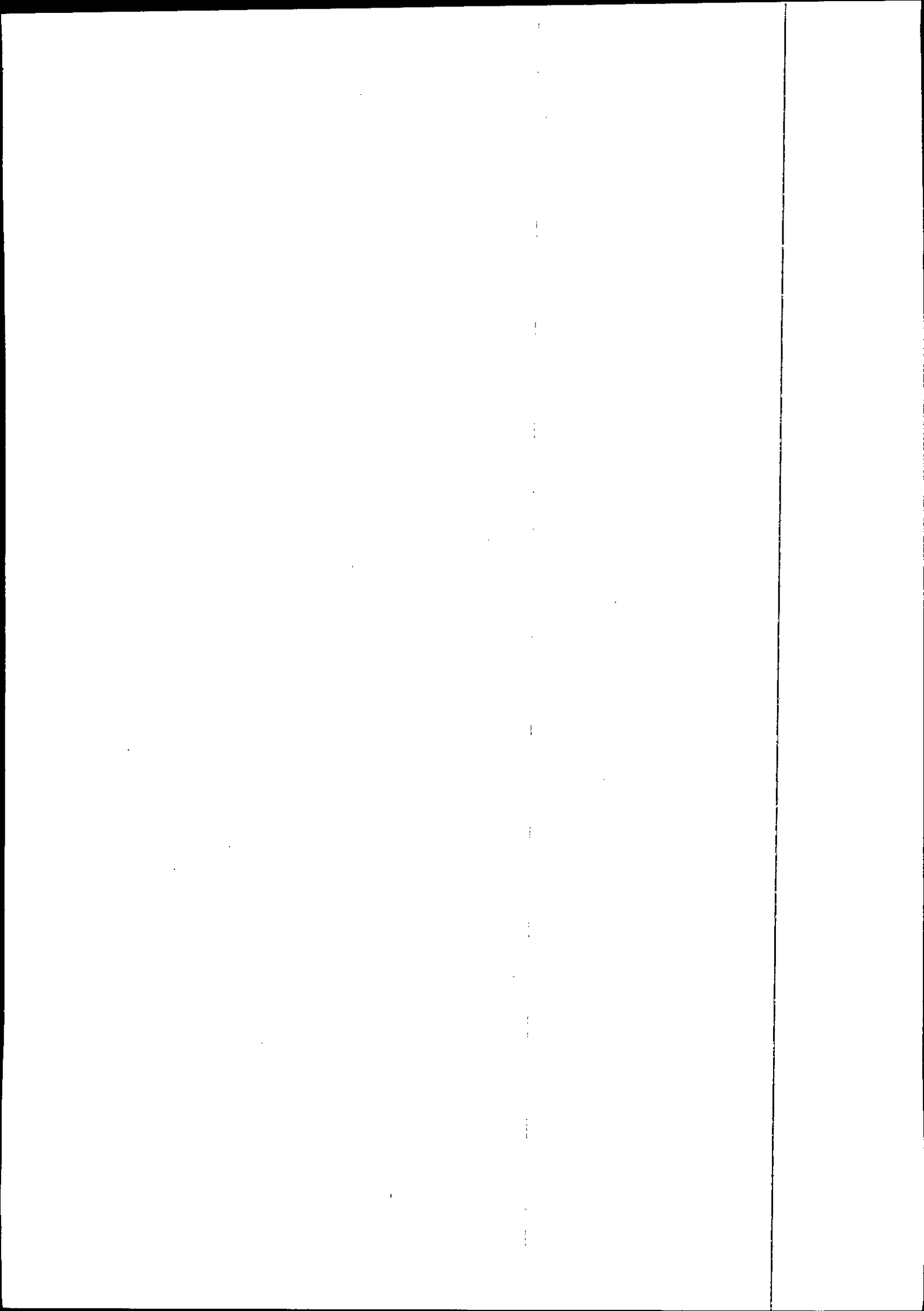
legutolsó elképzelés - akkor hogy lehet azt kijelenteni, hogy a villamos gond nélkül tud haladni, dugó nélkül? Nem látja át a logikáját az elhangzottaknak.

**Moór Árpád Dal u.:** Meggyőződése, hogy Budapest tömegközlekedése jelentősen fejlődött, világszínvonalú. Az újpalotai önkormányzati képviselőknek mi a véleménye? Végeztek közvélemény kutatást a választók körében? Mi az eredménye? Zavarta a válaszokban, hogy mindent kijelentő módon fogalmaztak meg. Szó nem volt arról, hogy a jelenlévők véleménye odáig is eljuthat, hogy ne történjen meg ez a beruházás. A teremben jó néhányan jelen vannak olyanok, akik annak idején a spirális fejlődés elméletét tanulták. Azt tanulták, hogy ismétli önmagát a történelem és minden más, csak magasabb szinten. Az ősidőkben, amikor Újpalota megépült, metró volt betervezve. Eljutottak odáig, hogy nem lesz metró, villamos lesz. Ez negatív spirális fejlődés. Több szempontból a metrót preferálják a jelenlévők és a zuglóiak is ragaszkodnak ahhoz, hogy kijöjjön a Bosnyák térig. Nagyon rossz az optikája annak - és ez már ismétlés - hogy olyan kérdésekre kapnak választ, amik magát a beruházást nem befolyásolják. Feljegyezték, előre tudja, hogy a villamos meg fog állni a Madách utcánál, előre tudja, hogy lesz a vasútra való rácsatlakozás, bár nem tudja hol. Tehát, itt eldöntött dologról beszélnek. Nagyon helyesen tette a polgármester úr, hogy közmeghallgatás címén összehívta a lakosságot, hogy megismerhessék a projektet, de sajnos nem befolyásolható, mert eldöntött dologról van szó. Vagy mégsem?

**Hajdu László polgármester:** Megszólításra kerültek az újpalotai képviselők, így számukra is felszólalási lehetőséget kell biztosítani.

**Tóth Imre képviselő:** A Drégelyvár u., Késmárk u. és a Nyírpalota út egy részén önkormányzati képviselő. Az érintett területen, főleg a Drégelyvár utcában jól ismeri a problémát. Elhangzott, hogy közmeghallgatásra szükség van. Többször javasolta szükségességét, mert véleménye szerint, kifejezetten az érintett területen; Újpalotán kellene megtartani, így még nagyobb számban jelen tudnának lenni az érintettek. Kéri a BKK munkatársait és az önkormányzat vezetését, hogy a következő fórumot vagy közmeghallgatást a helyszínen tartsák meg. Megkezdődött a tervezés. Milyen felhatalmazás alapján? Társadalmi egyeztetést tartottak a 7-es buszcsaládban, sok kérdésre választ kaptak, de nem kérdezték meg az érintetteket, hogy akarják-e a villamost, vagy sem. Ez alapvető kérdés. Különböző adatok mutatják, mennyivel jobb lesz, mennyivel rosszabb a helyzet, de lakossági vélemény nincs mögötte. El van döntve, ha kell, ha nem megkapják a villamost. Forgalom és parkolás: felvázoltak egy idealizált képet a parkolásról. Aki Újpalotán él és lakik, az jól tudja, hogy a parkolók telítve vannak. Ha a Nyírpalota úton megvalósított parkolókat megszüntetik, nem tudja elképzelni, hol fognak ugyanilyen lehetőséget biztosítani. Elképzelhetetlen számára, hogy a Szentmihályi útnál P+R parkoló épül, vagy legfeljebb a város szélén. Az agglomerációból le fogják rohanni a kerületet, a parkoló pillanatok alatt megtelik, és aki autóval jár, Újpalota belső részén talál majd csak parkoló helyet. A mostani 120%-os kihasználtság 200%-ra fog ugrani, és hihetetlen dugók jellemzik majd a nehéz parkolási helyzetet. A Drégelyvár utca: a lebontásra ítélt területen megy a villamos pályaszakasza. Azok, akik nem fognak parkolóhelyet találni, errefelé fognak parkolni. Már most is jellemző, hogy a kis utcákban parkolnak, és tömegközlekedéssel utaznak tovább az emberek. A megterhelt autóforgalommal - amit a projekt eredményezni fog - érthetetlen számára, hogy az elképzelések hogyan fognak megvalósulni. Társadalmi egyeztetésre van szükség, ahol végre valóban kiderül, hogy a kerületben élők akarják-e vagy sem a villamost.

**Hajdu László polgármester:** További kérdések feltételére, észrevételek, hozzászólások ismertetésére van lehetőség.



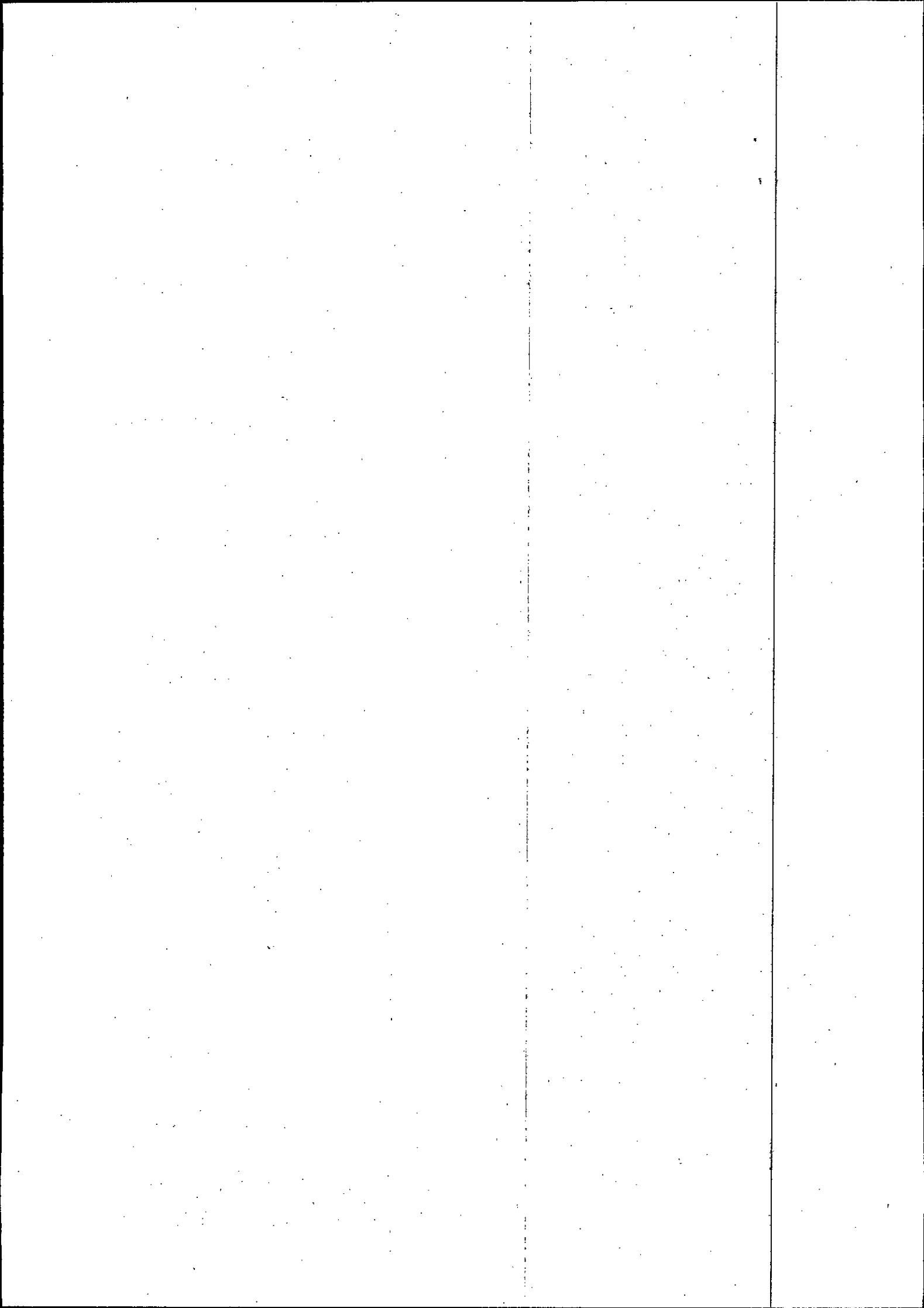
**Kazár Gergely** Thököly út: A Drégelyvár utcával párhuzamos utcában lakik. A közigazgatási eljárási törvény értelmében ők ügyfelek, mégsem kaptak meghívást a zártkörű egyeztetésre. A Drégelyvár utcában lakók zajos környezetben élnek. A jövőben az ő utcájuk is zajos lesz a megnövekedett forgalom miatt? A biztonsági érzetük is romlani fog, mert két oldalról megközelíthetők lesznek. Ha a villamos ezen a környéken fog közlekedni, statikailag veszélyezteti a házak állapotát, a zajszint megemelkedik, stb. Felkértek egy ügyvédet, aki a Thököly úton lakókat képviseli. Nyul úr sok általánosság mellett levelében azt írta, hogy a megmaradó telkek fel lesznek parcellázva. Pontosan mekkora részről van szó? Milyen funkció lesz itt? Nyul úr ellentmondásba került önmagával, mert a beszélgetés elején azt mondta, hogy a fákat irtják, később pedig úgy nyilatkozott, fákat ültetnek. Most ültetnek, parcelláznak vagy irtanak? Mi lesz pontosan a terület funkciója? Azt mondják Önök, hogy a villamosnak előnye a sok utas szállítása és az, hogy nincs feltorlódás. Ha baleset történik, az egész villamos pálya leáll, a közlekedés megbénul. Édesanyja rendszeresen a 3-as villamossal jár hozzájuk, minden héten van valami probléma. A múlt héten kétszer kisiklott. A trolibusz jó ötlet. Az is kötőtpályás közlekedés, szintén támogatja az Unió. Szeretnék, ha a Thököly úton lakókkal személyes megbeszélést tartanának. Ha nincs erre való törekvés, peres útra viszik az ügyet.

**Kató Alpár** a Jobbik választókerületi elnöke: Kitől kaptak a tervezők meghatalmazást? Több milliárd forintot elköltenek a tervekre, végül pedig nem lesz belőle semmi. Szakmai szempontból is kéri a tervezők véleményét, mert logikai problémát lát. A lakosság rágyalogolási távolsága és a követési idő nőni fog, a menetidő csak némileg csökkenhet. Megéri így is a villamos? Véleménye szerint; nem. A metró éri meg, és az a legnagyobb probléma, hogy az M4-es metró úgy építették meg, hogy a legdrágább legyen. Design metrómegállókra törekedtek, sokkal olcsóbb lett volna e-nélkül a beruházás. Megint a kis emberek pénzét vették el.

**Hajdu László** polgármester: Válaszadásra kerül sor.

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Egy általános elvet szeretne leszögezni: az eddigiekből is kiderült, hogy a Thököly utcai lakókkal természetesen egyeztetni fognak, nem lesz szükség arra, hogy jogi úton, bíróság előtt magyarázkodjanak, mit, miért tesznek. Ellentmondásba nem keveredett, mert a bevezetőjében a fákról nem beszélt. A telkek csak egy részére lesz szükség, a fennmaradó rész felparcellázható terület lesz. A további funkciókról a későbbiekben döntenek a kerülettel egyetértésben, a közösségi érdekek figyelembevételével. Elhangzott, hogy több milliárd forintot elköltenek a tervezésre. Ez a tervezés egy folyamatban lévő, megkötött közbeszerzési szerződés alapján zajló tervezés, a több milliárd egy milliárd alatti összeg. A tervezési folyamat végösszege szempontjából nézve is. Ha valamely eleme nem valósul meg, akkor az összeg csökken, nőni nem fog. A képviselő úr kérdezte, volt-e "népszavazás" amely a villamos mellett letette a voksát. Ilyen valóban nem volt, a Fővárosi Közgyűlés felhatalmazása alapján a BKK elkezdte a tervezést. Bármely másik fővárosi projekt esetében hasonlóképpen jártak el. A felhatalmazás a tervezési feladat elvégzésére vonatkozott, most ennek a köztes stádiumában vannak azokkal az ismételt kinyitott koncepcionális kérdésekkel, amelyekre a korábbiakban már utaltak.

**Hajdu László** polgármester: Megadja a szót a kerület főépítésének, felkéri, reagáljon az elhangzottakra.



**Sipos Gábor** főépítész: Elsősorban a Thököly úttal kapcsolatos felvetésekre szeretne reagálni. Fontos és nehéz kérdés, hogy mi lesz a lakók sorsa. Ez is feladata a településrendezési tervnek, amely hamarosan elkezdődik. Az előkészítő munkát a főváros településrendező cége már elkezdte. Az egyik kardinális kérdés, hogy a megmaradó lakótelkek, amelyek lakóingatlanként szolgálnak jelenleg, környezeti terhelése, élethelyzete ne romoljon, csak javulhat. Az igénybevett terület és a tulajdonos hátsó telke közötti teleksávot illetően alternatívákat fognak készíteni, amelyről szintén fórumon lehet az érintetteknek véleményt nyilvánítani. A fórumot meghirdetett időpontban, a szakmai javaslatok ismeretében fogják megtartani. Több alternatíva felmerülhet ebben a kérdésben, nincs még eldöntve, milyen módon fognak eljárni. A felmerülhető funkciókra ma még nem tud konkrét választ adni, várják a jelenlévők észrevételeit, javaslatait. Olyan szakmai javaslatot szeretnének letenni a képviselő-testület elé, amely a lakosságnak a lehető legkevesebb problémát fogja okozni.

**Hajdu László** polgármester: A tervezés szakaszában vannak, semmi nincs eldöntve. Ezért is fontos a jelenlévők véleménye. Kérdések, észrevételek következnek.

**Gugyella János** Nyírpalota út: Környezetvédelmi szempontból szeretné a kérdést megközelíteni. Az épületük a legközelebb van a Nyírpalota utcához, a buszforgalomhoz. Napelemes rendszert telepítettek a házra azért, hogy évente 38.000 KW áramot termeljenek, és ne legyen káros anyag kibocsájtás. A fűtés meleg víz használata során 8.000 GJ takarítanak meg évente, ennek megint van elkerülhető káros anyag kibocsátása. Azért olyan alacsony a tervezők által bemutatott diagram ábra a Madách utca vonatkozásában, mert nincs megálló ezen a részen. Úgy tudnak eljutni a belvárosba vagy más irányba, hogy elgyalogolnak egy távolabbi megállóba. Évtizedek óta küzdenek azért, hogy álljon meg itt az egyik gyors járat. A közvetlen épületek tövében dübörögnek a buszok, füstölik az épületet. Ha megnézik, milyen az utca felől az épület színe, és megvizsgálják a másik oldalát, óriási különbséget tapasztalhatnak. A legjobb a metró építése lenne, de ha erre nincs mód, akkor legyen villamos, amelynek lesz a közelben megállója, és nem károsítják az épületet a buszok. A házuk egy másik szempontból is hátrányba kerül: nincs parkolójuk. Ha a környék parkoló területeit tervezik, akkor vegyék figyelembe a lakosság véleményét is. Az épület mögött van egy kisebb parkoló, azt meg lehetne nagyobbítani, az ott lévő kutyafuttatót bővíthetnék, és van egy nagy terület a Késmárk u. 1 és a Nyírpalota u. 1. közötti területen, oda is lehetne parkolókat építeni.

**Sebestyén Dániel** Kórákás park.: A többség ellentétéként a villamos megépítését pártolja. A Szentmihályi úton tervezett körforgalom jelzőlámpás lesz két sávval? Hogyan tervezik a villamos átvezetését? Ha nem metró, hanem villamos, akkor gondolkodtak azon, hogy a Drégelyvár utcánál a villamost a föld alá kényszerítsék?

**Sztojánovits Andrea:** Az eddig feltett kérdésekre "nem absztrakt" válaszokat várnak. A Thököly utca páratlan oldalán lakik. Ha most el szeretné adni a házát, mit mondjon a vevőnek?

**Tóth István** Drégelyvár u: Érintőlegesen említették a Kőrvasút sort. Évekkel ezelőtt tervezték, hogy a körvasutat bevonják az elővárosi szemétszállítási közlekedésbe. Ma tehervonatok és expressz vonatok használják. Pestújhelyen volt egy vasúti megálló a Pestújhelyi úttal szemben. Volt Rákosszentmihályon is egy megálló, az ma is meg van. Nagy könnyebbség lenne az elővárosi lakosok számára, ha a vasutat használni tudnák. A

vasúti pálya megvan, csak megállók kellenének, és össze kellene hangolni a menetrenddel. Volt már szó erről pár évvel ezelőtt, annak mi lett az eredménye?

**Valló Péter** Nyírpalota út: Nem tudja elfogadni a korábbi kérdésére kapott választ.

**Berecz Árpádné** Drégelyvár u.: A Drégelyvár utca sokszor elhangzott, bizonytalan választ kaptak helyzetükre. Valóban volt novemberben egy fórum, akkor elhangzott, hogy elbontják lakásaikat. Nem kívánja senkinek, hogy végigmenjen ezen a tortúrán. Ez a bizonytalanság a legrosszabb. Mikor költöznek, mennyi idejük van, megkapják a határozatot, hogyan, milyen módon kell elhagyni lakásaikat, erre nincs válasz. Ne tartsák a lakókat bizonytalanságban, mondják ki, mire számítsanak.

**Juhász Zsuzsanna:** Korábban Pestújhelyen élt, most az újpalotai Erdőkerülő utcából próbálja megközelíteni a belvárost. Nemcsak Újpalotát, a pestújhelyi szakaszt is érintik a változás. Nagyon meg kell fontolni, milyen döntés születik, mert az elkövetkezendő 30-40-50 évet határozza meg. Lehet, hogy teljesen feleslegesen vannak itt, szólnak hozzá a témához, mert már el van minden döntve? A felüljáró csomópontjával kapcsolatban részben az volt a válasz, hogy megnyitnák a felszíni kereszteződést, ott tudnának közlekedni az építkezés közben az autók. Előfordul olyan időszak, amikor le lesz zárva ez a szakasz? Más kijárata Újpalotának és Pestújhely közelebbi szakaszának nincs Zuglóba. Hatalmas kerülőt kell tenniük, ha erre nem közelíthetik meg. Nem ért egyet a villamossal, a trolit támogatja. Olcsóbb is lenne, mert nem kötött pályán közlekedik.

**Hajdu László** polgármester: Válaszadásra kerül sor.

**Feld Márton** tervező, projektvezető: A vasúti megállóval kapcsolatban: ez MÁV projekt, erre nincs ráhatásuk. Azt a tájékoztatást kapták a MÁV-tól, hogy 2017-2018-ban szeretnék a megállót megépíteni. A rágyalogolási távolsággal és járatsűrűséggel kapcsolatban elmondja: a járatsűrűség továbbra is vonzó, utas-barát lesz az egész lakótelepen. Reggel kb. 24 villamos fog egy óra alatt a belváros felé indulni. Ez két-három percenkénti járatsűrűséget jelent. Tény, hogy ritkább a buszok járatsűrűségénél, de mindenképpen színvonalasnak tekinthető és sokkal jobban kezelhető. Ebből is adódik, hogy a villamos a sebessége miatt gyorsabban eljuttatja az utast a belvárosba. A rágyalogolási távolságok összességében javulnak, a Körvasúti megállóhoz kapcsolódóan egyenletesebbé válik a lakótelep déli szakaszán a megálló elosztása. Fontos megemlíteni, hogy a villamos járatok a Fő teret követően három irányba ágaznak el, ennek következtében a Páskomliget utcából és a Zsókavár utcából is lesz lehetőség a belváros felé utazni. Mindenképpen jelentősen jobb lesz a rágyalogolási távolság tekintetében a helyzet.

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Rengetegszer felmerült kérdésként, hogy mikor kerül sor a Drégelyvár utcai lakóinak a költözésére. Céljuk, hogy a lehető leghamarabb konkrét időpontot mondjanak. Nem lesz olyan megoldás, amely rövid reagálású, rövid lefolyású intézkedést követelne meg a lakóktól. Megállapodásra törekednek, az emberséges ügyintézés természetes velejárója a projektnek.

**Szilágyi Tibor** BKK, projekt menedzsmint szakterületi vezető: Fontos rögzíteni, hogy nem lesz olyan, hogy postai úton kapnak egy határozatot, hogy két hét múlva el kell hagyni a lakásaikat. Mindenképpen személyesen is egyeztetni fognak. 2016-ban nem kerül sor költözésre. Szóba került, hogy a Körvasútsori megállónál a felszíni kereszteződés az

idén le lesz-e zárva bizonyos időszakra. A MÁV-val való egyeztetés alapján felszíni kereszteződés lenne. Amíg ennek a kiépítése megtörténik, előfordulhat, hogy 1-2 napra teljes lezárás történik. Ezt igyekezni fognak hétvégére korlátozni, amikor kerülőúttal lehet csak megközelíteni Újpalotát. A cél, hogy folyamatosan az építkezés teljes időszaka alatt biztosítsák a kapcsolatot Újpalota és Zugló között. A Körvasútsori új tervezett villamos megálló és a majdani vasútmegálló között közvetlen kapcsolatra törekednek, hogy át lehessen szállni a leendő elővárosi vonatokról a leendő villamos vonalára. Szóba került, hogy a buszok nagy zajhatással járnak. Ezért is vetődött fel a villamos gondolata, és került be a főváros közlekedési tervébe. A 7-es busz másik végén, az Etele úton hasonló villamost terveznek megépíteni, amely valószínűleg a következő évben meg is fog valósulni. Hasonló területről van szó, lakótelepi környezet, 10 emeletes házak, nagyon közel vannak a házak az utakhoz. Nagyon komoly zajszámítási vizsgálatot végeztek - amit itt is meg fognak tenni - és azt mutatta ki, hogy a villamos esetén egyértelműen csökkenni fog a zajhatás a házakban. A P+R parkolók kérdése: maximálisan egyetértenek abban, hogy az újpalotai lakótelep közepén nem épülhet P+R parkoló. A tervezett parkolókat itt úgy kell megvalósítani, hogy azok a helyi lakókat szolgálják. Most jól látszik, hogy 120%-os a kihasználtság, ezt fel kell oldani. P+R parkolóról szó van, de nem a Szentmihályi úton szeretnék biztosítani, hanem a Metró Áruház felől, egy hátsó összekötő úton szeretnék elérni a villamos végállomást. Ez azt a célt szolgálná, hogy az ott kialakítandó P+R parkolóhoz a lakótelep érintése nélkül, a Szentmihályi út forgalmának további növelése nélkül tudjanak a külső irányokból érkezők átszállni a villamosra. Felvetődött, hogy a 3-as villamos nemrég kisiklott. Ez valóban megtörtént, de nem pályahiba miatt. Karácsony után egy 4,5 méteres karácsonyfát a villamossínre dobtak, ez okozta a kisiklást. Szerencsére tanulójárat volt, utasok nem voltak a villamoson.

**Hajdu László** polgármester: Szót ad Móricz Eszter képviselő asszonynak, aki szintén az Újpalotán élőkét képviseli.

**Móricz Eszter** képviselő: Az előző fórumon is jelen volt. Akkor sokkal határozottabb hangnemet alkalmaztak a tervezők. A korábbi fórumnak is az volt a célja, hogy kikérjék a lakosok véleményét, és akkor is úgy tűnt, hogy eldöntött ténnyről van szó. Jó érzés töltötte el a mai közmeghallgatáson, mert felmerültek újabb konstrukciós kérdések, további tervezések és úgy látja, bizonytalansági fokozatok vannak. Mi a valóságtartalma annak a hivatalokban szálló hírnek, hogy ebből a villamos projektből nem lesz semmi? Mint ahogy hallották, a lakosság annak örülne a legjobban, ha a tervezést nem folytatnák. Ha valóban erről van szó, az derüljön ki mihamarabb, és ne költsenek több pénzt tervezésre. Több forrásból hallott erről információt. Képviselő-testületi döntés született a témában annak ellenére, hogy ma elbizonytalanodott attól, amit hallott. Nem szeretnék, ha ez az ügy is 40 évig húzódná, mint korábban a metró ügye. Az ott lakók kétségek között élnek, nem lehet őket hónapokig, évekig bizonytalanságban tartani. Sokkal nagyobb lenne a nyugalom és a biztonság, ha tudnák, mire számíthatnak.

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Alapvető kérdéstről van szó, ezért rögtön szeretne rá reagálni. Hivatalosan két dolgot tud: két hatályos döntés van jelenleg érvényben, az egyik a Fővárosi Közgyűlés feladatmegbízása, amely a tervezési munkára irányul, a másik a 2015. decemberi egységes fejlesztési keretterv, amely tartalmazza a projektet. Minden más a döntések felülvizsgálatával születhet, de ilyen döntésről nem tud beszámolni. Megnyitottak koncepcionális kérdéseket, így a tervezés folyamatának lezárultával teljesen tiszta helyzetnek kell előállnia, amely lehetővé teszi, hogy egyértelmű döntés szülessen.



**Hajdu László** polgármester: Kérdések, észrevételek következnek.

**Kondorosi András** Thököly u.: Egyetért a képviselő asszonnyal, amikor a bizonytalanságra utalt, mert ő és érzékelt az alábbi fél mondatokat a tervezők részéről: "...megvalósulás esetén..." illetve "...ha a villamos megépül...". Kíváncsian várja a fejleményeket. Thököly utcai lakosként érintett, és szeretné tudni, hogy mit mondjon a vevőnek, ha el szeretné adni lakását. Nyilván ez a helyet éveken keresztül értékcsökkenést is eredményez az ingatlanok esetében. Hátsó telekként van egy kis kerítése. Lehet, hogy a jövőben három méteres kerítést kell felhúznia, hogy a közparkból ne zaklassák a randalírozó személyek? Az értékcsökkenéssel kapcsolatban kivel tud tárgyalni? Ha biztonsági okokból betonkerítéssel kell ellátnia az ingatlant, az kinek a költsége lesz? Kivel tud erről egyeztetni? Kerületi önkormányzattal? BKK-val? Szeretne kérdéseire választ kapni.

**Kovács Kálmán** Pörge u.: Gyalogos, kerékpárral, autóval, busszal is közlekedik, ennek ellenére ellenzi a villamost. Gondoltak arra, hogy a Thököly úton zárt pályás lesz a villamos és mellette csak egy sáv marad meg? Megáll egy taxi, megáll egy mentő, összekoccan két autó. Hol lesz a sor vége, aki innen Újpalotáról elindul befelé? Beláthatatlan következmények lehetnek. Készült erről tanulmány? Mi lesz akkor, ha a Thököly úton valaki be akar fordulni balra nagy ívben, és bemegey a villamos elé. Mire odakerül a villamos sínhez, mögötte a sor több kilométer hosszan megáll.

**Nagy Piroska** Adria u.: A szanálandó házak után lévő házsor és a Thököly utca között lakik. Az őszi fórumon elhangzott, hogy a megmaradt területeket fel szeretnék parcellázni és üzleti befektetésre is használnák adott esetben. Ha nem szeretnének innen elköltözni, lehet megegyezés kérdése? Amennyiben nem egyeznek meg a kisajátításban, nem tudnak tenni semmit? Nem mindegy, hogy meddig tudnak a lakásukban maradni, minél előbb választ szeretnének kapni kérdéseikre.

**Hajdu László** polgármester: Minden tervezés alatt van, még semmi nem dőlt el. Pillanatnyilag nem tudnak konkrét választ adni a kérdésre.

**Nagy Piroska** Adria u.: De ha úgy döntenek, hogy a lakóknak mennie kell, akkor kisajátíthatják a tulajdonaikat?

**Hajdu László** polgármester: Elsősorban nem kisajátításról lesz szó, hanem megegyezésről. Szabályozási terv még nincs.

**Szőnyi Lajos** Drégelyvár u.: Ez egy olyan projekt, amelyhez nincsenek határidők kötve? Semmilyen időpontról nem esett szó, ugyanúgy, ahogy novemberben sem. Nincs a tervezésnek határideje? Miért nincs egy internetes felület, ahol megtalálhatóak az információk?

**Aszódi Ilona** Molnár Viktor u.: Hosszú hetek óta mást sem hallanak a BKK felől, csak azt hogy bajban vannak, nincs pénz semmire. Erre van?

**Hajdu László** polgármester: Az Európai Unió 100%-os finanszírozásával épülő, nem a BKK pénzből tervezett beruházásról van szó.

**Aszódi Ilona Molnár Viktor u.:** Úgy hallotta, hogy száz munkavállalót el akarnak küldeni a BKK-tól, mert anyagi gondjaik vannak. A nyugdíjasok utaztatását el akarják törölni fővárosi szinten.

**Hajdu László** polgármester: Kéri a hölgyet, hogy ne keressen összefüggést a az általa említettek és a villamos ügye között.

**Aszódi Ilona Molnár Viktor u.:** Javasolja, hogy legyen helyi szavazás a villamos ügyében, vagyis döntsenek a kerületiek arról, hogy villamost, metró vagy trolibuszt szeretnének. A kerületi lakosság kívánsága előbbre való annál, mint amit a főváros, vagy a BKK akar.

**Hajdu László** polgármester: Ismét két képviselő kért felszólalási lehetőséget.

**dr. Matlák Gábor** képviselő: Születése óta újpalotai lakos, jelenleg a Szilas parkban lakik. Meg lettek szólítva képviselőként. Elsősorban a Szilas parkban lakókat kérdezte meg, hogy mi a véleményük a projekttel kapcsolatban. A legközelebbi tömegközlekedési kapcsolat a Nyírpalota úti buszvégállomás, amely a Szilas park túlsó végétől nyolc perc gyalogútra van. A lakók azt mondják, mindennek örülnek, ami beviszi őket a belvárosba minél gyorsabban. Legjobban persze mindenki a metrónak örülne, de elfogadják a villamost, mert ezen a környéken nagyon nehéz megközelíteni a buszokat. Szeretne egy félreértést eloszlatni, mely szerint vannak jók akik metró szeretnének, és vannak rosszak, akik villamost szeretnének. Erről szó nincs. Mindenki aki ma jelen van azt szeretné, ha metró kijönne Újpalotáig. Nem zavarná a felszíni közlekedést, gyorsabb lenne, és európai színvonalú, de nem fizeti ki senki ezt a beruházást. Magyarországon a kormánynak sincs annyi pénze, és akarata hogy ezt a metró felépítse. A 4-es metró kényszerhelyzet eredményezte. Nem fog itt senki belátható időn belül metró építeni, ezért más megoldást kell találni a kerület problémájára. A villamost az EU 100%-ban finanszírozza. Lehet persze mellette pro és kontra érveket mondani, de érdemes átgondolni azt, hogy nincs más választás, ha változást akarnak a közlekedésben. A környezetvédelmi szempontokat szintén mérlegelni kell. Nagyobb forgalom nem terelődhet rá Újpalotára, ezért építeni kell egy P+R parkolót. Ez független attól, hogy busz, metró vagy villamos közlekedésről van-e szó. Ha már úgy is meg kell építeni egy hidat a Szilas park felett azért, hogy behozzák az autóforgalmat, akkor nem lenne célszerűbb 100 méterrel kijebb építeni a villamos végállomását, és így a Szilas patak túlsó oldalán lenne, ahol nem zavar senkit, mert ottjelenleg mezőgazdasági termőföldek vannak? Nem lenne célszerű a lakosságnak legalább ennyit megtenni, ha már a P+R forgalmat ráöntik a kerületre?

**Vékás Sándor** képviselő: A "villamos mellett", a 9. sz. körzet képviselője. A jelenlévők nagy részének véleményét abszolút tiszteletben tartja. A körzetében érdeklődött, nem volt ennyire markáns elutasítás a villamossal szemben. A többség örül a villamosnak. Szó nincs arról, hogy mindenki ellensége a beruházásnak. A jövőben még nagyobb gondot fog fordítani arra, hogy megtudja még több ember álláspontját. Ez mennyiben fogja befolyásolni a projekt sorsát? Ezzel kapcsolatban nincsenek illúziói, csak szeretné tudni, hogy a lakosság támogatja-e vagy sem. Személy szerint támogatja az elképzelést, dr. Matlák képviselő úr által elmondottak alapján. Az M3-ról, M0-ról való bekötés nélkül nem támogatható véleménye szerint az elképzelés. Ha a Szentmihályi utat bevonják "ráhordó sztrádaként" akkor az katasztrófát fog eredményezni. Múltkor is megkérdezte, és nem kapott megnyugtató választ arra a kérdésére, amely a Zsókavár és a

Páskomliget utcáról érkező villamos vonal felújítására vonatkozott. Az új típusú villamos fogadására csak felújítás után lehetséges. Gyakorlatilag sínyszerével és teljes felújítással jár ez a beruházás. Milyen tervek vannak erre vonatkozóan?

**Hajdu László** polgármester: Válaszadásra kerül sor. A két utóbbi hozzászólás lényeges kérdéseket tartalmazott. A dugódíj miatt a külső kerületekben fog a tömeg megállni. Milyen megoldást látnak erre a szakemberek? A villamos projekt sorsát eldöntő kérdéstről van szó a P+R parkoló tekintetében.

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: Kérdésként elhangzott, hogy a tervezési szerződésben vannak-e határidők. Természetesen van határidő, ezt a novemberi fórumon is említették: 2017. elejére kell a tervezési munkát befejezni. Bizonyos kérdéseket részhatáridők előtt, hosszabb ideig, vagy ismételten megtárgyalnak, megvitatnak, ez a belső ütemezésre gyakorolhat hatást. A véghatáridő módosítását a tervezési szerződés vonatkozásában sem tervezik.

**Szilágyi Tibor** BKK, projekt menedzsmenet szakterületi vezető: A P+R parkoló fontos téma. Megismételi: a projekt egyértelműen elkötelezett amellett, hogy felszabadítsa a lakótelepi kis utcákat, és egy önálló P+R parkolót szeretnének építeni, amely az M3 felől közvetlen megközelíthető. A metró területétől terveznek egy utat hátulról megközelíteni. Fontos, hogy a olyan a tervezési jelleg, hogy ezen az úton ne lehessen szökő utat találni. Javaslat volt, hogy vigyék át a villamost a patak túloldalára. Meg fogják vizsgálni a kérdést, a főépítész úrral már egyeztettek ebben a témakörben. Szabályozási korlátjai vannak a véderdő miatt. A véderdőt nem lehet sem a fővárosi, sem a kerületi keretervből eltüntetni és helyette bármilyen más funkciót alkalmazni. A Trigránit fejlesztési területe a Szilas parkkal közvetlen szomszédos. Az a rész, ahol a villamost át kívánják vezetni, nem beépíthető terület a szabályozási terv szerint. Tehát, a Trigránit tulajdonában van, de nem építhet oda semmit, ha fejleszteni szeretne. A magánbefektető számára is fontos lehet a villamos, mert az ő fejlesztését is indukálhatja. Az Adria utcában és a vele párhuzamos utcákban vannak olyan telkek, melyek sorsa a Drégelyvár utcai új funkciótól függnék. Mi történik a Thököly úton a kétszer egysávos szakaszon? A Thököly út ma is kétszer egy sávos, mert itt buszsáv is található.

**Hajdu László** polgármester: Kérdések, észrevételek következnek.

**Kókai Béláné** Molnár Viktor u.85.: A tervezés tart. Szeretné kérni, hogy a Keletitől induljon a gyors villamos, onnan kezdjék építeni, és fokozatosan jussanak el a Csobogós utcáig. Ez sokkal ésszerűbb megoldás lenne. Ha a Körvasútsornál megcsinálják az aluljárót, rossz idő lesz, nem fog tudni átmenni sem a villamos, sem más jármű, mert a felüljárót el kell bontani.

**Kondorosi András** Thököly út: Nem kapott választ kérdésére. Azt kérdezte, miért nincs egy internetes felület, ahol az eddigi információk elérhetőek. Erre már ígéretet kaptak novemberben is, azóta eltelt negyedév.

**Sumics János** Nádastó u.: A BKK-t szeretné korigálni. A hibrid busz utazólétszáma nem 110, hanem 142. A BKK küldte meg részére emailben az információt. Sokan kételkednek abban, hogy egyáltalán létrejön-e a villamos projekt, vagy sem. Bent járt a főpolgármester úrnál, helyesebben az általa kijelölt dr. Dercze András úrnál. Megkérdezte, hogy a villamos projekt megvalósul-e, mert elképzelése van a XV. kerületi önkormányzatnak

a nyugati oldalon lévő két hektár zöldterület 500 fa birtokával. Azt a választ kapta, és erről írásos információ van birtokában arról, hogy semmi köze nincs ehhez a fővárosnak. Kérdése a BKK-tól, hogy az említett két hektáros területre vonatkozóan mi az elképzelés? Letarolják az 500 fát? Az érintett 42 család kertjében (mely egyenként 150 négyszögöl) legalább 150 fa van. Ezzel mi lesz?

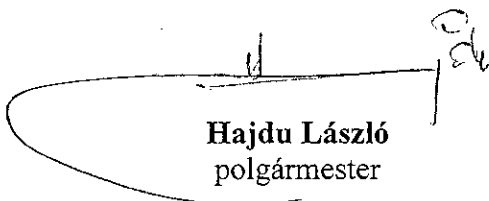
**Hajdu László** polgármester: Válaszadásra kerül sor.

**Nyul Zoltán** BKK, stratégiai és innovációs igazgató: dr. Dercze András úrnak semmilyen megnyilvánulását nem kívánja kommentálni. Tényszerűen ismertette, mi a jelenlegi formális helyzet. Ha ez a formális helyzet változik, annak megvannak a csatornái, milyen módon történhet meg. Addig számára semmilyen változás nem értelmezhető.

**Hajdu László** polgármester: Több, mint harminc hozzászólás hangzott el. Dicséretes, hogy ilyen nagy számban érdeklődnek a lakók a környezetük iránt. Megköszöni a BKK-nak az együttműködést, a jelenlévőknek a részvételt, a közmeghallgatást bezárja.

**K.m.f.**

  
**dr. Lamperth Mónika**  
jegyző

  
**Hajdu László**  
polgármester

*A jegyzőkönyvet készítette:*

*Paulusz Katalin*  
jegyzőkönyvvezető

*Filom R.*