

## BUDAPEST FŐVÁROS XVI. KERÜLETI ÖNKORMÁNYZAT

### J E G Y Z Ó K Ö N Y V

Készült **2021. július 15-én (csütörtökön) 14:00-kor** Budapest XVI. kerületi Polgármesteri Hivatal nagytermében (1163 Budapest, Havashalom utca 43. fszt. 18.) a Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének **2. számú RENDKÍVÜLI NYÍLT ülésén.**

#### A Képviselők közül jelen vannak:

KOVÁCS PÉTER  
SZATMÁRY LÁSZLÓ  
MIZSEI LÁSZLÓ  
DOBRE DÁNIEL  
ABONYI JÁNOS  
DR. KÖRNYEINÉ RÁTZ KATALIN  
ANTALÓCZY CSABA  
VASS PÁL  
ÁCS ANIKÓ  
KOVÁCS RAYMUND  
SZÁSZ JÓZSEF  
CSIZMAZIA FERENC  
HORVÁTH ÁDÁM  
NEMES GÁBOR  
VADÁSZ DÁNIEL MÁTÉ

#### Igazoltan távol:

VAJDA ZOLTÁN  
HOLLAI GÁBOR

#### Tanácskozási joggal meghívott:

DR. SULCZ ANDREA

#### Polgármesteri Hivatal részéről:

DR. TILI ANNAMÁRIA  
JÁRMAY KATALIN  
DR. KÖLES ZSUZSANNA  
SZABÓ TAMÁS

## KOVÁCS PÉTER

Nagy szeretettel köszöntök mindenkit a mai rendkívüli ülésen. Arra kérem, aki már itt a teremben tartózkodik, az kapcsolja be a gépét, hogy lássa a technika is, hogy kellő számban vagyunk ahhoz, hogy tudjuk kezdeni a mai ülést. Nagyon köszönöm azoknak a képviselőknek, akik a rendkívüli ülésre el tudtak jönni, így, ebbe a nyár közepi időpontban. Javaslom, hogy most már ugye látható az internetes vagy a szavazógépen is, hogy kellő számban vagyunk ahhoz, hogy kezdjük a mai ülést. Javaslom, hogy kezdjük azzal, amivel mindig szoktuk kezdeni, közösen fönnállva énekeljük el Nemzeti Imádságunkat, a Himnusz.

## HIMNUSZ

## KOVÁCS PÉTER

Köszönöm szépen! A mai kiküldött napirendben három napirendi pont van, aki egyetért a mai napirendekkel, az kérem igen gombjának, ... Mizsei úr, szeretne szólni? Ügyrendben, Mizsei László, parancsoljon!

## MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm szépen a szót! A helyzet a következő. Mivel túl rövid idő állt a, túl rövid időnk állt rendelkezésre tanulmányozni az előterjesztéseket, ezért azt kérném, hogy a mai napon a metróval kapcsolatos napirendi pontot, azt ne tárgyaljuk, hanem a következőképpen módon járjunk el. Először is mind a három bizottság, amit javasolt, vegye át, mert úgy tudom, hogy csak a közlekedési tárgyalta, a másik kettőnek nem sikerült ezt megoldania. Az én bizottságom biztos, hogy nem. Utána az ügy komolyságának megfelelően először egy munkaértekezleten tárgyaljunk az egészről, és csak utána, hogyha már minden részletét kitérgyaltunk, és elfogadtunk, akkor legyen egy testületi, rendes testületi döntés erről az egészről. Tehát azt javasolom, hogy ezt most ne tárgyaljuk. Tehát vegyük le a napirendről. Köszönöm!

## KOVÁCS PÉTER

Ügyrendi javaslat érkezett, de el is mondom, hogy miért nem támogatom a javaslatot. Ugye a, inkább most beszéljünk sokat és nagyon szívesen magamra vállalom, hogy nagyon részletesen elmondom Önöknek a HÉV-metró összekötés projektnek a részleteit a következők miatt. Ugye átvette a Magyar Állam a tervezést, és három körben, mint ahogy azt az előterjesztés is tartalmazza, tárgyalta a Budapesti Fejlesztési Központ áprilisban és június hónapban, akkor két alkalommal is a kerületi polgármesterekkel, illetve főépítészekkel a projektről. A Budapesti Fejlesztési Központ nem akarja elkövetni azt a hibát, amit a Fővárosi Önkormányzat cége, a BKK elkövetett. Ugye, bár az előzetesen nem látszott, hogy ez hiba lenne, ugye a BKK azt csinálta, hogy minden érintettet, minden egyes egyeztetésre meghívott, minden kerületnek a polgármesterét, döntéshozóit, rajtam kívül ritkán volt ott más. És így az lett a projekt vége, hogy a döntési pontoknál a – hogy mondjam – politikai döntéshozók nem voltak ott, így, amikor elkészült a projekt, akkor a politikai döntéshozók akkor találták ki azokat az ötleteket, melyeket kétéves tervezés során kellett volna elmondaniuk. A Budapesti Fejlesztési Központ ezt meg akarja fordítani ezt a folyamatot, ő először megkérdezi a kerületi önkormányzatokat, hogy milyen javaslataik vannak. Ugye erről szól ez a megállapodás, ami igazán a napirendnek a témája. Viszont a tervezést már azonnal el tudnák indítani. És minél később döntünk mi ebben

a kérdésben, annál tovább húzódik ez a projekt. És bizonyára tudják képviselőtársaim, hisz' az anyagba is beleírtam talán, hogy ugye az a cél, hogy ebben az európai uniós, tehát a 2021 és '28 között levő európai uniós pénzügyi 7 éves ciklusban ez be lehessen adni pályázatba. Sőt mi több, el lehessen kezdeni az építkezést. Ugye folyamatosan fut a Magyar Állam kezelésében rengeteg kötöttpályás fejlesztés, akár Budapestet is érintően, ilyen a gödöllői... Gödöllői? Ilyen a szentendrei és a csepeli hév összekötése, a metróvá alakítása, M5-ös metró néven. Illetve van még számos másik kötöttpályás fejlesztési projekt. Minél később lépünk mi ebben a kérdésben, annál nagyobb a lehetőség, hogy lemaradjunk. Persze mondhatná Képviselő úr nyugodtan, hogy végül is másfél évig a 2019-es önkormányzati választás óta állt ez a projekt, tehát talán ezt a két hónapot már kibírja. De én inkább mégiscsak azt mondanám, hogy most inkább akkor részletesen elmondom a dolgokat, hogyha nem volt alkalmuk vagy idejük átolvasni az anyagokat, és akkor inkább ma döntsünk, de ügyrendi javaslat érkezett, aki ezzel egyetért, Mizsei úr ügyrendi javaslatával, hogy ma ne tárgyaljuk, az eredetileg 2-sel jelzett napirendi pontot, az igen gombjának megnyomásával most jelezze ezt. Szavazzunk! A Képviselő-testület 1 igen, 13 nem, 1 tartózkodás mellett elvetette ezt a javaslatot.

#### HATÁROZAT

31/2021. (VII. 15.) Kt. Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete szavazási eredménye (**1 igen, 13 nem, 1 tartózkodás**) alapján az alábbi javaslatot **elvetette**:

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a 2. napirendi pontként jelzett előterjesztést a mai napon nem tárgyalja.

Határidő: 2021. július 15.

Felelős: Kovács Péter polgármester

-----

#### KOVÁCS PÉTER

Akkor a napirendekről, az eredetileg kiküldött napirendekről szavazunk, szavazzunk! A Képviselő-testület 14 igen, 0 nem, 1 tartózkodás mellett elfogadta a napirendeket.

#### HATÁROZAT

32/2021. (VII. 15.) Kt. A Képviselő-testület az ülés napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

#### **NAPIREND:**

1. Javaslat a Budapest XVI. kerület Pósa Lajos utca és Döbröce utca összekötésére tervezett gyalog- és kerékpárút megvilágítására létesülő közvilágítási hálózat átadásáról szóló nyilatkozat kiadására  
**(99/2021. számú előterjesztés)**

Előterjesztő: Kovács Péter polgármester

2. Javaslat a H8 és a H9 HÉV-vonalszakaszok korszerűsítése és az Örs vezér terén az M2 metróvonallal történő összekötés előkészítése főbb tervezési elveiről szóló együttműködési megállapodás jóváhagyására

**(100/2021. számú előterjesztés)**

Előterjesztő: Kovács Péter polgármester

3. Javaslat a Kézilabda-Munkacsarnok fejlesztési Program megvalósítása során felmerülő döntések meghozatalára

**(101/2021. számú előterjesztés)**

Előterjesztő: Szász József alpolgármester

Határidő: 2021. július 15.

Felelős: Kovács Péter polgármester

(14 igen, 0 nem, 1 tartózkodás)

-.--.-.-.-.-

**NAPIREND:** 1. **Javaslat a Budapest XVI. kerület Pósa Lajos utca és Döbröce utca összekötésére tervezett gyalog- és kerékpárút megvilágítására létesülő közvilágítási hálózat átadásáról szóló nyilatkozat kiadására**

**(99/2021. számú előterjesztés)**

**Előterjesztő:** Kovács Péter polgármester

### KOVÁCS PÉTER

Soron következik 1-sel jelzett napirendi pont: Javaslat a Budapest XVI. kerület Pósa Lajos utca és Döbröce utca összekötésére tervezett gyalog- és kerékpárút megvilágítására létesülő közvilágítási hálózat átadásáról szóló nyilatkozat kiadására. Az előterjesztőként nem kívánok hozzáfűzni semmit. Kérdés van-e? Nincsen. Vélemény, javaslat avagy hozzászólás? Erre sincs most jelentkezés. Az előterjesztés 1. oldalán kezdődő határozati javaslat elfogadás minősített szótöbbséget igényel, kérem szavazzanak. A Képviselő-testület 15 igen, egyhangúlag elfogadta a határozati javaslatot.

### HATÁROZAT

33/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete jóváhagyja, hogy az Önkormányzat beruházásában, a Budapest XVI. kerület Pósa Lajos utca és Döbröce utca összekötésére tervezett gyalog- és kerékpárút megvilágítására létesülő közvilágítási hálózatot, mint korlátozottan forgalomképes törzsvagyont a beruházás befejezését követően, külön megállapodásban foglalt feltételek szerint, nyilvántartási

értéken, térítésmentesen Budapest Főváros Önkormányzata tulajdonába adja a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (4) bekezdése 9. pontja, illetve a nemzeti vagyronról szóló 2011. évi CXCVI. törvény 14. § (1) bekezdése, az 5. § (5) bekezdés a) pontja és a (7) bekezdésének megfelelően.

A Képviselő-testület felhatalmazza a Polgármestert az ezen átadásról szóló, Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft. részére kiállított szándéknyilatkozat aláírására, továbbá az átadásokkal kapcsolatban minden szükséges intézkedés megtételére.

Felelős: Kovács Péter polgármester

Határidő: 2022. december 30.

(15 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-----

KOVÁCS PÉTER

Így ezt a napirendi pontot le tudtam zárni.

**NAPIREND: 2.            Javaslat a H8 és a H9 HÉV-vonalszakaszok korszerűsítése és az Örs vezér terén az M2 metróvonallal történő összekötés előkészítése főbb tervezési elveiről szóló együttműködési megállapodás jóváhagyására**

**(100/2021. számú előterjesztés)**

**Előterjesztő: Kovács Péter polgármester**

KOVÁCS PÉTER

Soron következik 2-sel jelzett: Javaslat a H8 és a H9 HÉV vonalszakaszok korszerűsítése és az Örs vezér terén az M2 metróvonallal történő összekötés előkészítése főbb tervezési elveiről szóló együttműködési megállapodás jóváhagyására. Akkor ígéretemhez híven, mivel tényleg rövid idő állt rendelkezésre, hogy részletesen tudják tanulmányozni az anyagot, egy kis hosszabb bevezetőt tartanék. Maga az előterjesztés is huszonvalahány oldal, ha jól emlékszem, 23. Nem 21. Ott is próbáltam összefoglalni a történeti áttekintést erről a projektről, úgyhogy ezt még egyszer nem mondanám el. Inkább akkor a mellékletben szereplő jelenlegi tervezési fázisról, illetve arról a koncepcióról, hogy jelenleg hogy néz ki a HÉV-metró összekötés projekt, erről beszélnek. Illetve még egy fölvetés, ugye volt egy Európai Unió által is finanszírozott, megvalósíthatósági tanulmány, mely 2012 és '15 között készült, a Fővárosi Önkormányzat megrendelésében, a BKK beruházásaként és a FÖMTERV tervezőjeként. Aminek két fő problémája volt, ugye az egyik, nagyon drága volt ez a beruházás, másrészt rákoskeresztúri szárnyvonal, az kivételre került ebből a projektből, nyilván ez a politikai döntéshozóknak nem volt megfelelő, így áttervezésre javasolták ezt a változatot. Aminek a sok,

fontos célkitűzése mellett két alapvető célkitűzésnek kellett eleget tenni. Olcsóbb legyen a projekt, jelentősen olcsóbb legyen a projekt, olyan legyen a projekt, ami az Európai Unió által beadott finanszírozásnak várhatóan támogatást is kap, tehát, a túl drága, kevésbé megtérülő projekteket általában az Európai Unió nem szokta támogatni. Itt is vannak azért kivételek, de azért a nagy általános ökölszabály szerint ez így szokott lenni, hogy akkor azt nem támogatják. Ezért, hogy nagyobb eséllyel induljon el egyáltalán a projekt, ezért olcsóbbá kellett tenni, illetve a rákoskeresztúri szárnyvonalat be kellett illeszteni ismételtén ebbe a projektbe, mely ugye korábban benne volt. Jelenlegi tervezett fázis, amit át fog venni, vagy amit átvett már az Állam, a Fővárosi Önkormányzattól, az a következőképpen néz ki: A terv az az, hogy ugye Cinkotáig 5 percnként járjon a metró, csúcsidőben, csúcsidőn kívül 10 percnként. Gödöllőre 10 percnként járjon csúcsidőben, és csúcsidőn kívül 20 percnként. A csömöri szárnyvonal, csúcsidőben 15 percnként, csúcsidőn kívül fél óránként járjon. Ugye jelenleg a HÉV az 15 perc a csúcsidő, és 30 perc a csúcsidőn kívüli követési ideje, úgyhogy ez egy jelentős előrelépés. A projektnek része az, hogy átszállásmentes kapcsolatot biztosítson a 2-es metró vonalán, tehát a végeredmény az, hogy Gödöllőtől a Déli pályaudvarig átszállásmentesen lehessen eljutni. Ennek feltétele az, hogy egy olyan szerelvény közlekedjen ezen a vonalon, ami mind alagútban, metró üzemmódban, tehát alsó áramszedős változatban tudjon működni, mind olyan, ami felső áramszedős HÉV(?)-változatban tud működni, tehát ez egy új jármű. Van a világban már ilyen jármű, nem egy helyen, viszont Magyarországra erre az alagútra kellett egy újat tervezni, ez a projektnek kezdetektől fogva része, magának a járműnek elkészült egyébként a típusengedélyezési terve, be is van adva engedélyeztetésre. A vonali struktúra az úgy alakulna, hogy a Déli pályaudvarból indulva a Népstadionig igazából nincsen változás, csak akadálymentesítés. A Népstadion állomás után lenne egy új állomása a metrónak, az ottani vasútnál. Ugye a Törökörnek hívják ezt a megállót, csak próbáltam volna, mondjuk az Expo felé kimenő vonalnál, ott a, régen Baumgartner Autószalon volt, most nem tudom, mi van ott, Diego talán, tehát ugye ott lenne egy megállója a metrónak, utána a Pillangó utca és az Örs Vezér tér, illetve a Pillangó utca változatlanul megálló lenne, majd az Örs Vezér téri állomás megszűnne azon a helyen, ahol jelenleg van, és átkerülne a Zuglói oldalra, méghozzá magas vezetésben, az azt jelenti, hogy a, az autóközlekedés a metróközlekedés alatt menne, tehát lábakon álló szerkezeten keresztül. Látványtervek vannak csatolva az anyaghoz, tehát ezt láthatták. Megállna az Árkád és a Sugár üzletközpont között. A sugári oldalon, ahol a jelenlegi HÉV végállomás helyén, magas vezetésben. Majd utána leereszkedne a terepszintre, és a Rákosfalvai megálló terepszinten lenne, majd a XVI. kerületbe érne be a szerelvény. A XVI. kerületben a forgalmi statisztikák, illetve a lakossági forgalomnak az igényei alapján át lesz strukturálva a megálló-szerkezet. Ugye az első megálló a XVI. kerületben a HÉV-en jelenleg ugye Nagyiccén van, ami annak idején az EMG gyárat szolgálta ki, de az EMG gyár már megszűnt. Átalakult, úgyhogy ennek kiszolgálására nincsen szükség, ellenben az Egyenes utcai lakótelep kiszolgálásához, illetve a Körvasút-soron levő, leendő vasúti megállóhoz lenne egy új megálló az Egyenes utcai lakótelepen, térszínen lenne a megálló, tehát ott állna meg a metró és közvetlen át lehet szállni onnan a vasútra. Majd innen a vonal az a térszín alá bukik, egy úgynevezett U-keretben, tehát egy olyan betonszerkezetben menne tovább, amelynek nincsen teteje, illetve csak bizonyos helyeken van teteje. Kifejezetten ott, ahol közúti közlekedés van, vagy ahol városközponti rész kerül kialakításra, vagy parkoló kerül kialakításra. A térszín alól az Imre utcai átkeresztelt, Erzsébetliget megállónál, illetve előtte emelkedne föl ismét, tehát a

térszínre a vonal, és utána a vonali vezetés, az változatlan a mostani HÉV-vezetéshez képest. Ugye a következő megálló, ami, ami van a HÉV-en, az a Sashalmi megálló, ami áthelyezésre kerül a Thököly utcához. Ugye a Sashalmi városközpont, vagy a piachoz, illetve a Lándzsa utcai lakótelephez, ez már térszín alatti megálló, tehát itt a közúti közlekedés az a jelenlegi, megszokott formájában zajlik, csak majd nem kell várni a HÉV-re, hanem alatta fog elmenni a HÉV-metró. A következő megálló szintén áthelyezésre kerül, ugye jelenleg ugye a Mátyásföld Repülőtér megálló van, a Baross Gábor utcánál, és ez a megálló áthelyezésre kerül a Jókai utcához, ugye a városközpontoz, ugye ahol a Szakrendelő van, a Bankok vannak, a Posta van, és minden más egyéb. Ez is egy térszín alatti megálló, tehát itt fölötte P+R parkoló is, kis tér is kialakul, majd utána következő megálló már térszínen van, ez a térszíni megálló meg a Imre utcai, most Imre utcai, majd Erzsébetliget megállóra keresztelt megálló lesz. Az Erzsébetligeti megálló után a Mátyásföld-alsó megálló megszűnik, és a Cinkotai megálló lesz a következő. Ugye a Cinkotai megállónál külön szintű csomópont épül. Ebbe még vita van, illetve még a tervező, meg a megrendelő sem döntötte el, hogy melyik változatot támogatja inkább. Van egy aluljárós változat, és van egy felüljárós, vagy fél-felüljárós változat. Ugye mind a két változat él. Az egyik, az aluljárós változat az Ostoros utcát köti össze a Vidámvásár utcával, és a Szabadföld út alatt megy át alagútba, még a másik változat a felüljárós, az csak az Ostoros utat köti össze a Szabadföld úttal, a Vidámvásár utca felé nincsen kijárata. Ennek nagy előnye az, hogy nem kell kisajátítani, meg lebontani lakóházakat. Ugye jelenleg az aluljárós változat miatt ezt meg kellene tenni. Aztán innen a vonalvezetés az változatlan, az állomás kiosztás változatlan, bár a Budapesti Fejlesztési Központ tájékoztatása szerint nagy valószínűséggel a városon kívül, ami ugye a Fővárosi Önkormányzat fejlesztésében eddig ugye nem volt benne, a városon kívüli állomás kiosztást is meg fogják a mai kor igényeinek, meg főleg a forgalmi szempontoknak megfelelően módosítani. Átépitésre kerül két közúti aluljáró, amin most mind a kettő jelenleg szűkös, az egyik a Magtár utcai közúti aluljáró, az ki lesz szélesítve és kerékpáros, és gyalogos átközlekedésre is lehetőséget ad, és ugyanígy hasonló megoldás lesz a Sarjú utcai, Nógrádverőce utca-Sarjú utcai átjárónál is. Mi az, ami még, ja! Csömör. Ugye a csömöri szárnyvonal 2017 novemberi változat szerint megszűnik, helyette buszközlekedés zajlik Csömörig, a most, jelenleg HÉV-vonalon levő közlekedés, tehát azon a nyomvonalon ahol most a HÉV megy, a síneket fölszedik, helyette utakat építenek, és ott busz járna. Nagyjából ez van. Illetve a projektnek része volt, talán még most is az. A Hungaroring felé egy gyorsvasúti kijáró, ennek is két változata van, de a megrendelő azt a változatot támogatta, ami Mogyoród felől közelíti meg a Hungaroringet és két megállási lehetőséget is biztosít a Hungaroringnél. A további vonal, az a Rákoskeresztúri szárnyvonal. Ugye a 2017. novemberi tervek szerint ez az Egyenes utcai megálló után lenne egy kiágazásos, a Sárgarózsa utca melletti területen, kőbányai területen haladna végig a kerület, a XVI. és X. kerület határán haladna végig, de X. kerületi oldalon, majd utána átmenne a vasúton és a XVII. kerület felé a Pesti úton, illetve a Pesti út alatt lenne négy megállója, és jutna el a XVII. kerület városközpontig. Ez a 2017. novemberi változat. Ugye mind bizonyára olvashatták képviselőtársaim az előterjesztésben, több kerület is, így Kőbánya és a XIV. kerület is különböző kifogásokkal élt, és új javaslatok vannak a projekttel kapcsolatban. Kezdeném talán a kőbányai kifogásokkal. Ugye Kőbánya semmi szín alatt nem támogatja a Sárgarózsa utcai kihajtást. Hanem ő ragaszkodik a Rákosfalvai kihajtóhoz, függetlenül attól, hogy ez 60... uszke 85 milliárd forinttal drágább megoldás. Ez csak az én magánvéleményem, ami most jön, ebből az fog

következni, hogy nem lesz Rákoskeresztúri szárnyvonal. Az ezredfordulóig, vagy a mit tudom én, a századvégéig biztosan nem. De lehet, hogy túlzok, és csak mondjuk, hogy 2040-ig, vagy '50-ig. A másik kőbányai kérés ugye, ami Zuglóval közös kérés, hogy a Keresztúri útnál ugye úgy van tervezve, hogy ott a HÉV, illetve a metró halad a térszínen, és egy felüljáró épülne. Ők azt szeretnék, hogyha nem felüljáró épülne, bocsánat, jobban mondva nem autóknak épülne felüljáró, hanem a metró menne ott felül, tehát átjön az Örs vezér téren magas vezetésben, lejön a térszínre, fölemelkedik a Keresztúri úton, megint lejön. Mikor rájöttek a politikusok arra, hogy ez a hullámvasút nem biztos, hogy jó, akkor a zuglói kérésre, most jelenleg az a változat szerepel, hogy az Örs vezér téren följön magas vezetésben, végig a Keresztúri útig magas vezetésben megy, és utána jön le majd a, utána jön majd le a térszínre, ugye ahogy a Rákospatak fölött, de a Körvasút-sor alatt beférjen ez a jármű. Ugyanígy, talán még... Mi az, ami még talán... Visszakerült a Törökőr megálló, illetve nagyon fontos, hogy a Csömöri szárnyvonal, Budapesti Fejlesztési Központ kifejezett kérésére megmarad vasúti közlekedésnek, tehát nem autós közlekedés lesz, ez nyilván megint csak emeli a projektnek a költségét egy pár milliárd forinttal. No, hát nagy... Cinkotán létrejön egy végállomás, illetve egy ilyen járműtelep. Ugye megmarad az Örs vezér téri járműtelep, ugye az új szerelvények, illetve a több szerelvény miatt kell egy másik járműtelep, ez Cinkotán lesz, a jelenlegi Cinkotai állomás fölhasználásával, illetve az ott levő vasúti területek fölhasználásával. No, nagyjából ennyi a projektnek a részletesebb leírása. Próbáltam összefoglalni ezt a 40 oldal vezetői összefoglalót, amit olvashattak mellékletben. Kérdés van-e? Mizsei László, parancsoljon!

### MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm! Ha már ma tárgyaljuk, akkor arra szeretnék választ kapni, hogy mennyire lehet változtatni majd az előterjesztésekben leírtakon később, ha már most elfogadjuk az egészet? Mármint a főbb tervezési elveket. Azt kell, hogy mondjam, hogy már most is, már eleve úgy került a Testület elé, hogy már egy módosítás bele van építve a határozati javaslatok közé az Egyenes utcánál, ugyibár ott már egy új megoldást javasolt az előterjesztő. Szerintem is jó megoldás, mert az, hogy szintben keresztezze a metró az áthaladás, az egy kicsit bután jönne ki, tehát a környékbelieket, amennyire mi, annak idején megkérdeztük, az nagyon zavarná továbbra is. Tehát már az előterjesztésben is az van, hogy már módosítunk rajta. Mennyire mehetünk most bele a részletek tárgyalásába, és hogyha vannak ilyen javaslatok, akkor azt módosítóként kell majd beadnunk a javaslathoz? Pont azért gondolom azt, hogy komolytalan az egész, mert én most nem fogok tudni konkrét módosítókat beadni, ugyanis egy csomó dolognak utána kéne járni. Én most látom...

### KOVÁCS PÉTER

Szívesen segítek ebbe az utánajárásba, Képviselő úrnak!

### MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm szépen, de én úgy gondolom, hogy ezt...

### KOVÁCS PÉTER



2009 óta, sőt '7 óta vagyok benne ebben a projektben, tehát ha én nem tudok Önnek válaszolni, valószínűleg más sem fog.

### MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm! Tehát a kérdésem az, hogy mennyire lehet komolyan venni ezt az egészet, hogyha most kell nekünk módosítókat beadni az egészhez, miután két nap felkészülési időnk volt rá. Tehát én ezt továbbra sem javaslom, hogy most ezt komolyan vegyünk, hanem beszélhetünk róla, rendben van, de ne hozzunk legalább, legalább nem hozzunk róla határozatot, hanem napoljuk el, miután tartottunk egy komoly munkaértekezletet ezzel kapcsolatban. És a bizottságok is még a másik két bizottság is, a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési, és a Környezet-és Klímavédelmi is tárgyalta. Köszönöm szépen!

### KOVÁCS PÉTER

Képviselő úr, eltérve az SZMSZ-től, illetve az SZMSZ lehetőséget biztosít számomra arra, hogyha úgy érzékeli a levezető elnök, hogy nagyon fontos téma van, akkor bárhány képviselőt, bárhány alkalommal, bármennyi időben szót adhat, én ezt most ki fogom használni, úgyhogy nyugodtan kérdezzen, szívesen fogok válaszolni az összes kérdésére. Szerintem eddig is komolyan kellett volna venni ezt a projektet, mindenki komolyan vette ezt a projektet, aki itt az asztalnál ül, nagyon remélem, komolyan vette ezt a projektet, ha valami olyan kérdése van, ami, ami arra biztatná, és hagyok Önnek időt is, hogyha módosító javaslatot kíván megfogalmazni, a feltett kérdései utáni válaszokkal, akkor nagyon szívesen hagyok Önnek időt arra, hogy megfogalmazza a módosító javaslatait. És akkor szavazhasson róla a Testület, de mondom még egyszer, annak érdekében, hogy reális esélye legyen annak, hogy elindulhasson, vagy folytatódhasson másfél év toporgás után a tervezés, én javaslom azt, hogy most dolgozzunk rajta. Úgyhogy, egyébként az félreértés Képviselő úr részéről, hogy módosítjuk azt, hogy ne legyen szintbeli átjáró az Egyenes utcánál, ez csak egy pontosítás. Ugye a jelenlegi 2017. novemberiben sincsen már ott, illetve a november után elkészült engedélyes tervekben sincsen szintbeli átjáró az Egyenes utcánál, hanem a Pirosrózsa utcánál van. Annyi pontosítás van a határozatban, hogy vagy a Pirosrózsa utcánál, illetve vagy/és a Devecseri utcánál legyen külön szintű átjáró. Tehát az Egyenes utcai azonos szintű átjáró az már el van vetve. Csizmazia Ferenc a következő kérdező. Parancsoljon!

### CSIZMAZIA FERENC

Köszönöm a szót, Polgármester úr! Nekem egyetlen egy kérdésem lenne, hogyha már Polgármester úr is ennyit említette a Cinkotai felüljárót, hogy a felüljáró, amennyiben megépül, mennyiben érinti a Cinkotai strand, a volt Cinkotai strand területét? Vagy beelóg-e abba? Köszönöm szépen!

### KOVÁCS PÉTER

Cinkotán mind a felüljárós, mind az aluljárós változat beelóg a Cinkotai strand területébe, tehát bármelyik változat is van, külön szintű csomóponttal, a Cinkotai strand jelenlegi telkét az nyilvánvalóan ki kell sajátítani, vagy annak egy részét. A felüljárós az én számításaim szerint, de erre konkrét számítás még nem készült, 14 %-ig, míg az aluljárós 8 %-ig vesz el területet abból. Nemes Gábor a következő kérdező.

## NEMES GÁBOR

Köszönöm, tisztelt Testület! Lehetek hosszabb, mint egy perc, mert nem férnek bele?

## KOVÁCS PÉTER

Természetesen, Képviselő úr! Most erre van lehetőség!

## NEMES GÁBOR

Az első kérdésem, hogy egyrészt ugye ezek a tervek már nem 2019-től állnak, ilyen értelemben már, 2005-től, és az a kérdésem, hogy itt azért én úgy tudom, hogy 2017-ben a részletes műszaki paraméterek, tehát véglegesültek. Most mi indokolja, hogy újabb 4,6 milliárd forintot költsenek el ennek a tervezésére? A következő kérdésem, hogy az Örs vezér tér napi forgalmából mennyi a HÉV-vel érkezők, és távozóik száma? Aztán az is kérdésem, hogy a 2-es metró, az utasforgalmának hány %-a, akik a HÉV-vel érkeznek vagy azzal utaznak tovább? További kérdés: milyen hatástanulmányok készültek, hogy a 2-es vonal nagyforgalmú, de keskeny peronos állomásait, mint például a Deák tér, vagy az Astoria, vagyis bocsánat, a Blaha Lujza és a Keleti pályaudvar, milyen belső utas-áramlási helyzetet teremt egy többviszonylatú közlekedést? Különös tekintettel arra, hogy az Örs vezér tér irányáról beszélünk. Aztán az is kérdés, hogy ugye jelenleg tudomásom szerint 22 darab Alstom szerelvény közlekedik a jelenlegi 2-es metró vonalán, ebből 11 feleslegessé fog válni. Mi lesz a sorsuk ezeknek? Dobják a szemétkébe? Hiszen Ön ugyan említette, hogy erre kíváncsi vagyok, hogy mely, a világ mely városában közlekedik hibrid szerelvény, hol használ a metró infrastruktúrát elővárosi vasút, és milyen előzetes ajánlatkérés történt a szerelvény, egy ilyen jellegű szerelvény fejlesztési és gyártási költsége tekintetében? Aztán kérdés az is, hogy milyen modellszámítások készültek arról, hogy az Örs vezér tere korszerű, intermodális csomóponttá fejlesztése az összekötés mellőzésével mennyi költséget takarítana meg ehhez az elképzeléshez képest? Következő kérdés: Az Örs vezér tér magasvasúti kialakítása milyen környezeti terhelést okoz? Akár zaj, akár rezgés? A Kerepesi út 90. és 98-as számú szakaszon, vagy házakon 250 család él jelenleg. Az ők életét fogják - azt gondolom - megnehezíteni. Aztán milyen modellezés történt a tekintetben, az Örs vezér terére más közlekedési eszközzel átszállási feltételei mennyiben romlanak? Vizsgálta-e valaki például, hogy a Törökőrre tervezett újabb megállónál a pálya körülbelül 20 emelkedésben, lejtésben van, mennyi költséggel lehet ott metróállomást létrehozni? További kérdés: A 2-es vonal a világ egyik legdrágább, folyamatos, vonatbefolyásoló berendezése, biztosító berendezése működik. Hogyan tovább? Kiepipítik Gödöllőig? Vagy két külön rendszerrel fog ez működni tovább? Az örvendetes, gondolom a csömöriek szempontjából is, hogyha megmarad a vasúti szolgáltatás, és itt azért kérdés, hogy Cinkotán a szerelvények szétbontása, összekapcsolása, mennyi időt vesz igénybe a biztonsági előírások betartásával? Ugyanis, ha a szerelvényt szét kell bontani, Cinkotán, mert azok közlekednek valamilyen értelemben tovább, ott újra kell vizsgálni a féंबरendezéseket, hogy azok megfelelően működnek-e, tehát erre megvan a nyilván a műszaki előírása. Ez időt fog igényelni, ez 3 perc alatt nem fog megvalósulni.

## KOVÁCS PÉTER

Ön szerint!

NEMES GÁBOR

És akkor van még egy utolsó kérdésem, hogy a metró, a BKV szakemberei üzemeltetik, milyen szervezeti változások szükségesek a vegyes üzemhez? Hát egyelőre ennyi jutott eszembe így 2 nap alatt, de még nyilván szeretnék majd vélhetően hozzászólni.

KOVÁCS PÉTER

Van rá lehetősége!

NEMES GÁBOR

...Mindenféleképpen meg kell jegyeznem... Elnézést! Az nyilván nem kérdés, de annyit, ha ez a jegyzőkönyv már kiadásra került a Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság üléséről, én ott voltam, de nem volt módom arra, hogy kérdéseket tegyek föl, mert leszavazták azt, hogy itt a Közlekedési Bizottság közlekedést tegyen, közlekedési kérdésekben kérdéseket tegyen föl. Tehát nem volt módom szakmailag ott elmondani ezeket a kérdéseket. Köszönöm!

KOVÁCS PÉTER

Köszönöm szépen! Következő kérdező Abonyi János!

ABONYI JÁNOS

Köszönöm a szót, Polgármester úr! Egy óhaj először, a kérdés előtt, szeretnék én utazni ezen az összekötött vonalon egyébként. Remélem, hogy még lehetőségem lesz rá. A kérdésem...

KOVÁCS PÉTER

Azon dolgozunk Képviselő úr!

ABONYI JÁNOS

A kérdésem az, hogy itt látunk számokat, teljes bekerülési projekt, teljes bekerülési költségéről, ami ilyen kétszázvalahány milliárd forint a korábbi tervek alapján, azt látjuk, hogy meglehetősen komoly emelkedésben vannak az építőanyag árak, a bérek is. Van-e valamilyen előzetes becslés, hogy ez a legutóbbi változat, vagy a lehetséges változat, az körülbelül mennyibe kerülne? Köszönöm szépen!

KOVÁCS PÉTER

Szatmár László a következő kérdező!

SZATMÁRY LÁSZLÓ

Köszönöm a szót, Polgármester úr! Az előzetes ismertetésben mondta, hogy a Sárgarózsa utcai behajtást...hoz nem járult hozzá a X. kerület. Az lenne a kérdésem, hogy ez milyen súllyal esik latba, mert a fele az XVI. kerület, mondjuk a fele, meg X. kerület?

KOVÁCS PÉTER

Köszönöm szépen! A kérdések elfogytak, akkor most hátulról visszafelé válaszolnék. Ugye a Rákoskeresztúri szárnyvonal kiágazása az egy centit nem haladt volna a XVI. kerület területén. Ugye a Sárgarózsa utca úttestje is már Kőbányához tartozik, de a metrő- vagy a HÉV-szerelvény az úttesttől még Kőbánya felé levő oldalon haladt volna, tehát a XVI. kerület területén nem haladt volna. De nem a Sárgarózsa utcával volt baja, illetve ez megint csak az én feltételezésem, azzal volt baja, de nem erre hivatkozik, a Kőbányai Önkormányzat, a Kőbányai Önkormányzat az a hivatkozási alapja ugye a Rákosmenti rétek védelme környezetvédelmi szempontból. Az én álláspontom szerint meg inkább az a helyzet, hogy ugye a Kőbányai Önkormányzat szép lassan fölvasárolja a Sárgarózsa utcával szemben levő területeket, és ott egy nagyobb lakóövezeti beruházást tervez. És ennek, én megítélésem szerint azért egy metrőállomás jól jött volna, ők másképp látják, de ez csak az én feltételezésem, maradjunk a hivatalos álláspontnál, hogy a környezetvédelmi indokok vannak. Abonyi képviselő úrnak, hogy mennyibe fog kerülni. Hát jókat kérdezel, János! Ugye az előterjesztésben is leírtam, hogy melyik változat, akkori árakon mit terveztek a tervezők, ugye mivel most egy jelentős áttervezése lesz ennek a vonalnak, hisz ugye az Örs vezér és... Mindegyik, és egyik sem olcsóbb lesz ettől, ugye a 2017-es árakon benne szerepel az előterjesztésben, mindjárt megmondom neked, hogy mi van odaírva. Pillanat! 117,5 milliárd forint a V4-es vezérváltozat, ugye ez jelentősen alacsonyabb, mint ugye a korábbi változatok voltak. Ugye drágító tényező lesz én megítélésem szerint a magas-vezetés az Örs vezér tér és a Keresztúri út mellett, kifejezetten ugye annak maga a vezetés miatt is, illetve annak a zajvédelme miatt is. Ugye erre rákérdezett Nemes képviselő úr is. Olcsóbb lesz abból a szempontból, illetve olcsóbb nem lesz, de nem tértek vissza ugye a mélyvezetésű Örs vezér téri áttéréshez, ami önmagában egy 100 milliárd forintot csökkentett ezen a projekten. Ahogy én látom most a kerületek hozzáállását, Rákoskeresztúri szárnyvonallal már nem nagyon számolnak, bár hivatalosan még benne kell lennie ebbe a, ebbe a projektbe, de az ebbe az összegbe, amit mondtam az előbb, az nem is volt benne. Ugye nyilván, ahogy te is mondtad, az építőanyag árak mennek fölfelé. Ugye mire ez a projekt elindulhat, ha minden jól megy, tehát, ha például a kerületi önkormányzatok még július hónapban válaszolnak a fejlesztési központ megkeresésére, ha utána a tervezők elkezdik a tervet, és nem túl sok kérése lesz a kerületi önkormányzatoknak, és nem kell túl sokat áttervezni. Tehát, ha ezek a peremfeltételek megvannak, akkor ugye a 2023. év végére kell elkészülni minden tervnek. Ugye jelenleg a terveknek csak egy része van kész, ugye az engedélyes tervek készültek el. És a, ha ez megvan, akkor utána lehet beadni európai uniós pályázatra, ott szerintem azért az Európai Unió sem egy kapkodó idegbolond, tehát nagyjából mondjuk egy fél év biztos van, mire ott döntést hoznak, tehát utána ugye közbeszereztetni kell, tehát jó esetben 2024 vége felé indulhat a beruházás. De ez akkor van, ha minden tényleg klappol, ugye. Ehhez azért van néhány ugye peremfeltétel, ami, ami fontos. Egy, például, hogy a 2023-ban, a Kormány ezt a projektet akarja beadni egyáltalán, budapesti kötőtpályás fejlesztésre, és nem mondjuk az 5-ös metrót, vagy nem mondjuk a Csepeli HÉV-et behozni a Kálvin térig projektet. Mert ugye sok, egymással versengő projekt van, és ezért vagyok én nagyon mérges arra, hogy másfél évet kidobtunk ebből a projekt életéből, mert pont másfél-két év előnyünk volt, a többi projekthez képest. Most ezt az előnyt, ezt sikerült ledolgoznunk. Tehát sok mindentől függ, hogy mi lesz. De ennek a tervnek egyébként része az, a tervezési folyamat legvége az, hogy egy Európai Unió számára beadható pályázati forma lesz, és ott a pontos összegeket, tervezett összegeket meg kell jelölni. Szerintem a 217, 5 milliárd forintnál drágább lesz. Hogy

mennyivel, ezt nem tudom megmondani neked. Nemes képviselő úrnak sok kérdése volt. Az első kérdése, hogy miért kell még 4,6 milliárd forintot ráköltetni. Ugye ez az előterjesztésben szerepel, ha oda tetszik lapozni, a 6-7. oldalhoz, akkor ott van egy táblázat, hogy mik azok a tervek, amire a Budapesti Közlekedési Központ a FÖMTERV-vel keretszerződést kötött. És direkt vastag betűvel jelöltem azokat a terv-fázisokat, amelyeket már megrendeltek. Ugye ez nagyjából a terveknek körülbelül a fele. Nem teljesen a fele. Tehát a maradék pénzt erre a többi tervre kell elkölteni, hisz ugye megállt 2019-ben ez a tervezési folyamat és azóta áll. Ezt újra el kell indítani, és a 24 fázisból azt mondja, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10-et rendeltek eddig meg, tehát a maradék 14-re kell elkölteni ezt a 4,6 milliárd forintot. Van természetesen, és az előterjesztés mellékletében szerepel, mindjárt megkeresem Önnek, hogy hanyadik oldalon, hogyha van annyi türelme, hogy milyen, mivel számolnak, hogy milyen forgalom van a HÉV-vel jelenleg jövők, és hogy az Örs vezér tér felé továbbmenőknél. Még talán a vezetői összefoglalóban is benne van, de egy kis türelmét kérem, mert annyi terv van már itt az én asztalomon is, annyi változat volt, nem akarok Önnek rosszat mondani. Na, tehát a vezetői összefoglaló 24. oldalán található a napi utasforgalom és különbségei. Ez egy diagramon megtekinthető, ha megengedi, most nem olvasnám föl konkrétan a számokat belőle, de itt megtalálja. Az is benne van, hogy hány % utazik tovább. Ugye azt is vizsgálta természetesen a tervezők, hisz az nem véletlenül tartott 2,5 évig, 3 évig a tervezés, hogy a jelenlegi plusz többlet utasszám az el fér-e a peronokon, illetve kell-e sűríteni a metrónak a járatát csúcsidőben ahhoz, hogy ne legyen tumultuos jelenet a peronon, és az a tervezői eredmény jött ki, hogy nem kell ezért sűríteni a csúcsidőben 2, uszkve 3 perc közötti metrójáratot a belvárosba, azért, mert ez van. Ugye 22 Alstom szerelvényt mondott, mi lesz ezekkel? Ugye a tervek szerint a Rákoskeresztúri szárnyvonalra kerültek volna át ezek a szerelvények, de mivel most a Rákoskeresztúri szárnyvonal ugye a 2. körbe került, hogy, hogy így fogalmazzak, én azt gondolom, hogy azok föl lesznek használva más szerelvényekre. Mint talán mondtam, ugye egyszerre több futó projektjei vannak az államnak, ugye ebből talán a legmarkánsabb, vagy legnagyobb költségigénnyel jelentkező, vagy legnagyobb vonalú, vagy igényű ez az 5-ös metró, tehát a Szentendre és Csepel közötti metró összeköttetés megvalósítása egy metróalagúttal, egy újabb metróalagúttal a Duna alatt. Tehát nyilván ott föl lehet majd használni ezeket a szerelvényeket. Fejlesztés, gyártás. Ezt írtam föl. Igen! Jármű. Tehát a járműt odáig is eljutottak konkrétan, hogy megvan a járműtípusa, ez is szerepel egyébként az anyagba, mindjárt megmondom, talán még a vezetői összefoglalóban is benne van. Pillanat türelmét! Hát olyan alapos a terv, hogy még az is megvan, hogy milyen közműveket kell majd kiváltani ahhoz, hogyha akarnak, tehát nyilván gondoltak erre a vasúti átjárásra. Azt mondja, hogy... A 149. oldalon, a melléklet 149. oldal, 4.1. pont alatt van a járműről szó. Ugye a járműnél problémát jelentett egyrészt az áramfelvétel, másrészt meg ugye problémát jelentett az, hogy ugye a gödöllői hosszú idejű utazásnál ugye több ülőhely kell, míg a metrónál inkább több állóhely, mert többen vannak, de ugye ezeket is megoldották. Konkrét járműtípus van, meg van már a típus engedélye, kész a terve, sőt még az is megvan, hogy ugye Dunakeszin, vagy hol van valami Stadler – járműgyártó telep, hogy ott tudnák is ezt gyártani. Tehát, hogyha elindulna a projekt, akkor magyar gyártású szerelvény közlekedhetne ebben. Ugye az Örs vezér tér korszerűsítését direkt úgy találják ki, vagy találták ki, hogy még közelebb, a jelenlegi ugye vasúti vagy HÉV és metró átszállás ugye megszűnik, tehát azon nem kell átszállni, de ugye a kérdése nem erre vonatkozott, hanem, hogy a buszközlekedésnél hogy lesz. Ugye a tervek

szerint a busz végállomást az egyik oldalon megszüntetik, tehát vagy az Örs vezér téri, mostani metróállomás mellett nem lesz buszvégállomás, vagy a Zuglói oldalon nem lesz buszvégállomás. A logikusabb módozat az, hogy ugye a kőbányai oldalon szüntessék meg, hisz a végállomás ugye a zuglói oldalon lesz, és a tervek szerint oda járnának be a buszok. Közvetlen a metróállomás alatt állna meg a buszvégállomás, tehát egy mozgólépcsőn, liften, vagy gyalogosan föl lehet jutni közvetlenül a metróállomáshoz, tehát sokkal jobb átszállási kapcsolatokkal fog rendelkezni ez a projekt, mint a jelenlegi. Ugye most kétfelén állnak meg, ugye a, egyrészt az Örs vezér téren, ott nem kell aluljáróban, vagy az Örs vezér tér mellett, kőbányai oldalon, ugye ott nem kell aluljáróba lemenni, míg a másik oldalon a megálló buszok főleg a XVI. kerületben is közlekedő buszok ugye ott állnak meg, és onnan egy a aluljárón keresztül lehet megközelíteni jelenleg a metró. Húsz ezrelékben emelkedik a Törökörnél, hogy lehet oda állomást építeni? Mindent lehet építeni, nemcsak Magyarországon, a világon is, a Dubai felhőkarcolót, ha megnézik, már lassan egy kilométer magas épületeket is lehet. Ez a húsz ezrelékes problémát, ezt nagyon könnyen és egyszerűen meg fogják oldani a tervezők. Ugye a Törökör az most visszakerült ebbe a projektbe. Korábban nem volt benne. Tehát nyilván ennek a tervezési folyamatnak 4,6 milliárdból ezt is meg kell tudni oldani. Biztosító berendezések. Ugye mind a metróvonalon, mind a HÉV-vonalon a biztosító berendezés más-más, más az áramellátása az egész szerelvénynek, más feszültségek vannak, de ezek egységesítve, illetve átépítésre kerülnek. Egyébként is a Gödöllői és Csömöri HÉV-hez már nagyon régóta hozzá kéne nyúlni, és a teljes biztosító berendezést át kéne építeni, meg kéne fordítani ugye a menetirányt. Ugye egyetlen olyan rész, ami, ami még fordított közlekedéssel közlekedik ma Magyarországon. Tehát erre a HÉV-re egyébként is kéne költeni mondjuk egy 150 milliárdot, 100-150 milliárd forintot, a teljes átalakításra, ehhez képest már csak egy kis lépés a metróval való összekötés, és az új nyomvonalvezetésnek a kialakítása. Tehát nyilván mindannyian tudjuk, ez nem maradhat így, és a biztosító berendezéseket hosszas, több projekttertekezleten tárgyalták mind a MÁV, mind a MÁV-HÉV, és a BKK szakemberei a biztosító berendezéseket. Volt szerencsém végigülni ezeket. Nem állítom, hogy minden mondatot értettem belőle, de a végén megoldás lett rá. Úgyhogy ez nincsen probléma. Ugyanúgy, ahogy a Cinkotán a szerelvények. Ez a tanulmány tartalmazza, hogy 1, illetve 2 perc alatt lehet ezeket a szerelvényeket bontani, úgyhogy nem kell 3 percet várni erre a dologra, és ez még a menetidőbe, még a csúcsidőn levő menetidőbe is belefér. Az üzemeltetés volt talán a legnagyobb probléma. Ezt jól látja Képviselő úr. És ez nem műszaki vagy műszaki szakmai problémákat vetett föl, hanem ilyen ez az „én várom, és én védem azt!”, című problémák voltak, mind a MÁV-HÉV, mind a BKK részéről. Tehát mindenki szereti a saját dolgait üzemeltetni. Azzal, hogy most az államhoz került ez a dolog, szerintem ez a probléma egy nagyvonalú állami gesztussal gyorsan megoldható. És meg is fogják oldani. Tehát én ezt nem látom problémának szintén. Bár valóban az Ön által fölvetett problémák között ez a legkomolyabb probléma. Hozzászólások. Kovács Raymund, parancsoljon!

### KOVÁCS RAYMUND

Hát igen, köszönöm szépen! Nyilván a részletekben van az ördög megbújva, de azt gondolom, hogy szerintem mi azért koncentráljunk inkább a nagyobb volumenű dolgokra, hogy egyáltalán elinduljon ez a projekt. Én azt gondolom, hogy itt egy kardinális kérdés az a megállóknak a helyszíne. Ebben egy jó változás történt. Ugye teljesen egyértelmű, hogy a végig, a Veres Péter

út mentén, ahol lakótelep volt, ott egyetlen egy HÉV megálló sem volt, tehát ezek egy jó döntések, hogy ide átkerülnek, ez egy nagyban fogja segíteni a közlekedést, tehát valóban itt az elmúlt 30-40 év alatt ezek a meglévő HÉV-megállók, ezek elnéptelenedtek, és nyilván ezért sem akkora alternatíva a közösségi közlekedés, mert nehezen megközelíthető. Ez szerintem azt gondolom, a mi számunkra ez az egyik kardinális kérdés. A másik kardinális kérdés az, hogy a kerületnek az átjárhatósága az megoldódik. Ez, ami egy fő probléma a kerületben, aki közlekedik. A harmadik, amiről nem esett szó, de nyilván, hogy ezt is figyelembe kell venni, és nyilván figyelembe vették, hogy az a fajta, átmenő forgalom, ami a kerületben ma tapasztalható, ami az agglomerációból érkezik ide, az vélhetően le fog csökkenni egy kedvező átszállási, kedvező közlekedési lehetőséggel. Tehát én azt gondolom, hogy ezt a három szempontot mérlegeljük. Azt, hogy a Törökőr utcánál, a két ezreléken lehet-e építeni, vagy nem lehet, nem érdekel. Tehát huszadrangú kérdés, ráadásul nem is a kerület területén van. Tehát nem értem, hogy hogy jön ide. Mi a saját problémáinkkal foglalkozunk, és ezekre adjunk egyértelmű választ. Én nyomatékosan mondom, hogy történjen valami. Tehát, ha valaki itt reggel az Újszász utcán, a Veres Péter utcán, Csömöri-Rákosi úton el akar jutni a városba, az egy öngyilkos küldetésre vállalkozik. Reggel többször megyek a Repülőtérre, fél 8-kor a Vidámvásár úton az M0-ig áll a sor és lépésben jönnek az agglomerációból ezer számra az autók. Tehát ez egy fontos dolog. Már ezer éve meg kellett volna lépni, hogy itt normális közlekedése legyen a városnak, szerintem erre, erre koncentráljunk. És adjuk meg a támogatást és utána majd, hogy a részletekben mi lesz, azt hiszem, hogy nyilván az is fontos, de döntsünk a nagy lépésben. Köszönöm!

#### KOVÁCS PÉTER

Köszönöm szépen! Következő hozzászóló, Nemes Gábor. Parancsoljon, Képviselő úr!

#### NEMES GÁBOR

Köszönöm szépen! Több kérdésre nem kaptam választ, és ezekből megpróbálom kiemelni a legfontosabbakat.

#### KOVÁCS PÉTER

Na!

#### NEMES GÁBOR

Annyi reakcióval, hogy Kovács Raymund képviselőnek, hogy igenis, minden mindennel összefügg. Tehát sok kérdésben egyetértünk, de az, hogy egy belső területen, a XVI. kerületben is működjön valami, az lehet, hogy függ egy többi kerületi tényezőtől, illetve a HÉV teljes, vagy a metró teljes módosításának kérdésétől is. Nem véletlenül kaptunk - gondolom én - egy teljes körű tájékoztatást. Ami a négyes kérdésemet illeti, de ha gondolja, akkor írásban is szívesen átadom ezeket a kérdéseket, ha úgy könnyebb ...

#### KOVÁCS PÉTER

Nagyon örülök neki, hogyha ideadja. Köszönöm szépen!

#### NEMES GÁBOR

A négyeses kérdésnél ott, ott nem a járatsúritésekre gondoltam, mert nem az a kérdés, nem az a probléma, hanem maga a, a metróállomások szűkössége. Az okoz problémát. Tehát, ha ott föltorlódnak olyan utasok, akik nem abba az irányban mennek tovább, vagy éppen ott Cinkotán leválik a dolog, tehát ők Gödöllőig mennének, akkor utána ők félreállnak. Nem tudnak hova adott esetben félreállni, tehát ezzel van ilyen összefüggésben probléma. Mert keskenyek a peronok. Tehát, hogyha itt ugye levásztanak kocsikat, valami Csömörrre megy, valami Gödöllőre, valamelyik meg csak ugye Cinkotáig. Tehát itt ezzel a továbbutazással van itt ilyen értelemben gond.

#### KOVÁCS PÉTER

Bocsánat, hogy a szavába vágok! Akkor én ezt valószínűleg félreértettem, mert szerelvény levásztás egyedül Cinkota állomáson van, a Blaha Lujza téren, Keleti-pályaudvaron nem kell semmit levásztani.

#### NEMES GÁBOR

Igen, igen, persze, erre majd kitekerek, nem is erre gondoltam.

#### KOVÁCS PÉTER

Tehát ott nem fognak megállni emberek.

#### NEMES GÁBOR

Nem, itt a továbbutazásról van szó. Tehát, aki Gödöllőig szeretne utazni, de az adott metrószerelvény nem megy Gödöllőig, mert nem fog elmenni, akkor az nem fog felszállni ott, és föltorlódnak az utasok.

#### KOVÁCS PÉTER

Hanem a 3 perc múlva jövő következő szerelvényre száll föl.

#### NEMES GÁBOR

Jó! Világos, jó, ezt a kérdést tettem föl.

#### KOVÁCS PÉTER

Én meg ezt a választ adtam rá.

#### NEMES GÁBOR

Hát ez van!

#### KOVÁCS PÉTER

De első körben is ezt mondtam.

#### NEMES GÁBOR

Arra nem kaptam választ, azt mondta, hogy van erre mintapélda, hogy hol van a világon olyan hibrid szerelvény, ami a, tehát olyan metró is, akár ami infra..., vagyis olyan elővárosi vasút, ami metró-infrastruktúrát használ. Tehát erre nem kaptam választ. Előzetes ajánlatkérés akkor



nincs, arra van utalás, hogy adott esetben, Dunakeszin, vagy nem tudom hol készülnének ilyen szerelvények, de hogy ezek hogy működneek, tehát, hogy egyszer megy Alstom szerelvény, egyszer megy egy hibrid-szerelvény, ez, ez, ez hogy lesz közös üzemelésben, ez itt azt gondolom, hogy nem teljesen világos, mert a 22 Alstom szerelvényből, 11 megmaradna ezen a vonalon. Ha jól értelmezem az anyagot. Mert csak 11 menne a kukába, de lehet, hogy rosszul látom én ezt a dolgot. Arra sem kaptam választ, hogy készültek-e modellszámítások arra vonatkozóan, hogy az Örs vezér tér egy korszerű intermodális csomópont lenne, és nem az összekötést választaná a tanulmány, akkor milyen költségmegtakarítások vagy milyen költséget, igen, takarítana meg. Vagy lehetne megtakarítani ennek a projektnek kapcsán. Mivel elhangzott a bevezetőben, én változatlanul megismétlem ezt is, hogy ott azért a zuglói szakaszon az Örs vezér tér után, és az anyag is szól arról, hogy ott komoly kártérítéssel fordulhatnak majd a lakók vagy kérhetnek, hogy ott a metró-szerelvények, mondjuk a konyhaablakuk alatt fog elmenni. Tehát ez azt gondolom, hogy ez nem tudom, hogy mennyiben jó megoldás, de erre, erre, erre azt gondolom, hogy szükséges lenne választ adni. És a Törökőr megállót most ott hagyjuk, bár ott sem azt a kérdeztem meg, hogy meg lehet-e csinálni, vagy nem lehet csinálni, azt, hogy mennyi költséggel lehet ezt megcsinálni. Itt konkrétan ez volt a kérdés. Hát ez a választ pedig nagyon bizonytalan volt, hogy ez a vonat befolyásoló berendezés, biztosító berendezés, hogyan tovább, hogy ezt teljesen kiépítik, Gödöllőig, vagy, vagy egy teljesen új rendszer, vagy két külön rendszer fog működni. Tehát ez is egy nagy kérdés. Illetve, az pedig nem igaz az az állítás, hogy a szerelvények szétbontása, és összekapcsolása egy perc alatt vagy három perc alatt megtörténhet. Ez önmagában megtörténhet, csak hogy a műszaki előírások azt írják elő, hogy ha két szerelvényt összekapcsolnak, vagy szétkapcsolnak, akkor ott fékpróbát kell végezni, az pedig nem fog menni 3 perc alatt, tehát én erre kérdeztem rá. Az időigényes, tehát ezeket Cinkotán majd mind meg kell csinálni. Hát az utolsó kérdés, igen, az, azon már túl vagyunk, ha Tarlós úr nem adta volna csak úgy oda a HÉV, a HÉV-et az Államnak, akkor most ilyen problémák lehet, hogy nem is lennének, és lehet, hogy a projekt is előrébb tartana. Csak mindig megjegyzi Polgármester úr, hogy, hogy hogy talán 2019 óta húzza ezt az egészet a Főváros, én meg úgy tudom, hogy a fejlesztési, tehát, hogy az Állam az volt, aki hátrébb sorolta a HÉV-nek a Gödöllői metróval való összekötését. Hát ez van. Fürjes Balázsék nyilatkoztak így, itt az ő anyagukban volt ez. Köszönöm!

### KOVÁCS PÉTER

Próbálok utána járni Képviselő úrnak a javaslataira, és tudom biztosan, hogy leírtam az Ön javaslatára már 2000... A kerületi Önkormányzat által megrendelt, és 2010-ben elkészült elő-megvalósíthatósági tanulmány is számolt már azzal, hogy mi lenne akkor, hogyha nem lenne összekötés, csak átlapolás, és mennyi haszna lenne, és egyértelműen kiderült, hogy az nem hasznos projekt. Úgy sem, hogy azonos peronon kell átszállni. Tehát az Európai Unió által előírt szabványok, és szabványos számítások alapján már a peroni átszállás is akkora gátat, idézőjelben gátat okoz az utazó közönségnek, hogy az olyan hátrányt érint, hogy bár olcsóbb az a projekt, ha csak átszállás van, peroni átszállás, de a hátrányai annyival nagyobbak, hogy sokkal rosszabb az úgynevezett BCR hányadosa, egy alá került. Tehát nem megtérülő projekt. Az Ön által javasolt dolog az még ennél is rosszabb. Az az, hogy akkor a maradjon a jelenlegi állapot, tehát, hogy egyáltalán nincsen projekt. Ezzel is számoltak, de ez még rosszabb arányt hozott ki. Tehát ez lehet, hogy elfelejtettem erre a kérdésre válaszolni, akkor elnézését kérem.

Ugye a projektben benne van, hogy hogy lenne, tehát a Rákosfalváig menne a metró üzemmód és utána HÉV üzemmódra váltanának. Tehát, hogyha az a kérdése, hogy meddig, melyik fajta biztosító berendezés lesz, akkor a metró-fajta biztosító berendezéses áramszedős változat Rákosfalváig és utána meg a HÉV-féle áramszedős változat a jelenlegi tervek szerint. Aztán majd utána ki fog derülni, hogy, hogy merre lehet tovább menni, hisz a tervezést most folytatni fogják, és majd meglátják, hogy mi van. Nem én mondom az 1-2 percet, hanem ez is az Önnek is odaadott pályázati, vagy tanulmánytervben van benne, hogy 1-2 perc alatt fogják szétbontani ezeket a szerelvényeket. Én értem, hogy Önnek más a véleménye, nem én írtam ezt a pályázatot, hanem a megfelelő vasúttechnikához értő szakemberek. Úgyhogy én bízom az ő véleményükben. Nyilván Ön is ért valamennyit hozzá. Remélhetőleg ezen a területen járt, ellentétben a Cinkotai temetőhöz javasolt HÉV-állomás helyén, mert azt nem tudtuk meg, hogy Ön járt-e arra...

### NEMES GÁBOR

A pikért megjegyzését megtartaná magának?

### KOVÁCS PÉTER

Amennyiben Ön is megtartja a pikért megjegyzéseit magának, de egyébként... Valóban... Ne beszéljünk egyszerre! Még nálam van a szót, majd, ha kér valaki szót, adok. Mizsei úr, és Csizmazia úr is jelentkezik. Ugye a politikai játszmákba én nem akarok belemenni, de akkor elmondom, mert ugye Nemes úr megemlítette, hogy ki miatt állt le a projekt. Nekem van egy levelem Karácsony Gergely polgármestertől, zuglói polgármesterként, aki leírja, ha jól emlékszem 2019. tavaszán, hogy nem támogatja ezt a projektet. Nem támogatja különböző okoknál fogva, mind az Őrs vezér téri területrendezés elmaradása, mind más egyéb okok miatt. Én nagyon örültem, amikor Önnel közösen Karácsony Gergely 2019. augusztusában bejelentette, hogy mégiscsak támogatja, mi több, azok voltak a bűnösök, akik eddig húzták ezt a projektet, és föl kell gyorsítani a projektet, és az emberek már mióta erre várnak, és mindenki bűnös, aki ilyen lassan dolgozott vele. Majd ahogy az anyag is tartalmazza, 2019. első vagy második Fővárosi Közgyűlésén, akkor be is terjesztettem, hogy akkor van egy keretközbeszerzése a Budapesti Közlekedési Központnak a FÖMTERV-vel, akkor húzzuk már le, vagy hívjuk már le a következő kiviteli tervre szóló részeket. Ezt nem szavazták meg se akkor, se februárban. Tehát ezek után a Budapesti Fejlesztési Központ vezetője, tehát nem a Fürjes Balázs, hanem Vitézy Dávid mit nyilatkozik, és hogyan gondolja, ez legyen az ő problémája. A politikai döntéshozóknak meg a dolga az, hogy feladatokat adjanak ezeknek a cégeknek és ugye, most, hogyha jól figyeltem, július 1-jén, azt a feladatot kapták, hogy ezt a projektet 2023. december 31-ig meg kell tervezni. Persze én értem, hogy vannak olyan politikai szándékok, akik nem szeretnék, hogy ez sikerüljön ez a projekt. Talán ön is pont azt nyilatkozta, hogy soha nem lesz ebből semmi. Én azért mégiscsak arra próbálnám biztatni, hogy vizsgálja fölül az álláspontját és mégiscsak menjünk abba az irányba, hogy legyen ebből valami, hisz Kovács Raymund képviselő úr nagyon jól összefoglalta, hogy milyen előnyökkel járna ez a kerületben. Nem lenne a HÉV kettévágó hatása, nem járnának keresztül rajtunk, főleg úgy, hogy ugye a Kistarcsai Kórháznál ez nagy jelentőségű és nagyszámú P+R parkoló alakulna ki, nem járnának keresztül rajtunk az agglomerációs települések lakói se reggel a csúcsidőben, se délután a csúcsidőben. Tehát szerintem a XVI. kerület számára ez egyértelműen fontos és jó, és (?) olyan

projekt, amit mindenképpen szerintem én nagyon remélem, hogy a Képviselő-testület egyhangúlag fog támogatni. Tehát ez nyilván majd a szavazásnál ki fog derülni. Előterjesztésben, illetve az előterjesztés mellékletében szerepel, hogy mi fog történni az Alstom szerelvényekkel, és azt hol fogják fölhasználni, de erre egyébként is már elmondtam. Az Ön által fölített kérdéseket én próbáltam értelmezni, de valószínűleg ezt nem Ön fogalmazta meg, azért nem tudta előadni pontosan. Már azt sem tudom, hova raktam. Ja, itt van. Nem, itt van. A négyes kérdése, a négyes kérdése az volt, hogy milyen hatástanulmányok készültek, hogy a 2-es vonal nagy forgalmú, de keskeny peronú állomásai Deák tér, Blaha Lujza tér, Keleti, milyen belső utasáramlási helyzetet teremt, egy több viszonylatú közlekedés? Különös tekintettel a jobb vágányra, ahol a várakozásra kényszerül a tovább utazni akaró utas? No, most a várakozási idő csúcsidőben, amire gondolom Ön rákérdez, ugye mivel 5 percenként járnának Cinkotáig, és 10 percenként járnának Gödöllőig a vonatok, legrosszabb esetben 9, és fél percet fog valaki ott várakozni a Gödöllői vonalra, de mint mondtam, és már az első válaszomban is elmondtam, ugye ezt a tervezők figyelték, és nézték azt, hogy milyen plusz utasforgalom lesz, de a nagy jelentős része az utasoknak, bár lesz egy viszonylag jelentős plusz forgalom is, de a jelentős része, a nagy tömeg, az jelenleg is itt közlekedik. Csak most át kell szállni az Örs vezér téren és várnia kell csúcsidőben negyed órát, vagy fél órát a HÉV-re, hogy föl tudjon szállni. Az első kérdésére talán válaszoltam ugye, hogy mi indokolja a 4,6 milliárd elköltését. Távozókat mondtam, hogy benne van az előterjesztés hanyadik oldalán, talán a 41. Mondom fejből, ugyanez a hármas kérdésére a válasz, hogy hány % érkezik, és megy tovább ugyanaz az ábra tartalmazza ezt a választ. Ugye az ötös kérdésre, hogy a 11 db Alstom szerelvény az felesleges, hogy mi lesz a sorsuk, ez benne van az anyagban. Erre is válaszoltam egyébként, hogy a rákoskeresztúri szárnyvonalra kerülne át, de mint mondtam a bevezetőben is, ez egy kicsit hátrébb sorolódott, hogy én is azt a mondatot használjam, amit Vitézy Dávid használt. Melyik városában közlekedik ilyen? Ugye több olyan közlekedési forma van, például Párizsban is van olyan, ahol a vasúti szerelvényt, vagy a metrószerelvényt, metróalagutakat használják, az úgynevezett RER járatok. Tehát azt a vonalat használják, ugyanazt a biztosító berendezést használják, úgyhogy azzal szerintem nincsen gond. Milyen modellszámítás készült arra, hogy az Örs vezér tere korszerű intermodális csomóponttá fejlesztése az összekötés mellőzésével mennyi költséget takarítana meg? Erre is most az előbb válaszoltam, hogy nyilván jelentős költségmegtakarítás lenne. Ugye fölösleges lenne számokat mondani, de azért mégiscsak próbáljunk barátkozni a dolgokkal. Tehát, hogyha 217 milliárd forint az összekötéses változat, és ebből mondjuk az Örs vezér téri átvezetés maga az egy olyan 30 milliárd forint, akkor vonjuk le a kettőt, és akkor ennyi megtakarítás lenne, hogyha nem lenne átkötve. Ellenben mondom még egyszer a BCR arány, az durván és drasztikusan lecsökkenne valószínűleg egy alá, ami meg azt jelenti, hogy az Európai Unió nem támogatná ezt a projektet, hisz nincsenek olyan közlekedési hasznai, amik megérnék. Az Örs vezér tér magasvasúti kialakítása milyen környezeti terhelést okoz, zaj, rezgés a Kerepesi út 90-98. számú 250 család otthonára? Ugye megállapodás is tartalmazza azt, hogy itt fölmerülhet kártérítési igény. Zárójelben jegyzem meg, a mind a zaj, mind a rezgés hatás megítélésem szerint kisebb lesz, mint a jelenlegi, hisz a most, pont ennél a ház előtt, vagy közvetlen mellettében vannak a kitérők a HÉV-en, és ugye bizonyára ismeri a HÉV-járatokat, ugye a kitérőnél súrlódnak a HÉV kerekei és igen éles, csikorgó hangot adnak. Ott nem lesz kitérő majd a, vagy – hogy mondjam – a köznyelv számára váltó, nem lesz ennél az állomásnál, ennél az épület előtt, tehát zaj kevesebb lesz, de ettől

függetlenül a számítások azt mutatják, hogy nincsen szükség zajvédő fal építésére, tehát kisebb a zajterhelés, mint amennyi a megengedett határérték. De mégis a tervező zajvédő falakat épít, tervez, kifejezetten azért, hogy védje ezt a, ezt a házat. Egyébként mondom még egyszer, a megállapodás tartalmazza ezt, de zárójelben jegyzem meg, ez nem a XVI., hanem a XIV. kerület területén található dolog. Ettől függetlenül nagyon szívesen válaszolok az Ön kérdésére, hogyha Önt a XIV. kerületi, zuglói dolgok érdeklik. Milyen modellezések történtek, hogy az Örs vezér terére más közlekedési eszközzel érkező átszállási, (metróra) feltételei mennyit romlanak? Igen, én is ezt mondom. Elolvasom még egyszer! Milyen modellezések történtek, hogy az Örs vezér terére más közlekedési eszközzel érkezők átszállási (metróra) feltételei mennyit romlanak? Erre az én válaszom az volt ugye, hogy ha úgy értelmezi, hogy más közlekedési eszközzel, ez mondjuk tömegközlekedés, vagy közösségi közlekedésnek remélném én, hogy erre tetszik gondolni, és nem a kerékpárra, ugye az busz. Jelenleg ugye két helyen van, mint az első válaszomban is elmondtam buszvégállomás, kőbányai oldalon, zuglói oldalon, és elmondtam, hogy a terv, hogy a zuglói oldalon közvetlen a metró-állomás alatt legyen a busz leszálló pont, ahonnan föl lehet szaladni. A 20 ezrelékről talán nem akarnék még egyszer mondani. Biztosító berendezéseket is már elmondtam. Összekapcsolást is elmondtam. Az üzemeltetést is elmondtam. Talán ennyi. Következő hozzászóló, Mizsei László. Parancsoljon, Képviselő úr!

### MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm! Előre szeretném bocsátani, hogy az LMP Kertváros és jó magam is nagyon régen támogatjuk azt, hogy ez az összekötés megvalósuljon. Elsősorban azért, mert végre itt az ideje, hogy a XXI. századnak megfelelő közlekedési módokat, tömegközlekedési módokat vezessünk be végre a kerületben. Viszont azt is érdemes tudni, hogy ez nem fog megváltást jelenteni tömegközlekedés szempontjából, pontosabban egyéb közlekedés szempontjából a kerület számára, ugyanis az, hogy mi befolyásolja az autósok magatartás formáját, hogy beülnek-e tömegközlekedéssel sem, az körülbelül fel, a különböző felmérések szerint az 2 részre osztható. 5%-nyit lehet maximum annak betudni, hogy tudatformálás következtében, környezettudatosság következtében föladják az autós közlekedést és átülnek tömegközlekedésre, és 95 %-ot lehet betudni annak, hogy fölmege a benzin ára, és innentől kezdve már nem engedhetik meg maguknak, hogy autóval járjanak. Na már most, most az utóbbi szempont éppen benéz, mert olyan árak vannak benzin szempontjából, hogy egyre többen gondolkoznak megint azon, hogy leszokjanak az autózásról, de mihelyt ez lejjebb megy, nem fogja az embereket majd jelentősen befolyásolni az, hogy ezen a vonalon metró fog járni. Alapjába véve azért, mert az elővárosokban Kerepesen és a környéken, akár Csömörön is olyan messze van a HÉV, pontosabban ez a tömegközlekedési lehetőség a településrészekről, hogy azt már gyalog nem fogják bejárni. Inkább azt mondják, hogy beülök egy autóba, és elmegyek odáig. Azt meg nem nagyon fogják a környező települések megoldani, hogy P+R parkolót létesítsenek. Az lenne persze a legjobb, hogyha ezekből a településrészekből kerékpárral mennének el a HÉV-ig, azt ott tudnák hagyni, és utána be tudnának menni, de csak Árpádföld megállóra tudom mondani azt, hogy kaptunk egy gyönyörű kerékpár, fedett kerékpártárolót és még embert nem láttam, aki használta volna. Egyszerűen nem őrzött, innentől kezdve nincs az az ember, aki otthagyná. Sajnálatos módon. Tehát kezdetektől kezdve támogattuk ezt a beruházást, és azt is mondtuk, hogy a kerület kettéosztottsága az nem feltétlenül jó dolog. De

pont az, hogy most megszűnik majd a kettéosztottság egy jó részen, pont nagy valószínűséggel áldatlan állapotokhoz fog majd vezetni, ugyanis ez a kettéosztottság mentette meg egyedül például a Veres Péter utat, hogy ne jöjjenek rá még többen a környező részokról. Mert egyszerűen annyit kellett volna kacsázni, hogy inkább mentek másfelé, vagy adott esetben akár inkább HÉV-vel mentek. Most, hogy most átjárható lesz az egész, a Veres Péter út, az szerintem még jobban be fog dugulni, de ne legyen igazam. Tehát ez a, ebből a szempontból én nem várok nagy előrelépést, aki autóval járt, az csak örülni fog neki, hogy átmehet és akkor kapásból rákanyarodhat a Veres Péter útra, sőt majd megjelennek majd az igények, hogy majd kéne bővíteni, mert már tényleg nem férnek el. De hogy a konkrét tervről is legyen szó, egy sor megálló megszüntetésével, áthelyezésével kapcsolatban nem értek egyet. Pont azért, mert ahhoz, hogy ez a beruházás elérje a célját, az kellene, hogy a megfelelő mennyiségű P+R parkolót lehessen kialakítani, a megállók mellett, ami egy kicsit nehéz lesz, a csökkentett megállószámmal. Eleve amennyi kellene, nem fogunk tudni kialakítani, csak elég durva beavatkozások mentén. Lásd például Cinkotánál. És hogyha nem biztosítjuk azt a lehetőséget, hogy ezt az autóparkolási és fölfordási lehetőséget minél több helyen biztosítsuk, akkor kevés helyre fog összpontosulni, és az meg nem fog megvalósulni. Tehát ezzel szűkítjük a lehetőségét azzal kapcsolatban az autósoknak, hogy egyszerűen átszálljanak. Tehát nem fogják tudni otthagyni az autójukat. Bele van írva a tanulmányba az, hogy mennyi P+R parkolót kell majd építeni, de ennek például egy részét úgy látom, hogy a Strandkert területére tervezi a tervező, ami szerintem nonszensz. De, hogy az áthelyezésekről is legyen szó, például a Sashalmi megálló áthelyezése több problémát fog okozni. Két iskola is elérhető, bolt, orvosi rendelő, ha arrébb megy a megálló, akkor buszra kell majd szállni azoknak is, akik ezt eddig elérték gyalog. Tehát én ezt csak megjegyeztem, hogy ez mivel fog járn.

### KOVÁCS PÉTER

Ne beszéljünk egyszerre, Képviselő úr!

### MIZSEI LÁSZLÓ

Én csak megjegyeztem, hogy ez ezzel fog járn. Tehát ennek nem fognak az ott élők kifejezetten örülni, és ennek az iskoláknak és a szakrendelőnek a megközelítése ez egy kicsit problémásabbá fog válni. Nem értek egyet a Cinkotai-alsó állomás...

### KOVÁCS PÉTER

Szakrendelő ...?

### MIZSEI LÁSZLÓ

...áthelyezésével, és azzal, hogy majd a magánberuházásként elkészült Csaba-liget lakópark nevét őrzi majd, tehát szerintem ez butaság. Többek közt azért is, mert ütné az Idősek Otthonának a megközelíthetőségét. Mint köztudott, a tervezett Idősek Otthona egyetlen tömegközlekedési lehetősége megközelítés szempontjából a HÉV. Tehát annál közelebb semmilyen tömegközlekedéssel nem lehet megközelíteni. Ha ezt a megállót még odavisszük, akkor még annyira sem. Ergo, marad az, hogy mindenki, aki csak teheti, autóval közelíti majd meg ezt a létesítményt. Ez már most is a környékbeli lakók közt kiveri a biztosítékot. Hogy ott

meg fog nőni az autóforgalom a kis utcákban. És hogyha ezt a HÉV-megállót elviszik onnan, akkor ez még jobban fokozódni fog. Tehát én ezt abszolút nem támogatnám. Én azt mondanám a Cinkota-alsó megálló az maradjon ott, ahol van. Esetleg azt el tudom képzelni, hogy egy gyalogos összekötést majd ezzel a megállóval meg kéne oldani a Caprera mellett például a Csaba-ligettel kapcsolatban, és hogyha valaki onnan föl akar szállni, akkor szépen szálljon biciklire, és menjen el első megállóig. Ez például egy megoldás lenne. Én nem az Idősek Otthonáról beszélek,...

### KOVÁCS PÉTER

Ne beszéljünk egyszerre!

### MIZSEI LÁSZLÓ

... hanem a Csabaliget-parkról, hogyha kérem, hogy, igen! Köszönöm szépen, hogy követi a mondanivalómat, Raymund, de, hogyha egy mód van rá, akkor egyedül folytatnám. Egyedül folytatnám!

### KOVÁCS PÉTER

Ne beszéljünk egyszerre! Képviselő úr is kap majd szót! Mizsei úrnál van a szó. Parancsoljon, Képviselő úr!

### MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm! Mátyásföld-alsón sem örülnének, hogy buszra kell majd szállniuk a HÉV helyett, ezt még valahogy el kell majd adni az ott élőknek, szerintem. Ott kezdődik az egész, hogy az egész projektet ezt nagyon részletesen a polgárság elé kéne tártani, hogy mindenkinek legyen róla véleménye, akár kerületi konzultációt is el tudok képzelni ezzel kapcsolatban. Kérdezzük már meg a polgárokat is, hogy ők mit szeretnék. Mert az odáig rendben van, hogy mi kitaláljuk itt, és lehet, hogy nekik ez nem fog feltétlenül tetszeni, vagy egy jó részüknek. Eleve nincs szó a ráhordó buszhálózat kialakításáról, amit én nagyon hiányolok. Pedig arról még a lakosságot sem kell megkérdezni. Annál is inkább, mivel a párhuzamos járatokat meg akarják szüntetni. Tehát, hogyha azt mondják a tervben, hogy a párhuzamos buszjáratokat meg kell szüntetni, akkor hogy fognak majd odáig eljutni. Például az Örsön kellett átszállni, most meg majd Sashalmon kell, és hasonló. Én például azt nem látom az Örsön, hogy hogy lesz majd kialakítva az egész megoldás, mert Polgármester úr azt mondja, hogy mindenhol tök jó, hogy föl lesz emelve az egész rendszer és ott kevesebb lesz a zajterhelés, azzal, hogy majd felüljárón megy majd az egész, de például én azt látom, hogy egy busz megálló lesz majd alatta, ami addig ott nem volt. Tehát innentől kezdve nemcsak a HÉV-et fogja hallgatni majd az a panelsor, hanem még a busz megállónak a zaját is. Márpedig, hogyha rá akarjuk vinni busszal a HÉV-re a forgalmat, akkor ott rend... igen nagy forgalom lesz. Arról nem is beszélve, hogy az Árkádnak a bejáratával mi lesz. Tehát ott egy átjáró forgalom lesz. Az szerintem nem kifejezetten polgárbarát. Eleve az egész Örs vezér térrel kapcsolatos építés az egy elég bonyolult és problémás megoldás. Tehát a ráhordó buszhálózatra nagyon kíváncsi lennék, hogy milyen tervek vannak vele kapcsolatban. Mert amíg ez nincsen együtt ezzel a tervvel, addig nem is tudunk konkrétan beszélni róla. A Cinkotai megállónál az Ostoros úti kereszteződésen az alul- és felüljáró is tönkretenné a volt strandot, és a Strandkertet is. Igaz, hogy az egyik az kevésbé,

a másik az jobban. Természetesen ki kéne sajátítani a strandot is. Legalábbis egy részét, de ez eddig sem sikerült. Arra lennék kíváncsi, hogy ezt majd, hogy tudjuk majd megoldani, és hogy az egész területet kisajátítjuk-e? Mert, hogyha már lúd, akkor legyen kövér, könyörgöm, szerezzük meg azt a területet és használjuk mi, ha már egyszer a parlamenti képviselőnk be is jelentette, hogy valami bio-ökoparkot szeretne ott, amit én maximálisan támogatok. Igaz, hogy ezt, és ezt már régen is mondjuk, hogy meg kéne a kerületnek szerezni ezt a területet, viszont a felüljáró ez biztos, hogy keresztbe tenne ennek, tehát a felüljárót semmilyen esetre sem támogatjuk. Én azt mindenestre ellenzem. Abszolút. Azt is feltétlenül ellenzem, hogy a Strandkertet, mint olyat, fölládozzuk. Már eddig is egy jó darabot fölládoztunk belőle, hogy P+R parkolót létesítsünk rajta. Az sem volt teljesen normális dolog, ott fákat kellett kivágni, nem jó az. Én azt javaslom, hogy a P+R parkolót, mint ahogyan a tervben is, ha jól olvastam, a HÉV-megálló mögötti, ilyen HÉV-kiszolgáló épületek úgy is bontásra kerülnek, ez a terület átalakításra kerül, ott legyenek kialakítva. Teljesen logikus lenne, hogy ne kelljen átmenni az Ostoros úton, csak azért, hogy beszálljon valaki az autójába, hanem egyszerűen leszáll a HÉV-ről, és ott hátul bemegy 10-20 métert. Sokkal jobb lenne ez a megoldás. Csömöri szárnyvonal lényegében nem gyorsul, marad a ritka járatszám, ami totál előnytelen. Azt kell, hogy mondjam, hogy a Csömöri HÉV-állomás, mint olyan, mára már annyira kiesik a településnek az életéből, annyira a szélén van, hogy nagyon kevesen járnak a HÉV-vel. Sajnos. Annyira kiszélesedett, elterelődött Csömör települése, hogy baromira nehéz lesz megoldani azt, hogy ezt a szárnyvonalat rendszeresen használják majd a csömöriek és ne a közútjainkat használják. És ne azon jöjjenek be. Lásd Timur út, Csömöri út és akár a Veres Péter út. Hogyha ilyen ritka lesz a járatszám, tehát az, hogy 15 percenként jár egy HÉV, az gyakorlatilag semmi változást nem fog jelenteni. Hogyha ennél, legalább 10 percenként járnának, akkor az még bevállalható lenne. Az, ami most van, az a legrosszabb. Tehát van, hogy fél óránként jár a járat, ez katasztrófa. Ez gyakorlatilag kiüti az egész rendszert, de a negyed óra is. Ma már sajnos sok. Tehát feltétlen javaslom, hogy ezen változtassanak. És azt is mondanám, hogy például Kerepes felé a mostani vonal, Cinkotán túl, az legyen kihasználva. Tehát most, ebben a pillanatban, mivel csak Cin... Csömöriig van villamosítva a hálózat, azon túl nem működik az elektromos rendszer, most olyan szerelvények járnak időnként, amik dízel meghajtásúak, és ezt igenis használják. Ezt a szakaszt is érdemes lenne kiváltani úgy, hogy ezt a rendszert vinnék tovább, hogy még többen rá tudjanak csatlakozni majd a tömegközlekedésre. Szerintem ez feltétlenül támogatandó. Ami öröndetes, az, hogy a Csömöri szárnyvonalon a buszra terelésről lemondtak. Ez egy elég agyament ötlet volt, bár sokat spóroltak volna vele, de ezt szerintem senki sem gondolta komolyan, hogy a HÉV-nek a vonalán majd ott a buszok járjanak. Tehát az teljesen agyament ötlet volt. Azt is feltétlenül támogatom, hogy a keresztúri leágazásnak ezt a módját, amit eredetileg terveztek, tehát Sárgarózsa utcánál, hogy ott ágazzon le, hogy ezt elvetették, tényleg környezetvédelmi szempontokból Alsórákos, az ott teljesen tönkremenne ettől. Az, hogy milyen települést terveznek oda, a XVII. kerület pont tervez oda patak mellé egy lakóparkot, pontosabban egy új lakóövezet kialakítását, ami mellett ez elment volna, és pont azért lett volna jó a XVII. kerületi ingatlanfejlesztőknek, mert mellette ment volna el a tömegközlekedés. De azt a részt ugyanúgy nem lenne szabad beépíteni, mint ahogy, ahogy a Mátyásföldi Repteret sem szabad beépíteni. Ez az egész terület egy ökológiai területnek kell, hogy megmaradjon. Gyakorlatilag védetté kéne tenni az egészet. Azt, hogy ez mellé nem teszünk vasúti közlekedést, gyakorlatilag ez teljesen evidens. Még lennének majd észrevételeim, és majd el is mondom

őket, de ebben a pillanatban nem vagyok teljesen képbe azzal, hogy ebből mit lehetne beadni módosítóként. Tehát, ezért lett volna fontos, hogy ha ezt tényleg úgy tudjuk megtárgyalni, hogy már fölkészültünk rá előre. Tehát én itt maximum annyit tudok mondani, hogy legyen sűrűbb, azt javaslom, hogy legyen sűrűbb a Csömöri szárnyvonalon a közlekedés, de hát azt majd, ha azt majd, ha én innen most ezt itt beadom, nem tudom, hogy kit és mennyiben fog erre kötelezni, vagy ez mit fog számítani. Erre majd várnám Polgármester úrnak a válaszát. Köszönöm!

## KOVÁCS PÉTER

Próbálok akkor már viszonylag sok fölvetése volt, próbálok reagálni rá. Először is 444 új P+R parkoló épül a vonalon, Kerepes, vagy Kistarcsa Kórházig 444 darab. Tehát, hogy az az állítás, hogy ugye nem lesz hol lerakni az autót, az, hát azért nem felel meg a valóságnak. Ezt nem nekünk kell építeni, ez a XVI. kerületben és Kistarcsát együtt véve. De anyagban szerepel a 8. oldalon egyébként. Az előterjesztésben. Direkt beleírtam. Úgy, hogy a Cinkotai állomáznál ugye már most bővítettek plusz 165 parkolóhelyet. Tehát ezen felül van ez a 444 parkolóhely. Ugye, és ezt nem a kerületi Önkormányzatnak kell építeni, az a projekt része, tehát amikor megépül a metró, akkor megépülnek a parkolóhelyek hozzá. Megálló áthelyezésekkel nem ért egyet. Nézze, amit elmondott indokokat, abban van némi igazság, de azért nagyon sok nem. Tehát mondjuk a Szakrendelő, könnyebb lesz megközelíteni, ha a Jókai utca végén lesz egy metróállomás, mint a mostani Mátyásföld Reptér megállótól, vagy a Sashalmi megálló, mert ez a kettő van legközelebb hozzá, de könnyebb lesz megközelíteni a postát is, a bankokat, az OTP meg egy csomó bank van ott még. A városközpontot. Tehát azért az rövidebb lesz. Valóban lesz olyan, aki most mondjuk például a Sashalmi megálló mellett lakott, annak többet kell sétálni. Az kétségtelenül így van, rengeteg embereknek meg kevesebbet kell majd sétálni a metróhoz. Vagy a HÉV-metró megállóhoz. A Mátyásföld–alsó metrómegállót, vagy HÉV megállót nem azért akarják megszüntetni, mert olcsóbb legyen, vagy nem tudom micsoda, egyszerűen nincs ott fölszálló forgalom. Az pont. Tehát nyilván a szakemberek nem úgy találták ki, hogy „Á, utáljuk - a mit tudom én - a Csinszka utcában, vagy nem tudom, kik szállnak ott föl, lakókat”, hanem megnézték azt, hogy a HÉV szerelvényekre, hol, mennyien szállnak föl, és ebből egy viszonylag egyszerű következtetést levontak. Ellenben ezzel együtt a közösség közlekedést biztosítani kell számukra, nem véletlenül írtam be. Ez is csak egyébként is egy pontosítás, nem véletlenül szerepel itt a javaslatok között, hogy itt a HÉV-metró vonalon keresztüli átközlekedés és közösségi közlekedés buszközlekedési csomópontot meg kell tartani. A ráhordó buszjáratokkal az előterjesztés mellékletében szereplő anyag 91-től-98. oldala foglalkozik. Hát ezért segítek Önnek, hogy... A strand kisajátításával kapcsolatban nekem is van egy ilyen tervem. Nem a kerületi Önkormányzat fogja nyilván kisajátítani a strandot, de ha már a jelenlegi Strandkert területét elveszítjük, akár felüljáró van, akár aluljáró van, valahol csak kompenzáljanak minket és ott közvetlen mellette én jónak tartanék egy kompenzációt. Mint mondtam ugye kis %-ban érinti magát a területet. Tehát elvileg lehetne az is, hogy csak mondjuk csak a negyedét sajátítanak ki, de hát én amondó vagyok, és erre biztatom majd a parlamenti képviselőnket is, hogy azt az egész telket ott ki kell sajátítani, Önkormányzatnak odaadni, zöld felületet csinálunk, azt pont. Csömöri szárnyvonal, buszközlekedés. Hát Ön azt mondja, hogy agyament ötlet volt, de ez egyáltalán nem az ördögtől való volt. Ugyanis, jelenleg ugye az egy sínpár, tehát egy irányba tud menni rajta a szerelvény. Ezért nem nagyon tudják, a csúcsidőben negyedóra, sűrűbben megoldani a vonati közlekedést ezen. Míg a buszközlekedést



meg lehetne ennél sűrűbben oldani. Tehát az, amit Ön fölvetett problémaként, hogy nem a mostani félórás követés, nem biztatja arra a csömörieket, hogy átszálljanak a kötött pályára, hanem inkább busszal, vagy autóval mennek, ebben Önnek igaza van. De, hogyha itt, ezen a szakaszon lett volna a buszközlekedés, egy zárt pályán, ahol a buszok ugye ki tudták volna kerülni egymást, akkor akár két 5 perces közlekedési táv is lehetett volna a közlekedési idő ennek a... Van ott elég hely. Hogyne lenne! Hát ezt is megvizsgálták! Ezt is megvizsgálták. Van ott elég hely erre a közlekedéssel. Az a döntés született a Budapesti Fejlesztési Központ részéről, hogy nem lesz ott buszközlekedés, megtartják ezt. Én személy szerint nem örülök ennek a megoldásnak. Nem azért, mert így megmarad a Nyugdíjas Otthonhoz tartozott HÉV-megálló, mert, hogy így akkor megmarad, hanem azért nem örülök neki, mert a csömöriek számára nem lesz alternatíva ez a közlekedési szempont, még úgysem, hogy fele akkora lesz az idő, és a csömöriek ugyanúgy a Csömöri úton, meg a Rákosi úton rajtuk keresztül fognak járni. Ezért lett volna jó, az Ön által egyébként agyamentnek titulált autóbuszos közlekedés ezen a szakaszon. Nem ez a döntés született meg. Nagyjából minden olyan dologra válaszoltam vagy reagáltam, amire úgy gondoltam, hogy reagálni szükséges. Csizmazia Ferenc a következő hozzászóló, parancsoljon!

#### CSIZMAZIA FERENC

Köszönöm a szót, Polgármester úr! Én az MSZP, a Párbeszéd és sőt a Mindenki Magyarországaért Mozgalom nevében tudom mondani, hogy támogatjuk abszolút és teljes méltósággal kiállunk a HÉV és a metró összekötése mellett. Továbbá szeretném megkérni a Polgármester urat, hogy mondja itt, hogy az elmúlt évek miatt, ha nem halad annyira a projekt, hát én szeretném felhívni a figyelmét, hogy ez több, mint másfél évtizede zajlik ennek a tervezése, kivitelezése, amiből 9 év Tarlós-főpolgármesterség volt és lassan 12 éve az Önök kormánya van hatalmon. Szóval azt semmiféleképpen ne ránk fogják, hogy egy helyben áll ez az egész. A másik meg, hogy szeretnék egy módosító határozati javaslatot benyújtani, amiben kifejezetten a tervezés, kivitelezés ütemének meggyorsítását szeretném kérni az elmúlt másfél évtizedben tapasztaltaknál gyorsabban. Illetve a jövőre is gondolunk, hogy szeretnénk a mindenkori országgyűlési képviselőt, mivel jövő évben választások lesznek, megkérni, hogy a kivitelezési munkákat folyamatosan támogassa, ne csak a jelenlegi, hanem a mindenkori országgyűlési képviselő is. Köszönöm szépen, ennyit szerettem volna.

#### KOVÁCS PÉTER

Köszönöm szépen! Nagyon gyorsan reagálnék a..., egyrészt kérem, majd juttassa el hozzám a módosító javaslatot, másrészt ez, amit itt az asztalomon lát, ez a kupac terv, ez csak egy része annak a tervnek, ami elkészült a 2005-ös VEKE-tanulmány óta. A probléma az elmúlt másfél évben az volt, hogy az előtte levő időszakban folyamatosan haladt előre a tervezés. De 2019-ben ez megállt, és egy centit nem haladt előre. Lehet azt bírálni, hogy lassan haladt a tervezés, ebben még igazat is adhatok Önnek, de a lassú haladás, sokkal gyorsabb, mint az egy helyben állás. És az elmúlt másfél évben az egy helyben állt ez a projekt, és ez semmi másnak nem köszönhető, mint, hogy másképp hívják a főpolgármestert, mint előtte hívták. Ezt Ön is tudja. Az előterjesztésben egyébként benne szerepel, direkt ezért írtam bele a – köszönöm – direkt ezért írtam bele a történetét, hogy lássa. Mert ugye én értem, akik próbálják az elmúlt másfél évet semmissé tenni, és mentegezni magukat, azok azt mondják, hogy bezzeg előtte mi történt.

De bezzeg előtte, azért úgy történt valami. Aztán megállt. És most újra lendületbe kerül. Én ennek nagyon örülök. Következő hozzászóló Nemes Gábor.

#### NEMES GÁBOR

Köszönöm szépen! Én is szeretnék egy csatlakozó határozati javaslatot benyújtani, ami arról szólna, hogy itt részben a Mizsei László már érintette, hogy itt az anyagban is szerepel, hogy néhány megálló át..., néhány megállót áthelyeznek, vagy esetleg új megállók is kialakításra kerülnek. És szeretném, hogyha ebben, ez a határozati javaslat... a plusz határozati javaslatban, azért ezt elfogadnák, hogy kérdezzük meg a XVI. kerületben élők véleményét erről a kérdésről, hogy a megállók, hogy az új megállók áthelyezéséről, kialakításáról, hogy mi a véleményük. És, és van még egy plusz rész is benne, hál 'Isten itt a vita során ugye az is elhangzott, hogy sok kérdésben majd a különböző területeken a szakemberek meg tudnak oldani mindent, én is így látom. Tehát biztos vagyok benne, hogy jó szakemberek vannak egy ilyen projekt kapcsán. Úgyhogy a határozati javaslat része az is, hogy arról is kérdezzük meg a lakókat, hogy van-e igény arra, hogy a Cinkotai temetőnél létesítsünk egy HÉV-megállót? És ha erre az igény megvan, akkor szerintem a szakemberek meg fogják tudni oldani, hogy legyen HÉV-megálló. Köszönöm!

#### KOVÁCS PÉTER

Járt-e ott a helyszínen, Képviselő úr, hadd kérdezzem meg? Mert múltkor erre nem kaptunk választ, erre a kérdésre! Köszönöm szépen! Mizsei László a következő hozzászóló, parancsoljon!

#### MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm szépen! Visszatérve Polgármester úr felvetésére, Mátyásföld-alsóval kapcsolatban, hogy miért kell megszüntetni? Épp erről beszéltem, hogy minél több helyen lenne rá lehetőség, hogy át lehessen szállni autóból a metróra, annál könnyebb lenne ezt megoldani, annál kedvezőbb lenne. Ezt a négyszázszázhány parkolóhelyet én nem tudom, hogy hogy lesz elosztva, de nagy valószínűséggel úgy gondolom, hogy nem a kerületben lesz a négyszázszáz kerü... parkolónak a nagyobbik része elhelyezve, egyszerűen nem is tudnánk. Tehát minél többfelé szórjuk szét, annál kevesebb kárt okozunk ezzel, például a környezetnek. Annál kevesebb zöld területet áldozunk föl. De alapjában véve most az Örs vezér tér, és a környékéről szeretnék pár gondolatot megosztani. Szükség lenne az Örs vezér tér fejlesztésére a XXI. századi megoldásokkal, a tervekben kínált felüljáró viszont nem ilyen. E helyett több zöldfelületre, akadálymentesítése, komfortosabb átszállásra, és a közúti forgalom csillapítására lenne szükség. Az Örs vezér téri felüljáró a köztér funkciót csorbítja, közlekedési funkció javára. A terület teljes mértékben alárendeli a, területet teljes mértékben alárendeli a közlekedésnek, így a közösségi funkciók ellehetetlenülnek. Tehát ez a pavilonsor...

#### KOVÁCS PÉTER

Ezt honnan veszi ezt, Képviselő úr?

#### MIZSEI LÁSZLÓ

...nem véletlenül van ott, tehát az a bevásárlóközpont nem véletlenül van ott. A pavilonsor el fog tűnni, és egy buszmegálló kerül majd a helyére. Tehát aki kiesik majd a Sugárból, az egy buszmegállóba esik be. Gyakorlatilag csak arra lesz jó az egész környék, hogy átlépjenek rajta. Az Örsön jelenleg is probléma a giga közúti csomópont és a tér előnytelen kialakítása miatt ezt javítani kell, nem tovább rontani. A felüljáró okozta legnagyobb zaj és rezgésterhelés a környéknek, olyan környéknek, ami ráadásul jelenleg is nagy közúti és légi- közlekedés zajt terhel. Tehát ott, épp elég zaj fogja őket sújtani, hogyha azt a buszmegálló, buszátszállót is odarakjuk majd a felüljáró alá, ez tuti, hogy nagymértékben fogja rontani majd az ott élők életét.

KOVÁCS PÉTER

Figyelek, Képviselő úr!

MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm! A jelenlegi kőbányai végállomáshoz tartozó buszok nagy része az átszállók, átszállás sokkal kevésbé lesz komfortos. Túl hosszú és bonyolult gyaloglás a felüljáróval lehetséges a zuglói oldalon...

KOVÁCS PÉTER

Képviselő úr, ne haragudjon, hogy a szavába vágok, de erre a kérdésre már válaszoltam, hogy ez nem így van. Tehát nem tudom, Ön honnan olvassa föl ezt a szöveget...

MIZSEI LÁSZLÓ

Onnan, ahova(?) leírtam,

KOVÁCS PÉTER

Értem, de akkor, kérem arra is figyeljen, amit, amit kiegészítésként elmondok Nemes úrnak. Tehát Nemes úrnak is elmondtam, jelenleg két busz végállomás van az Örs Vezér téren. Az egyik a kőbányai oldalon, a másik a zuglói oldalon. Ebből a kőbányai meg fog szűnni. Nem kell tovább gyalogolni, ott fog közvetlen a metró-állomásnál megállni az összes busz. 91-től-98. oldalig. Nem többet, hanem kevesebbet kell majd gyalogolni.

MIZSEI LÁSZLÓ

Értem, de hogyha már párbeszédesre vesszük a témát, én ezt akkor hiszem el majd, hogyha látom. Alapjába véve úgy...

KOVÁCS PÉTER

Igaza van! Ne beszéljünk egyszerre! Mizsei Lászlónál van a szó!

MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm szépen. Én ebben a pillanatban úgy látom, hogyha ez igaz, akkor mind a két buszmegálló meg fog szűnni.

KOVÁCS PÉTER

Igen, igen!

MIZSEI LÁSZLÓ

Sajnos nem fog... Polgármester úr, megkérem rá, hogy Kovács Raymundra szóljon rá, mert már nagyon idegesít az, hogy folyamatosan kommentálja azt, amit mondok.

KOVÁCS PÉTER

Már többször rászóltam. Ismét rászólok Kovács Raymund képviselő úrnak, legyen kedves próbálja türtőztetni magát. Ez egy szabad ország, mindenkinek szabadon lehet véleménye, akkor is ha ez nem egyezik az Ön véleményével, meg akkor is, hogyha ebből a véleményből az jön ki, hogy az előtte... vagy a hozzászólónak nem volt ideje, kedve, lehetősége elolvasni az előterjesztést. Mizsei úré a szó!

MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm! A felüljáró megvalósulási költsége valamivel olcsóbb, mint a kéreg alagúté, de ugyanakkor hosszútávon nem éri meg, hiszen a felüljáró fenntartása drágább és körülményesebb, a tartóssága rosszabb.

KOVÁCS PÉTER

Ez hülyeség.

MIZSEI LÁSZLÓ

Gyakorlatilag... Nem hülyeség, ezt városépítésszek szokták mondani, nem véletlenül mondtam...

KOVÁCS PÉTER

Ne beszéljünk egyszerre! Igaza van, Képviselő úr!

MIZSEI LÁSZLÓ

Tehát ez a véleményem, és nagyon örülnék neki, hogyha nem minősítené ilyen szempontból főleg, úgy, hogy hülyeség, bocsánat, de ez méltatlannak tartom, mindenkivel szemben, aki itt ül. Tehát...

KOVÁCS PÉTER

Igen, az agyament az jobb kifejezés lett volna! Bocsánat!

MIZSEI LÁSZLÓ

Igen, köszönöm szépen! Nos, én az agyamenttel a tervet minősítettem Polgármester úr az én mondanivalómat.

KOVÁCS PÉTER

Nem az Ön...

MIZSEI LÁSZLÓ

Nem ugyanaz, maradjunk ennyiben! Továbbiakban nem is szeretnék hozzászólni. Én úgy látom, hogyha vannak észrevételek azzal kapcsolatban, a tolerancia nem feltétlenül erőssége egyeseknek. Én továbbra is azt mondom, hogy ezeket érdemes megfontolni, ilyen gyorsan és ilyen rapid módon dönteni ilyen kérdésekben szerintem nem ildomos, és nem is lehet. Tehát értem én, hogy haladni kell, egy hónapot lehetett volna azért ezzel eltölteni, hogy két hét múlva összejövünk, hogy munkaértekezlet és akár egy héttel később, egy rendes testületit is és mindent megszavazunk. Addig mindent áttárgyalunk, ennél részletesebben, ennél jobban, jobban fölkészülve, de hát, hogyha ez a három hét ez már annyit számít az egész kivitelezéssel kapcsolatban, hogy ezen múlik, akkor, hát nem tudok mit mondani, ez így szerintem nem elfogadható. Mindegy, menjünk, haladjunk! Köszönöm!

### KOVÁCS PÉTER

Nézze képviselő úr! Én természetesen tiszteletben tartom Önnek az idejét meg a lehetőségeit, és hogy nem tudta a 370 oldalas tanulmányt átolvasni. Ezt én megértem. De a 23 oldalas előterjesztésnél, a 8. oldalig nem tetszett eljutni, ahol a következőt írtam le: új P+R parkolók száma a XVI. kerületben. Thököly út 123 darab, Jókai utca 100 darab, Erzsébet-liget 8 darab, Cinkota 58 darab, időközben épült 165 parkolóhely, Kistarcsa Kórház 155 darab. Azt tetszik mondani, hogy nem tudja, hogy hol lesznek a P+R parkolók és hogy van ... itt a 8. oldalon írtam le. Tehát...

### MIZSEI LÁSZLÓ – mikrofon nélkül

Az, hogy leírta, attól még nem tudom, hogy hol lesz majd a parkoló. (?)

### KOVÁCS PÉTER

Segítsek Önnek, Képviselő úr. Tetszik lapozni, tetszik lapozni ezen az előterjesztésen, tehát nem a tanulmányterv, az előterjesztés 16. oldalán, 12. számú ábra, Thököly úti megállóhely tervezett környezet és ott látszanak a parkolóhelyek. Hasonlóképpen, ahogy tovább tudunk menni a 14. ábrához, és ahol szintén ott vannak. Tehát, hogyha, illetve a 16. ábra, a Cinkotai állomás, amit Ön is említett, hogy látta, hogy hol vannak a P+R parkolók. Tehát én nagyon szívesen válaszolok azokra a fölmerült kérdésekre, amit ebben az egyszerű, 23. oldalban nem írtam le. Ilyen is volt a kérdései között, például az, hogy a buszvégállomás hogy lesz. Nem volt benne, csak a tanulmánytervben, ezért el is mondtam. Még egyszer elmondom Önnek. Zugló kifejezett kérése volt, hogy a zuglói oldalon levő, mostani busz állomás, végállomás, úgy, ahogy van, szűnjön meg, hogy ott egy zöld övezeti terület alakuljon ki. Zuglói Önkormányzat kérésére is, meg a szakemberek is azt javasolták, az állomás lehető legközelebbi oldalára kerüljön a busz állomás, ahol megállnak a buszok, pontosan azért, hogy ne kelljen hosszan gyalogolni. Ön fölveti azt, majd, hogyha máshova kerül a metróállomás, akkor többet kell majd gyalogolni, de ez nem így van. Az előterjesztés ugyan nem, de a tanulmány tartalmazza, hogy pontosan, hogy sokkal kevesebbet kell majd mondani. Ugyanúgy a tanulmány tartalmazza azt, hogy a jelenlegi állapothoz képest, a kötöttpályás közlekedésből és a buszközlekedésből, most a repülő közlekedést vegyük le ebből a kérdésből, adódó zaj terhelése az Örs vezér téren, a zuglói oldalon levő lakóházaknak kisebb a megvalósuló projektje, mint a jelenlegi. Kisebb, nem nagyobb. Kisebb. Jelenleg nincsen ott zajvédő fal. Azért nincs zajvédő fal, mert még ez a mostani, egyébként nagyobb zajterhelés sem éri el a határértéket, olyan szinten, hogy oda

kellene zajvédő falat építeni. Ennek ellenére a projekt zajvédő falat épít oda végig, tehát aki most ebben a Kerepesi út 90-98-as házban lakik, az látványilag rosszabbul fog járni, hisz magasabb szinten fog elmenni a szerelvény előtte, de zajterhelésben, teljesen biztos, hogy kisebb lesz a zajterhelése, mint jelenleg van. Egyébként a megállapodás is ezt tartalmazza, hogyha eljutott a 3-as számú mellékletig. Akadálymentesítést szeretne, több akadálymentesítést. A projekt eredetileg is, itt az első oldalon az előterjesztésben szerepel, hogy ez egy cél, hogy akadálymentesítve legyen. Lesz is. Minden egyes hibbant(?) megálló, a jelenlegi M2-esnek, a megállói is akadálymentesítésben lesznek. Korábban ugye az olcsósítás miatt ezeket a részeket levették róla, most visszakerültek. Tehát amit tetszik kérni, az megvalósul ebbe a dologba. Tehát ezért remélem, hogy azt tetszik mondani, hogy kicsivel olcsóbb a magas vezetés, mint a mély vezetés. Az a kicsi, az egy 100 milliárd forint. Tehát én értem, de fenntartási költsége egy felüljárónak az Ön állítása szerint az több, mint egy aluljáróba egy, egyébként ott nyilvánvalóan mesterséges, vagy nem mesterséges légzést, hanem ezt a légtechnikát kell alkalmazni ugye az aluljáróban, vagy az alagútban, legalábbis a mai viszonyok szerint. Persze én tudom, hogy az M2-esben nincsen meg a légdugó, tolja maga előtt a szerelvény. De ezzel együtt azért talán ennek az üzemeltetése mégis egy kicsivel többbe kerül, mint mondjuk egy magasvezetés. Ugye tetszik mondani, hogy a bódésor megszűnik. Könyörgöm, két bevásárlóközpont között van ez a dolog. Aki bevásárolni szeretne, a bódésoron, az bárhol, máshol is tud bevásárolni. Zárójelben jegyzem meg, ugye a projektnek a része, zuglói oldalnak a teljes Örs vezér téri, most buszvégállomásnak az áttervezése. Ha a Zuglói Önkormányzat kifejezetten azt szeretné, hogy a bódésort fogják meg és rakják odébb, és a Sugár másik oldalán legyen, vagy közelebb egy kicsit, akkor oda fogják rakni. Tehát nincsenek ilyen problémák, amiket tetszik mondani itt ebben, úgyhogy szívesen válaszolok az összes többi kérdésére, csak arra kérem, hogy azt ne kérdezze már meg, ami a 23 oldalas előterjesztésben van. Szatmáry László a következő kérdező, parancsoljon.

### SZATMÁRY LÁSZLÓ

Nem kérdező, haló! Köszönöm a szót, Polgármester úr! A következő, a jó dolgok mellé szerintem oda kell állni a beruházások mellé, és jó gondolatokkal, jó észrevételekkel támogatni kell azt. Kevesen vagyunk a teremben, úgy gondolom azok közül, akik megélték annak idején a metró átadását, ennek a metrónak, a Déli pályaudvartól indulónak az Örs vezér térig az átadását. Ez a 70-es években volt. Abban az időben a metró, illetve a HÉV a Keleti pályaudvarig járt. Akkor szüntették ezt meg, és ugye került az Örs vezér térre. Tehát mi, ebben a teremben lévő idősebb urak, hölgyek, ezek megélték azt a dolgot, hogy mit jelentett akkor az átalakulás. Ez egy nagyon jó dolgot jelentett, minden egyszerűsödött, és minden könnyebbé és jobbá vált, kicsit furcsa volt az akkor, még mi akkor fiatalok voltunk, de ezt könnyen vettük, az idősek ezt lehet, hogy nehezebben szokták meg, de jó volt. Én egyetértek Tuzson Bence úrral. Aki ragaszkodik ahhoz, hogy Csömöri HÉV-vonal megmaradjon. Az több, mint 100 éves. Tehát az, annak idején 1900-as évek elején adták át, és az azóta üzemel. Nem hiszem, hogy, hogy nem tartozik Árpádföldnek, Csömörnek a filingjéhez az, hogy ott elzakatoljon valami. Zakatoljon csak el, és nem zakatolni fog, hanem az új szerelvények, biztos mindenki már hallotta, hogy egy új szerelvény milyen csendesesen jár a régihez viszonyítva, ezek kicserélésre kerülnek, előbb-utóbb mind megszűnnek, és ez gyorsabbak, csenedesebbek, és jobbak lesznek. Én, én 4. ciklus óta vagyok képviselő, és és mindig tagja voltam a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési

Bizottságnak. Ez idő alatt, ebben a 15 év alatt, nagyon sokat fejlődött az agglomeráció, sokat fejlődtek a mi kerületünk, sokat fejlődött a mellettünk lévő, szomszédos kerületek. Itt nagy projektek vannak készülöbe, ami a közlekedésre nagy hatással lesznek. Ezek említésre is kerültek ugye, itt van a Szőlődombnak a beépítése, van az Újpalota Parkváros, és sorolhatnám a sok mindent. Raymund nagyon jól fogta meg, hogy az agglomerációból érkező dolgoknak milyen fontos szerepe van. És, hogy a megálló is jó helyen legyenek. Nagyon, nagyon lényeges dolgot említett. De, de tehát ahhoz, viszonyítva, hogy egyes kerületek, most gondolok most itt a X. kerületre, ami számomra teljesen érthetetlen, hogy egy HÉV, egy vasútvonal mellé, párhuzamosan akarnak vezetni valamilyen fokon egy, egy metróvonalat. Pedig Péter említette, Polgármester urunk említette, hogy, hogy pontosan azon a területen, a Sárgarózsa melletti izén, egy nagy lakóövezetet terveznek. Ezt én alá tudom írni, mert erről nagyon sokat hallottam annak idején. És miért ne mehetne ott ez a szárnyvonal. Miért nem ide, ide összpontosítanánk, ami a Szőlődomb felé menne, behozná az utasokat, sokkal jobba válna a közlekedés, és kerül, elkerülné a mi forgalmunkat. Elkerülné, mert ezzel összefügg a korábbi Testület előtt szereplő Balázs Mór közlekedési terv, ami pontosan a Sárgarózsa irányában és a Rákos-... és a Pesti határútnak a bővítésével, átszervezésével, megépítésével válna sokkal gyorsabbá, sokkal biztonságosabbá, és jobban ellátná ott a területet. Hát ezt nem, tudom, hogy ismered-e Balázs Mór tervet, mert bólogatsz, hogy nem, de ha ismered és tény... ezt, ezt hosszasan tárgyaltuk, ez biztos, hogy segítené ezt a dolgot. De ez most nem is annyira érdekes. Az érdekes dolog az, hogy, hogy a részlet, az ördög mindig a részletekben van, tehát az a, nagyon fontos volt a 70-es években az első metrónak a megépítésével, átadásával, és az egész közlekedési struktúra átfejlesztésével, hogy itt is egy olyan közlekedési struktúra kerüljön elő és legyen szakemberek által megtervezve, ami teljesen kielégíti az adott települések, az agglomeráció, a központi, a környező területek, és mindennek a biztonságos, és gyorsabb, átláthatóbb, szervezett közlekedését. Ez lesz a nagyon fontos. Én, mikor már hallottam erről a dologról, én azt mondtam, nagyon sok feladatunk lesz ebben az ügyben. Ez a feladat, ez a mai, mai összejevetel és a mai rendkívüli testületi ülés is ezt bizonyítja, vannak gondolatok, vannak jó gondolatok. Kicsit talán rövid az idő, mindenben nem tudtunk részt venni, de nagyon támogatandó, nagyon fontos napirendi pontunk van, hogy ezt, ezt jól vegyük. Én biztos vagyok benne, hogy ez mindenkinek. Énnekem, nekem nem tetszik ez az U-ba való vezetés. Hát most U-ban való vezetés, az mit jelent? Belenézünk egy U-ba, egy gödörbe, azt ott rohan 80-nal, 100-zal egy szerelvény, mondjuk, de, de ez az egyik. Na, de várjunk. Na, de figyelj! Ott van, gondoljunk csak egy most a TV-ben látott londoni villámárvízre. Hát egy ilyen vízmennyiséggel mi fog történni? De gondolom, hogy a tervezők ezt mind veszik ezt az akadályt, de én sokkal jobban örülnék egy kéregvasútnak, amit ugye Európában elsők voltunk a földalattival, és és számunkra egyáltalán nem idegen az, hogy-hogy már akkor tudtuk, a század elején, a XIX..., a XX. század elején, hogy hogy hol is tartunk, és hova menjünk. A metró az egyik, mit mondhatunk a metróról? A leggyorsabb, a legmodernebb közlekedési eszköz. Ami gyorsan megy, nincs akadálya, és gyorsan szállítja az embereket. Tehát én jobban örülnék, ha nyernénk egy nagy területet, egy fedett területet, amit szintén tudnánk hasznosítani a kerületben, és a kéregvasutat jobban támogatnám, mint ezt a bevágásba menőt, de a pénzt, azt nem mi gyártjuk, és addig tudunk nyújtózni, ameddig a takarónk ér. Én azt mondom, hogy azt lehet, hogy még egyszer le lehet fedni. Köszönöm szépen!

## KOVÁCS PÉTER

Köszönöm szépen! Elfogytak a hozzászólások. Ugye Szatmáry képviselő úr hozzászólásában való igaz, hogy nyilván jobb lenne az, hogyha, vagy hát nem is biztos, hogy jobb lenne az, hogyha le lenne fedve mindenhol a kerület területén ez az úgynevezett U-keret. A csapadékvíz nyilván problémát fog jelenteni, tehát azzal, azzal nem tudunk mit csinálni. Nyilván a tervező fog erre gondolni, de amint le van fedve ez az U-keret, ugye akkor a szellőztetésnek a kérdése egyből megjelenik. Ami légtechnika dolgozását, vagy kidolgozását, beépítését követeli meg, ami meg ugye egy jelentősen nagyobb költség, mint, ami, ami lehet. Volt egyébként egy kéregvasutas változat, ugye az előterjesztésben szerepel is ez. Hogy volt egy olyan változat, ami az Örs vezér téren menne, és egyébként más nyomvonalvezetést tartalmaz, az egy sokkal, jelentősen drágább változat volt. Illetve nemcsak egy változat volt, talán az első pályázat... vagy első tanulmányban 15 féle vezérváltozatot dolgoztak ki, és akkor az azt jelenti, hogy mondjuk 60 féle változathoz rakták őket össze. Ugye a másodikonál is 9 vezérváltozat volt, azt is jó néhány változathoz rakták össze és ebből egyet választott ki a megrendelő. Tehát én azt gondolom, zárszóként ezt mondanám, hogy az eddigi tervezési folyamat során ugye kellően átgondolták a szakemberek, hogy mit lehet, és mit nem. Milyen költségek, és milyen hasznok vannak egy-egy változat mellett. Én bízom a FÖMTERV és konzorciumi partnerei és szakértői véleményében, viszont Kovács Raymund képviselő úrnak teljes mértékben igaza van. Abban, hogy a kerület számára 3 legfontosabb dolog, amit ezzel a projekttel el tudunk érni, és remélem, ebben mindannyian egyetértünk. Ugyanúgy, ahogy remélem, hogy az előterjesztésben szereplő határozati javaslatokat is mindannyian meg fogjuk szavazni, az az, hogy ugye a kerületet kettévágó HÉV, mivel egyetlen kerületi csomópont sem lehet azonos szintű, hanem külön szintű csomópontok alakulnak ki, ezért ez az elvágó hatás meg fog szűnni. A P+R parkolók, illetve a könnyebb elérés azt a lehetőséget biztosítja majd az agglomerációban lakóknak, hogy ne az autót válasszák közlekedésnek, hanem szálljanak föl a HÉV-metróra és ezzel együtt közlekedjenek. Illetve nyilván a gyorsabb közlekedés, és az ezzel együtt járó ugye a kötöttpályás közlekedés, mégiscsak környezettudatos közlekedés, ezek nagyon fontos olyan előnyök, ami szerintem egyértelmű, hogy támogatandó ez a projekt. Módosító indítványok érkeztek. Először talán Nemes Gábor módosító indítványáról hadd beszéljek. Ugye Aljegyző asszonnyal beszéltem, hogy Ön ugyan azt írja, hogy ez egy csatlakozó határozati javaslat, de valóban ez egy módosító határozati javaslat, hisz Ön azt mondja, hogy ne most hozzunk döntést, hanem majd a lakossági kérés után hozzuk meg a döntést, tehát itt azt tetszik írni, „Megkérdezni a XVI. kerületben élők véleményét, és a végleges döntést a lakossági visszajelzések figyelembevételével hozza meg.” Ugye most a végleges döntést most tervezzük meghozni. Tehát az Ön javaslata egy módosító javaslat, amit én személy szerint nem támogatok. De nyilván majd a Képviselő-testület dönteni fog róla első körben erről. Abonyi és Csizmazia képviselő urak módosító javaslata, a politikát hozza ebbe a kérdésben, ami önmagában nem baj.

## CSIZMAZIA FERENC- mikrofon nélkül

Semmilyen politika nincs benne. (?)

## KOVÁCS PÉTER

Hát Önök szerint! Ugyanaz a javaslat, mint az I. határozati javaslat, azzal egészül ki, hogy a Képviselő-testület kifejezi azon szándékát, hogy minél hamarabb, az eddig tapasztalt lassú



ütemnél, mely 16 éve tart, gyorsabban valósuljon meg. Ez a kiegészítés, illetve az a másik kiegészítés, hogy a Budapest 13-as számú egyéni országgyűlési választókerület jelenkori és mindenkori országgyűlési képviselőjét kérjük meg. Magam részéről én a második részt tudom is támogatni. És, hogyha az első részt kihagyják ebből a dologból, akkor én nagyon szívesen befogadom a javaslatukat.

CSIZMAZIA FERENC – mikrofon nélkül

Akkor hagyjuk ki az első részt! (?)

KOVÁCS PÉTER

Nagyon örülök neki. Akkor én a módosító javaslatukat úgy fogadom be, mindjárt föl is olvasom Önök számára. Minden változatlan lenne. Utolsó mondat úgy szólna, hogy fölkéri Szatmáry Kristóf jelenlegi országgyűlési képviselőt és Budapest 13. számú egyéni országgyűlési, mindenkori országgyűlési képviselőjét. Ez így megfelelő-e Önöknek?

CSIZMAZIA FERENC – mikrofon nélkül

Tehát a jelenlegi és ...(?)

KOVÁCS PÉTER

Tehát Önöknek a Szatmáry Kristóf nevének említésével van bajuk.

CSIZMAZIA FERENC – mikrofon nélkül

Nem, nem én ezt nem mondtam.

KOVÁCS PÉTER

Akkor én csak kérdezek.

CSIZMAZIA FERENC - mikrofon nélkül

A jelenlegi...(?)

KOVÁCS PÉTER

Jó, Tehát akkor a Szatmáry Kristóf jelenlegi országgyűlési képviselő az Önöknek nem megfelelő. Kénytelen leszek föltenni akkor szavazásra az Önök módosító javaslatát akkor. de akkor módosító javaslatként föltennék én is egy módosító javaslatot: ami ugyanúgy hangzana, ami az Önöké, azzal, ha már itt a politikai sakkjátszmába belelépünk, hogy minél hamarabb, az eddig tapasztalt lassú ütemnél, ami 16 éve tart, és kifejezetten az elmúlt évben semmilyen előrelépés nem tapasztalható, nem volt tapasztalható ebben a projektben, megvalósuljon a XVI. kerület számára. Úgyhogy én ezt a módosító javaslatot terjesztem be, és majd arról fogok először szavaztatni akkor Önök szám... Nem Önökéről fogok először szavaztatni, majd az enyémről, de legelőször Nemes képviselő úr. Ügyrendben lenne Nemes úrnak hozzászólása? Mert ugye már csak ebben lehet!

NEMES GÁBOR

Akkor legyen ügyrend, egy picit értelmezni gondolnám. Tehát nem a, az előterjesztést nem támogatom, tehát az előterjesztést támogatom. Itt arról van szó, hogy a megállókról is rendelkezik, ugye a megállók áthelyezéséről is rendelkezik az előterjesztés. És azt gondoltam, hogy egy szeptember 30-i határidővel ezt igen is meg lehet oldani, tehát a projekt csúszása ilyen értelemben nem szenved hátrányt. Csak a megállók kérdésében kérdezzük ki a lakók véleményét előbb.

### KOVÁCS PÉTER

Én értem, amit Ön mond, de a mondat, meg a konklúzió között nem ugyanaz az összefüggés, ami a valóság. Ugye a Budapesti Fejlesztési Központ azt kéri tőlünk, hogy mondjuk meg, hogy mit szeretnénk. Hol szeretnénk például megállót? Szeretnénk-e, egyetértünk-e ezzel az áthelyezett megállókkal, vagy sem? Ez szerepel az együttműködési megállapodásban, hogy mi minden olyan dolgot beleírunk, amit mi szeretnénk. Ha Ön ettől eltérő dolgot szeretne, illetve még nem is azt mondom, hogy eltérő dolgot szeretne, mert Ön nem tudja még mit szeretne, hanem szeretne lakosokat megkérdezni, hogy ők mit szeretnének, és ezután szeretne majd egy döntést hozni, a lakossági vélemény után, majd szeptember végén. Tehát ez ellentmond egyébként az előterjesztésben szereplő II. és III. határozati javaslattal, hogy most megmondjuk, hogy mi mit szeretnénk. Ezért nem módosít, vagy nem csatlakozó, hanem módosító határozati javaslatként tekintem az Ön javaslatát. Módosító javaslatról szavazunk először. Fölolvasom Önök számára Nemes Gábor képviselő úr módosító határozatát, mely, ha a Képviselő-testület elfogadja, akkor okafogyottá teszi a többi határozati javaslatról szóló döntést. Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a HÉV megújításának kérdésében (az előterjesztésben felsorolt) egyes megállók megszüntetéséről, áthelyezéséről, illetve új megállóhelyek kialakításáról megkérdezi a XVI. kerületben élők véleményét, és a végleges döntést a lakossági visszajelzések figyelembe vételével hozza meg. Az előterjesztésben érintett megállókon túl, a Cinkotai Temetőnél létesítendő HÉV-megálló szükségességéről, igényéről is kikéri a lakosság véleményét. Határidő: 2021. szeptember 30. Felelős: Kovács Péter Polgármester. Aki ezzel egyetért, kérem, igennel ezt jelezze, szavazzunk! A Képviselő-testület 3 igen, 9 nem, 2 tartózkodás mellett nem támogatta ezt a módosító javaslatot.

### HATÁROZAT

34/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete szavazási eredménye (**3 igen, 9 nem, 2 tartózkodás**) alapján az alábbi javaslatot **elvetette**:

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a HÉV megújításának kérdésében (az előterjesztésben felsorolt) egyes megállók megszüntetéséről, áthelyezéséről, illetve új megállóhelyek kialakításáról megkérdezi a XVI. kerületben élők véleményét és a végleges döntést a lakossági visszajelzések figyelembevételével hozza meg. Az előterjesztésben érintett megállókon túl a Cinkotai

temetőnél létesítendő HÉV megálló szükségességéről, igényéről is kikéri a lakosság véleményét.

Határidő: 2021. szeptember 30.

Felelős: Kovács Péter polgármester

-----

### KOVÁCS PÉTER

Módosító javaslat érkezett, ha jól látom, az I. számú határozati javaslatához Abonyi és Csizmazia urak részéről, bár nem írták oda, hogy az I-hez, de ott van. Fölolvasom a módosító javaslatot. Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete kifejezi azon szándékát, hogy minél hamarabb, az eddigi tapasztalt, lassú ütemnél, mely 16 éve tart, gyorsabban megvalósuljon, gyorsabban, megvalósuljon a XVI. kerületi lakók életminőségében, és közlekedési lehetőségében egy pozitív változást hozó 2-es metró és Gödöllői HÉV összekötésének projektje. Támogatja a projekt fő célkitűzéseit és most felsorolás következik: - közúti közlekedéssel szemben is versenyképes menetidővel rendelkező átszállásmentes kapcsolat megvalósulása, az agglomeráció budapesti kerületek és belváros között. Ha jól láttam Képviselő úr, de mondják, ha nem, hogy ez ugyanaz, mint az eredeti előterjesztés pontjai, úgyhogy akkor ezt nem olvasnám föl. És a maga részéről mindent megtesz azért, hogy tovább is segítse a tervezési munkát. Felkéri a Budapest 13-as számú egyéni országgyűlési választókerület jelenlegi és mindenkori országgyűlési képviselőjét, hogy munkájával segítse a tervezés felgyorsítását, és a kivitelezési munka mielőbbi megkezdését. Határidő: azonnal. A felkérés közlésére: 2021. július 16. Felelős: Kovács Péter polgármester. Aki ezzel egyetért, kérem igennel ezt jelezze! Szavazzunk! A Képviselő-testület 4 igen, 8 nem, 2 tartózkodás mellett nem fogadta el ezt a javaslatot.

### HATÁROZAT

35/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete szavazási eredménye **(4 igen, 8 nem, 2 tartózkodás)** alapján az alábbi javaslatot **elvetette**:

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete kifejezi azon szándékát, hogy minél hamarabb, az eddig tapasztalt lassú ütemnél, mely 16 éve tart, gyorsabban, megvalósuljon a XVI. kerületi lakók életminőségében és közlekedési lehetőségeiben pozitív változást hozó 2-es metró és a Gödöllői HÉV összekötésnek projektje. Támogatja a projekt fő célkitűzéseit:

- Közúti közlekedéssel szemben is versenyképes menetidővel rendelkező, átszállásmentes kapcsolat megvalósítása az agglomeráció/budapesti kerületek és a belváros között.

- Átjárható kötöttpályás rendszer létrehozása, interoperabilitás
- A XXI. század elvárásainak és műszaki színvonalának megfelelő városi-elővárosi közlekedési rendszer létesítése.
- A területi és települési kohézió erősítése (munkahelyek jobb elérhetőségének biztosítása).
- Módváltás (P+R, B+R) feltételeinek megvalósítása.
- Az érintett vonal akadálymentesítése.
- A mai kor igényeinek megfelelő korszerű, akadálymentes, utasbarát járművek beszerzése a HEV mai vonalára.
- A gyorsvasúti vonal megbízható és biztonságos működtetésével, korszerűsítésével, fejlesztésével élhető közterületek létrehozása.
- Az átszállásszám és az átszállási idő csökkentése, az átszállási pontok színvonalának javítása, különösen az Örs vezér terén.
- Modal split javítása, a belváros közötti terheltségének csökkentése.
- A kötöttpályás közlekedés fejlesztésével a környezeti terhelések (levegő, zaj, talaj, stb.) csökkentése.

és maga részéről mindent megtesz azért, hogy továbbra is segítse a tervezési munkát.

Felkéri a Budapest 13. számú egyéni országgyűlési választókerület jelenlegi és mindenkori országgyűlési képviselőjét hogy munkájával segítse a tervezés felgyorsítását és a kivitelezési munka mielőbbi megkezdését.

Határidő: azonnal, a felkérés közlésére 2021. július 16.

Felelős: Kovács Péter polgármester

-.-.-.-.-.-.-

## KOVÁCS PÉTER

Tájékoztatom a tisztelt Képviselőtársaimat, hogy akkor az eredetileg beterjesztett, I. határozati javaslatot a következőképpen egészítem ki, és erről kérem majd a szavazásukat: Felkéri Szatmáry Kristóf jelenlegi, de nem is kell az, felkéri Szatmáry Kristóf országgyűlési képviselőt, és a Budapest 13-as egyéni országgyűlési választókerület mindenkori országgyűlési képviselőjét, hogy munkájával segítse a tervezés felgyorsítását és a kivitelezési munka mielőbbi megkezdését. Ezzel együtt tenném föl az I. számú határozati javaslatot, illetve ezzel a kiegészítéssel. Aki ezzel egyetért, kérem igennel ezt jelezze, szavazzunk! A Képviselő-testület 14 igen, egyhangúlag megszavazta ezt a javaslatot.

## HATÁROZAT

36/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete kifejezi azon szándékát, hogy minél hamarabb megvalósuljon a XVI. kerületi lakók életminőségében és közlekedési lehetőségeiben pozitív változást hozó 2-es metró és Gödöllői HÉV összekötésének projektje. Támogatja a projekt fő célkitűzéseit:

- Közúti közlekedéssel szemben is versenyképes menetidővel rendelkező, átszállásmentes kapcsolat megvalósítása az agglomeráció/budapesti kerületek és a belváros között.
- Átjárható kötöttpályás rendszer létrehozása, interoperabilitás
- A XXI. század elvárásainak és műszaki színvonalának megfelelő városi-elővárosi közlekedési rendszer létesítése.
- A területi és települési kohézió erősítése (munkahelyek jobb elérhetőségének biztosítása).
- Módváltás (P+R, B+R) feltételeinek megvalósítása.
- Az érintett vonal akadálymentesítése.
- A mai kor igényeinek megfelelő korszerű, akadálymentes, utasbarát járművek beszerzése a HEV mai vonalára.
- A gyorsvasúti vonal megbízható és biztonságos működtetésével, korszerűsítésével, fejlesztésével élhető közterületek létrehozása.
- Az átszállásszám és az átszállási idő csökkentése, az átszállási pontok színvonalának javítása, különösen az Örs vezér terén.
- Modal split javítása, a belvárosi közúti terheltségének csökkentése.
- A kötöttpályás közlekedés fejlesztésével a környezeti terhelések (levegő, zaj, talaj, stb.) csökkentése.

és maga részéről mindent megtesz azért, hogy továbbra is segítse a tervezési munkát.

Felkéri Szatmáry Kristóf országgyűlési képviselőt és a Budapest 13-as egyéni országgyűlési választókerület mindenkorai országgyűlési képviselőjét, hogy munkájával segítse a tervezés felgyorsítását és a kivitelezési munka mielőbbi megkezdését.

Határidő: azonnal, a felkérés közlésére 2021. július 16.

Felelős: Kovács Péter polgármester

(14 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-----

### KOVÁCS PÉTER

Most a II. számú határozati javaslatról döntünk, ami a 21. oldalon található. Szavazzunk! A Képviselő-testület 13 igen, 1 nem, tartózkodás nélkül elfogadta ezt a javaslatot.

### HATÁROZAT

37/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete a következő módosításokkal elfogadja a 3. sz. mellékletben szereplő ötoldalú megállapodást:

- A 4.6.1 pont egészüljön ki a következő szöveggel: *„Az Egyenes utcai lakótelep és az EMG ipari park gépjárműközlekedésének kiszolgálására külön szintű közlekedési csomópont kerüljön kialakításra vagy a Pirosrózsa utca – Veres Péter út kereszteződésében vagy a Devecseri utca – Veres Péter út kereszteződésében.”*
- A 4.6.7 pont új megfogalmazása a következő legyen: *„4.6.7. A Cinkota állomás közelében külön szintű közúti átjáró kerül kialakításra, melynek elhelyezése és kialakítása további egyeztetések tárgya.”*

Határidő: a szerződés aláírására 2021. augusztus 1.

Felelős: Kovács Péter polgármester

(13 igen, 1 nem, 0 tartózkodás)

-----

### KOVÁCS PÉTER

És a 21. oldalon található, III. számú határozati javaslatról döntünk, szavazzunk! A Képviselő-testület 14 igen, egyhangúlag elfogadta a határozati javaslatot.

### HATÁROZAT

38/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete felkéri a polgármestert az Együttműködési megállapodás aláírására, egyúttal a felhatalmazását adja az Együttműködési megállapodás aláírására abban az esetben is, ha az aláíró felek olyan további szerződéses pontok módosítását indítványozzák, amelyek Budapest Főváros XVI. kerületére nézve nincsenek hatással.

Határidő: 2021. augusztus 1.

Felelős: Kovács Péter polgármester

(14 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-----

KOVÁCS PÉTER

Ezzel ezt a napirendi pontot le tudtam zárni.

**NAPIREND: 3.            Javaslat a Kézilabda-Munkacsarnok fejlesztési Program megvalósítása során felmerülő döntések meghozatalára (101/2021. számú előterjesztés)**

Előterjesztő: Szász József alpolgármester

KOVÁCS PÉTER

Soron következik 3-sal jelzett: ...Még nincsen 2 órája. Javaslat a Kézilabda- Munkacsarnok fejlesztési Program megvalósítása során felmerülő döntések meghozatalára című előterjesztés. Az előterjesztő Szász József alpolgármester úr. Parancsoljon.

SZÁSZ JÓZSEF

Köszönöm a szót, Polgármester úr! Véleményem szerint minden benne van az előterjesztésben. Hogyha valakinek kérdése van, akkor természetesen válaszolok rá.

KOVÁCS PÉTER

Kérdése van-e valakinek?

MIZSEI LÁSZLÓ – mikrofon nélkül

Pillanat!

KOVÁCS PÉTER

A gombot először tessék megnyomni, Képviselő úr! Mizsei úrnak van kérdése. Parancsoljon, Képviselő úr!

MIZSEI LÁSZLÓ

Jól értem? Ingyen adunk telket a Csarnokhoz, ami nettó 126.335.- , 126.335.100.- Ft-ot ér? Tehát ingyen odaadjuk. Jó! A telken még nem fejeződtek be a rekultivációs munkálatok, amiket nekünk kell majd még megoldanunk az építkezés kezdetéig. Határidőre, saját költségen. Tehát ez is kérdés, ugyibár, mennyibe fog ez nekünk kerülni? A terület a legkevesebb 50 darab, kifejlett, a területen legkevesebb 50 darab kifejlett fa található, van ezekről nyilvántartás, ki fogja felmérni ezeket? Kivágásuk esetén kinek a költsége lesz majd a pótlásuk, és előre láthatóan mennyibe fog kerülni ez majd? Mit fog, mi fogjuk állni a telek közművesítését? Aminek becsült összege a 37.000.000.-Ft. De ez egy nagyvonalú becslés, ami felfelé is, és lefelé eltérhet majd, mint ahogy az előterjesztésben is benne van. Ez mégis mennyi lehet valójában? Tehát mennyi lehet ez a felfelé is és lefelé is mehet, mert ez, hogyha nagymértékben is eltérhet, akkor szerintem ez így nem korrektül lett előterjesztve. 150 fő, 150 férőhelyes lesz a nézőtér?

Az a helyzet, hogy a tervet én megpróbáltam megnézni közelebbről, de akárhogy nagyítottam, egy csomó felirat rajta maszatos. Tehát ez lehet 130 is, nem tudnám megmondani, őszintén szólva. Tehát a 150 férőhelyes nézőtérhez erre egy darab busz és 30 darab gépkocsi parkoló lesz elhelyezve a területen, valamint 12 darab kerékpártámasz összesen? Tehát én azt gondolom, hogyha olyan sok sportember jár oda, akkor egy kicsit több kerékpár tároló is kellene oda egyrészt. Másrészt úgy gondolom, ez a 30 darab gépkocsi parkoló esetleg egy verseny esetén nagyon nem fogja kielégíteni a parkolási lehetőségeket. Hol fognak majd – hogy is hívjákolni – parkolni azok az autók, amik oda érkeznek? Tehát szerintem ez a 30 darab gépkocsi parkoló ez a két csapatnak összesen majd elfoglalja a parkoló kapacitását a területnek. A tervezetet nézve, a területre vonatkozó max. 30 %-os beépíthetőség, és minimum 40 %-os zöldfelület sehogyan sem biztosítható, így a telek nem alkalmas az építménynek. Vagy tudatosan megszegjük a saját szabályainkat? Mert, hogyha ezeknek nem tudunk megfelelni, akkor ezeket a szabályokat sajnos meg fogjuk szegni. Mit jelent az, hogy a beruházás, üzemeltetés, a rendelkezésre álló eszközökkel mindenben segíti az Önkormányzat? Ezt nem tudtam értelmezni, mit jelent az, hogy a beruházás üzemeltetését, a rendelkezésre álló eszközökkel mindenben segíti az Önkormányzat? Nem elég, hogy ingyen adjuk a telket, nekünk kell üzemeltetnünk, de úgy, de úgy kell, hogy a KMSE-vel szerződést kötünk rá, és nekik adjuk a pénzt rá? Tehát ezt így fogjuk támogatni? Ha netán felmondaná a szerződést az illető egyesület, vagy alkalmatlanná válna az üzemeltetésre, nekünk kellene átvennünk az üzemeltetését? Egy sor adatot látok, gáz, víz, villanyfogyasztással kapcsolatban, de mennyibe fog majd kerülni, évente az épület üzemeltetése valójában. Tehát ezt nagyon jó lenne tudnunk. Ha ezt nem tudjuk előre, hogy dönthetünk megfontoltan? A kondicionáló gépek beszerzése, ami a mi feladatunk, és költségünk lesz? Tehát egy konditermet terveznek oda, alulra, hogyha minden dolgot beszereznek hozzá, sporteszközt, akkor ezt miért nem tudja az Állam ugyanúgy megoldani. Előre láthatólag mennyibe fog kerülni majd a beszerzésük? Tényleg, csak 10 munka ...napjuk lesz rá, hogy napunk lesz rá, hogy megkapjuk a terveket, észrevételeket, javaslatokat terjesszünk fel vele kapcsolatban? Mert most ezek szerint úgy néz ki, hogy 10 munkanap lesz nekünk arra, miután ideadták a terveket, mi ezt kitaláljuk mindent, hogy hogy szeretnénk, mint szeretnénk. Szerintem ez elég kevés. Ráadásul, hogyha bizottságok elé is akarjuk vinni, akkor az feltétlenül. A beruházás mégis elmaradna, az NSK akkor kifizetné, ha a beruházás mégis elmaradna, az NSK kifizeti az eddigi költségeinket? Tehát, hogyha netán-tán valamiért mégiscsak úgy döntene a másik fél, hogy akkor azt mégsem építi meg, viszont mi bevezetjük a közüzemeket, mindent, akkor ezt a költséget, ezt majd ki fogják nekünk fizetni? Igenis, megjegyzem, hogy a tervrajz az tényleg olvashatatlan volt, ez nagy probléma volt nekem sok szempontból. Majd lesznek még észrevételeim, de egyelőre ezek voltak a kérdéseim és várom a válaszokat. Köszönöm szépen!

KOVÁCS PÉTER

További kérdezőt nem látok, így az előterjesztőnek van lehetősége válaszadásra. Parancsoljon!

MIZSEI LÁSZLÓ

Bocsánat!

SZÁSZ JÓZSEF



Köszönöm! Az ott lévő fákkal kapcsolatos egy előzetes dendrológiai felmérés készült, 150-180 fa van azon a területen. Ennek a túlnyomó többsége az invazív vagy erősen degradálódó fa. De erről majd lesz egy részletesebb felmérés is, amit természetesen majd a Képviselő-testület elé tárunk. Tehát minden egyes ilyen beruházásnál kell, kötelező is az ilyen jellegű felmérés. És a megvalósításnál a kivitelezőnek az általános feladata, hogy a fakivágásoknál azok pótlását is megejtse. Ugye itt szó van a rekultivációról. A rekultiváció az egy sokkal régebb óta elkezdődött feladat. Ugye annak idején, talán jó 10 évvel ezelőtt, sőt, még lehet, hogy még annál régebben is, ezt a, erre a területre az Önkormányzat szeretett volna egy bizonyos funkcióra építési engedélyt kérni. Változott a koncepció, se finanszírozás. Már megmondom őszintén, hogy már nem emlékszem, mi volt az a funkció, amire szeretttük volna ezt a telket előkészíteni. A lényeg a lényeg, hogy ez az építési koncepció ez nem valósult meg. És ennek kapcsán ugye megkeresett minket a hatóság, hogy akkor mi a helyzet ezzel. Mi mondtuk, hogy szeretnénk ezt sztorizni ezt az építési engedélyt, és azt mondták, hogy jó, rendben van, ezt ők tudomásul veszik, de akkor vissza kell állítani az eredeti állapotot. Ugye a rekultiváció az ezt jelenti. Ugye ez azért, tehát ez egy szakhatósági vélemény, ami megvalósult, csak igazából itt a róka fogta csuka, hogy egyrészt nem a jelenlegi Önkormányzatnak köszönhető, hogy az ottani helyzet ez kialakult. Tehát ugye az a korábról, megelőzően, még annak idején talán a Centenárium lakótelep építéskor rengeteg építési törmelék, meg minden egyéb került erre a helyre lerakásra, illetve a másik nagy probléma... Gödröt föltöltjük vele... Hogy a másik nagy probléma, ami éves szinten rengeteg adóforintjába kerül a területnek, hogy a környékbeli lakók is, illetve nem tudjuk ki, rendszeresen illegális szemétkerakást hajt végre ezen a területen. És ugye ez ennek a folyamatos, tehát a nem a megállapodott, hanem a folyamatos elhordása, illetve a kapunak és a kerítésnek a pótlása az mindig rengeteg pénzébe kerül az Önkormányzatnak. És ugye ez a kötelezés, gyakorlatilag egy jó 3-4 éve lejárt, hiszen a Kőbányai Önkormányzat Környezetvédelmi Hatósága, akit ennek az ellenőrzésére kijelöltek, ugye az ő hatásköre megszűnt azzal, hogy átkerült a Kormányhivatalhoz ez a funkció, és a Kormányhivatal, én azt mondom, hogy hála Isten, azóta minket ez ügyben nem keresett. Ebben, ebben az ügyben ez azért került bele, mert ugye a Kézilabda Csarnok területének a kiszabályozása annyiból, abból a szempontból érinti ezt a területet, hogy ez a kötelezés az egész területre vonatkozott, és ezt a Kézilabda Csarnok által érintett területet, ebből kiszabályozzuk. Tehát egyértelművé kell tennünk mindenkinek számára, a döntést hozónak is, az Államnak is, az építetőnek is, az MNSK-nak is, mindenkinek, hogy mi a hivatalos jogi helyzet. Egyébként ez a megállapodás, most meg nem mondom hanyadik pontjában kötelezi is az Önkormányzatot, hogy minden, a telket érintő, általunk tudott jogi eljárásról, korrektül tájékoztassuk az Államot és a kivitelezőt. Tehát ez így került bele ebbe a megállapodásba. A telek közművesítése, az az Önkormányzatnak a feladata. Jelen állás szerint a közelben lévő különböző közművek kiállásai, jelen állás szerint kerülnek ennyibe. De ugye ismerve a kivitelezési munkák előrehaladtával a különböző építőanyagok és eljárások drágulását, ezért írtuk bele, hogy ez az összeg változhat. A másik, meg hogy ugye ehhez kapcsolódik Képviselő úr következő kérése, hogy ha és amennyiben az Állam úgy dönt, hogy mégsem építi meg ezt az ingatlant, akkor kártalanítja az Önkormányzatot. Én úgy gondolom, hogyha van egy jó helyen lévő nagy telkünk, ami közművesítés, közművesítve van, az nekünk nem kárunk, hanem egy olyan távlati beruházásnak az eredménye, hogy ennek a teleknek ezt az értékét növeli. Tehát én nem gondolom, hogy emiatt nekünk kötelezettséget, vagy kártérítést kell követelnünk az Államtól. Érintette még Képviselő úr a parkolók kérdését.

Ugye a parkolók az egy egyszeri építés-hatósági eljárásrend. Megvan, hogy mekkora befogadóképességű ingatlanhoz, hány parkolóra van szükség. De ugye jelen esetben a tervezők nem mi vagyunk, hanem az Állam által megbízott tervező iroda. Ennek a funkciónak, vagy ennek a tervezési paraméternek ez a parkoló mennyiség megfelel. Ha és amennyiben plusz kerékpár tárolókra van szükség, szerintem arra a terület, illetve a parkolóknak a helye az bőven elég. Tehát az ott kialakítható. Az üzemeltetéssel kapcsolatos kérdés: én úgy gondolom, hogy az nem feltétlen ördögtől való, hogyha azt végig gondolja az Önkormányzat, hogy adott a lehetősége annak, hogy ha és amennyiben ez olyan energiaigényű épület, ami egyébként a XXI. századnak ez megfelel, és ugye a szabályozás szerint is, ha jól emlékszem 2030-tól már eleve csak úgy épít, vagy úgy tervezhető bármiféle ingatlan, hogy az kvázi passzív házként működik, és azt feltételezve, és az előzetes tervezői tájékoztatásból ez derül ki, hogy ez ilyen jellegű épület lesz. Tehát, hogyha ha ennek a funkciónak ez megfelel, akkor szerintem nem ördögtől való, hogyha elgondolkozik azon az Önkormányzat, hogy ennek az üzemeltetését vállalja. Sőt, adott esetben ugye ez jelen pillanatban nem pusztán az a terv, hogy ez a KMSE-nek egy kézilabda edzőhelye legyen, hanem rengeteg olyan funkcióval kiegészíthető, amire egyébként kerületi igény van. Ha csak azt mondom, hogy ugye a legnagyobb probléma például a kerületi iskoláknak, gimnáziumoknak olyan nagy rendezvényei, amit nem tud megvalósítani a kerületben, ez is otthont adhat. Úgyhogy ilyen jellegű kiadásra is alkalmas ez az ingatlan. Úgyhogy opcionálisan természetesen érdemes ezt megvizsgálni, ha és amennyiben ennek a funkciónak ez megfelel, akkor az Önkormányzat is üzemeltetheti ezt az épületet. Remélem mindenre sikerült válaszolnom.

### KOVÁCS PÉTER

Vélemény, javaslat, hozzászólás? Mizsei László. Parancsoljon, Képviselő úr!

### MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm! Nem feltétlen mindenre kaptam választ, de végül is, a többségére igen. Tehát gyakorlatilag tényleg az lesz, hogy a KMSE-nek adjuk a pénzt, és akkor ők tartják fönt. Mert ezt kérdeztem, ha nem, ez hogy kerül majd sor az üzemeltetésre, mert erre nem kaptam választ. Tehát az, hogy esetleg majd mi is üzemeltethetjük, az egy dolog, de erre nem került sor a válasza. Kondicionáló gépek beszerzéséről sem kaptam választ. Egyébként én a tervekből úgy látom, hogy ez egy eléggé távol eső kivitelezésű épület lesz attól, hogy ez egy passzív háznak lehet-e nevezni. Hát iszonyat mennyiségű földgázt és áramot fog fogyasztani. Aminek, például az áramnak, hiába rakták a tetejére rá a napelemeket, a 10 %-át sem fogja majd biztosítani az a napelem park. Tehát az csak egy olyan kis bokréta lesz a tetején. Pedig megtehetné egyébként. Nos, észrevételek. Továbbra sem támogatom, sőt kifejezetten ellenzem a terület ingyenes átadását az Államnak. Az Önkormányzatnak meg kell tartani az önrendelkezési jogát a tulajdonában álló területre. Én azt javasoltam Polgármester úrnak, amikor a rendkívüli állapotok alatt kérdést, tehát, észrevételezésre kiküldte ezt az anyagot, előzetesen, hogy csináljuk azt, hogy bérbe adjuk az Államnak ezt a területet. Legalább legyen belőle bevételünk, ha minimális. Tehát, hogyha mi üzemeltetjük, és odaadjuk ingyen az egészet, szerintem ez egy nem feltétlenül jó konstrukció. Mivel a sportcsarnok esetleges üzemeltetéséből fakadó összes externália az Önkormányzatot terheli majd, csak azt a megoldást tartom elfogadhatónak, hogy az Állam csak bérelhesse, és nem jelképes, hanem piaci áron az érintett területet. Tehát

szerintem én ezt továbbra is javasolnám. Bár úgy látom, a konstrukció kifejezetten kizárja ezt, mert csak akkor építhetjük meg, hogyha odaadjuk ingyen az Államnak. Az előterjesztésben az található, hogy bár lesz az épületben napelem park, az jóformán csak az áramszükséglet negyedét szolgálja ki, még annyit sem, inkább az ötödét. Csak és kizárólagosan, olyan csarnok építését tartom elfogadhatónak, még '30 előtt is, ami megfelel a XXI. század elvárásainak, ezért energetikai szempontból teljesen önellátó, vagy igen nagymértékben az. Tehát az, hogy annyi gázt vezetünk be a két kazánhoz, hogy ihaj, és még azt sem tudom, hogy például ezzel csak fűtünk, de hűteni, mivel fogjuk majd nyáron, harminc valahány fokban a csarnokot, az föl sincs tüntetve. A kertváros megtelt és ez nemcsak a lakóterületek túlépítésére vonatkozik. A túlépítéshez tartozó igen nagy mennyiségű, nagymértékű forgalom növekedés legalább annyira élethetlenné teszi vagy tette a Kertvárost, s mint a zsúfoltság érzetet okozó zöldfelületeket felszámoló túlépítettség. Azt kell, hogy mondjam, hogy a Kertváros tényleg megtelt, és hogyha még több autót akarunk ide hord..., izé hordani, akkor az további problémákat fog majd fölvetni. A környék igen nagy forgalomnak lesz kitéve, például versenyek alatt. Már azzal, hogy odajárnak, már azzal, hogy csak jóformán autóval megközelíthető az a terület, mert a tömegközlekedés nagyon távol van tőle. Ezért már előnytelen, az, hogy odarakjuk. Tehát semmi nincs a környéken, ami megállna a környéken. Ez, ez, ez szerintem nem optimális ebből a szempontból. A javaslatban szereplő sportcsarnok tömegrend... igen, ezt mondtam. A Kertvárosra egyre több zöld terület, az egyre ... bocsánat! A Kertvárosban egyre fogy a zöldterület és bár a terület, amire a csarnok kerülne, ipari felhasználásra szánt terület, mégsem tartom elfogadhatónak a felszámolását. Mint ahogy említettem, a beépítettségi és a zöldfelület mutatókat semmi esetre sem fogjuk tudni tartani, már a tervek azt mutatják, hogy ezeket át fogjuk szab... hágni. Ez volt egyébként kérdésem is, hogy akkor gyakorlatilag ezek szerint nem alkalmas rá a terület, hogy ezt a csarnokot odaépítjük, hogyha ezeket a mutatókat, a beépíthetőségi és zöldfelületi mutatókat be akarjuk tartani. Ezért a, ennek a zöldterületnek a felszámolását nem tudom, nem tudom támogatni. Amíg a közvetlen közelben található barnamezős területen, a volt Lőtér területén is meg lehetne valósítani ezt a beruházást. Ott sokkal kevesebb problémát okozna ez. Hiába mondjuk azt, hogy invazív fajok az akácfák, de ebben a pillanatban környezeti szolgáltatást nyújtanak nekünk. Mellesleg hungarikumok azok a fák. Sikerült kijárnunk. Én nem vagyok összeveszve az akácfával, abból a szempontból, hogyha nekünk, abban a helyen és azon a helyen nem okoz problémát, sőt kifejezetten jót tesz. Tehát, azt szeretném, hogyha megfontolná a Testület, hogy átrakja ezt a beruházást a volt Lőtér területére, ami a mai napig megoldatlan problémát jelent, hogy azzal mit fogunk ott kezdeni, és ezzel meg, meg lehetne oldani ezt a problémát. Nem támogatom, hogy ekkora építményt csak monofunkciós legyen. Elvárom, hogy úgy épüljön meg, hogy többcélú felhasználásra is alkalmas legyen, például rendezvények megtartására, hogy ne csak a sportolók, de a kerület többi polgárának az érdekeit is szolgálja, ha már el kell viselni a közlekedésével, működésével járó problémákat. Már Polgármester úr már jelezte, hogy ő sem támogatja a monofunkciós épületet, mégis következetesen kézilabda munkacsarnokként említik, és a belső kialakítása sem alkalmas multifunkcióra. Gyakorlatilag csak öltözők vannak benne, egy konditerem, és nincs például közösségi öltözésre, vagy egyébként bármiféle tárolásra, backstage például kialakításra terület benne. Gyakorlatilag ez csak kézilabda sportcsarnoknak jó. Annak is úgy mondanám, hogy nem kifejezetten a legnagyobbak közül való, mert úgy látom, itt a kapu ugyanúgy a faltól-falig kerül. Tehát mögötte például nincs hely. Hanem, mint a sashalmi Sportcsarnoknál, tehát

pont addig tart a terem, mint ameddig a kapu. De legalább kicsit szélesebb, itt már legalább van lelátó. A terület felmérése, ahogy kaptam választ rá, meg fog történni. De arra nem kaptam választ, hogy hol lesznek majd ezek a fák majd pótlásra, mert én azt nem szeretném, hogyha a közterületi fapótlásba használnánk ezt föl. Tehát én úgy gondolom, hogy azt a rengeteg fát, amit még ki kell vágni, ezt majd valahol, például erdősítésnél minimál, minimum egy erdősítésnél kell majd pótolni, és erre nem látok semmiféle tervet. Márpedig az a sok fa ott el fog tűnni. Tehát ezzel kapcsolatban szeretnék kérni bármiféle felvilágosítást, hogy hogy fogjuk majd pótolni, és milyen módon. Köszönöm!

### KOVÁCS PÉTER

Azért kértem szót, mert Képviselő úr az üzemeltetéssel kapcsolatban a KMSE-t említette. Ugye az egész kézilabda csarnok építést azért kezdtük el, meg ennek a gondolkodását, azért kezdtük el, mert ugye van a kerületben, a XVI. kerületi KMSE, ami leginkább kézilabdázással foglalkozik most már, bár modellező az „M” a nevében. És nem is rosszul. Utánpótlás szinten nagyon jól állnak, szinte minden korosztályban, Budapesten is, és Magyarországon is. Jelenleg is önkormányzati ingatlant használnak, bérleti díjat fizetnek érte. A jövőben is ez van, tehát nem mi fizetünk nekik, hogy odamenjenek, hanem ők fizetnek azért, hogy oda mehessenek. Szerintem ez a jövőben sem fog változni. Köszönöm! További hozzászólásokat nem lá... , de, Mizsei László, másodszorra, parancsoljon!

### MIZSEI LÁSZLÓ

Köszönöm! Polgármester úr hozzászólásával kapcsolatban. Ebben a pillanatban kiugrott a fejemből. KMSE. Igen! Azt szeretném kérdezni, hogy akkor, amikor leveleztünk az észrevételezéssel kapcsolatban, akkor azt kérdeztem Polgármester úrtól, hogy ezek szerint, hogyha ez a sportcsarnok megépül, akkor a... Egyébként azt mondja, hogy a KMSE miatt építjük meg egyébként, szerintem ez nem teljesen pont így van, mert én úgy tudom, hogy a kerület eddigi vezetése direkt azért hozott létre egy sportcsarnok-alapot, mert a KMSE-től függetlenül is szeretett volna nagyon egy ilyen multifunkcionális sportcsarnokot építeni. Ezért rakunk bele minden évben milliókat ebbe a sportcsarnok-alapba. De végül is, tök mindegy, amikor megkérdeztem Polgármester urat, hogy ugye akkor ezt az alapot a továbbiakban most már nem akarjuk még egy Sportcsarnoknak az építésére fölhasználni, erre Polgármester úr nekem több helyen is azt jelezte, hogy ebből a sportcsarnok-alapból fogjuk például azokat a fejlesztéseket majd létrehozni, megvalósítani, amik például a közművesítéssel kapcsolatosak, satöbbi. Tehát lesz nekünk egy sportcsarnokunk, ami igaz, nem alkal, ... nem lesz alkalmas multifunkcióra, de legalább akkor a sportcsarnok-alapból ...ban félretett pénzünket már nem fogjuk egy másik, még jobb sportcsarnokra elkölteni. Ugye ez így lesz? Köszönöm szépen!

### KOVÁCS PÉTER

Röviden is tudnék válaszolni, hogy igen. De hosszabban fogok válaszolni. Ugye Horváth János önkormányzati képviselő, Isten nyugosztalja, ő volt az, aki kezdeményezte, a sportcsarnok-alap létrehozását, a Szabadföld út melletti önkormányzati ingatlanok eladásából származó bevételt tettük bele a sportcsarnok-alapba. És már akkor is az volt a szándék, hogy a XVI. kerületben utánpótlást nevelő és egyébként innen a, hát majdnem azt mondtam, világhírnév felé, de mondjuk legalábbis a magyarországi hírnév felé jelenleg az olimpiára is utazó Tomori

Zsuzsanna is innen került ki, ebből az egyesületből, ez a nevelő egyesülete. Tehát, hogy a megfelelő szakmai munkát végező egyesületnek legyen itt a XVI. kerületben egy olyan épülete, ahol szabványméretű kézilabda pályán tud meccseket játszani vagy edzést tartani. Ami itt jelenleg nincsen. Bármennyire is hülyén hangzik, a kerületben nincsen olyan fedett tér, ahol kézilabda, kézilabda-méretű pályán lehetne kézilabdát játszani, majdnem ekkora méretű a Szerb Antal Gimnázium tornaterme, de nem ekkora, az sem elég hozzá. Egyébként a Centenáriumi Általános Iskolában is szoktak lenni, az sem elég hozzá, az is kisebb, az még kisebb, mint a Szerb Antal Gimnáziumé. Tehát az egész abból indult ki, a multifunkcionális sportszarnok is, hogy egy kézilabda csarnok legyen. A Képviselő-testület bölcsessége volt az, hogy multifunkcionálissá tették. Ha jól emlékszem, akkor a tervpályázatban még a tenisz fedett téren levő üzésére is alkalmasnak kellett lennie a sportszarnoknak, aminek a tanulmány terveit, vagy – hogy mondjam - a koncepció terveit egy tervpályázaton az Önkormányzat megvalósította, és meg is terveztük. De akkor is mindig a kézilabda volt az elsődleges. Én, személy szerint nem gondolom azt, hogy ha ez a kézilabda csarnok megvalósul, és a kerületi Önkormányzat tudja ezt üzemeltetni, amire egyébként egy csatlakozó határozati javaslatot az előterjesztőnek be fogok terjeszteni, hogy döntsünk erről ebben a kérdésben, hogy ne legyen a későbbiekben már vita, hogy akarjuk-e ezt üzemeltetni, vagy nem akarjuk üzemeltetni. Tehát ebből indult ki, hogy ennek a, egyébként rendkívül jó, hasonló eredményeket elérő, mint az Ikarus Atlétikai Szakosztály egyébként az atlétikai utánpótlás nevelésből a XVI. kerületben, tehát hogy ezeknek legyen egy otthona. Nyilván nem kell újabb sportszarnok, hogyha ez megvalósul, és tudjuk üzemeltetni. További kérdéseket nem látok. Az előterjesztőnek van lehetősége zárszóra, parancsoljon!

### SZÁSZ JÓZSEF

Köszönöm szépen! Csak néhány gondolat. Ugye itt Képviselő úr felveti, hogy a Lőtérre helyezük át ennek a jelenlegi helyre tervezett épületnek a területét. Csak jelzem, hogy ott is vannak fák, legalább ugyanannyi fa van, mint ezen a területen, és így laikusként is megállapítható, hogy például a Lőtéren lévő faállomány, az sokkal inkább nemes faállományból áll, mint ez a terület. A másik pedig a Lőtér egykori területén ott van a különböző vasbeton építmények, az egykori lőtér tartozékai, úgyhogy, ha vállaljuk ennek a csarnoknak az építését, akkor ezt a területet úgy kellene átadnunk a Magyar Állam számára, hogy ezeket az építményeket elbontjuk, ami nem két forint. Tehát, ha ugye más beruházásoknál probléma a plusz költség, akkor ebben a tekintetben, ez a plusz költség ez mindenképpen megjelenne a Lőtér területének a ...re való áthelyezéssel. Igen, ezt már az elején is elmondtuk, hogy ez egy többfunkciós vagy általunk több funkcióra kívánt vagy kívánjuk használni ezt a csarnokot, tehát nem kizárólag csakis kézilabdára, hanem például egyéb sportrendezvényekre. Ugye a legnagyobb probléma a diák, a kerületi általános iskoláknál a diákolimpia őszi-téli szakaszának a lebonyolítására nincs alkalmas hely, tehát erre is alkalmas lehet ez a terület. Csak szeretném jelezni, hogy nem gondolom, hogy többlet autóforgalommal járna ennek a területnek a, abban az esetben, hogyha megvalósul ez a, ez az ingatlan, csak átcsoportosul, mert jelen pillanatban az ennek az épületnek a hiánya miatt a kerület más területén zajlik ez a, ez a program. Jelen pillanatban lesz egy olyan funkció, ahol ez összpontosul, és nem utolsó sorban, ugye a KMSE-t azért érdemes megjegyezni, mert a Centenárium lakótelepen, ugye a Centi Sulinak a volt kék épületét bérlik jelen pillanatban, tehát abban a pillanatban, hogyha otthonra

talál a kézilabda csarnokban a KMSE, akkor fölszabadul egy olyan forgalomképes, nagy értékű ingatlan, ami szintén a kerület javára válhat a későbbiekben. Akár értékesítés, akár egyéb beruházás kapcsán. Ami még itt előjött, igen, azért nevezik ezt Kézilabda-Munkacsarnoknak, mert a Kézilabda Szövetség részéről jött ez a kezdeményezés, tehát a Kézilabda Szövetség által elindított, és létrehozott program, tehát azért van ennek Kézilabda-Munkacsarnok név adva, és az elsődleges funkciója való igaz, ez ez. De ez egy kicsit mint minden sa..., mint minden hasonlat sántít, ez egy olyan, mint a, a mozgássérült felhajtó, hogy a, ott, ahol nem lépcső van, hanem olyan mozgássérült felhajtó, ahol kerekesszékkal el lehet menni, ott el tud menni a babakocsi is, meg a gyalogos is. Tehát ez mindenki számára jó. Úgyhogy én úgy gondolom, hogy ez egy jó, és hasznos beruházás lesz, ami itt a kerületi iskolák, és úgy általában a kerület lakóinak a jólétét szolgálja. Úgyhogy én úgy gondolom, hogy ezt érdemes megszavazni, és nem utolsó sorban szeretném kihangsúlyozni, hogy az előterjesztés mellékletét képző megállapodásról van szó jelen pillanatban, amit aláírunk, vagy felhatalmazzuk rá Polgármester urat, ami gyakorlatilag az elkövetkező időszaknak az ütemezését és feladatait tartalmazza. És ugye minden egyes határozatnál benne van, hogy mindegyik lépésnél előzetesen nekünk, az APEH felé, a könyvvizsgáló felé, minden felé kérdéseket kell intézni, és amennyiben ilyen fizetési, például az áfa-fizetési kötelezettségünk van, abban az esetben vállaljuk ezt. Egyébként még ez sem biztos, mert ugye önkormányzat és önkormányzat közötti ingyenes átadásnál, például nincsen, nincsen ilyen.

#### KOVÁCS PÉTER

Ne beszéljünk egyszerre! Mizsei Úr, egy kis türelmet!

#### SZÁSZ JÓZSEF

Nem egyértelmű, nem egyértelmű, bárcsak így lenne, tehát nekünk is az a véleményünk, hogy nem feltétlenül kell utalni áfát, de erről szeretnénk egy olyan nyilatkozatot a megfelelő hatóság részéről, ami ezt megerősíti. Úgyhogy semmivel nem vagyunk elkésve, semmivel nem terjeszkedünk túl, semmiféle olyan végleges döntést nem hozunk, amit egyébként például az üzemeltetésről, vagy a megvalósításról ne kellene még egyszer a Képviselő-testület elé hozni. Ezek különböző megállapodások, ahol ismételten a Képviselő-testületnek rá kell mondani a megállapodást. Ámen.

#### KOVÁCS PÉTER

Köszönöm szépen! Képviselő úr előterjesztőként meggyőzött, hogy vonjam vissza a csatlakozó határozati javaslatomat, így azt nem is terjesztem be. Határozathozatal következik, az előterjesztés 5. oldalán található, I. számú határozati javaslatról döntünk, szavazzunk! A Képviselő-testület 12 igen, 0 nem, 2 tartózkodás mellett elfogadta ezt a javaslatot.

#### HATÁROZAT

39/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a Kézilabda-Munkacsarnok fejlesztési program keretében a Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat tulajdonát képező - Budapest XVI. kerület, Sarjú utca - Margit utca által határolt - 106868/7 hrsz-ú 6349m<sup>2</sup>

területű, kivett telephely megnevezésű ingatlanon megvalósítani kívánt beruházás megindítása érdekében támogatja az Önkormányzat és a Nemzeti Sportközpontok (székhely: 1143 Budapest, Stefánia út 51.; adószám: 15598158-2-42; statisztikai számjel: 15598158-9311-312-01; képviseli: Kovács Norbert főigazgató, mint beruházó és építtető) között kötendő, jelen előterjesztés 4. sz. mellékletét képező Együttműködési megállapodás megkötését.

A Képviselő-testület egyúttal felkéri a Polgármestert, hogy a megállapodás aláírásához szükséges intézkedéseket tegye, valamint a megvalósítani kívánt beruházással létrejött Kézilabda-Munkacsarnok önkormányzati üzemeltetésére vonatkozó szándékot kinyilvánítva a szükséges egyeztetéseket lefolytassa és ennek feltételeiről a Képviselő-testületet tájékoztassa.

Határidő: 2021. december 31.

Felelős: Kovács Péter polgármester

(12 igen, 0 nem, 2 tartózkodás)

-.---.---.--

### KOVÁCS PÉTER

5. oldal, II. számú határozati javaslatról döntünk, szavazzunk! A Képviselő-testület 12 igen, 0 nem, 2 tartózkodás mellett elfogadta ezt a javaslatot.

### HATÁROZAT

40/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a Kézilabda-Munkacsarnok fejlesztési program keretében a Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat tulajdonát képező - Budapest XVI. kerület, Sarjú utca - Margit utca által határolt - 106868/7 hrsz-ú 6349m<sup>2</sup> területű, kivett telephely megnevezésű ingatlanon megvalósítani kívánt beruházás megindítása érdekében elviekben támogatja az ingatlan Magyar Állam részére történő ingyenes átruházását azzal, hogy az Együttműködési megállapodásban foglalt, a Nemzeti Sportközpontok által előkészített vonatkozó szerződést a Polgármester a Képviselő-testület elé terjeszti a szükséges aláírási felhatalmazás céljából.

Határidő: 2021. december 31.

Felelős: Kovács Péter polgármester

(12 igen, 0 nem, 2 tartózkodás)

-----

### KOVÁCS PÉTER

Az 5. oldalon kezdődő, III-as számú határozati javaslatról döntünk. Szavazzunk! A Képviselő-testület 12 igen, 0 nem, 2 tartózkodás mellett elfogadta ezt a javaslatot.

### HATÁROZAT

41/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a Kézilabda-Munkacsarnok fejlesztési program keretében a Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat tulajdonát képező - Budapest XVI. kerület, Sarjú utca - Margit utca által határolt - 106868/7 hrsz-ú 6349m<sup>2</sup> területű, kivett telephely megnevezésű ingatlanon megvalósítani kívánt beruházás során az ingatlan Magyar Állam részére történő ingyenes átruházásával járó forgalmi adó fizetési kötelezettség, illetve esetleges alanyi vagy tárgyi mentesség tekintetében megkereséssel fordul az illetékes hatóság felé, valamint beszerzi a szükséges szakvéleményeket.

Az adófizetési kötelezettség fennállta esetére a Képviselő-testület úgy dönt, hogy ennek összegét a Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének az Önkormányzat 2021. évi költségvetéséről szóló 3/2021. (II. 22.) önkormányzati rendelet 5. melléklet 58. *"Fejlesztési céltartalék egyéb, előre nem tervezhető kiadások fedezetéül"* című során lévő keretből biztosítja.

Határidő: 2021. december 31.

Felelős: Kovács Péter polgármester

(12 igen, 0 nem, 2 tartózkodás)

-----

### KOVÁCS PÉTER

És a 6. oldalon található, IV. számú határozati javaslatról döntünk, szavazzunk! A Képviselő-testület 12 igen, 0 nem, 2 tartózkodás mellett elfogadta a javaslatot.

### HATÁROZAT

42/2021. (VII. 15.) Kt.

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a Kézilabda-Munkacsarnok fejlesztési program keretében a Budapest Főváros XVI. kerületi



Önkormányzat tulajdonát képező - Budapest XVI. kerület, Sarjú utca - Margit utca által határolt - 106868/7 hrsz-ú 6349m<sup>2</sup> területű, kivett telephely megnevezésű ingatlanon megvalósítani kívánt beruházás megindítása érdekében támogatja az ingatlan telekhatáráig történő szükséges közművek kiépítését, amelynek költségét a Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének az Önkormányzat 2021. évi költségvetéséről szóló 3/2021. (II. 22.) önkormányzati rendelet 5. melléklet 58. "Fejlesztési céltartalék egyéb, előre nem tervezhető kiadások fedezetéül" című során lévő keretből biztosítja.

Határidő: 2021. december 31.

Felelős: Kovács Péter polgármester

(12 igen, 0 nem, 2 tartózkodás)

-----

**KOVÁCS PÉTER**

Így ezzel, ezt a napirendi pontot le tudtam zárni. A mai rendkívüli képviselő-testületi ülést berekesztem. További szép napot mindenkinek!

-----

**Jelen jegyzőkönyv lezárására 16:34-kor került sor.**

**kmf.**

dr. Sule  
**dr. Csomor Ervin**  
jegyző



uz