

Budapest új körútja

*Az Új Duna-híd úthálózatának
második, a Gubacsi út-Illatos úti
csomóponttól az Üllői útig tartó
szakaszának
nyomvonalváltozataihoz kapcsolódó
társadalmi egyeztetés folyamata és
eredménye*

2020. december



Vezetői összefoglaló

A Budapest Fejlesztési Központ 2020. szeptember 25. és október 20. között online kérdőíves felmérésben véleményezésre bocsátotta az **Új Duna-hídhöz kapcsolódó úthálózat** Gubacsi út-Illatos úti csomóponttól az Üllői útig tartó **második szakaszának** nyomvonalváltozatait. A kérdőívet **2.227 fő** töltötte ki, ebből a 1.029 fő a közvetlenül érintett lakóterületek lakója, további 704 fő pedig rendszeresen itt közlekedő személy.

A bevonás célja ebben a szakaszban elsősorban **a decemberi FKT-döntés megalapozásához szükséges lakossági szempontok** összegyűjtése volt, időtartamát pedig úgy határoztuk meg, hogy a lezárást és értékelést követően **legyen még idő a lakosság által felvetett problémákra előzetes tervezői válaszok kidolgozására**, főleg azon nyomvonalváltozatok esetén, amelyek inkább támogatottak. A felmérés tehát **ahhoz nyújt támpontot, hogy az FKT a hat nyomvonalváltozat közül a lakossági preferenciák ismeretében dönthessen**, de önmagában nem elegendő ennek a döntésnek a meghozatalához.

A felmérés nem reprezentatív, azok véleményét tükrözi, akik – saját bevallásuk alapján túlnyomó többségükben – időt és energiát szántak arra, hogy a www.budapestujkorutja.hu oldalon megjelentetett nyomvonalváltozatokat megismerjék és ezekről véleményt mondjanak.

A kérdéscsoportban többféle kérdéscsoport alapján törekedtünk a válaszok összegyűjtésére. Ezek ugyan eltérő módon, de **ugyanazokat a tendenciákat** tükrözik, és **összhangban vannak** a lakossági fórumon megjelenő véleményekkel, a közösségi médiában megjelenő kommentekkel, illetve a kerületi önkormányzatok és a civil szervezetek által jelzett véleményekkel is.

Fontosnak tartjuk leszögezni: jelen felmérés csak egy a döntéstámogató dokumentumok és eszközök sorában. Súlyos hiba lenne bármilyen döntést pusztán erre a felmérésre támaszkodva meghozni, ugyanakkor ez a felmérés is szolgálhat hasznos tanulságokkal és információkkal a döntéshozók számára és segítheti a kompromisszum létrejöttét.

Tisztelettel kérjük a Döntéshozókat és a nagyközönséget, hogy az elemzést ennek fényében tanulmányozzák!

A felmérés legfontosabb megállapításai a következők:

- 1) A közvetlenül érintett lakosság és a közvetlenül nem érintett lakosság véleménye elsősorban abban tér el, hogy **míg az itt közlekedők és a fejlesztéssel nem érintettek kívánatosnak tartják az út második szakaszának megépítését, addig a közvetlenül érintettek körében ettől sokan tartanak, bár többségük szintén kívánatosnak tartja az úthálózat folytatását.** Minél erősebb az érintettsége egy-egy lakossági csoportnak, annál nagyobb az elutasítottsága a fejlesztésnek.
- 2) **A két csoportban (tehát a közvetlenül érintett lakosság és a nem érintettek) körében is azonban AZONOS sorrend jön ki az egyes műszaki változatok elfogadottságát, vagy elutasítottságát illetően.** Ez a sorrend a következő:
 - a. **teljes mértékben elutasított minden lakossági csoportban az 5-ös és a 6-os verzió, azaz a két Ecseri úti nyomvonal.** Ezeket a lakosok rossz műszaki megoldásoknak, emellett drágának is tartják, ami a környezetében élők életszínvonalát jelentősen rontaná. Az Ecseri úti verziókat a Határ úti érintettek is elutasítják, nem valósult meg tehát az, amitől sokan tartottak, hogy az egyik lakótelep a másikra „tolja majd” a fejlesztést.
 - b. **teljes mértékben elutasított minden lakossági csoportban a 4-es verzió, azaz Határ út felszínén kialakított új útvonal.** Ez elsősorban a zajvédő falak indokolják, ezek a Nagykőrösi úton kialakult látvány megismétlődésének félelme, a lég- és zajszennyezés növekedésének félelme miatt diszpreferáltak.
 - c. **jelentős elutasítottságú az 1-es változat,** azaz a Kiserdő szélén félig nyitott alagútban vezetett verzió. Ezt félmegoldásnak tartják, ami a nagyfokú zöldfelületi érintettség ellenére sem kezeli megnyugtatóan a forgalom-zaj-rezgés-levegőminőség kérdését. Támogatottsága, vagy helyesebben: kisebb fokú elutasítottsága inkább a nem érintettek körében van.
 - d. **sokak számára elfogadható verzió a 2-es változat,** azaz a Kiserdő szélén, végig zárt alagútban vezetett nyomvonal. Itt előnyként jelenítik meg, hogy a lakott területektől távolabb vezet az út, de többen felvetik, hogy ha már úgylis érintetté válik az erdő, akkor mehetne még beljebb a nyomvonal. Ugyanakkor ennek a verzióknak az elutasítottsága is nagy, különösen a közvetlenül nem érintett lakók körében, a jelentős zöldfelületi érintettség miatt,
 - e. **minden kérdéscsoport válaszai szerint a legmegfelelőbb, legelfogadhatóbb, vagy legkisebb ellenállásba ütköző verzió a 3-as, azaz a Határ út alatti alagútban vezetett út.** Ennek kapcsán is megjelennek azonban félelmek, elsősorban a le- és feljáratok kialakítása, az itt megjelenő légszennyezés, illetve a Wekerle házainak rezgésvédelme kapcsán.

Összességében a következők állapíthatók meg:

- Lakossági elfogadottság szempontjából az 1., illetve a 4., 5., 6. verziók nem támogatottak.
- **A valódi kérdés az, hogy az út továbbépülése esetén a Kiserdő területén vezetett alagútban, vagy a Határ út alatt vezetett alagútban fusson a nyomvonal. A Kiserdő területén vezetett nyomvonal a házaktól távolabb viszi az utat, a Határ út alatt vezetett nyomvonal pedig a Kiserdő épségét őrzi jobban.**
- A 2-es és 3-as verzió közül – legalábbis a kérdőív válaszadóinak válaszai alapján - **a 3-asnak nagyobb az általános elfogadottsága**, a közvetlenül érintett csoportok körében is, illetve ennek kisebb az elutasítottsága.
- Amennyiben az út folytatásáról döntés születik, és az a fenti, elfogadottabb verziók valamelyikére vonatkozik, mindenképp **foglalkozni kell a továbbtervezés során:**
 - o a csomóponti kialakítással, a továbbvezetés kérdésével;
 - o a Wekerle házainak rezgésvédelmével, illetve vízelvezetési kérdésekkel;
 - o az organizáció kérdéseivel (hosszú építési idő);
 - o a levegőszennyezés csökkentésével, különösen az alagút le- és felvezető rámpáinál;
 - o a zajvédelemmel az alagút rámpáinál.

Ezek az itt lakó kitöltők által leggyakrabban jelzett félelmek, aggályok.

- A lakossági **elfogadottságot valamelyest növelheti**, ha komplex fejlesztésként a teljes terület meg tud újulni. Azaz a 2-es nyomvonalváltozat esetén **megújítják a Határ utat is**, a 3-as nyomvonalváltozatnál pedig a **Kiserdő rendbetétele** történik meg („parkerdősítés”, sétányok, padok stb. kialakítása, szigorúan a zöldfelület megőrzése mellett, nem az erdő „beépítésével”).

Összességében tehát az javasolható a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsának, hogy az úthálózat folytatásáról szóló döntés esetén a 2-es vagy 3-as verziót mérlegelje azzal, hogy kisebb elutasítottsága a kérdőív kitöltőinek körében – és egyébként az érintett kerületi önkormányzatok körében – a 3-as verzióknak van.

Javasolt a továbbtervezés során a fenti felvetések kezelése, a közösségi tervezés eszköztárának alkalmazása és javasolt a projektbe integrálni – amennyiben erre van lehetőség – a Kiserdő parkerdővé alakításának, rendbetételének elemét is.

Előzmények

2016-ban döntés született arról, hogy az Új Duna-hídhöz kapcsolódó úthálózatot a Fehérvári úttól az Üllői útig kell megtervezni, a tervezési feladatok megvalósítására pedig a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kapott megbízást.

2017-ben a Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja nemzetközi tervpályázatot bonyolított le, melynek eredményeként kiválasztották Budapest, emblemikus Új Duna-hídjának tervezőit, holland UNStudio és az brit Buro Happold Engineering alkotta tervezői konzorciumot, akik egy olyan híd terveit vetették papírra, amelyen az autóforgalom mellett ugyanilyen prioritást kaphat a közösségi közlekedés, illetve a környezetbarát közlekedési módok: a hídon villamos haladhat, kétoldalt széles gyalogos járdák, kerékpárutak is kialakításra kerülnek.

Ami a hídhöz kapcsolódó úthálózatot illeti: az eredetileg tervezett nyomvonal Gubacsi út és Üllői út közé eső szakasza a Kiserdőt jelentős mértékben érintette volna, ezért a kialakuló lakossági tiltakozások hatására a tervekre többféle alternatív javaslat született.

2020. február 27-én a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa (Tanács) a 11/2020-02-27/FKT határozatában (Határozat) döntést hozott arról, hogy Budapest belváros forgalomcsillapítása, valamint a külvárosi kerületekben élők közlekedési lehetőségeinek javítása érdekében megerősíti az Új Duna-híd és az úthálózat első szakaszának (a Fehérvári úttól a Gubacsi út-Illyatos úti csomópontig) megépítésének szükségességét.

Ezzel egyidejűleg az úthálózat **második szakasza kapcsán** a Tanács a Gubacsi út-Illyatos úti csomópontból kiindulva két irányban összesen **hat műszaki változat kidolgozását és hatásvizsgálatát rendelte el.**

A Határozat 10. pontja kimondja, hogy „a Soroksári út – Üllői út közötti szakasz megtervezése során kiemelten **szükséges** Budapest Főváros IX. kerület Ferencváros Önkormányzatának, Budapest Főváros XIX. kerület Kispest Önkormányzatának, Budapest Főváros Önkormányzatának és **a közvetlenül érintett lakosságnak a bevonása.**”

A Határozat 11. pontja pedig arról rendelkezik, hogy amennyiben a hat alternatíva közül a Tanács **2020. december 31-ig nem tud döntést hozni**, akkor „a Projekt pesti végpontja a Soroksári útra vezető, a Ráckevei-Soroksári Duna-hídhöz kapcsolódó közúti csomópontban legyen.” Megjegyezzük, hogy járványhelyzet ezt a határidőt felülírhatja.

A Határozatban foglaltaknak eleget téve a Budapest Fejlesztési Központ (BFK) a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt-vel közösen

- **2020 tavaszán** elkészítette a döntéselőkészítő tanulmány műszaki leírását, tervezési diszpozícióját, melyet az érintett önkormányzatok és a Kiserdővédők civil csoport számára véleményezésre megküldött, a beérkezett észrevételeket figyelembe véve véglegesített.
- **2020 nyarán** a műszaki leírás alapján kidolgoztatta a hat nyomvonalváltozatra vonatkozó Döntéselőkészítő Tanulmányt (DET). A Tanács által előírt változatok mellett a döntés megalapozása érdekében vizsgáltuk a Határozat 11. pontjában foglalt eset megvalósulásának következményeit is, tehát azt a verziót, amikor az úthálózat második szakasza nem épül ki

- **2020. augusztus 28-án** a BFK bemutatta a Fővárosi Önkormányzat, illetve a IX., X. és XIX. kerületek képviselőinek a Döntéselőkészítő Tanulmány főbb megállapításait és az ősszel indítandó lakossági és civil egyeztetés tervezett menetrendjét.
- **2020 őszén** a BFK ezt a menetrendet követve folytatta le a lakossági és civil egyeztetést a nyomvonalváltozatokat illetően, melynek eredményét ebben a tanulmányban foglaljuk össze.

Az egyeztetés folyamata

- **2020. 08.28-án** a IX., X., és XIX. kerületi Önkormányzatok, valamint a Fővárosi Önkormányzat képviselői számára bemutattuk a tanulmányt és visszajelzéseket kértünk tőlük.
- A **Fővárosi Önkormányzat** DET-re részletesen reflektáló levele 2020.09.10-én érkezett.
- A **X. kerület** válasza 2020.09.10-én érkezett, ebben a **3. verzió támogatásáról** értesítettek bennünket, illetve felhívták a figyelmet a Kőér utca fejlesztésének szükségességére, illetve a Kőbánya Óhegy felé terelt forgalom elvezetésének kérdésére.
- A **XIX. kerület** válasza 2020.09.10-én érkezett, ebben a **3. verzió támogatásáról** értesítettek bennünket. Az indoklás szerint az 1-2. verziót a Kiserdő nagyfokú érintettsége miatt elvetette az Önkormányzat, a 4. verziót pedig a zajvédő falak miatt tartják elfogadhatatlannak. A 3.verzió egy régóta fennálló probléma (a Határ út forgalomcsillapítása) megoldását jelentené számukra.
- A **IX. kerület** Önkormányzata **2020. szeptember 17-én lakossági fórumot** rendezett az 5-6. nyomvonalváltozatról azért, hogy az eddigi folyamatokban nem érintett, az Ecseri úti nyomvonalváltozatok miatt

érintetté váló Aszódi utcai lakótelepen élőket és az Ecseri út mentén élő lakosokat tájékoztassa. A rendezvényen körülbelül 40-50 lakos vett részt. A fórumon és utána a nyilvános írott kommunikációban is rögzítésre került, hogy **az Ecseri úti verziókat (5-6.) a IX. kerület Önkormányzata nem támogatja**, a további verziókkal kapcsolatos álláspontját pedig a lakossági egyeztetés eredményének ismeretében alakítja ki.

2020.09.22-én a Kiserdővédők, a Wekerlei Polgári Egyesület és a Wekerlei Társaskör Egyesület számára a változatokat bemutattuk. Ezen az egyeztetésen a Wekerlei Társaskör Egyesület felvetette egy új, az FKT februári határozatában nem szereplő, az Illatos árok mellett húzódó verzió vizsgálatának kérését. A BFK és a Tervezői konzorcium jelezte, hogy ennek a verzióknak részletes kidolgozására és lakossági egyeztetésére nincs mandátuma, a rendelkezésre álló időben sem lenne ez lehetséges, ugyanakkor ígéretet tettünk arra, hogy alapvető forgalmi vizsgálatot, zöldfelületi érintettséget, műszaki kialakítást vizsgálunk, és ennek eredményét az FKT elé terjesztjük.

2020.09.25-én a teljes tanulmányt közzétettünk a www.budapestujkorutja.hu oldalon, és **elindul a kérdőív** a kozossegitervezes.hu oldalon.

2020.10.12-én online lakossági fórumot tartottunk, melynek során bemutattuk az egyes verziókat és válaszoltunk a lakossági kérdésekre. A fórumon 120-130 résztvevő volt jelen.

2020.10.15-én a XIX. kerület polgármestere levélben megerősítette a 8. verzió vizsgálatának kérését.

2020.10.20-án a kérdőíves felmérést a tervezett időben lezártuk.

2020 novemberében sor került a beérkezett vélemények részletes kiértékelésére, mely ebben a tanulmányban olvasható.

Alapelvek

1) A feladat értelmezése

A Határozat alapján szükséges a közvetlenül érintett lakosság bevonása a tervezés során. Ennek kapcsán azonban a Határozat nem definiálta, mit ért „közvetlenül érintett lakosság”, „bevonás” és „tervezés” kifejezések alatt, ezért ezek kapcsán az alábbi szempontokat követtük:

a. „közvetlenül érintett lakosság” alatt

- elsősorban az egyes nyomvonalváltozatok **közvetlen közelében lakókat** értjük.
 - o A Határ úti nyomvonalváltozatok (1-4. verziók) esetén ez a Határ út mentén élőket, a József Attila lakótelep (JALT) Határ út felé eső részén élőket, és a Wekerletelep lakóit érinti.
 - o Az Ecseri úti nyomvonalváltozatok (5-6. verziók) esetén ez az Aszódi úti lakótelepen élőket, a JALT Ecseri út felé eső részén élőket és a Bihari utca Ecseri út felé eső szakaszán, a Kékvirág lakótelepen élőket jelenti.

A társadalmi egyeztetés során kiemelt figyelmet fordítottunk arra, hogy ezeknek a csoportoknak a véleménye **elkülönülten is elemezhető**, kimutatható legyen, ne keveredjen más érintetti körök véleményével. Azaz ne valósuljon meg az itt lakók félelme, hogy kevéssé érintett, de nagyobb létszámú csoportok véleménye mellett az ő hangjuk nem hallatszik.

- másodsorban viszont lehetőséget biztosítottunk arra, hogy véleményt nyilváníthassak olyanok is, akik **használói** a fejlesztésnek, tehát **itt közlekednek**.
 - további érintetti csoportként kezeljük azokat, akiknek közvetlen hozzátartozója lakik ezeken a területeken, és természetesen lehetőséget biztosítottunk olyanok számára is a véleménynyilvánításra, akik **közvetlenül nem érintettek** a fejlesztésben, hiszen közpénzből megvalósuló állami beruházásról van szó.
 - megjegyezzük, hogy a Határozat nem írta elő a **civil szervezetekkel** történő együttműködést kötelezettséggként, ettől függetlenül, mint a területet ismerő és a helyiekkel kapcsolatban álló szereplőkkel, velük is zajlott, zajlik egyeztetés, felvetéseikre a BFK reagál.
- b. Ami a „bevonást” és a „tervezést” illeti: értelmezésünkben egy folyamatról beszélünk, a tervezésbe való bevonás mást jelent a döntéselőkészítő szakaszban, és más módon szükséges megvalósítani a döntést követően, tehát amennyiben az útvonal második szakasza valamelyik kiválasztott nyomvonalverzió alapján megépül. Jelenleg döntéselőkészítő szakaszban vagyunk.
- Az előkészítő szakaszban a bevonás elsősorban arra irányult, hogy**
- o **feltárja** az egyes lakossági csoportok jelenlegi problémáit, helyzetét, igényeit, attitűdjét;
 - o **megismertesse** a nyomvonalváltozatokat, válaszoljon a felmerülő kérdésekre;

- o **vizsgálja az érintettek** viszonyulását a tervezett nyomvonalváltozatokhoz, vizsgálja azok elfogadottságának vagy elutasítottságának mértékét;
- o **azonosítsa** azokat a szempontokat (lakossági félelmek, aggodalmak, valós felvetések), melyekkel a **további tervezési szakaszokban** kiemelten foglalkozni szükséges;
- o erre vonatkozóan már a döntést megelőzően **tervezői válaszokkal, javaslatokkal** éljen, azonosítsa, mi az, ami kezelhető, milyen probléma csökkenthető.

A bevonás célja ebben a szakaszban tehát elsősorban a döntéshez szükséges lakossági szempontok összegyűjtése, tervezői válaszok megfogalmazása volt, a kapcsolódó részvételiségi programot ennek a célrendszernek megfelelően állítottuk össze.

Fontosnak tartjuk leszögezni, hogy értelmezésünkben a részvételiségi folyamat **ezzel nem zárult le**: amennyiben az FKT döntést hoz a folytatásról, bármelyik nyomvonalváltozat megvalósulása esetén az érintett lakosság bevonásával tervezzük a folytatást, azaz élni kívánunk a közösségi tervezés eszközeivel (az adott nyomvonalváltozat műszaki tartalma által lehetővé tett keretek között és mértékben). Megjegyzendő, hogy a Határozat ezt csak a Kiserdőt érintő, 1-2. verziók esetén írta elő, de **a BFK javasolja ennek az eszköznek az alkalmazását a többi változat esetén is**.

Ezért arra vonatkozóan is felmértük a lakossági viszonyulást, hogy az egyes nyomvonalváltozatok esetén **a közvetlenül érintettek milyen mértékben vennének részt egy ilyen tervezési folyamatban**.

A továbbtervezésre irányuló pozitív döntés esetén tehát a konkrét műszaki változatban érintett lakossági csoporttal folytatni kívánjuk az

együttműködést, abban a szakaszban a bevonás célja már a konkrét tervezési folyamatban való részvétel, az igényeknek legjobban megfelelő műszaki megoldások megtalálása lesz.

2) A döntéshozatal jogának fenntartása és NIMBY-effektus kezelése

A fentiek kapcsán szükséges megjegyezni, hogy mi az, ami értelmezésünkben nem képezte a feladat részét: tekintettel arra, hogy egy várostérségi szintű, komplex és a teljes fővárosi és agglomerációs lakosságot érintő kérdésről, állami beruházásról van szó, **semmilyen formában nem kívántuk a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsának döntéshozatali jogát korlátozni**. Erre felhatalmazásunk sincs.

A fentiek alapján a kommunikációban világossá tettük, hogy a lakosság nem döntéshozó szerv, és törekedtünk arra is, hogy a kérdőíves felmérés ne egy egyszerű sorrend felállításáról szóljon, sokkal inkább – az egyes verziók közötti mérlegelési lehetőséget szabadon hagyva – **az FKT számára támpontokat adjon a verziók közötti választáshoz**.

A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa nyilvánvalóan számos olyan szempontot is mérlegel majd (városszerkezeti szempontok, várostérségi érdekek, beruházási költségek, távlati fejlesztési célokkal való összhang stb.), melyeket a közvetlenül érintett lakosság nem ismerhet, vagy – érthető okokból – nem fog olyan mértékben figyelembe venni a saját véleményének kialakítása során, mint az FKT.

A fentiek mellett kiemelt figyelmet fordítottunk arra is, hogy megfelelő keretek között tudjuk tartani az úgynevezett **NIMBY-effektust**, azaz azt a jelenséget, hogy egy fejlesztéssel közvetlenül érintett csoport gyakran gátolja a fejlesztés megvalósulását, és inkább a mindennemű változás ellen, a status quo fenntartása mellett érvel. **Ez az oka annak is, hogy a**

kérdőív nem adott lehetőséget a „nem döntés” esetén kialakuló állapot véleményezésére, hiszen ez nem segítette volna elérni az FKT Határozat eredeti célját: a kompromisszumos megoldás megtalálását a II. szakasz nyomvonalára kapcsán.

3) A véleményezés szabadsága és felelőssége

Az ősszel lefolytatott teljes folyamat kapcsán szükségesnek tartjuk kiemelni, hogy **a hat nyomvonalváltozat nem egyforma lakossági csoportokat nem egyforma mértékben érint.**

Nyilvánvalóan más ugyanis annak az Aszódi utcai lakosnak az érintettsége, akinek a házát kisajátítással érintené az 5-ös vagy 6-os nyomvonalváltozat megvalósulása, tehát a legszemélyesebb terét, az otthonát kellene megváltoztatnia, mint azé a Határ út menti lakosé, akinek a háza előtt történik a beavatkozás. És eltér annak a Wekerletelepen élő lakosnak helyzetétől, aki három utcával beljebb lakik. Természetesen mindegyikőjük érintett, mindegyikőjüknek lehetnek féltételei és aggodalmai, de mégis más módon érinti őket az esetleges beruházás.

Ráadásul az egyes érintetti körök létszáma is más, így az egyeztetés indulásakor joggal merült fel egyes lakossági csoportokban, elsősorban az Aszódi úti telepen élők körében a féltételek, hogy a nagyobb létszámú Wekerletelep „átolja” hozzájuk a beruházást.

Azért, hogy ennek a helyzetnek a kialakulását elkerüljük, **a kommunikációban végig hangsúlyoztuk a véleménynyilvánítás felelősségét**, és arra kértük a lakosokat, hogy csak a közzétett anyagok alapos tanulmányozása után, a saját élethelyzetükön túl a másik nyomvonalváltozatban érintettek életére való tekintettel is alkossanak véleményt.

Ennek érdekében valamennyi anyagot teljes mélységig nyilvánosságra hoztunk a honlapon, a főbb megállapításokat pedig a kérdőívben is megismételtük, hogy senki ne tudja úgy kitölteni a kérdőívet, hogy legalább egyszer ne találkozott volna valamennyi változattal.

Fontosnak tartjuk kiemelni, hogy **a véleményezési eljárás során azok, akik véleményt nyilvánítottak, nagyfokú felelősséget mutattak.** Mind a megtartott lakossági fórumon, mind a civil egyeztetések során a hangnem nyugodt tudott maradni.

Az is elmondható, hogy ez a kommunikáció, ami

- az anyagok alapos tanulmányozására,
- mérlegelésre, tájékozódásra,
- felelős véleménynyilvánításra

szólít fel, nem tette népszerűvé a kérdőívet azok körében, akik kizárólag a nemtetszésüknek akartak volna hangot adni, vagy egy szimpla sorrendiség felállítására, vagy a teljes fejlesztés elutasítására számítottak.

A Budapest Fejlesztési Központ részéről ezúton szeretnénk megköszönni Mindenkinek, aki a társadalmi egyeztetésben részt vett, hogy időt és energiát szánt a közzétett dokumentumok tanulmányozására, és a véleményének megosztására.

Tisztában vagyunk vele, hogy sokak számára ez különösen nehéz és sok-sok érzelmet kiváltó feladat volt.

Köszönjük, hogy mindennek ellenére felelősen és empátiával nyilvánítottak véleményt!

Módszertani alapvetések a kérdőív kapcsán

A lakossági véleményezéshez készült kérdőív 2020. szeptember 25. és október 20. között volt kitölthető a kozossegiterves.hu felületen, **ez egy közel egyhónapos időszak, mely 4 teljes hétvégét magában foglalt.** A lakossági fórumra 2020. október 12-én került sor, még ezt követően is egy teljes hétvégét is magában foglaló 8 napos időszak állt rendelkezésre a kitöltésre.

A kérdőív kapcsán fontosnak tartjuk megjegyezni, hogy a korábban részletesen bemutatott egyeztetési célok alapján az elsődleges szempont az volt, hogy **lehetőséget adjunk a véleménynyilvánításra** mindazok számára, akik ezt meg szerették volna tenni, és **támogassuk a döntéshozatalt és a későbbi tervezési folyamatot.**

A fentiek alapján

- a kérdőív nem „népszavazás”, hanem véleménynyilvánítás;
- a kérdőív nem reprezentatív;
- **a válaszok azoknak az álláspontját tükrözik, akik éltek a lehetőséggel, és akik – saját bevallásuk szerint jellemzően - időt és energiát is fordítottak arra, hogy megismerhessék a nyomvonalváltoztatokat;**
- a kérdőív eredményei elsősorban jellemző trendeket, viszonyulásokat mutatnak, az eltérő érintetti körök kapcsán. Ilyen szempontból jó összevetésként, egyfajta kontrollcsoportként használható a közvetlenül nem érintettek véleménye is.
- A fentiekből adódóan **nem javasoljuk a kérdőív eredményeit önmagukban értelmezni, hanem a döntéstámogatás eszközeként,** melyből feltárhatóak bizonyos érintetti csoportok véleménye, viszonyulása, attitűdje egy-egy verzióhoz.

Az elemzés szempontjai

A kérdőív kitöltése önkéntes volt, egyik kérdés megválaszolása sem volt kötelező, ebből adódóan az egyes kérdésekre adott válaszok száma eltérő. Minden esetben a válaszokat elemezzük, „nem válaszolt” nem kerül feltüntetésre.

A válaszadók túlnyomó többsége, **2.227 főből 2.189 fő azt válaszolta, hogy a kérdőív kitöltését megelőzően részletesen tájékozódott a kérdésben.** A kérdésre 30 fő nem válaszolt, és mindösszesen 8 fő nyilatkozott úgy, hogy a kérdőív kitöltése előtt nem tájékozódott.

A kérdőív az alábbi nagyobb blokkokból áll:

- 1) A fejlesztéssel kapcsolatos szempontok: a 2. szakasz megépülése mennyire fontos, illetve milyennek kell lennie az új útvonalnak.
- 2) A jelenlegi helyzet értékelése: az érintett területeken élők jelenlegi problémái, fejlesztési szükségletek.
- 3) Attitűdök és preferenciák vizsgálata.
- 4) Az egyes verziók és verziópárok vizsgálata.

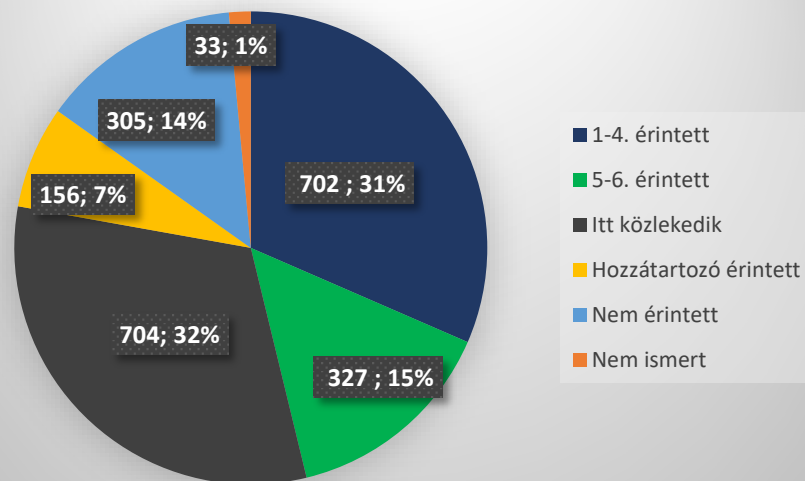
Az **összesített eredmény** közlése mellett egy olyan szempont van, ami alapján külön elemzéseket is végeztünk: **az érintetti csoportok szerinti elemzés.** Ezt azon válaszadók esetében tudtuk megtenni, akik válaszoltak arra a kérdésre, hogy *„Ön valamelyik közvetlenül érintett területen lakik-e jelenleg?”*

A 2.227 válaszadó közül erre a kérdésre csak 33-an nem válaszoltak, az ő érintettségük nem ismert, de válaszaik feltüntetésre kerülnek külön kategóriában („nem ismert”). Az egyes érintetti csoportok a következők:

Jelölés	Meghatározás	Jellemző kerület	Kitöltők száma
ÖSSZES	Összes válaszadó		2 227
1-4. ÉRINTETT, vagy Határ úti verziók érintettjei	A Határ út menti verziók megvalósulása esetén közvetlenül érintetté válók, akiknek alcsoportjai	IX. és XIX.	702
JALT-HATÁR ÚT	A József Attila lakótelep Határ úthoz közelebbi részén élők	IX.	223
HATÁR ÚT	Közvetlenül a Határ út mentén élők	XIX.	198
WEKERLE	Wekerletelep Határ úttól távolabbi utcáiban lakók	XIX.	281
5-6. ÉRINTETT, vagy Ecseri úti verziók érintettjei	Az Ecseri úti verziók megvalósulása esetén közvetlenül érintetté válók, akiknek alcsoportjai	IX. és X.	327
JALT-ECSERI	A József Attila lakótelep Ecseri úthoz közelebbi részén élők	IX.	199
BIHARI	A Bihari út Ecseri úthoz közelebbi részén, a Kékvirág lakótelepen élők	X.	90
ASZÓDI	Az Aszódi utcai lakótelepen élők	IX.	38
ITT KÖZLEKEDIK	Nem itt lakik, de rendszeresen itt közlekedik		704
HOZZÁTARTOZÓ ÉRINTETT	Hozzá tartozója lakik az érintett területeken		156
NEM ÉRINTETT	Saját bevallása szerint nem közvetlenül érintett, egyik fenti szempont sem igaz		305
NEM ISMERT	Nem válaszolt a kérdésre, ezért nem ismert, milyen érintettsége van.		33

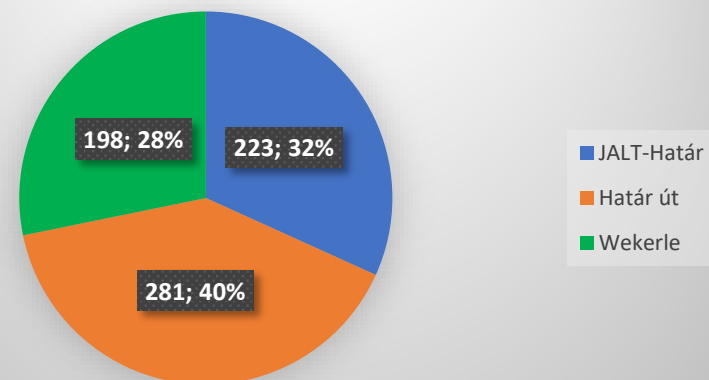
Megállapítható, hogy a **közvetlenül érintett kitöltők száma meghaladja az 1.000 főt**, és további jelentős arányt képviselnek azok, akik a területen rendszeresen közlekednek, tehát az úthálózat használói.

A kitöltők megoszlása érintettség szerint (fő, %)

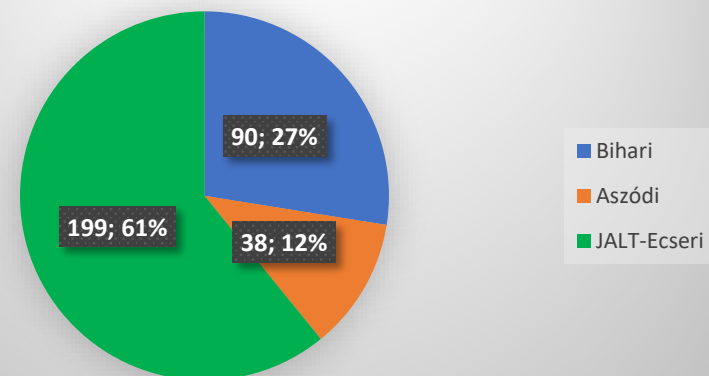


Az elemzés során bizonyos kérdéseket csak az itt lakók vonatkozásában vizsgálunk (pl. jelenlegi helyzet megítélése, közösségi tervezésben való részvétel), más kérdések esetén valamennyi csoportot feltüntetjük, de itt is külön elemezzük az itt lakók véleményét.

Határ úti (1-4.) verziók érintettjeinek megoszlása (fő, %)



Ecseri úti (5-6.) verziók érintettjeinek megoszlása (fő, %)



A kitöltők általános jellemzése

A kérdőívet összesen **2.227 fő** töltötte ki.

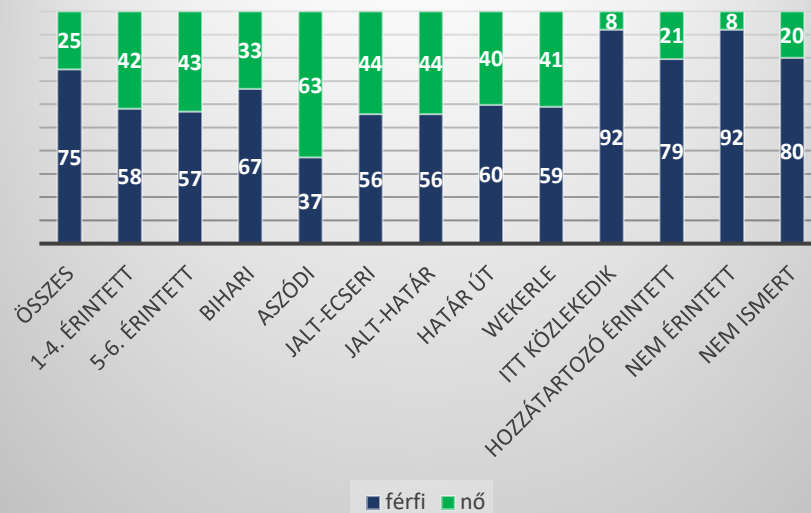
Ami a kitöltők demográfiai jellemzőit, megoszlását illeti:

Nemek szerinti megoszlás tekintetében az összes válaszadó körében többségben vannak a férfiak, mert az itt közlekedők és a nem érintettek két nagy csoportja körében túlnyomó részt ők töltötték ki a kérdőívet. A közvetlenül érintett csoportok kapcsán viszont nincs ennyire markáns eltolódás, egy kb. 60%-40%-os arány jellemző a férfiak javára.

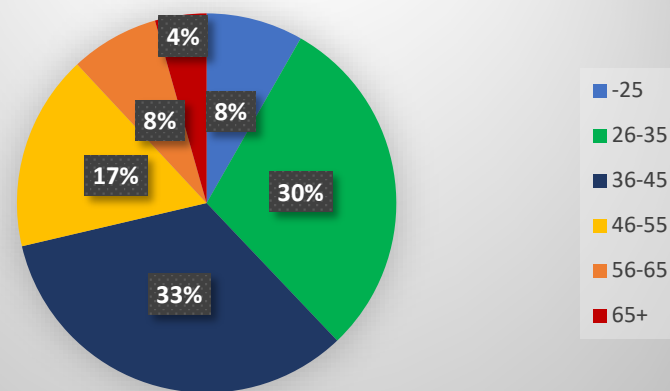
Életkori csoportok szerinti megoszlásban nincs szignifikáns különbség az összes válaszadó és az 1-4, illetve az 5-6-os verziók érintettjei között, kitöltők körében az aktív, 26-64 éves korosztály dominál. **Családi állapot és végzettség** szerint sincs jelentős eltérés az egyes csoportok között. Megjegyzendő, hogy a kitöltők körében minden csoportban erősen **felülreprezentáltak a felsőfokú végzettségűek**. A kitöltők jelentős aránya **teljes munkaidőben dolgozik**. Csekély az idős korú kitöltők aránya, ezért sem javasoljuk, hogy a jelen elemzést, mint egyetlen döntéshozáshoz szükséges dokumentumot kezeljék a döntéshozók.

Az általános információk körében fontosnak tartjuk a „**mivel közlekedik a leggyakrabban**” kérdésekre adott válaszokat is feltüntetni. Ennek kapcsán látható, hogy a leggyakrabban autót használók az „itt közlekedők” csoportjában, illetve a nem ismert érintettségű, 33 fős csoportban vannak egyedül többségben a nem autós közlekedési módokhoz képest. Viszont **még az itt közlekedőknél is 46%-os azoknak az aránya, akik közösségi közlekedést használnak a leggyakrabban**, így az itt közlekedők csoportja sem tekinthető az „autós társadalom” képviselőinek.

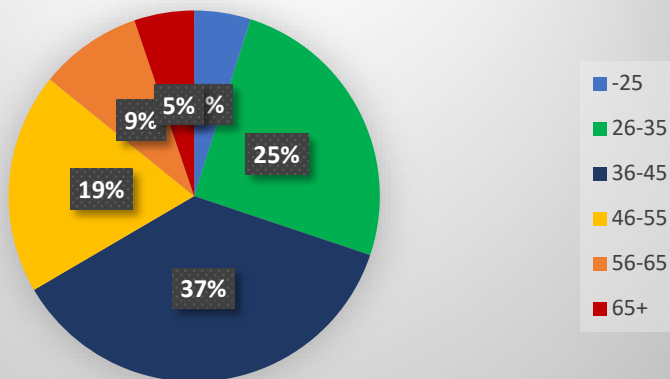
Kitöltők megoszlása nemek szerint (%)



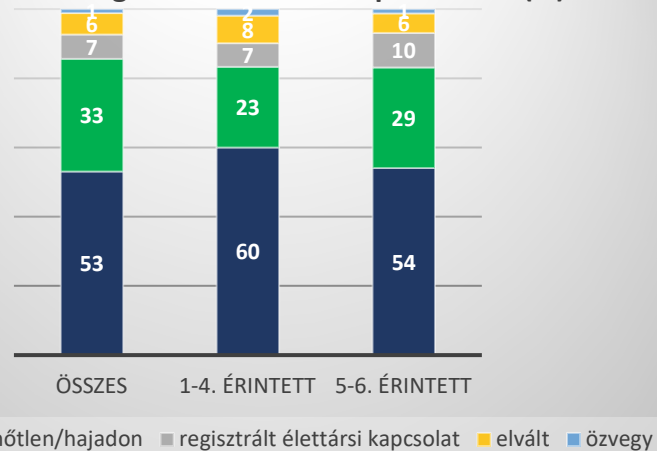
Kitöltők megoszlása életkori csoportok szerint - összes kitöltő (%)



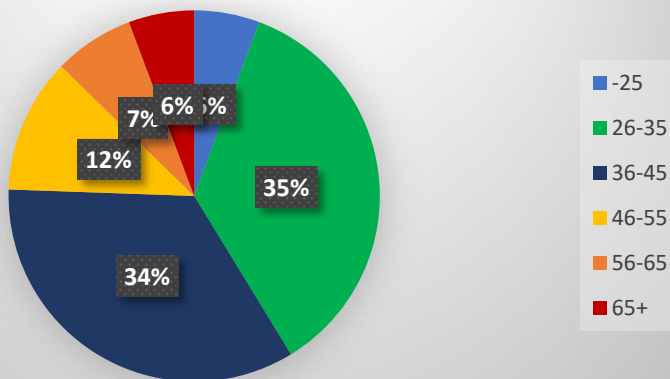
Határ úti verziók érintettjeinek megoszlása életkori csoportok szerint (%)



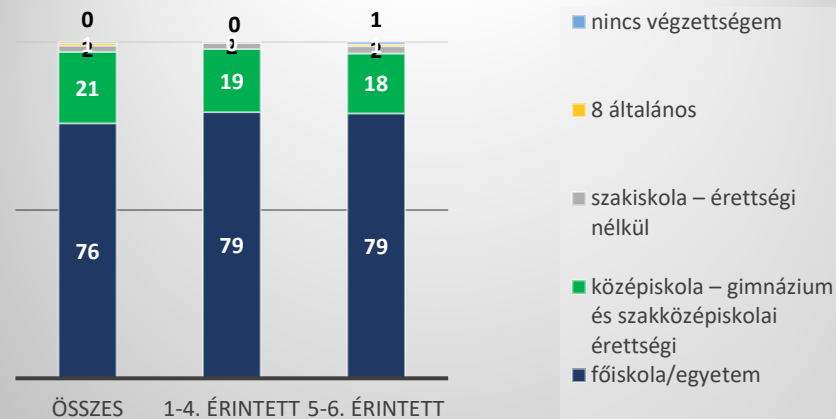
Kitöltők megoszlása családi állapot szerint (%)



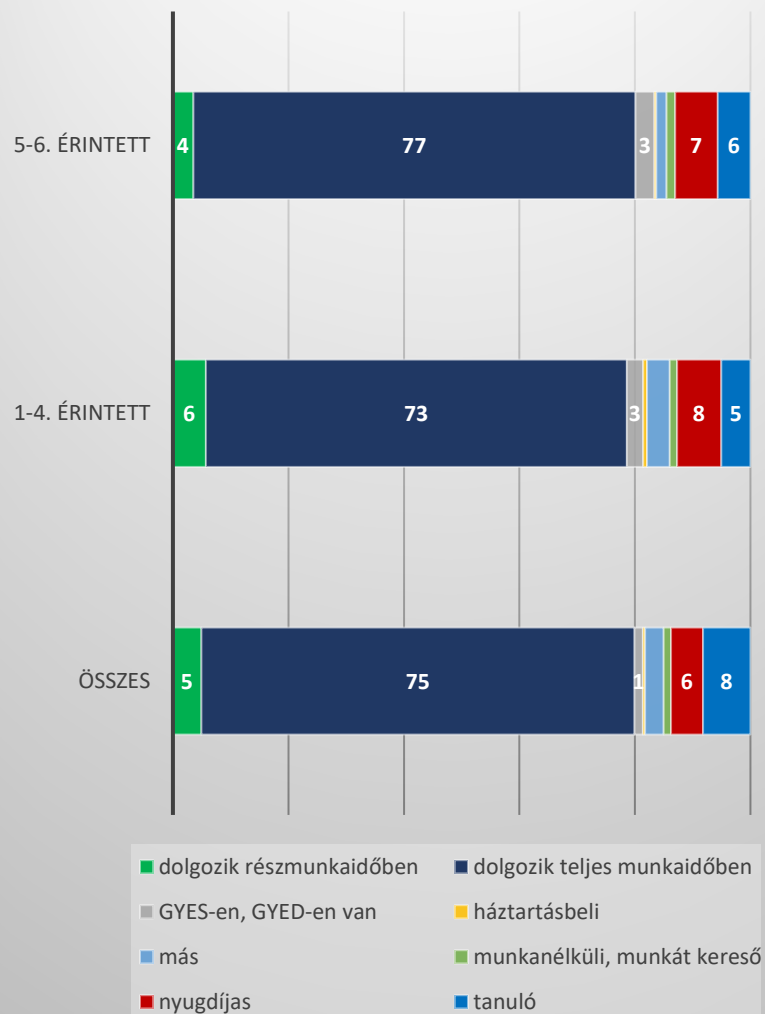
Ecseri úti verziók érintettjeinek megoszlása életkori csoportok szerint (%)



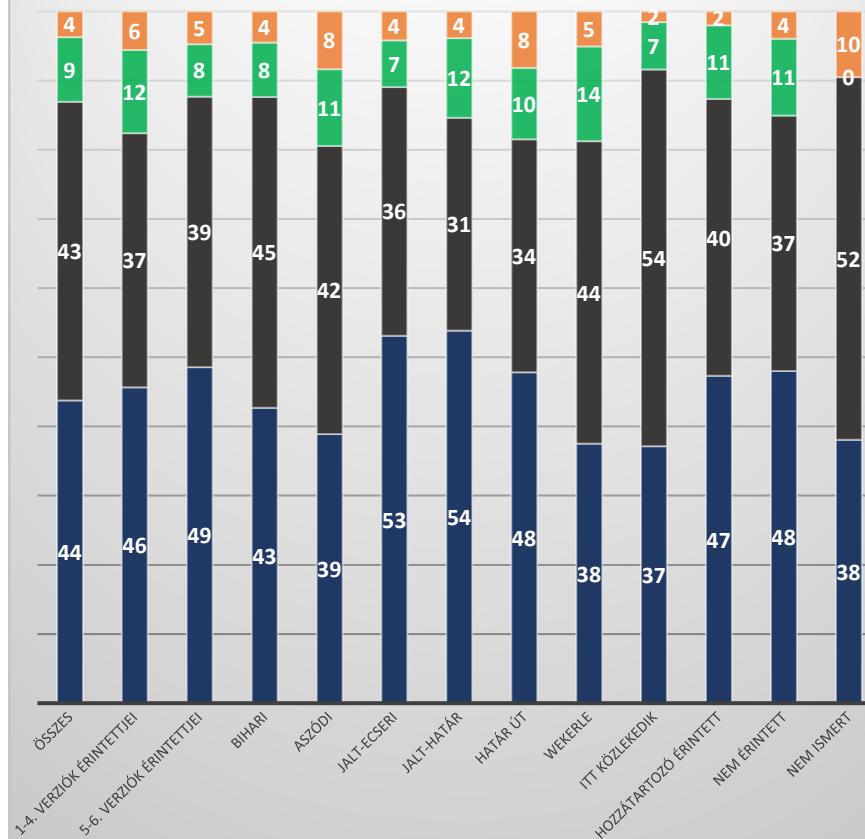
A kitöltők megoszlása végzettség szerint (%)



A kitöltők megoszlása munkaerőpiaci státusz szerint (%)



Mivel közlekedik a leggyakrabban? (%)



■ Közösségi közlekedéssel ■ Autóval ■ Kerékpárral ■ Gyalog

A folytatással és az úthálózattal szembeni elvárásokkal kapcsolatos válaszok elemzése

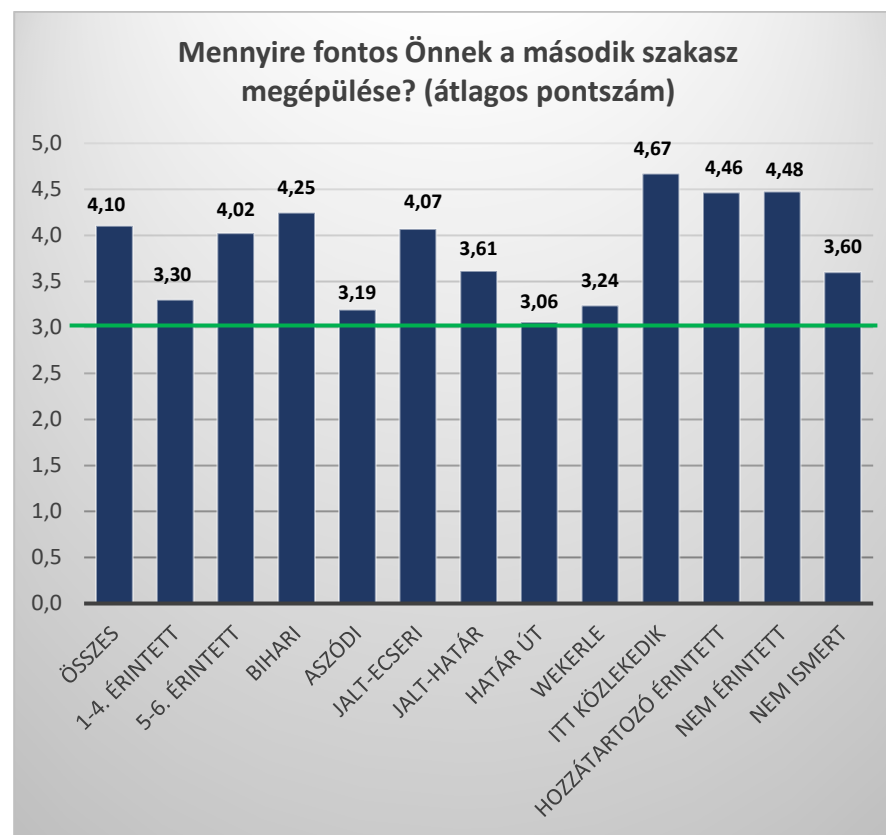
Ebben a kérdéscsoportban azok a kérdések szerepeltek, melyek az úthálózat folytatására, illetve annak jellemzőire vonatkoznak.

Az elmaradó folytatás következményeinek ismertetését követően az első kérdés arra vonatkozott, **mennyire tartják fontosnak válaszadók a folytatás megépülését**. A fontosságot 1-5 között lehetett pontozni, ahol a 3-as érték jelentette a középértéket.

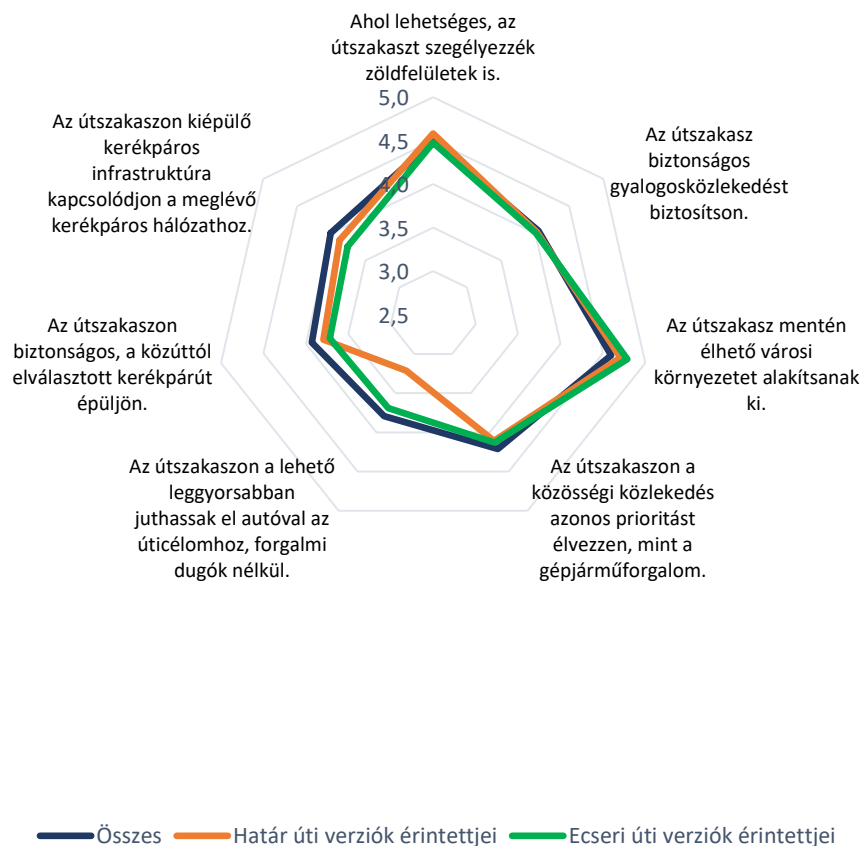
Látható, hogy **valamennyi szegmensben azon válaszadók vannak többen, akik szerint a folytatás szükséges**, a támogatottság a Határ úton és az Aszódi úton a legalacsonyabb. Az Aszódi út esetén ez feltehetően arra vezethető vissza, hogy az Ecseri úti verziók megvalósítása számukra még a folytatás elmaradásánál is rosszabb következményekkel jár, a Határ út esetén pedig az 1-4-es verziók miatti közvetlen érintettség az elutasítás oka. **Az átlagok jól mutatják, hogy minél közvetlenebb az érintettség, annál kisebb a folytatás támogatottsága**. Az itt közlekedőknél a folytatás támogatása értelemszerűen nagyon magas, de a nem érintettek körében is erős.

Annak a kérdésnek a kapcsán, hogy **egy-egy szempont megvalósulása az úthálózat kapcsán mennyire fontos** a kitöltőknek, szintén 5 fokozatú skálán lehetett értékelést adni. Nem meglepő módon a kitöltők körében annak van a legnagyobb támogatottsága, hogy az útszakasz körében élhető városi környezet alakuljon ki, és ehhez a legtöbb az útszakaszt szegélyező zöldfelületeket is társítják.

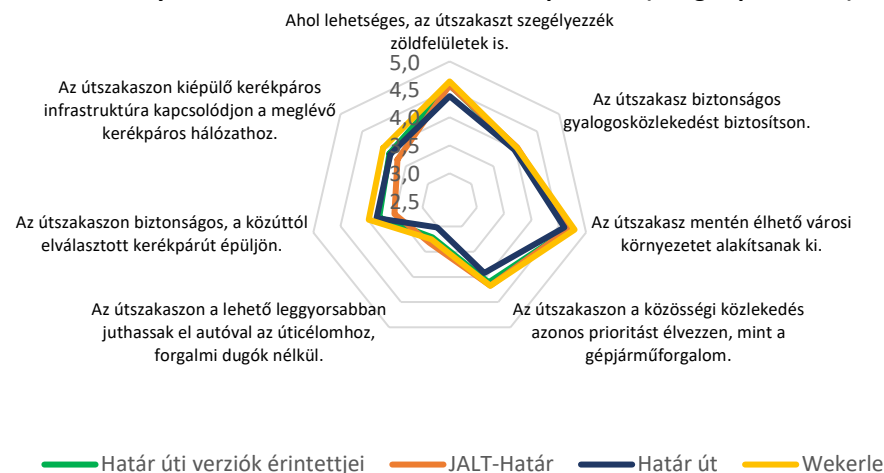
A legkisebb támogatottsága magának az útnak, mint közlekedési funkciónak van, különösen a Határ úti érintetteknél és az Aszódi úton, míg a kevésbé érintett célcsoportok (itt közlekedők stb.) esetén a közúti funkció támogatottsága (minél gyorsabban jussak el az úticélmhoz dugók nélkül) megnő.



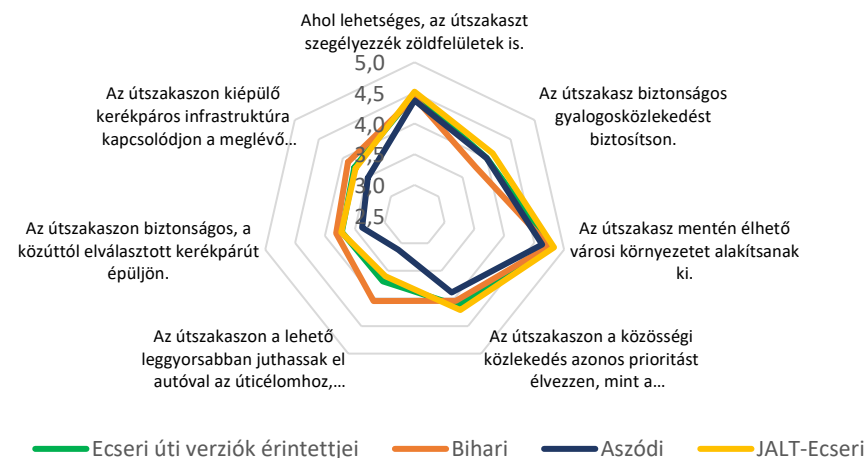
Mennyire fontosak Önnek az alábbi szempontok? (átlagos pontszám)



Mennyire fontosak Önnek az alábbi szempontok? (átlagos pontszám)



Mennyire fontosak Önnek az alábbi szempontok? (átlagos pontszám)

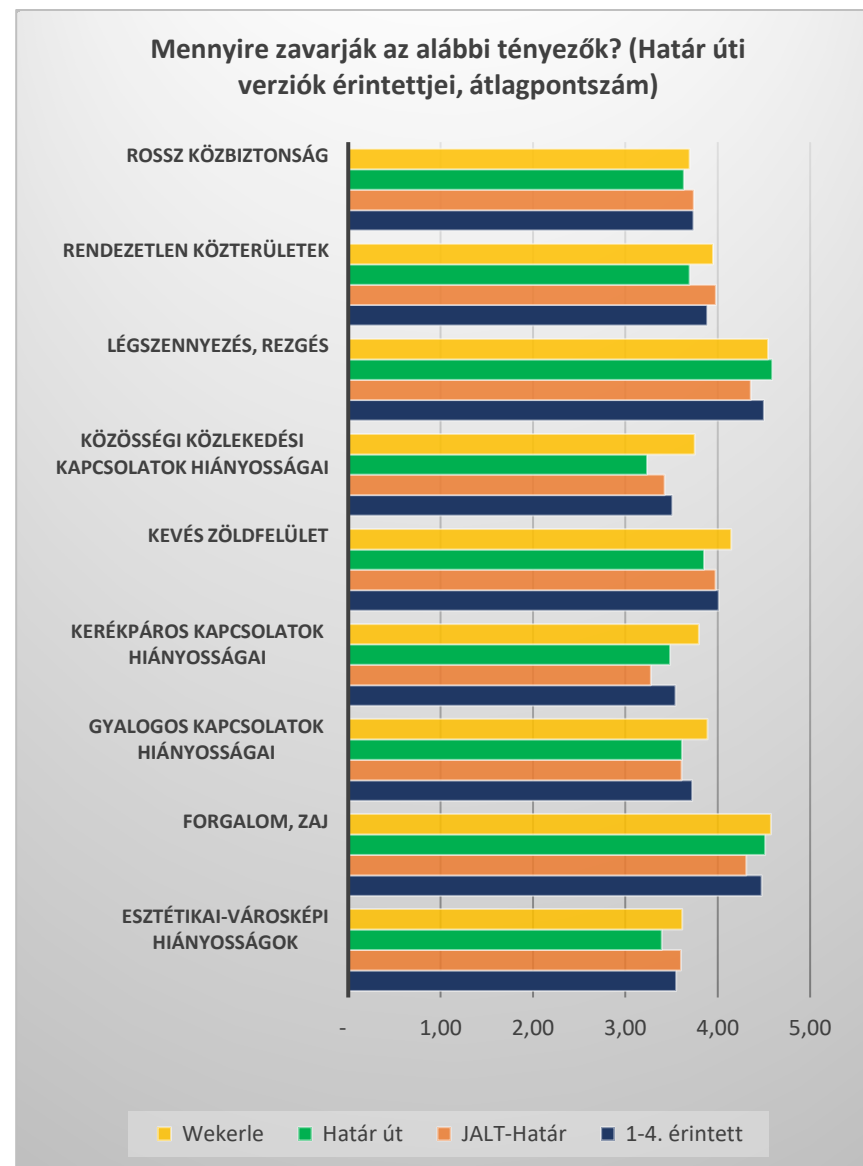


A jelenlegi helyzet értékelése

A kérdőív következő blokkjában a közvetlenül érintetteket kérdeztük arról, hogy milyennek ítélik meg lakóhelyük jelenlegi adottságait, mennyire zavarják őket bizonyos problémák. Ezeket 1-5-ös skálán pontozhatták, ahol az 1 jelentette azt, hogy kevésbé, 5 pedig azt, hogy nagyon zavaró az adott körülmény.

A **Határ úti verziók (1-4.) érintettjei** körében a legzavaróbb tényezőnek a forgalom, zaj, valamint a légszennyezés, rezgés bizonyultak. Látható azonban, hogy a többi szempont is magas, 3 feletti értéket kapott.

A kiegészítő idevonatkozó megjegyzések kapcsán többen a már jelenleg is nagy forgalomra, rossz minőségű utakra, rendezetlen parkolási helyzetre utaltak. Sokan arra használták a nyílt kérdés lehetőségét, hogy a teljes tervezett beruházás elleni tiltakozásukat kifejezzék.



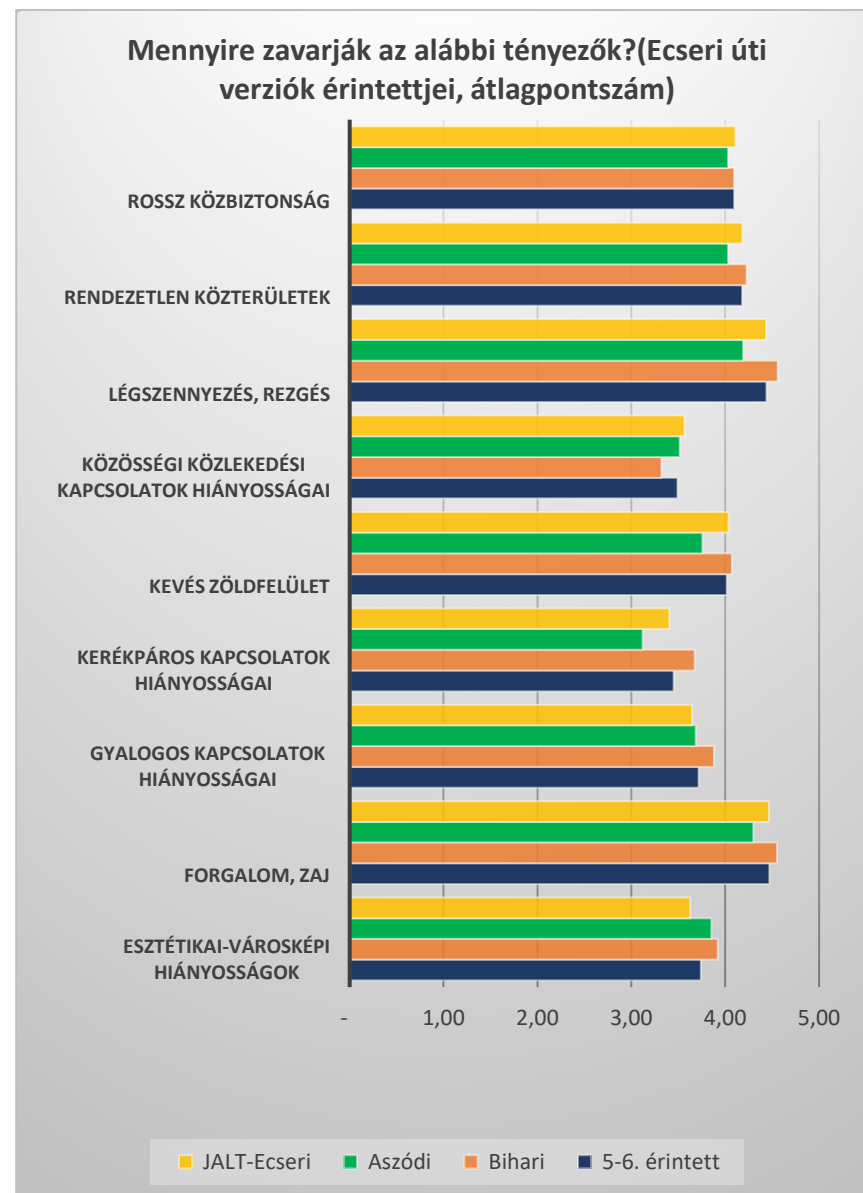
Ami az **Ecseri úti érintetteket (5-6. verziók)** illeti, esetükben is a forgalom, zaj és a légszennyezés, rezgés okozza a legnagyobb problémát, ilyen szempontból tehát nincs különbség a két érintetti csoport között.

A kiegészítő megjegyzések között az Ecseri úti érintetteknél a terület kapcsán gyakran szerepel, hogy már jelenleg is nagy a forgalom, zaj, illetve az Aszódi utca környékén volt néhány jelzés a hajléktalanok jelenléte kapcsán. Többen itt is arra használták ki a szöveges észrevétel lehetőségét, hogy az egész tervezett beruházás elleni tiltakozásukat kifejezzék.

Összefoglalásként: a változatok közötti döntés szempontjából meglátásunk szerint annak kell döntőnek lennie, hogy ezeket a jelzett problémákat az adott megvalósuló változat tudja-e valamelyest kezelni, vagy ront rajtuk.

Az egyes verziók műszaki adottságai alapján az 5-6. verziók esetén az Ecseri úti érintettek életminősége minden tekintetben romlana.

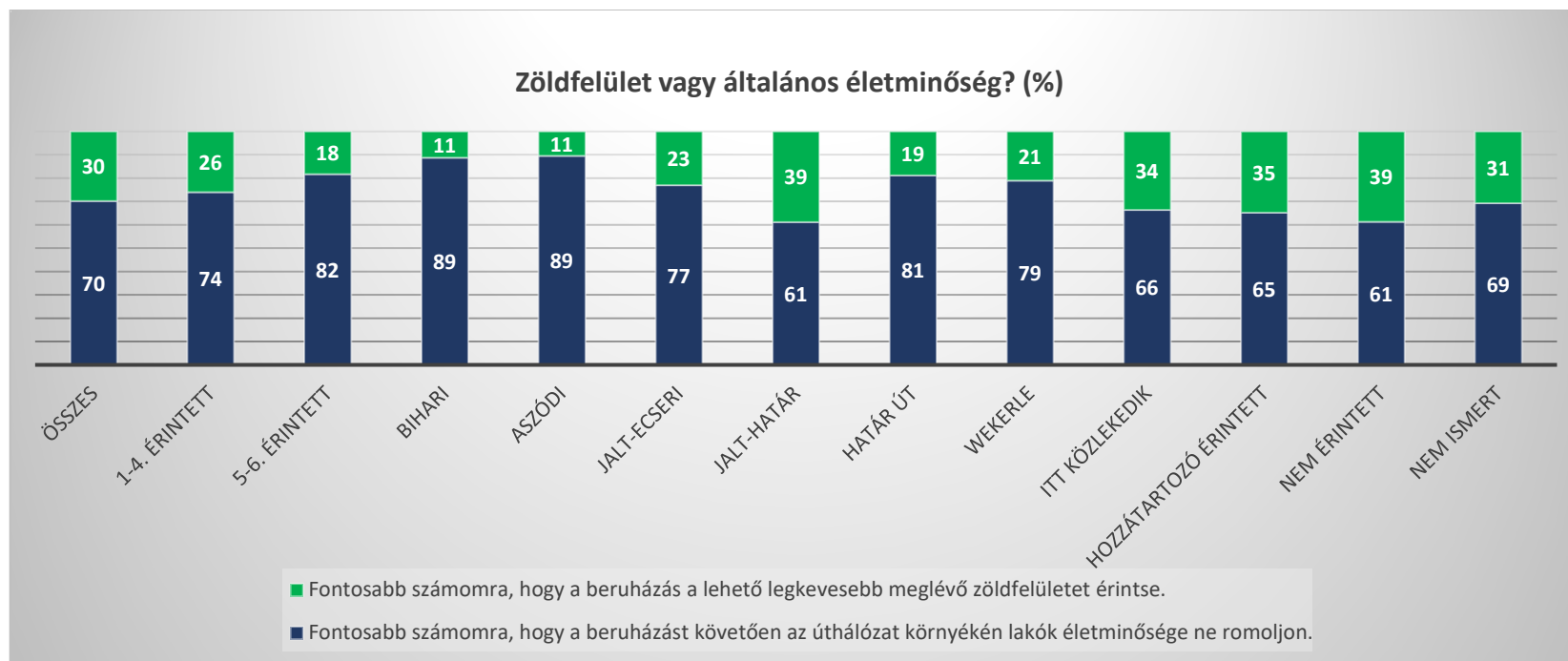
A Határ úti verziók esetén viszont több verzió a belső területek forgalmának csökkenését, a jelenlegi zajterhelés, rezgésterhelés csökkenését hozhatja, illetve közterületrendezést is magában foglal. természetesen ezekben az esetekben is szükséges, hogy valós műszaki megoldások szülessenek a forgalom miatti zaj, rezgés-terhelésre, az organizációs kérdésekre és a légszennyezéssel kapcsolatos felvetésekre.



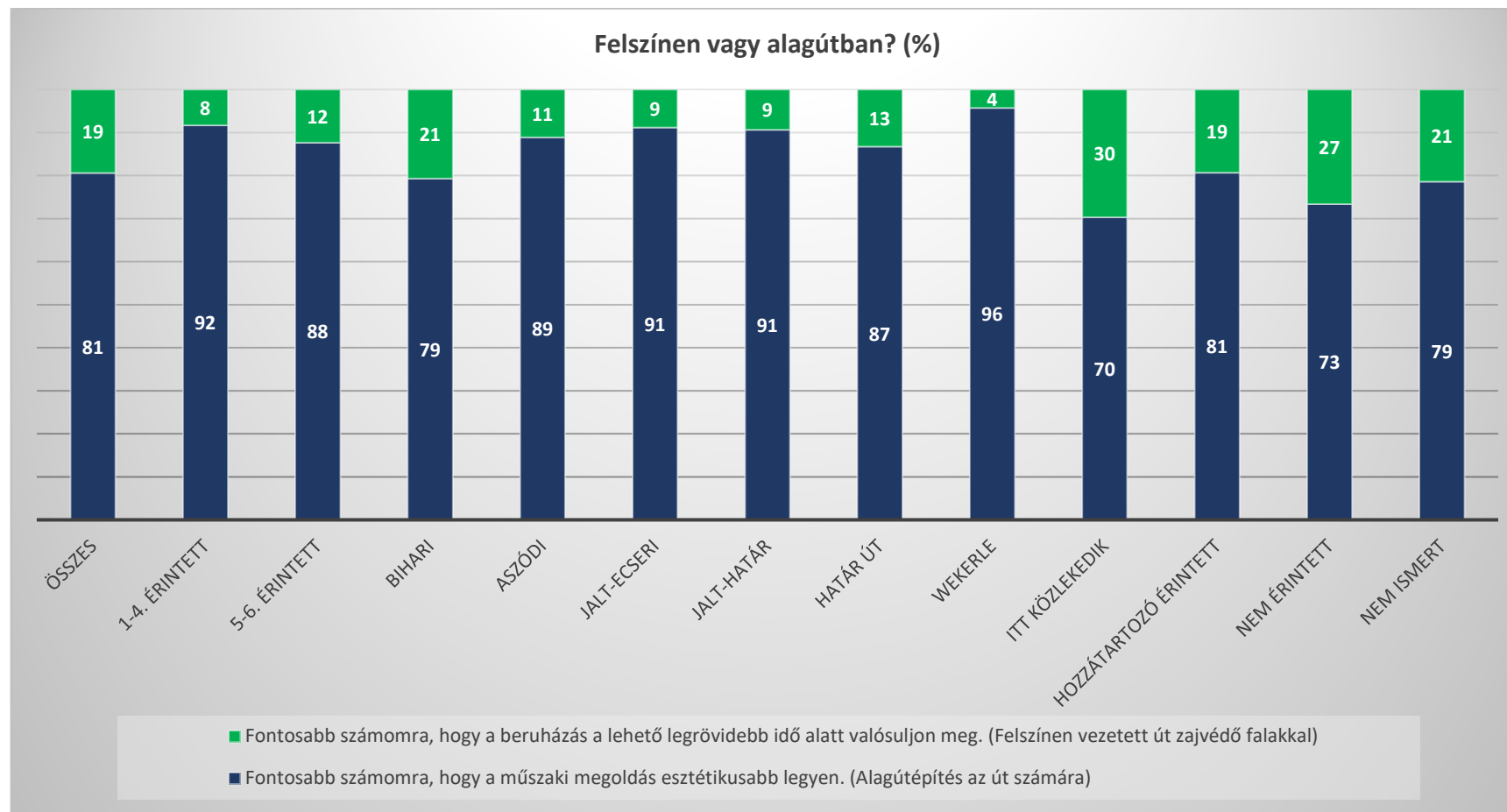
Attitűdök, preferenciák értékelése

A következő kérdésblokkban a válaszadók preferenciáit, attitűdjeit mértük. Itt két-két olyan állítás közül kellett választani „Melyik fontosabb Önnek?” kérdés alapján, melyek mindegyike önmagában fontos cél, viszont a változatok közötti döntési alapot éppen ezek a válaszok, az így felálló prioritási sorrend képezheti. **A kérdéssor egyúttal szembesítésre is alkalmas volt: mindenkinek jó, minden szempontot egyformán megvalósító verzió nincs, mindenképpen kompromisszumos megoldásra kell törekedni.**

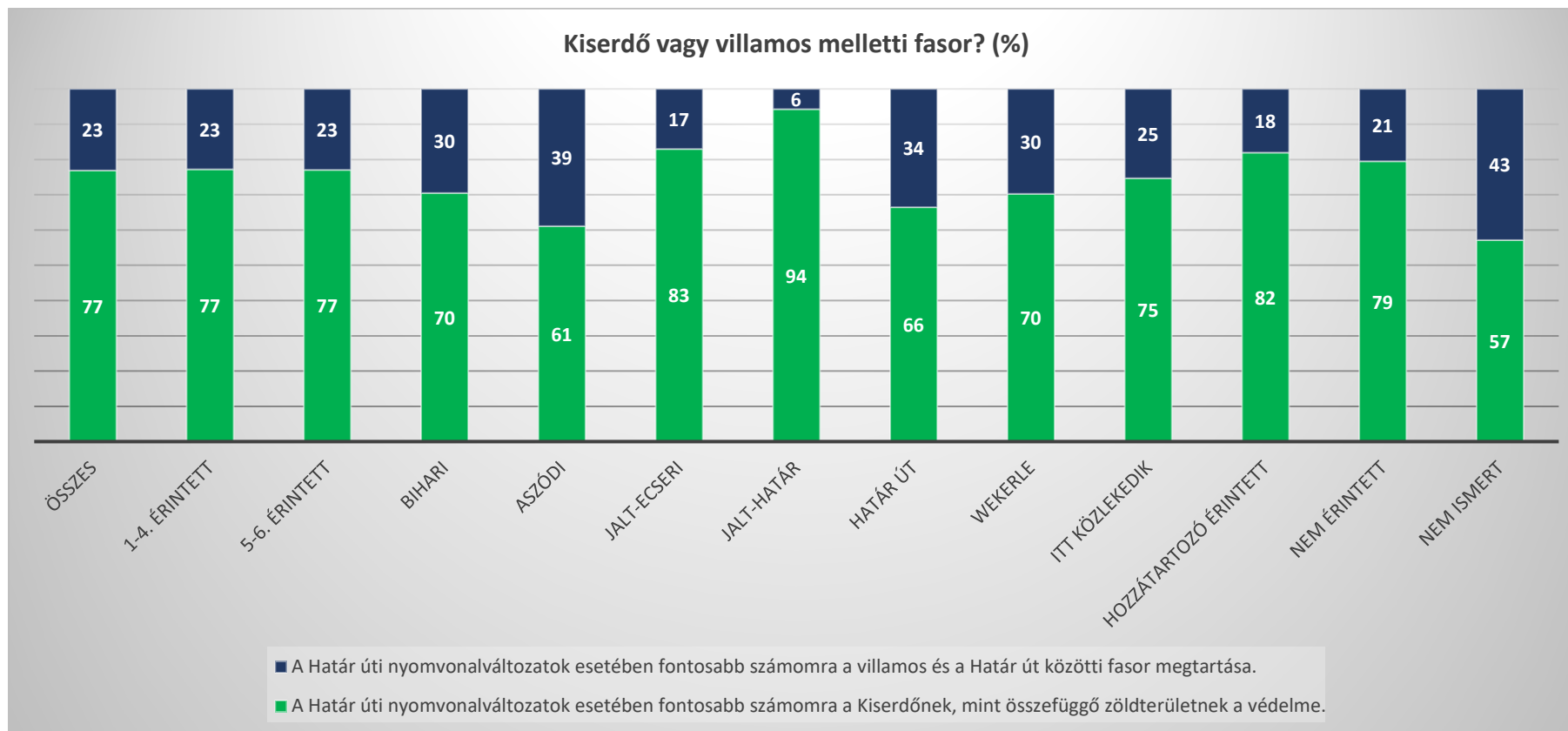
Az első kérdés arra vonatkozott, hogy **több zöld felület maradjon meg, vagy a környezetben lakók életminősége ne sérüljön**. Látható, hogy minden esetben a válaszok a lakók életminőségének javára tolódnak el.



A következő kérdés a **felszíni vagy alagutas megoldások** összevetésére kérdezett rá, egyúttal azzal is szembesítve a válaszadót, hogy bármilyen alagútépítéssel járó megoldás esetén többéves kivitelezési munka várható. A válaszok itt is egyértelműek: **a felszíni megoldások „elvéreznek” minden csoport körében.**

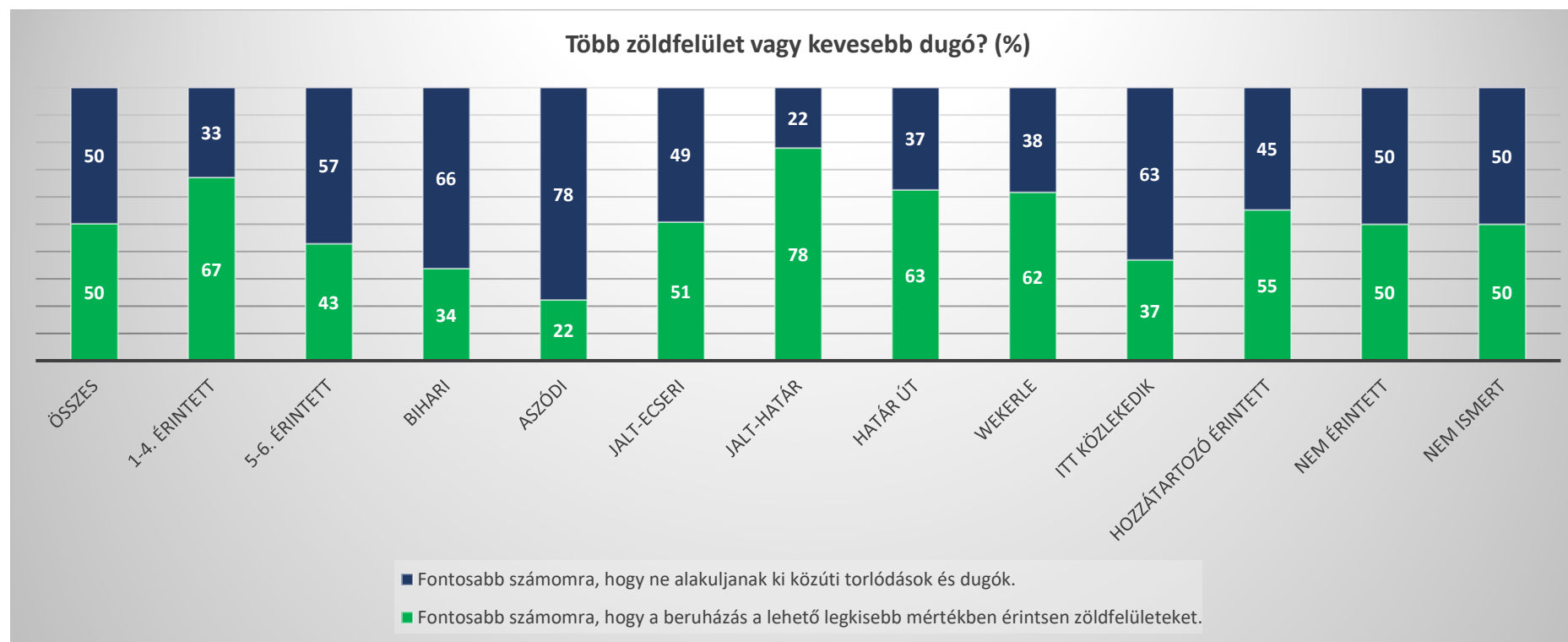


A következő állításpár a **Határ út menti verziók** egyik alapvető különbsége kapcsán feltett kérdés volt: a zöldfelületek közül a válaszadók egyértelműen a Kiserdőt tartják értékesebbnek, minden csoportban azok vannak többségben, akik az erdőterületet óvnák és a villamospálya melletti fasort tartják kevésbé fontosnak.



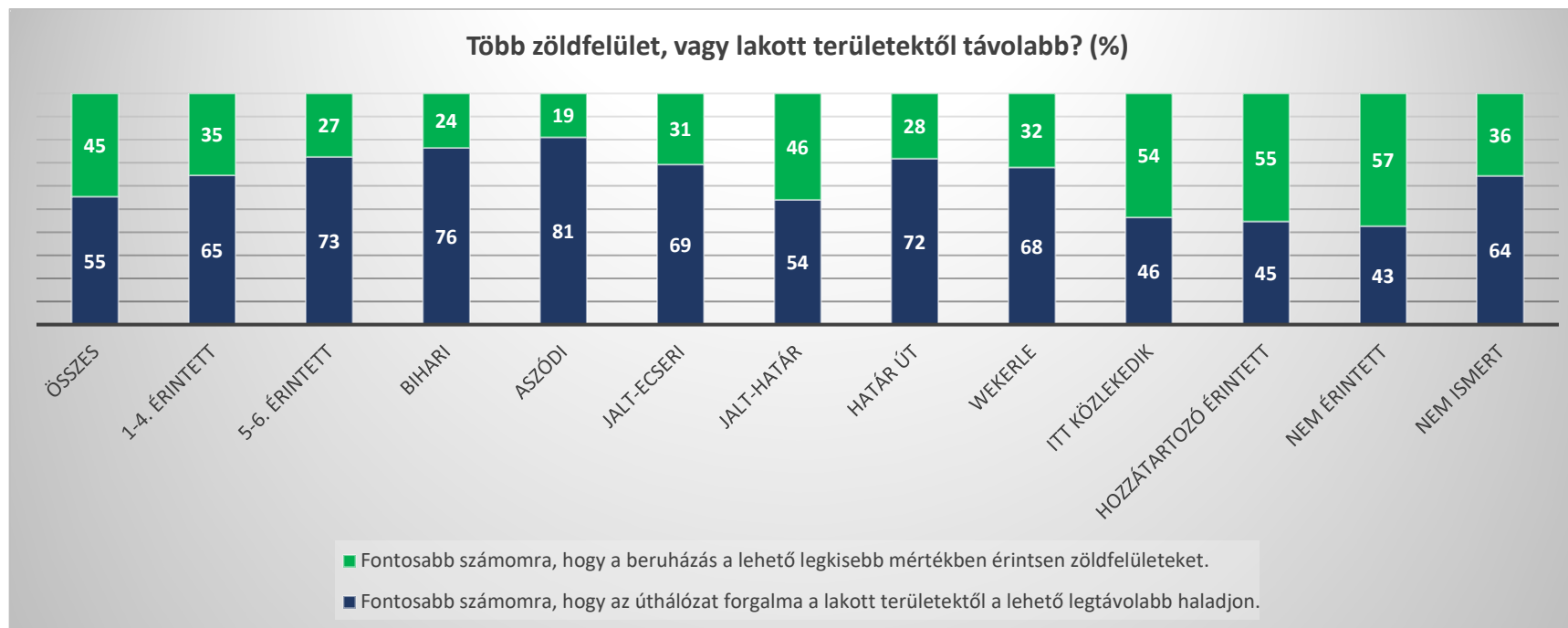
A következő állításpár kapcsán, ami a zöldfelületek megőrzése vagy jobb forgalmi áteresztőképesség kérdést boncolgatta, nem volt egységes a válaszadók véleménye, de a különbségek részben a NIMBY-effektussal leírhatók. A Határ úti verziók (1-4.) érintettjei ugyanis tendenciózusan a kevesebb zöldfelületi érintettséggel járó Ecseri úti verziók felé „szavaztak”, az Ecseri úti érintettek (5-6.) viszont inkább a nagyobb zöldfelületi érintettséggel, de jobb forgalmi jellemzőkkel rendelkező Határ úti verziókat hozták ki – közvetett módon – győztesnek. Érdekes módon a kérdés a nem érintettek, illetve nem ismert érintettségű válaszadók körében is pontosan 50-50%-os eredményt hozott.

Különösen érdekes ez az eredmény annak tükrében, hogy mindkét érintetti csoport korábban a forgalmat, a zajt és a légszennyezést jelölte meg leginkább zavaró tényezőként, a zöldfelületek hiánya csak ezt követően következett.



Az utolsó állításpár szintén némi magyarázatot igényel: ebben a kérdés arra irányult, hogy **inkább a zöldfelületeket védjük, vagy inkább a lakott területektől távolabb haladjon az út**. Itt érdemes az itt közlekedők, nem érintettek, hozzátartozói érintettségű csoportok véleményét is vizsgálni, ezek a csoportok fontosabbnak tartják a zöldfelületek védelmét, hiszen közvetlenül nem érintettek. (A nem ismert érintettségű csoport összlétszáma 33 fő, így eltérő véleményükből nem lehet érdemi következtetést levonni).

Ami viszont az itt lakók különböző csoportjait illeti, látható, hogy ebben a kérdésben mindkét nagy érintetti csoport, azaz a Határ úti verziók érintettjei (1-4. érintettek) és az Ecseri úti verziók érintettjei (5-6. érintettek) is arra szavaztak, hogy inkább a lakóterülettől távolabb haladjon az út, akár zöldfelület feláldozása árán is. Ez az Ecseri úti érintettek esetén nem meglepő, ők a Határ út felé tolják ezzel a szavazást. A Határ útiak esetén viszont ez a válasz ellentmond annak, hogy korábbi válaszok alapján a Kiserdőt megóvó verziók jöttek volna ki, ez alapján viszont éppen az 1-2. verzió válik preferáltabbá, legalábbis a Határ úti verziók közül.



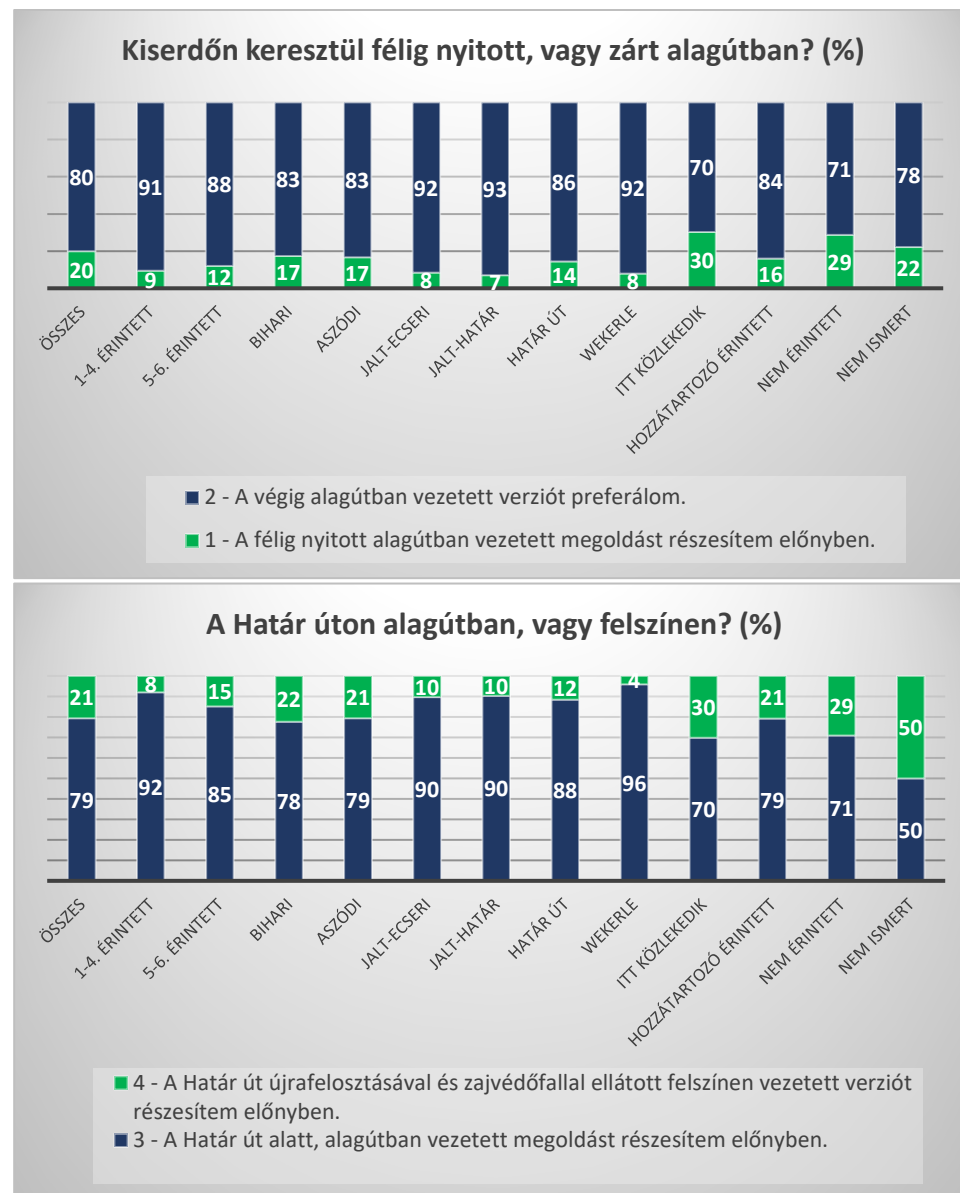
A fenti állítaspárok eredményei alapján a következők állapíthatók meg:

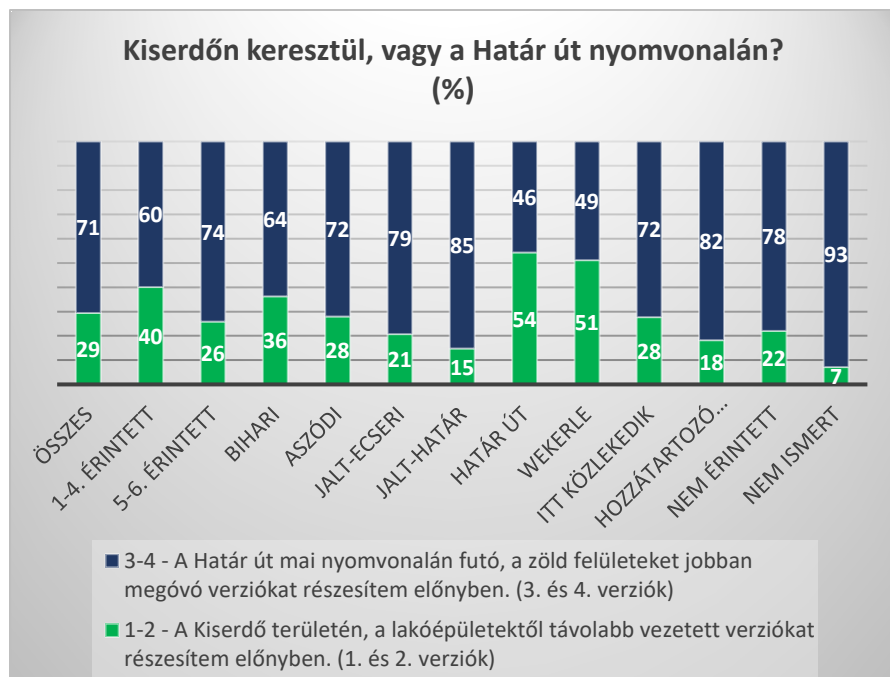
- 1) A felszíni megoldások minden csoportban, minden válasz alapján kiesnek.
- 2) Az **itt közlekedők** véleménye következetes és egyértelmű. Saját szempontjaik alapján elsősorban haladni szeretnének, és az itt élők életminősége valamivel kevésbé fontosabb számukra, viszont a zöldfelületeket nagyobb mértékben óvnák, a Kiserdőt védénék.
- 3) Hasonló válaszok jellemzik a fejlesztés által saját bevallásuk szerint **nem érintett csoportot** is.
- 4) Az érintettek válaszai pedig minden esetben **az itt lakók életminőségét óvják jobban**, az Ecseri útiak esetében ez az 5-6. változatok elutasítását és a Határ úti verziók preferálását jelenti, a Határ útiak esetén pedig egyfajta felemás helyzetet jelent, ők ismét a Kiserdő felé „tolnák az utat.”

Egyes verziópárok értékelése

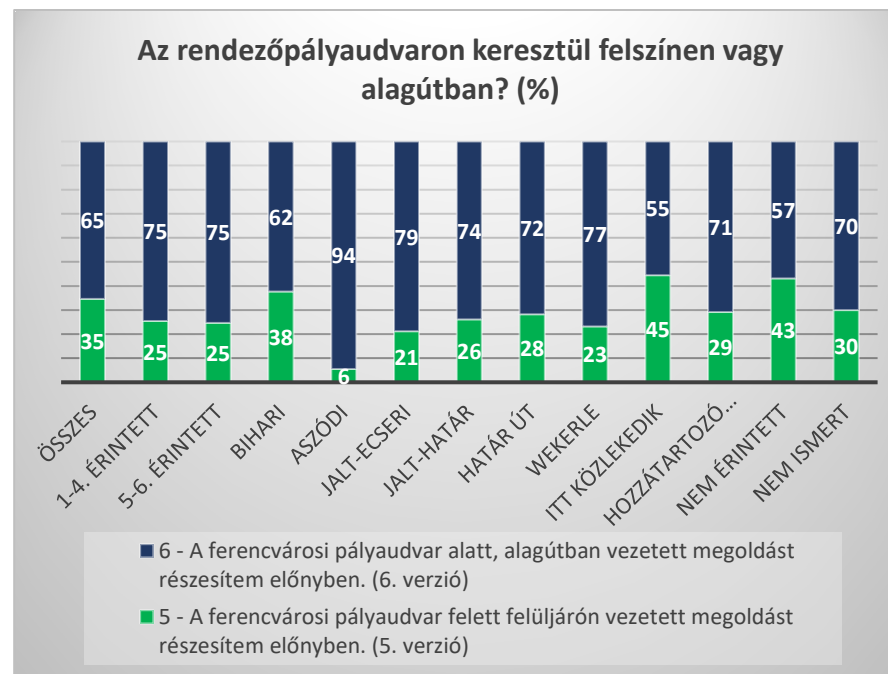
A kérdőív következő kérdésblokkja ugyanolyan szerkezetben tárgyalta az egyes verziókat, ugyanazokat a kérdéseket tette fel mindegyik verzió kapcsán, illetve két-két változat, vagy változatcsoport közötti döntésre kérdezett rá. Először ezeket a verziópárookra vonatkozó kérdéseket elemezzük.

A következő ábrákon látható, hogy a **Határ úti verziók** közül egyértelműen, minden csoportban a **zárt alagútas**, tehát a **2. és a 3. verziók vezetnek**. A felszíni, vagy kevésbé zárt verziók elutasítottak.

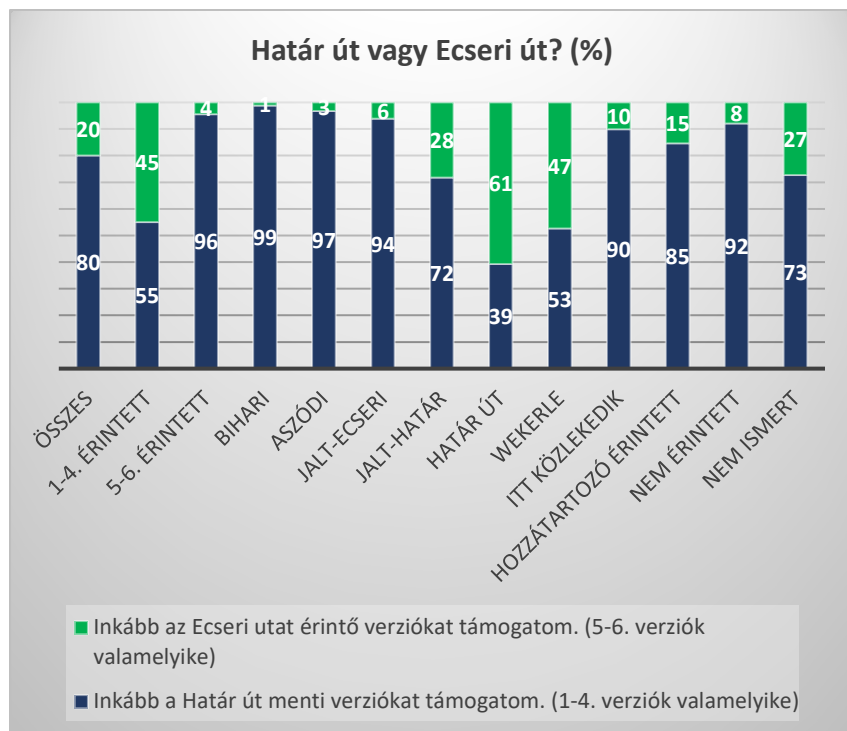




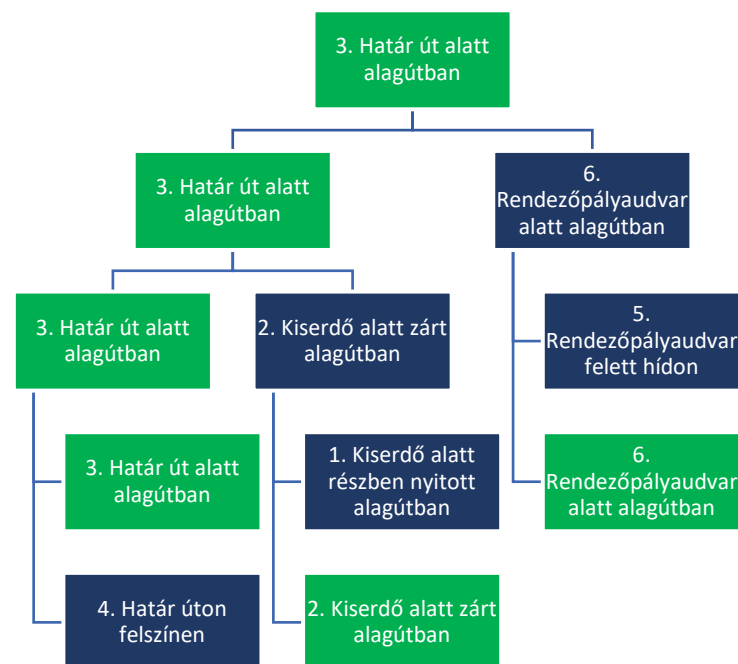
A négy Határ út menti verzió közül **a legtöbb csoportban a Határ út újraosztásával képzett, a Kiserdőt jobban kímélő verziók vannak előnyben.** Ez alól kivétel közvetlenül a Határ út mellett lakók csoportja képez, akiknél valamivel nagyobb a támogatottsága a tőlük távolabb futó. 1-2 nyomvonalaknak. A Wekerletelep válaszadói a két verzió határán egyensúlyoznak ebben a kérdésben.



A két Ecseri úti verzió közül minden csoportban **az alagútban vezetett végez az élen.**



A Határ út vagy Ecseri úti nyomvonalak közül pedig minden csoportban a Határ út menti változatokat preferálják a válaszadók, itt egyetlen kivételt a közvetlenül a Határ út mellett élők képezik, akik az Ecseri úti nyomvonalakat részesítik előnyben.



A fenti gráf mutatja az egyes verziópárok alapján megszületett végeredményt, mely a 3-as verziót „hozza ki” győztesnek ebből a kérdéssorból.

E kérdés alapján is **megállapítható ugyanaz a tendencia**: a felszíni verziók teljeskörű elutasítása, az Ecseri út helyett a Határ úti verziók preferálása, és a Határ úti verziók közül is inkább a 3-as preferálása, kivéve a Határ út közvetlen szomszédságában élőket.

Egyes verziók értékelése

A fenti kérdések alapján már látszódnak bizonyos tendenciák, ugyanakkor az eddig elemzett kérdések nem adtak arra lehetőséget, hogy egy-egy konkrét verzió megítélését mérni lehessen.

Ez egy olyan kérdésre adott válaszok alapján lehetséges, ami arra kérdezett rá, hogy a válaszadó hogyan ítéli meg, milyen módon fog változni az adott nyomvonalváltozat megvalósulása esetén a környéken élők életminősége. Fontos látni, hogy abban az esetben, ha a Határ út menti verziók érintettek az 1-4 verziókról, az Ecseri út menti verziók érintettjei az 5-6. verziókról szóló kérdéseket válaszolták meg, akkor tulajdonképpen a saját jövőbeni élethelyzetük kapcsán mondtak véleményt.

Ez volt az a kérdés, ahol „áttételes módon” „le is lehetett szavazni” az egyes verziókat azzal, ha a válaszadók úgy válaszolta meg az összes verziót, hogy az jelentősen ront az itt élők életminőségén. Ezzel a teljes beruházás elutasítását fejezte ki.

A válaszok értékelése során a következőképp jártunk el:

Az egyes válaszokat 1-5 pontszámmal láttuk el és súlyoztuk az alábbiak szerint:

„Ön mit gondol, az X. (1, 2 stb.) verzió megvalósulása esetén hogyan változik a megépülő útszakasz közvetlen szomszédságában élők életminősége?

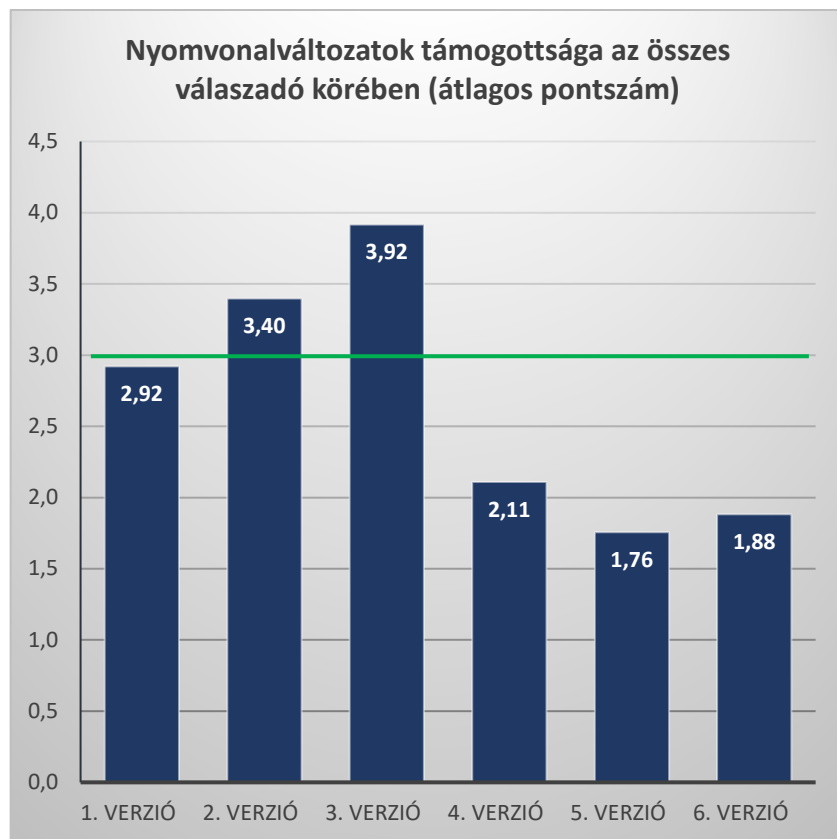
- Jelentősen romlik – 1 pont
- Kis mértékben romlik - 2 pont
- Nem befolyásolja – 3 pont

- Összességében nem változik – 3 pont
- Kis mértékben javul – 4 pont
- Jelentősen javul – 5 pont

A „nem tudom eldönteni” válaszokat nem számoltuk, ahogyan a nem válaszolt esetet sem.

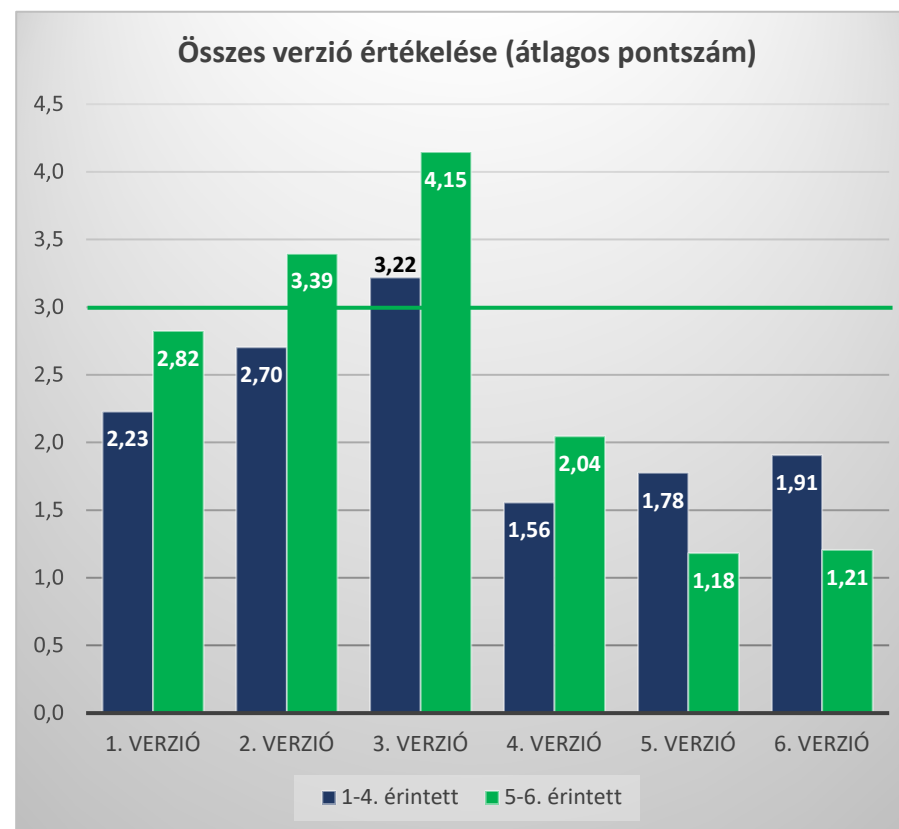
A fenti súlyozás mellett a közömbös érték 3,0. Ha az átlag 3,0 feletti, az az adott verzió támogatottságát jelenti, hiszen ezesetben a „kis mértékben javul” vagy „jelentős mértékben javul” válaszok vannak túlsúlyban. Minél inkább megközelíti az 5-öt, annál inkább támogatott. A 3,0 alatti átlagos érték az adott verzió elutasítását jelenti, hiszen ez esetben a „kis mértékben romlik” vagy „jelentős mértékben romlik” válaszok vannak többségben.

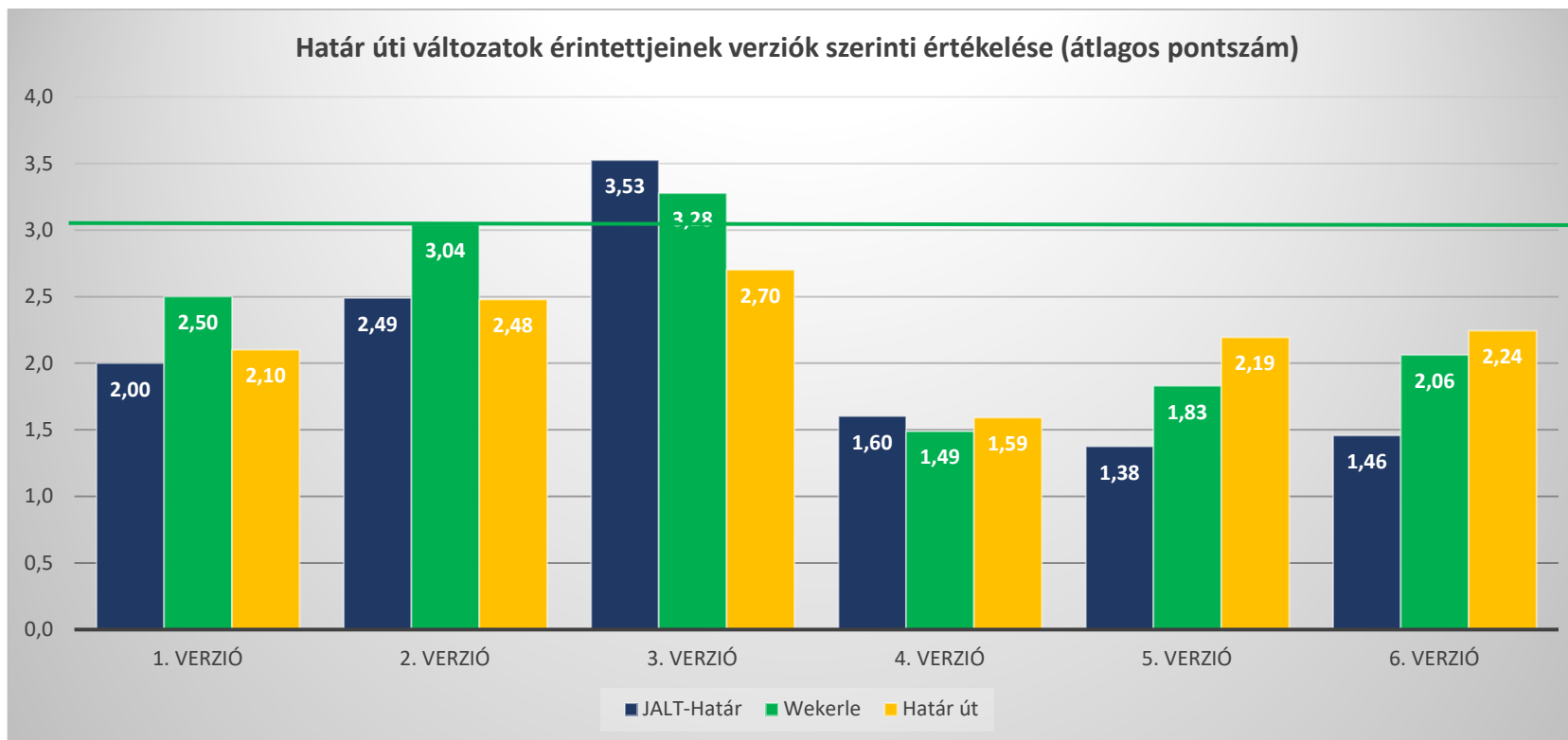
Az alábbi ábra tájékoztat az egyes verziók megítéléséről az összes választó körében:



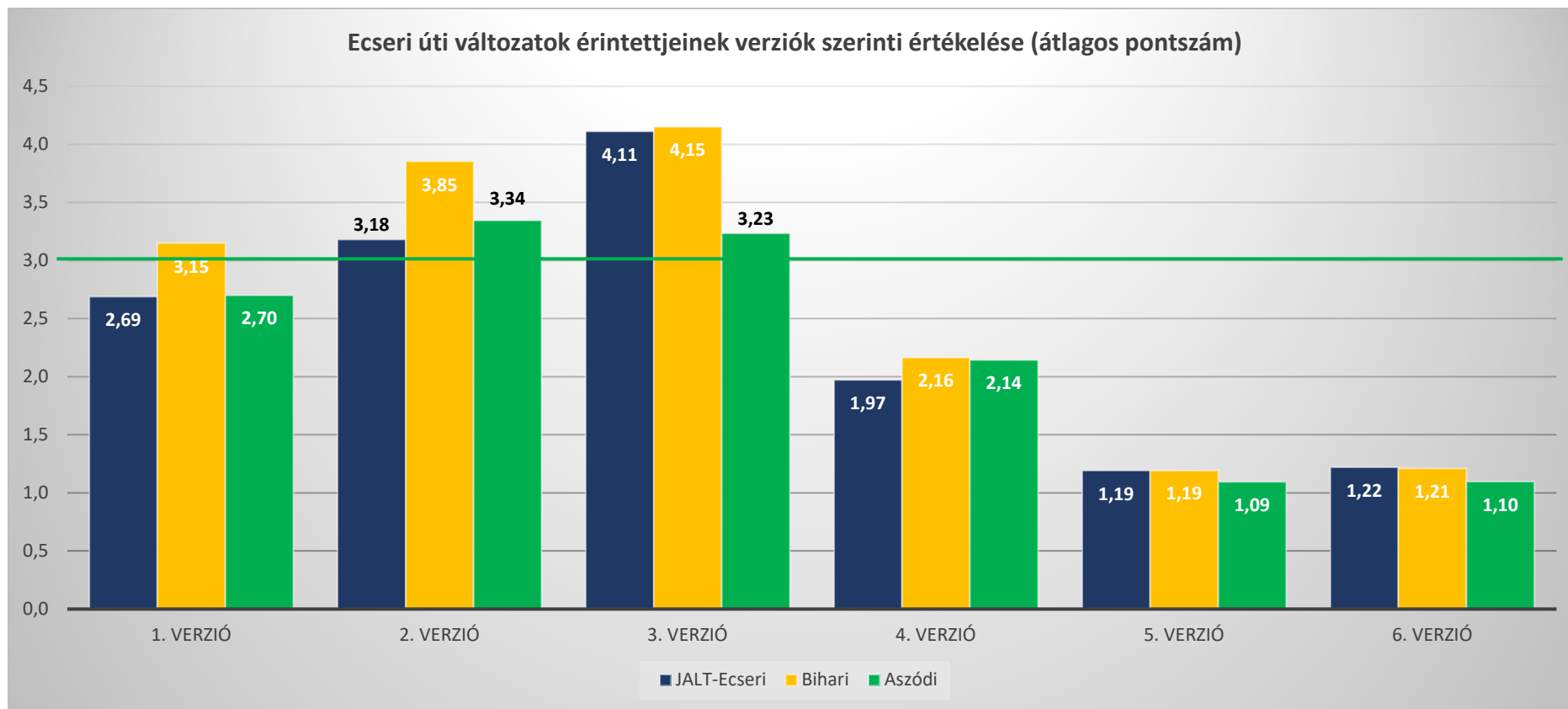
Látható, hogy az összes válaszadó körében két olyan változat van, amit el tudnak fogadni: a Kiserdő alatt húzódó zárt alagút (2. változat) és a Határ út alatti alagút (3. változat). Az Ecseri úti verziók teljes elutasítottsággal „találkoznak”, a Határ út felszínén vezetett nyomvonal szintén.

Ami ugyanennek az ábrának az érintetti csoportok szerinti bontását illeti: látható, hogy a 2. verziót (Kiserdő alatti zárt alagút) csak az 5-6. érintettek tartják elfogadhatónak, a **Határ úti verzióban érintett csoportok** kitöltői nem, számukra **csak a 3-as változat** elfogadható.

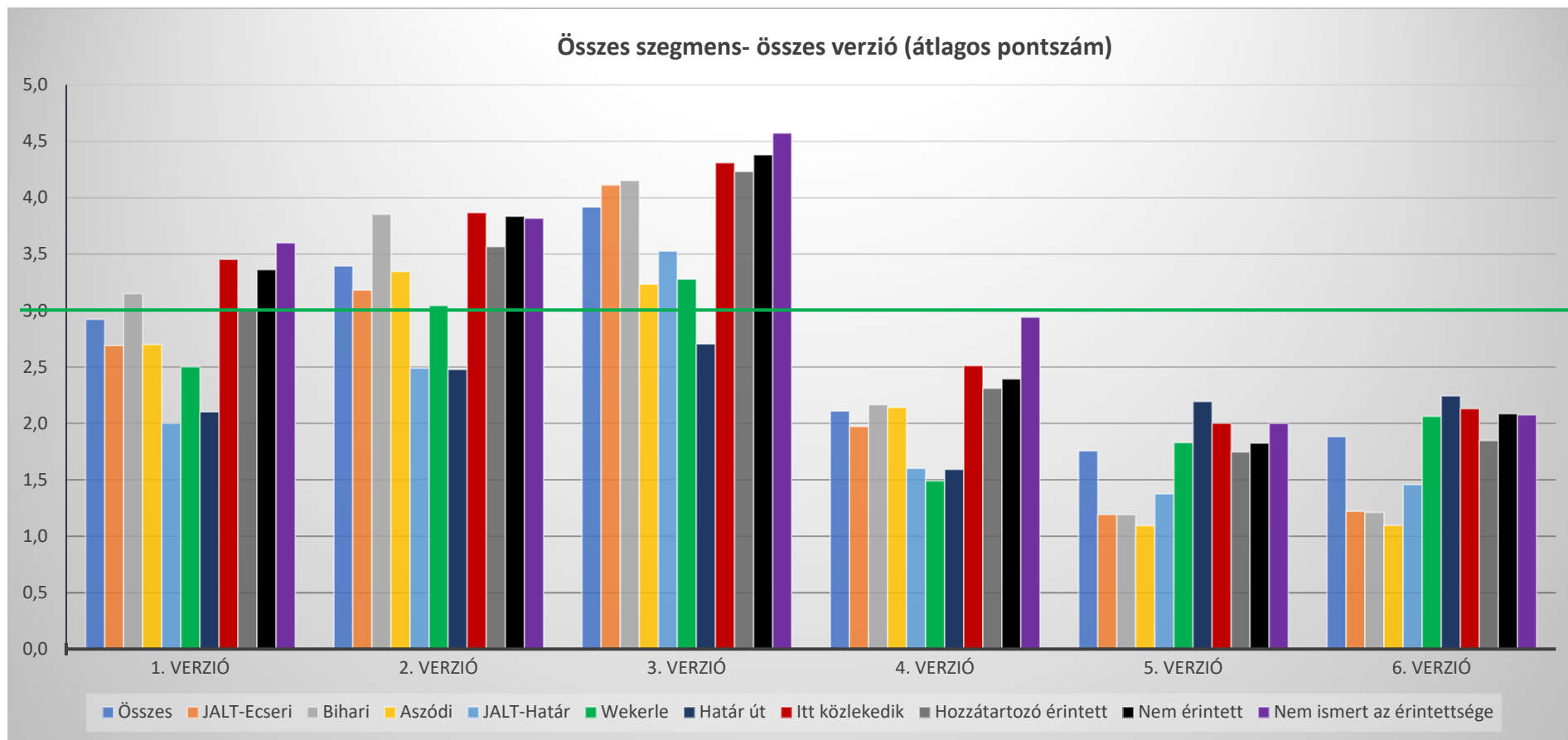




Mindezt még tovább bontva látható, hogy a Határ úti érintettek körében a **3-as verziót a József Attila lakótelep Határ út felé eső részén élők és a Wekerletelepen lakók inkább el tudják fogadni, a Határ út közvetlen szomszédságában élők elutasítják**. Minden további változat elutasított, az Ecseri úti verziókról is azt gondolják a Határ úti érintettek, hogy az jelentősen ront az ott élők élethelyzetén. Ez tehát azt jelenti, hogy ennek a kérdésnek a kapcsán „ki lehetett kerülni” a NIMBY-effektust, és az adott helyzet reális mérlegelését lehetett kérni a Határ úti verziók érintettjeitől, így összességében nem következett be az, amitől korábban sokan tartottak, hogy a nagyobb létszámú érintetti csoport a kisebb létszámú csoportra „tolja rá” a fejlesztést. Látható azonban az is, hogy **a Határ út közvetlen környezetében élő kitöltők számára nincs olyan verzió, amit el tudnának fogadni, körükben minden változat elutasított**.



Ami az Ecseri úti változatok érintettjeit illeti: körükben is jellemzően a 2-es és 3-as verzió élvez támogatást, sőt, a Bihari úti válaszadók még az 1-est is inkább jónak gondolják az itt élők életminősége szempontjából. A 4-5-6-os verziók ebben a csoportban is teljes elutasítással „találkoznak”.



Az összes szegmens összes kitöltőjének válaszai alapján is látható, hogy a 3-as verzió csak a Határ út közvetlen szomszédságában élők körében nem támogatott, ehhez képest minden kitöltői csoport körében ez a legnépszerűbb, illetve a Határ út szomszédságában élők esetén ennek a legkisebb az elutasítottsága. A 4-5-6-os verziók egyetlen kitöltői csoport körében sem élveznek támogatást, az 1-es verzió néhány csoport körében már megüti ezt a mértéket, de jellemzően a nem itt lakóknál, a 2-es verzió elfogadottsága magasabb, de a közvetlenül érintett 3 csoportból kettő (JALT Határ úthoz közelebbi részen élők és Határ út mellett élők csoportja) elutasítja.

Részvételi hajlandóság közösségi tervezésben

Kérdésként fogalmaztuk meg valamennyi verzió kapcsán azt is, hogy az adott nyomvonalváltozat megvalósulása esetén a környezetében lakók részt vennének-e a közösségi tervezésben. Ahogy a bevezetőben is jeleztük: közösségi tervezést az FKT 2020 februári határozata csak a Kiserdőt érintő 1-2. verziók esetén ír elő, de a BFK indokoltnak tartja ezt az eszközt értelmezhető keretek között használni, bármelyik verzió is valósul meg.

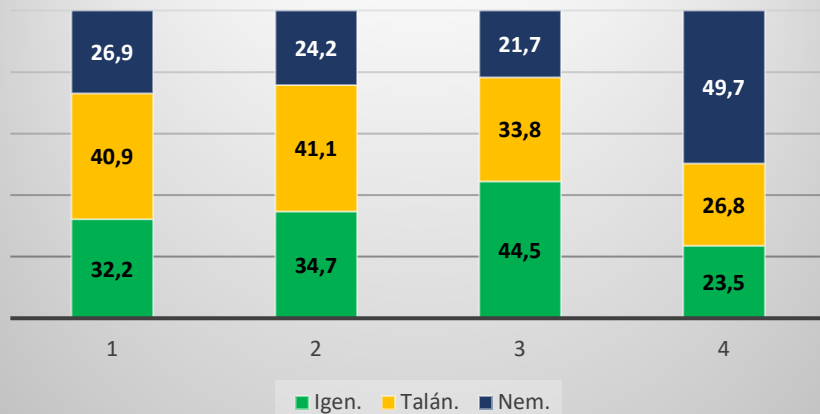
A kérdés elemzése során a Határ úti érintettek Határ úti verziókra adott válaszait, illetve az Ecseri úti érintettek Ecseri útra adott verzióit elemeztük.

Ami a **Határ úti érintettek válaszait** illeti: látható, hogy a négy Határ úti verzió közül itt is a 3-as vezet az IGEN és TALÁN válaszok arányát illetően az összes válaszadó körében, a 4-es verzióknak pedig nagyon magas az elutasítottsága, a sorrend megfelel a korábbi kérdések alapján kialakult álláspontnak: 3-2-1-4.

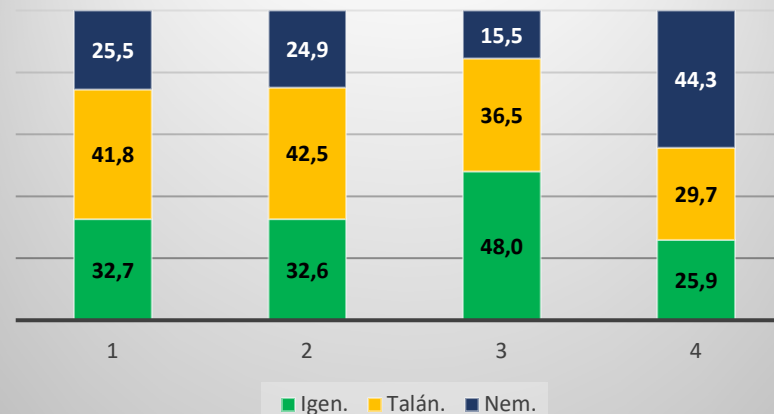
Nagyjából ez a sorrend alakul ki az egyes szegmensekben is: minden alcsoportban a 3-as vezet, a 4-es elutasított, a Kiserdőt érintő 1-2 változatok nagyjából fej-fej mellett haladnak. Érdekes azonban, hogy míg az előző kérdés kapcsán jeleztük, hogy a **Határ út lakói** körében a legnagyobb az elutasítottsága az egyes verzióknak, addig ennek a kérdésnek a kapcsán épp ők **mutatják a legnagyobb aktivitást**. A 3-as verzió kapcsán a kitöltők több, mint fele határozottan részt venne egy közösségi tervezési folyamatban, további 25%-a pedig nem zárja ki ezt.

Mindez arra is utal, hogy a Határ út közvetlen szomszédságában élők hozzáállását nagy mértékben határozzák meg félelmek, aggodalmak, amelyeket megfelelő, folyamatos tájékoztatással, a tervezésbe való bevonásukkal részben orvosolni lehet, és ezt a bevonást az itt élők el is várják.

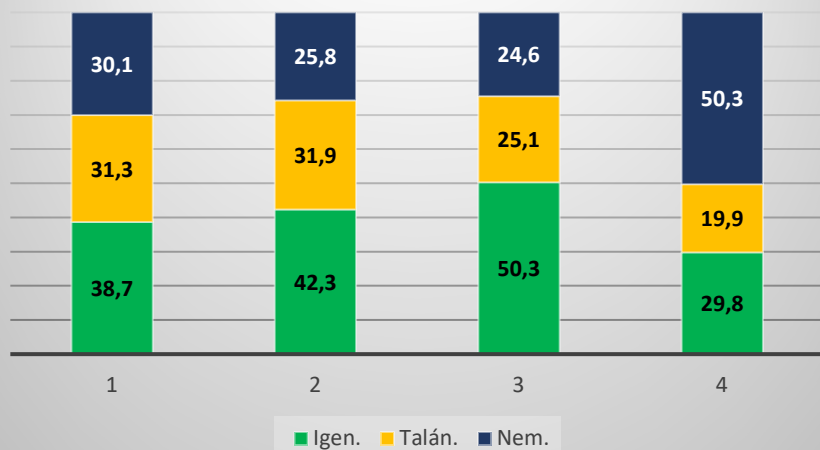
Részt venne a közösségi tervezésben?
(1-4. verziók érintettjei, %)



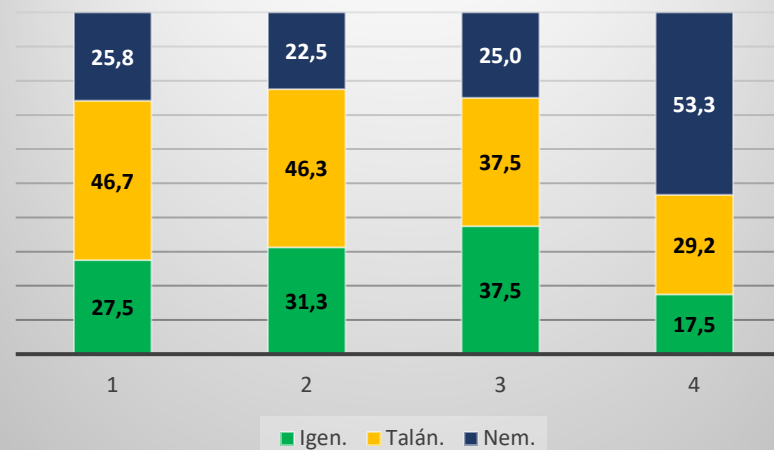
Részt venne a közösségi tervezésben?
(JALT Határ út felé eső része, %)



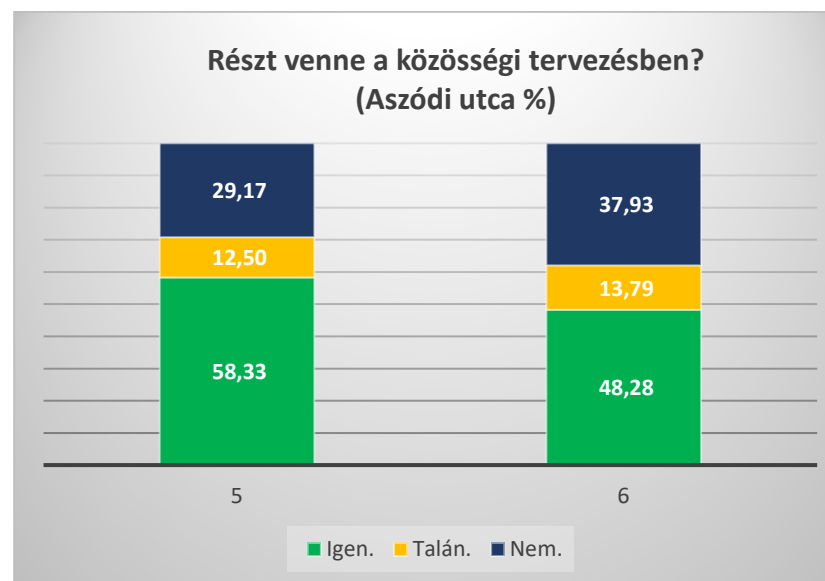
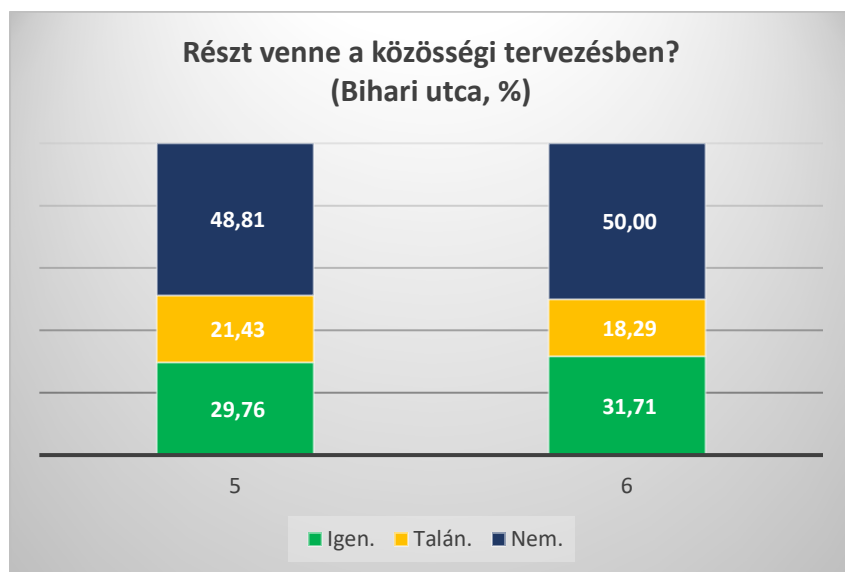
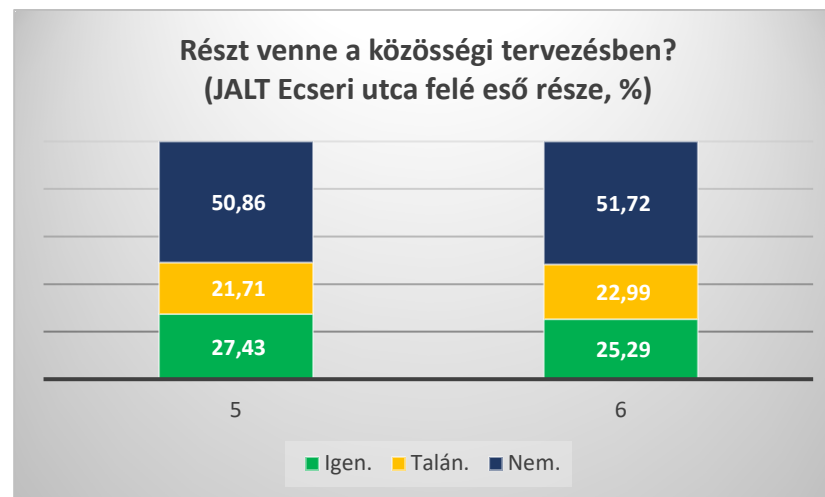
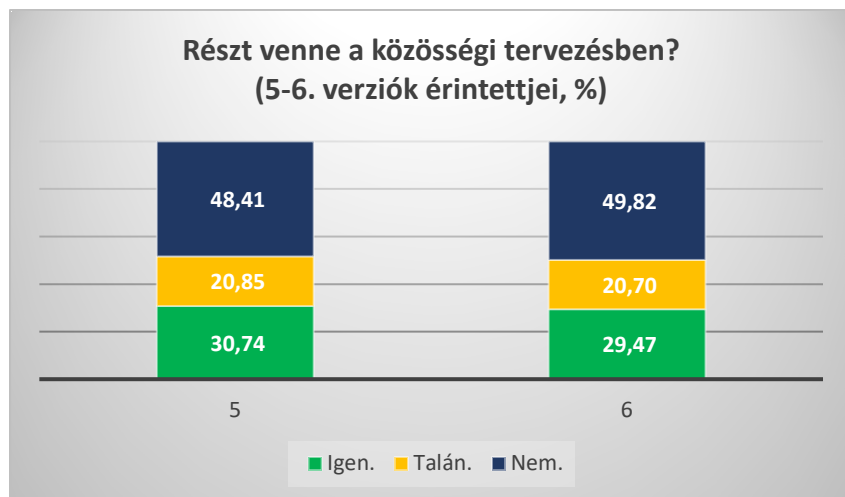
Részt venne a közösségi tervezésben?
(Határ úton lakók %)



Részt venne a közösségi tervezésben?
(Wekerletelep, %)



Ami az **Ecseri úti érintettek válaszait** illeti: ez is tendenciába illik abból a szempontból, hogy látható, hogy a két változat komoly elutasítottsággal találkozik, a kategorikus nem válaszok aránya megközelíti az 50%-ot, csak az Aszódi utcai lakótelepen élő válaszadók lennének aktívabbak.



A szöveges javaslatok értékelése

A felmérés lehetőséget adott arra, hogy a kitöltők valamennyi verzió esetén megfogalmazhassanak szempontokat arra vonatkozóan, az abban az esetben, ha a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsának döntése az adott verzióra esik, mit kell a továbbtervezés során figyelembe venni. Sok válaszadó ezt a lehetőséget valóban ilyen szempontok megfogalmazására használta fel, mások a projekttel kapcsolatos ellenérzéseiknek adtak hangot itt. (Körülbelül 100-120 hozzászólás érkezett, ami szerint semmi ne épüljön.)

Ami az 1-2. verzióhoz érkezett észrevételeket illeti:

A szöveges észrevételek alapján is érzékelhető, hogy az 1-2 verzió közül az 1. verzió elutasíthatósága nagyobb, a válaszadók mindkét esetben a zöldfelületek miatt aggódnak, jellemző a továbbvezetési kérdések felvetése, a Kiserdő sorsával, fapótlással kapcsolatos észrevételek megfogalmazása.

A jellemző észrevételek:

- A legjellemzőbbek a zöldfelületekkel kapcsolatos észrevételek (kb. 220 említés), elsősorban a Kiserdő rendezése, a teljesértékű parkosítás a helyi közösség bevonásával, a fapótlás a közelben vagy csere parkerdő kialakítása jelennek meg igényként, és sokan fejezik ki ellenérzésüket a Kiserdő érintettsége miatt;
- továbbvezetés a Kőér utca felé, Kőér u.-Gyömrői u. vasúti átjáró, Kőbánya megnövekedő forgalmának kezelése, Üllői út forgalomcsökkentése;
- Határ út felújítása, mint javaslat (kb. 30 említés);
- A Wekerletelep vízelvezetése, házak rezgésállékonysága;
- Alagút végi zaj- és légszennyezés, alagút biztonsági kérdések (menekítőútvonalak alagútból);
- A Wekerlei Társaskör javaslatának támogatása a nyomvonal beljebb vitelére (kb. 10-12 említés);
- Lakók kártalanításának kérdése.

Az 1. változat kapcsán 5, a második változat kapcsán 12 válaszoló jelezte egyértelműen, hogy ezt tartja a legjobbnak.

Ami az 3. verzióhoz érkezett észrevételeket illeti:

A leggyakoribb felvetődő téma a **házak rezgésvédelme** (60 feletti említés), de gyakran merülnek fel továbbvezetésre, zöldfelületekre vonatkozó észrevételek is (de itt más előjellel, mint az előző két verziónál, leginkább az a vélemény jelenik meg, hogy a kivágott fasort pótolni kell, vagy hogy a Kiserdőt rendezni szükséges itt is annak ellenére, hogy a fejlesztéssel érdemben nem érintett).

Az előző verziókhoz képest nagyobb hangsúlyt kap az **organizáció** (kivitelezés közben a házak védelme, az építés időigénye és ezzel járó kellemetlenségek). Ami a légszennyezést és zaj- és rezgésvédelmet illeti, az **alagút elejének és végének** műszaki megoldásai is több kérdést vetnek fel a válaszadók körében.

Jellemző észrevételek

- rezgés, wekerletelepi házak védelme, alap nélküli házak védelme
- organizáció hossza, ezzel kapcsolatos kényelmetlenségek
- felszíni rendezés az új Határ úton -ennek kérdései
- alagút elején-végén légszennyezés kezelése, zajvédelem
- Üllői út forgalomcsökkentése
- Határ út másik szakaszának a megújítása
- Kiserdő megújítása
- Távíró köz megtartása
- szervízút ne jelentsen alternatívát a forgalom számára
- továbbvezetés a Kőér utca felé, Kőér-Gyömrői vasúti átjáró kezelése, Kőér-Vaspálya kereszteződés, Kőbánya megnövekedő forgalmának kezelése, Üllői út forgalomcsökkentése
- alagút védelme villámárvíztől, vízbetöréstől

Kifejezetten ezt a verziót támogató hozzászólás 43 db érkezett, ebből 16 olyantól, aki a közvetlenül érintett területen lakik.

Ami a 4. verzióhoz érkezett észrevételeket illeti:

A Határ úti verziók közül a **legelutasítottabb**, nincs semmiféle lakossági támogatottsága. **Leggyakoribb felvetődő téma:** zajvédő fal, elválasztó hatások, városképi hatás, „Nagykőrösi út hatás”, „bezárnak minket”-érzet. A növekvő zajtól, levegőszennyezéstől is nagyon nagy arányban tartanak.

Jellemző észrevételek

- Zaj
 - A zajvédő fal esztétikája, átláthatósága fontos szempont.
 - Legyen prioritás a zaj és rezgésvédelem ennél a verziónál.
- Átjárhatóság
 - A zajvédő fal esetében biztosítani kell, hogy a lakosok kényelmesen megközelíthessék mind a közösségi közlekedési megállókat, mind a Kiserdőt.

- „a közúti infrastruktúra és zajvédő fal elszigetelő/elvágó hatásának csökkentése, akadálymentes, széles aluljárók kialakítása gyalog és kerékpárforgalom számára az új út alatt. zajvédő fal esztétikus kialakítása, közbiztonság megtartása a zajvédő fal "mögötti" keskegy, alacsony forgalmú utcában”
- Elutasítás okai
 - Zajvédő fal bezárja a Wekerletelep lakóit.
 - Városi autópályának tekintik a kitöltők a verziót, rosszak a tapasztalatok a Nagykőrösi úttal.
 - Erős érzelmi válaszok pl.: „Felháborít, hogy egyáltalán ez a változat választható opció.”

Kifejezetten ezt a verziót támogató hozzászólás 21 db érkezett, de ebből csak 4 olyantól, aki a közvetlenül érintett területen lakik, kategorikusan elutasító ennél a verziónál magasabb, mint a Határ út többi változatánál, 200 körüli ilyen észrevétel érkezett.

Ami az 5-6. verzióhoz érkezett kommenteket illeti:

Nagyon magas elutasítottságú verziók: „senki épeszű ember nem választaná ezt.” Ezen verziók kapcsán jellemző, hogy a válaszadók a megjegyzéseikben alternatív nyomvonalakat javasolnak, nem is próbálnak ezekben a megoldásokban gondolkodni.

Jellemző észrevételek

- kárpótolni a lakókat;
- nem megvalósítható, aránytalanul drága verzió;
- kanyarodjon másfelé, így ne épüljön meg;
- erős érzelmi válaszok, „ez semmiképp se valósuljon meg”.

Kifejezetten ezt a verziót támogató hozzászólás az 5-ös verziónál 5 db érkezett, kategorikusan elutasító 180 feletti, a 6-os verzió elutasítottsága egy fokkal kisebb (10 kifejezetten ezt a verziót támogató, 150 körüli teljesen elutasító hozzászólás).

Összességében megállapítható, hogy a beérkezett szöveges kiegészítések ugyanazt a sorrendet állítják fel, mint a kérdőív többi része: a nyomvonalverziók között a 3-as a legtámogatottabb, a 2-esnek vannak támogatói, a 4-5-6 pedig teljesen elutasított.

- 1) Döntés a kiválasztott verzióról és ezt követően annak hatásairól, körülményeiről, a Kiserdő megújításáról további társadalmi egyeztetés, közösségi tervezés.
- 2) Komplex fejlesztésre törekedni, a Határ út és a Kiserdő együttes megújításával.
- 3) Megfelelő tervezői válaszokat kell kidolgozni a leggyakoribb lakossági félelmekre, a továbbtervezés során – amennyiben a nyomvonal kijelölésre kerül – szorosan együttműködni az érintettekkel.