

Emlékeztető Kelenföldi pályaudvarnál tervezett metróállomással kapcsolatos, 2007. július 24-i helyszíni bejárásról

A bejárásán részt vettek:

- Cselikovics Jánosné, az Órmezői Morus Szent Tamás Egyesület és az Órmezői Közakarat Egyesület képviselőjében
- Kovács Levente, Újbuda metróbiztosa
- Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke
- Olti Ferenc, a BKV Zrt. vezérigazgató-helyettese
- Makrainé Tóth Rita, az Órmezői Morus Szent Tamás Egyesület elnöke, az Órmezői Közakarat Egyesület képviselőjében is
- Pál János, a Levegő Munkacsoport témavezetője
- Tőkés István, érdi civil szervezetek képviselőjében

Olti Ferenc és Kovács Levente tájékoztatása szerint a Kelenföldi pályaudvar vágányai alá tervezett metróállomás kialakításának módja már teljes mértékben elfogadott, azon már nem lehet változtatni. A részt vevő szakemberek mindegyike csak ideiglenes végállomásnak tekinti az Etele téri állomást, fontosnak tartva a metróvonal mielőbbi továbbépítését Budaörs irányába.

A tervek szerint az állomásról mozgólépcsővel és lifttel lehetne feljutni a felszínre, mind az Etele téri, mind az Órmező felé eső oldalra. A MÁV pályaudvar peronjaira szintén mozgólépcsőkön lehet majd közvetlenül feljutni. A metróállomás Órmező felé eső kijárata a sportpálya kiszolgáló épületének helyére kerülne, ezt a pálya túlsó végén elhelyezett konténersorral pótolnák.

A metrómegállóhoz kapcsolódó egyéb beruházások (a buszpályaudvar, mélyparkoló és egyéb létesítmények) végleges tervei még nem készültek el, ezekkel kapcsolatban most jelent meg egy ötletpályázati kiírás a tervezőirodák számára. Az elképzelések szerint a mai órmezői sportpálya területe alá buszpályaudvart és egy 1000–1500 férőhelyes P+R jellegű parkolót terveznek. Az előzetes tervek szerint a létesítmény -3 szintes lenne. A buszállomást a -1. szintre terveznék.

A tervek szerint az M7-es bevezetőjén közlekedő buszok jelentős része a pályaudvarra felé vezető, a jelenlegi sportpályák északi oldala melletti, már meglévő úton – annak 2x1 sávra szélesítésével – jutna az állomáshoz. A másik kapcsolódó közúti fejlesztés a sínek mellett meglévő, jelenleg sétálásra és kutyafuttatásra használt utat érintené, ezt a korábbi terveknek megfelelően szintén kiszélesítenék és átadnák a gépjármű-forgalomnak.

Míndezek a tervek a most kiírt ötletpályázat eredményének függvényében változhatnak. A későbbiekben dől el többek között a felépítmények kérdése, bizonytalan még a pályaudvar épületének megmaradása.

A térség felszíni autóbusz-közlekedését a későbbiekben fogják megtervezni az igények figyelembevételével.

A beruházás képviselői szerint a mintegy 1,5 négyzetkilométeren kialakítandó forgalmi csomópont nagy áteresztőképességű lesz, és a környezetét csak kis mértékben fogja terhelni. Egyelőre azonban még nem készült környezeti hatástanulmány ezekről a tervezett beruházásokról.

A civil szervezetek kérdésére Olti Ferenc elmondta, hogy a metróvonalnak a Budaörsi útig történő meghosszabbítása (kb. 500 méter) és ott egy újabb állomás (tulajdonképpen az ideiglenes végállomás) kialakítása durva becslése szerint mintegy 25 milliárd forintba kerülne, ebből mintegy 10–15 milliárd forintot tesz ki magának az állomásnak a megépítése.

Az Órmező térségében megvalósítani tervezett közlekedési csomópont (buszpályaudvar, mélyparkoló, hozzájuk vezető közlekedési létesítmények) megépítésének költsége 10 milliárd forint körüli lesz.

A civil szervezeteknek érdemes lesz felvenniük a kapcsolatot a nagyobb tervezőirodákkal, hiszen ezek nagy valószínűséggel indulnak majd az ötletpályázaton. Így a civileknek nagyobb lehetőségük lesz, hogy ötleteik beépüljenek a tervekbe.

A civil szervezetek képviselői számos aggályt vetettek fel a beruházással kapcsolatban. Véleményük szerint a buszpályaudvar, a mélyparkoló, a kapcsolódó utak és egyéb létesítmények építése és főleg üzemeltetése jelentősen rontja majd a lakótelep környezeti állapotát. A lakótelep keleti szélére tervezett új út is növeli majd a környezetszennyezést (egy óvoda, valamint a pihenésre, sportolásra használt zöldterületek mellett halad majd el). A mélyparkoló nem segít Budapest tehermentesítésében, hiszen a Budaörsi úton naponta mintegy 70 000 gépkocsi megy befelé, tehát az 1000 vagy akár 1500 férőhelyes parkoló ezen nem fog lényegesen változtatni (ráadásul a gépkocsik száma évről évre növekszik). Érthetetlennek tartják, hogy még nem készültek tervek a buszforgalom átalakítására, hiszen ez nagy mértékben meghatározza azt, hogy mennyire lesz vonzó a tömegközlekedés. Bizonyos, hogy amennyiben a metróvégállomás az Etele téren marad, romlanak a feltételek a Budaörsi úton busszal közlekedők számára. A buszokról a metróra való átszállás nehézkes lesz, nem lesz vonzó az utasok számára. Értetlenül állnak az előtt is, hogy a buszpályaudvarra és mélyparkolóra még nem készült környezeti hatásvizsgálat, hiszen ez elválaszthatatlanul kapcsolódik a metróvégállomás helyszínéhez. Úgy vélik, hogy az Etele téren még ideiglenesen sem szabad metróvégállomást létesíteni, hanem csak egy metrómegállót, és az ideiglenes végállomást a Budaörsi útnál kell kialakítani. Ebben az esetben elmaradhatnak az Órmezőhöz kapcsolódó létesítmények, és így jelentős összeget lehetne megtakarítani. Becslésük szerint ebben az esetben a metróvonal meghosszabbítása és a Budaörsi úti végállomás megépítése a metróberuházás összköltségének mintegy 6 százalékából megvalósítható lenne. Egyébként sincs sehol a világon olyan, hogy egy nagyváros legforgalmasabb bevezető útjánál ne létesítettek volna metrómegállót, ha a metróvonal már egyébként is ott megy a közelében.

A beruházás képviselői kifejtették, hogy a 4-es metró harmadik szakaszának tervezésénél lehet a fenti szempontokat érvényesíteni, az első és a második szakasz terveinek megváltoztatására nincs mód. A lakótelep keleti szélén létesítendő úttal kapcsolatban elmondták, hogy az már régóta közlekedési területté van minősítve.

A beruházás képviselői nyitottak a helyiek számára tartandó, a civilek által szervezett tájékoztatás megtartására. Már eddig is rendszeresen tartottak tájékoztató összejöveteleket a metróállomások környékén lévő épületek közös képviselői számára (a Kelenföldi pályaudvarnál épülő metróállomás kapcsán még nem került sor ilyen tájékoztatásra). A hatékonyabb információáramlás érdekében a több száz fős lakossági fórumok helyett kisebb létszámú tájékoztató beszélgetéseket támogatnának. **A civil szervezetek** képviselői vállalták, hogy idén szeptemberben vagy októberben megszervezik Órmezőn a fórumot.

Az emlékeztetőt összeállította: Pál János