# Emlékeztető
# a 4-es metró tervezett Kelenföldi végállomásának helyszíni bejárásáról
# (Etele tér- Budaörsi út)
**2005. október 6.**

**Jelenlévők:**
- Bánsági György, a Fővárosi Közgyűlés Környezetvédelmi Bizottságának elnöke
- Gulyás László, a DBR Metró Projekt Igazgatóság igazgatója
- Bozsó Tamás, a DBR Metró Projekt Igazgatóság metróépítési szakmérnöke
- Erős Zoltán, a DBR Metró Projekt Igazgatóság tervező szakmérnöke
- Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke
- Schnier Mária, a Levegő Munkacsoport elnökhelyettese
- Lendvai Petra, a Levegő Munkcsoport Környezeti Tanácsadó Irodájának munkatársa,
- Lőrincz Józsefné, az Őrmezei Közakarat Egyesület elnöke
- Vendégh Zsolt, az Őrmezei Közakarat Egyesület alelnöke
- Cselikovics Jánosné, az Őrmezei Morus Szent Tamás Egyesület elnökhelyettese
- Varga Éva, több budaörsi civil szervezet képviseletében

**Bejárt útvonal:**
1. Etele tér,
2. MÁV aluljáró,
3. Péterhegyi út,
4. Rimaszombati út,
5. Budaörsi út,
6. Boldizsár út.

**A 4-es metró elhelyezkedése:**
*A DBR Metró Projekt Igazgatóság képviselői* elmondták, hogy a tervek szerint az Etele téri aluljáró bejáratától körülbelül 30 m-re, de még az Etele téri Volánbusz megállók előtt kerülne kialakításra a metróbejárat az aluljárókkal és a 3 peronszinttel. A metróvonal a tengerszint felett 113 m-re, a Kelenföldi pályaudvarra befutó vasúti sínekre merőlegesen fog elhelyezkedni. A peronszint a terepszinttől körülbelül 15 m-re lesz kialakítva. A peron tervezett hossza 80 m, a doboz hossza 200 m).
*A civil szervezetek képviselői* felvetették, hogy mindez azt jelenti, hogy a metrótól az Őrmezei kijáratig körülbelül 180–200 m-t kell majd gyalogolni, amiből 20 m mozgólépcső segítségével tehető majd meg. Ez nagy mértékben csökkenti majd az új metró vonzerejét.
*A budaörsi civil szervezetek képviselője* kifogásolta, hogy ilyen nehézkesen lehet majd átszállni a Budaörsről, Gazdagrétről, Törökbálintról és más településekről az M1/M7-es autópályán busszal érkező utasoknak. Megkérdezte, hogy miként képzelik el a buszjáratok átalakítását, hiszen a buszok egy része nem jöhet majd be a lakótelepre, hiszen tovább kell menniük Észak-Buda, illetve a városközpont irányába. *A DBR Metró Projekt Igazgatóság képviselői* azt válaszolták, hogy erre még nincs kidolgozott elképzelés. Ezt *a civil szervezetek* furcsának tartották, hiszen egy metró megépítésének csak akkor van értelme, ha megfelelő rácsatlakozó járatokkal rendelkezik, és ezt még a metró megépítése előtt meg kell(ene) vizsgálni.
*A civil szervezetek* hangot adtak azon álláspontjuknak is, hogy az egész metróberuházásnak csak akkor van létjogosultsága, ha az eléri a Budaörsi utat, hiszen ez a főváros egyik legforgalmasabb bevezető útja.

**Csatlakozási lehetőségek:**
*A DBR Metró Projekt Igazgatóság képviselői* ismertették, hogy a jelenlegi tervek szerint az agglomerációból és a környékről a Budaörsi úton érkező BKV- és Volánbuszok fogadására kialakítanának egy buszpályaudvart, amely a MÁV sportpálya jelenleg nem hasznosított, gazzal

borított részén lenne megépítve. A Budaörsi útról egy lehajtót alakítanának ki, ahonnan a diákszálló mellett építendő úton jönnének be a buszok az őrmezei buszpályaudvarhoz, amely pontos kialakításának részletei még a tervezés folyamatában vannak. Az sportpálya fennmaradó, füves részének a sorsát a Kerületi Szabályozási Terv (KSZT) fogja meghatározni. Ugyanakkor a leendő buszpályaudvar alá a KSZT szerint terveznek egy P+R parkolót is, mivel egy ideig az Etele téri metrómegálló ideiglenes végállomásként működne.
*A helyi civil szervezetek* rámutattak, hogy a sportpályára olyan nagy az igény, hogy azt nem is tudják kielégíteni. Erről a helyszínen meg is győződhettek a résztvevők. Ezért inkább arra lenne szükség, hogy a MÁV-sportpályát is rendbe hozzák és pénzt adjanak a fenntartására és működtetésére, és ne tegyenek oda se buszpályaudvart, se parkolót. Ilyen létesítményeket egyébként se szabadna egy működő sportpálya mellé helyezni, ahol emberek sportolni, kikapcsolódni kívánnak. Egyébként is elutasítják, hogy az M1/M7-es autópályák bevezető szakasza és egyéb utak miatt környezetileg erősen terhelt lakótelepre még egy oldalról egy újabb utat nyissanak – ráadásul annak északi oldalán, ahonnan az uralkodó szél fúj.

**Meghosszabbítás:**
*A DBR Metró Projekt Igazgatóság képviselői* elmondták, hogy a 4-es metró terveiben jelenleg az Etele téri metrómegálló, mint ideiglenes végállomás szerepel. A tervek szerint a beruházás harmadik ütemében épül meg a teljes metróvonal, ami Budaörsig fog tartani, és aminek költsége több 10 milliárd forint.
*A civil szervezetek* felvetették, hogy amennyiben megépül a buszpályaudvar, a mélyparkoló és a hozzájuk vezető út, akkor aligha fogják egyhamar meghosszabbítani a metrót, hiszen akkor ezek a – több milliárd forintért megépült – létesítmények mind feleslegessé válnak.
A civil szervezetek szerint meg kell vizsgálni, hogy első lépésben a metrót csak mintegy 500 méterrel hosszabbítsák meg, és a Budaörsi útnál alakítsanak ki egy újabb állomást, ami egyúttal egy ideiglenes végállomás is lenne, és innen már bármikor könnyebben folytatható a metró a Virágpiacig. A budaörsi civil szervezet szerint ez a megálló egyúttal a Gazdagréti megállónak is megfelelne, hiszen onnan részben gyalog, illetve a távolabbi részekről busszal könnyen megközelíthető.
*A DBR Metró Projekt Igazgatóság képviselői* szerint a Budaörsi úti ideiglenes végállomás nem megoldható, mivel ott nincs mód a buszpályaudvar, valamint a buszfordulók kialakítására, hiszen ott még autópálya van. Ezen kívül a metróvonal meghosszabbítása további 15 milliárd forint többletköltséget jelent, amire nincs fedezet. *A civil szervezetek* a helyszínen megmutatták, hogy elegendő hely lenne buszpályaudvarnak. Ami pedig az autópályát illeti, kb. 100-150 méterre onnan egyébként is ki kellene alakítani egy buszfordulót, tehát semmi akadálya nincs annak, hogy ezt ennyivel kijjebb vigyék. Az említett 15 milliárd forint a metróberuházás összköltségének mintegy 4 százaléka, tehát ez nem lehet érv a meghosszabbítás ellen. Ráadásul ebben az esetben el lehetne halasztani a Kelenföldi pályaudvarról Őrmezőre vezető mozgólépcsők kialakítását és elmaradhat a buszpályaudvarra vezető út megépítése, amivel több milliárd forintot lehet megtakarítani.
*A civil szervezetek* kérték, hogy a Fővárosi Önkormányzat, illetve és a DBR Metró Projekt Igazgatóság készíttessen tanulmányt a metró továbbvezetésének műszaki és pénzügyi lehetőségeiről. *Bánsági György és a DBR Metró Projekt Igazgatóság képviselői* kijelentették, hogy megvizsgálják egy ilyen tanulmány elkészítésének a lehetőségét, ez a munka 15-20 millió forintba kerülne.

**További beruházások:**
*A DBR Metró Projekt Igazgatóság képviselői* elmondták: fontos tisztázni, hogy külön kell beszélni a metróhoz kapcsolódó beruházásokról és a KSZT-ben szereplő további átalakításokról, építkezésekről. (Bár a KSZT-ben szereplő tervek alapja feltehetőleg a metró építés terve.) A metróberuházás kapcsán megépítik a különböző tömegközlekedési eszközöket összekötő, háromszintes aluljáró-hálózatot, a P+R parkolót, kerékpár utakat, a. távolsági buszpályaudvart és a hozzá kapcsolódó utakat. A MÁV-nak kellene finanszíroznia a MÁV pályaudvar felújítását, színvonalasítását, az új pénztárcsarnok megépítését. A MÁV terveiben szerepel, hogy az utasszám növekedése miatt további két peront építenek. A tervekben szerepel többek között az 1-es villamos

vonalának meghosszabbítása az Etele térig, valamint a KSZT szerint egy bevásárló- és szórakoztató központ építése is, azonban mindez nem része metróberuházásnak.

**A civil szervezetek álláspontja:**
A bejárás után a civil szervezetek képviselői külön egyeztető megbeszélést tartottak az Őrmezei Nyugdíjasok Házában, ahol megállapodtak a következőkben:

1. Környezetvédelmi és közlekedési szempontból egyaránt elhibázottnak tartják, hogy a 4-es metró végállomása a Kelenföldi pályaudvarnál legyen, ezért azt elutasítják.
2. Követelik a metróvonal folyamatos továbbépítését, és azt, hogy az első ideiglenes végállomása legalább a Budaörsi útnál legyen. Az erre vonatkozó előzetes megvalósíthatósági tanulmányt mielőbb el kell készíteni.
3. Amennyiben javaslataikat a Fővárosi Önkormányzat nem fogadja el, 2005 novemberében aláírást gyűjtenek a kerületben népi kezdeményezés keretében. Továbbá megvizsgálják annak a lehetőségét, hogy pert indítsanak a Fővárosi Önkormányzat ellen, kérve a bíróságot, hogy tiltsa el a veszélyeztetéstől és a birtokháborítástól.

A civil szervezetek mindezt annak a tudatában teszik – és ezt a helyi lakosokkal folytatott megbeszélések, valamint több lakossági fórum nyomán egyértelműen kijelenthetik –, hogy a témával kapcsolatban gyakorlatilag a teljes érintett lakosság ugyanazt a véleményt vallja. Álláspontjukkal egyetért a XI. kerületi Önkormányzat, valamint a Buda-környéki települések önkormányzatai is.

Budapest-Őrmező, 2005. október 21.

*Az emlékeztetőt összeállította:*
*Lendvai Petra és Lukács András*