

# Aláírásgyűjtés a 4-es metró végállomásának áthelyezéséért

(Sajtótájékoztató, 2005. november 21.)

Az Őrmezői Közakarat Egyesület – a Levegő Munkacsoport tagszervezete – területi népi kezdeményezést indított az alábbi kérdésben:

*„Felkérjük Budapest Főváros XI. kerületi Önkormányzatának Képviselő-testületét, hozzon határozatot arról, hogy a kerület polgármestere éljen kezdeményezési jogával, és forduljon a Fővárosi Közgyűléshez a 4-es metró nyomvonalának, megállóhelyeinek és végállomásának az alábbiak szerinti megváltoztatása érdekében: az Etele téri végállomás helyett már az építkezés első ütemében a Budaörsi úti virágpiac helyén legyen kialakítva a 4-es metró dél-budai végállomása.”*

Az aláírásgyűjtő ívet a XI. kerület jegyzője hitelesítette, és november 17-étől kezdődően 30 napon keresztül folyik a támogató aláírások gyűjtése.

A Levegő Munkacsoport és az Őrmezői Közakarat Egyesület álláspontja az, hogy a 4-es metró tervezett kelenföldi végállomása környezetvédelmi, közlekedési és gazdasági szempontból egyaránt elhibázott.

## Környezetvédelmi szempontok

A 4-es metró kelenföldi végállomásához kapcsolódóan az Őrmezői lakótelep mellé metrókijáratot, autóbusz-pályaudvart és mélyparkolót terveznek létesíteni – részben sportpályák és zöldterületek helyére, részben azok közvetlen közelébe. Ismerve gyermekeink egyre romló egészségi állapotát, megengedhetetlen, hogy további sportpályák és a zöldterületek tűnjenek el. Az Őrmezői sportpályát azért is meg kell tartani, sőt, bővíteni, mert már most is annyian járnak ide sportolni, kikapcsolódni, hogy a szűkös terület miatt gyakran nem lehet kielégíteni ezeket az igényeket. Nem elfogadható az az érv, hogy a sportpálya egy része megmaradna, hiszen környezetszennyező tevékenységeket nem szabad engedélyezni egy működő sportpálya és zöldterületek mellett.

A tervek szerint egy újabb utat építenének, hogy a Budaörsi úton közlekedő buszok és személyautók bejöhessenek a metró végállomásához. Ugyanakkor a lakótelepet már ma is nagy forgalmú utak veszik körbe, és ezt a terhelést nem szabad tovább növelni egy újabb úttal, amely ráadásul a lakótelep északi oldalán lenne, ahonnan az uralkodó szél fúj.

A tervezett beruházások az Őrmezői lakótelepen élő 10 ezer ember életkörülményeit rontanák.

A metróvégállomás miatt a Kelenföldi lakótelepen is várhatóan jelentősen megnövekszik a gépjármű-forgalom és a parkolási igény, pedig már most is folyamatosan tiltakozik az ottani lakosság a hatalmas forgalom miatt.

## Közlekedési szempontok

Amennyiben a 4-es metró végállomása a Kelenföldi pályaudvarnál lesz, akkor itt kellene biztosítani a gyors, kényelmes és zavarmentes átszállást a metróról a következő járatokra (illetve ezekről a járatokról a metróra):

- az Etele térre érkező BKV-buszok,
- az Etele térre érkező villamosok,
- az Etele térre érkező Volánbuszok,
- a Kelenföldi pályaudvarra érkező vonatok,
- a Budaörsi úton haladó BKV-buszok,
- a Budaörsi úton haladó Volánbuszok.

Az utóbbi két járatcsoportra történő átszállást úgy kívánják megoldani, hogy a buszok lekanyarodnának a Budaörsi útról és a lakótelep északi oldalán elhaladva jutnának el a mostani sportpályák helyén kialakítandó buszvégállomásig, majd innen indulnának vissza ugyanazon az útvonalon. Ez a terv közlekedési szempontból is rendkívül aggályos a következő okok miatt:

- Az átszállni kívánó utasok több száz méter gyaloglásra és jelentős mozgólépcsőzésre kényszerülnek. Ez sok embert riaszt el a metró igénybevételétől.
- A buszok egy része a metró elkészülte után sem fog bejönni a metróvégállomásra, hanem tovább halad a Budaörsi úton. Ezáltal az utasok jelentős része többlet átszállásra, illetve várakozásra kényszerül.
- A buszvégállomás mellett egy 1100 férőhelyes mélygarázst is ki akarnak alakítani, amelynek a forgalma tovább nehezíti majd itt a közlekedést (az ide bejövő buszok számára is).

### **Gazdasági szempontok**

Aligha érdemes megépíteni a több száz milliárd forintba kerülő 4-es metró, ha az nem éri el a főváros egyik legforgalmasabb útját, az M1/M7-es autópályák bevezető szakaszát, a Budaörsi utat. Óriási pazarlás lenne, ha a metró megállna 500 méterrel a Budaörsi út előtt, és így nem biztosítanák a megfelelő átszállási lehetőséget a Gazdagrétről, Budaörsről, Törökbalintról, Érdről és más területekről érkező napi több tízezer utas számára.

További gazdasági hátrány keletkezne a Kelenföldi és Órmezői lakótelepeken kialakuló többlet környezetszennyezés miatt.

### **A civil szervezetek javaslata**

A civil szervezetek azt javasolják, hogy a 4-es metrónak még ideiglenesen se legyen végállomása a Kelenföldi pályaudvarnál. Ugyanakkor ismerik az állami költségvetés nehéz helyzetét, ezért kompromisszumként egy olyan megoldást is elfogadhatónak tartanak, amely viszonylag kisebb költséggel megvalósítható. Javasolják, hogy egyelőre csupán 500 méterrel hosszabbítsák meg a metróvonalat, és a Budaörsi útnál alakítsanak ki egy újabb állomást, amely az ideiglenes végállomás szerepét is betöltené. Ez a megoldás a teljes metróberuházás összköltségének mintegy 4 százalékát teszi ki, tehát a költségek nagysága nem lehet érv a meghosszabbítás ellen. Ráadásul ebben az esetben el lehetne halasztani a Kelenföldi pályaudvarról Órmezőre vezető mozgólépcsők kialakítását, továbbá elmaradhat az órmezői sportpálya helyén kialakítandó buszpályaudvar és a hozzá vezető út megépítése, amivel több milliárd forintot lehetne megtakarítani.

Budapest, 2005. november 21.

*Levegő Munkacsoport*  
411-0509; 411-0510  
[www.vego.hu](http://www.vego.hu)

*Órmezői Közakarat Egyesület*  
310-1446; 310-2131; 06-70 2614738  
[www.ormezohir.fw.hu](http://www.ormezohir.fw.hu)

## **A 4-es metró nyugati végállomásáról mondták**

„A metróépítő szakma és a kerületi Önkormányzat is tovább küzd, hogy a metró Etele téri végállomása helyett a Virágpiacnál alakítsák ki az utolsó metrómegállót, mert ily módon meg lehetne szüntetni azt a káros környezeti hatást, amit a kerületet elárasztó tömegközlekedési roham okoz. E koncepció szerint a metróhoz lehetne telepíteni egy tömegközlekedési csomópontot, tehermentesítve a kerület belsőbb részeit.”

**Schreffel János,**  
a XI. kerületi Önkormányzat főépítésze  
(Újbuda, 2004. július, [www.ujbuda.hu](http://www.ujbuda.hu))

„A 4-es metró végállomása szempontjából az Etele tér–Örmező elgondolás nem jó. Ezzel mindenki egyetért. A Virágpiacnál kialakítandó végállomás szándéka szakmailag is elfogadott.”

**Lakos Imre**  
a XI. kerület alpolgármestere,  
a Fővárosi Önkormányzat Városüzemeltetési Bizottságának elnöke

„A Virágpiacnál kialakítandó metró végállomás híve vagyok. A Fővárosi Közgyűlés jelenleg is érvényes határozata szerint a 4-es metró megvalósításának második üteme a Virágpiac felé való meghosszabbítás, nem a Bosnyák tér felé történő.”

**Bánsági György,** a Fővárosi Közgyűlés Környezetvédelmi Bizottságának elnöke

„A tervezők mindig a Virágpiacot tekintették végállomásnak.”

**Schulek János,**  
a FŐMTERV Rt. műszaki igazgatója

„A metró folyamatosan tovább kell építeni nyugati irányban.”

**Várady Tamás,**  
a Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. ügyvezető igazgatója

(„A 4-es metró Kelenföldi pályaudvari állomása és folytatása nyugati irányban”  
című, 2004. szeptember 7-i tanácskozás emlékeztetője,  
[http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_bp/metroeml040907.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/metroeml040907.pdf))