

## EMLÉKEZTETŐ

### az Órmezei lakótelepen működő társadalmi szervezetek kérésére a DBR Metró Projekt Igazgatósággal a Levegő Munkacsoport által szervezett megbeszélésről

Időpont: 2004. február 11-e 14 órától 15 óráig (a DBR Metró Projekt Igazgatóság által behatárolt időtartam)

Helyszín: a DBR Metró Projekt Igazgatóság tárgyalóterme (Budapest V., Curia u. 3.)

#### Jelen voltak

a DBR Metró Projekt Igazgatóság részéről:  
Gulyás László projekt igazgató,  
Németh Tibor szerkezetépítési főmérnök,

a FŐMTERV Rt. részéről:  
Pintér László szakfőmérnök,

a Levegő Munkacsoport részéről:  
Lukács András elnök,  
Schnier Mária elnökhelyettes,  
Dr. Dippold Krisztina jogász,

az Órmezei Közakarat Egyesület és az Órmezei Mórús Szent Tamás Egyesület képviselőiben:  
Lőrincz Józsefné elnök,  
Vendéggh Zsolt vezetőségi tag,

a Gazdagréti lakótelep civil szervezetei részéről: 1 fő.

Bevezetésül Lukács András elmondta, hogy Órmező és Gazdagrét lakosságának a 4-es metró végállomásához tervezett forgalomvonzó létesítményekkel, valamint a buszközlekedéssel kapcsolatos aggályai miatt kérték ezt a megbeszélést. A metró végállomásához tervezett buszvégállomás, valamint a 900 férőhelyes, felszín alatti P+R parkoló egy sportpálya és zöldterületek helyén, azok feláldozása árán létesülne, az Órmezei lakótelep tízemeletes házainak közelében. Ez rendkívüli módon rontaná a környezet állapotát. Számottevően növekedne a zaj és a levegő szennyezettség a lakótelepen, amely e tekintetben már jelenleg is igen kedvezőtlen helyzetben van az M1-M7-es autópálya bevezető szakasza, az Egér út és a nagyforgalmú vasút miatt. Órmezőn már tiltakozó aláírásgyűjtést kezdtek.

Gulyás László megjegyezte, hogy több helyen tartottak a 4-es metró tervezett állomásaival kapcsolatban lakossági tájékoztatást, azonban Órmezőn külön nem voltak ilyen céllal.

Az órmezői oldal megtervezettsége nem sokkal több, mint amit a felszíni szabályozási terv tartalmaz. (2000. évben készült képes szóróanyagot osztott ki a tanácskozás résztvevői között, és azon mutatta a Kelenföldi pályaudvar alatt átvezető alagutat és a sportpálya területére elgondolt autóbusz végállomás és mélygarázs kiszemelt helyét.)

Pintér László az Órmezői lakótelep mellé tervezett buszvégállomást azzal indokolta, hogy a nagyszámú autóbusz járat egy részét a jövőben nem célszerű átvinni a Kelenföldi oldalra,

mivel az onnan továbbvezető utak rendkívül terheltek. A Kelenföldről induló 7-es buszcsalád, valamint a kívülről bejövő autóbussz csoport csúcsórában irányonként 95 autóbusszt jelent, ami még úgy is borzasztó mennyiség, hogy megoszlik a főutak között. Ezt le kell csökkenteni. A kívülről jövő járműveket szándékoznak megfogni még az örmezői oldalon. Az autóbussz viszonylatoknak csak egy része fog bejönni az Etele térre, amelynek végállomás funkciója mennyiségileg amúgy is csökkenni fog, mivel a 7-es buszcsalád járatait a 4-es metró üzembe helyezése után erősen ritkítani szándékoznak. Az adott terület kiszolgálásához szükséges járatok megmaradnak.

Az Örmezei Közakarat Egyesület képviselője, közölte, hogy ismeri a területre vonatkozó Kerületi Szabályozási Tervet, és felvetette azt a kérdést, hogy miért kell feláldozni a sportpályát, ami tulajdonképpen az Örmezői lakótelep szerves része, előterülete. Ennek beépítésével, a beépítettség sűrítésével, valamint az ide tervezett P+R parkoló és BKV-buszvégállomás forgalma miatt Örmező egy gázburokba kerül. Az ide tervezett mélygarázs nem Örmező parkolási gondjait fogja feloldani, hanem a kívülről jövőkéét. Olvasta az Interneten a Levegő Munkacsoport fellebbezését a 4-es metróra megadott környezetvédelmi engedéllyel kapcsolatban, és a Levegő Munkacsoport által korábban megfogalmazott feltételekkel egyetért. Nem mondja, hogy metróra nincs szükség, de csak úgy látnák elfogadhatónak, ha elmenne a Virágpiacig. Támogatják a 4-es metró, de nem az Örmezőn élők életminőségének rovására. Úgy mondják ezt, hogy a DBR Metró Projekt Igazgatóság fontosabb dokumentációit ismerik.

Lukács András kifejtette, hogy a bizonyos autóbussz viszonylatok végállomásainak az örmezői metróvégállomáshoz helyezése hátrányos lesz az ezekkel a buszokkal közlekedők számára. A Budaörsi úton befelé jövő buszok egy része be fog kanyarodni a metróvégállomás felé, másik része pedig tovább megy a Budaörsi úton. Mivel a buszjáratokat nyilvánvalóan nem fogják érdemben sűríteni, mind a metróállomáshoz menők, mind a Budaörsi úton tovább utazók számára megnövekszik a várakozási idő, illetve a jelenleginél jóval többször kényszerülhetnek átszállásra.

Gulyás László közölte, hogy az alagútúrás a Flóra Coop-nál fog elkezdődni, mert ott lesz a járműtelep.

Az Örmezei Közakarat Egyesület képviselői hangsúlyozták, hogy jóval kijebb kellett volna hozni a 4-es metró, nem a mostani tervek szerinti helyen befejezni. Ez a 4-es metró Fővárosi Közgyűlési vitája során is komolyan felvetődött.

Gulyás László ezzel kapcsolatban azzal érvelt, hogy a Virágpiac környékén lévő telkek már magánkézben vannak és értéküket „aranyárban” lehet mérni. Eredetileg ugyan terveztek még két megállót Gazdagrét felé, ez a fejlesztési terv egyik tétele. Az első ütemre való előrehozásának azonban akadálya, hogy a szabályozások szerint a Virágpiac környékének beépítettsége nem lehet olyan intenzív, hogy megérje a metró első ütemben idáig hozni. A metró pedig nem lehet egy P+R használóival megtölteni, amennyiben a kívülről személygépkocsival érkezőkre számítanának, mint potenciális utasokra. A Gazdagrét-Virágpiacig tartó szakasz megvalósítása a II. ütemben szerepel.

Az Örmezei Közakarat Egyesület képviselői ismételtelen kifejezték azt az aggodalmukat, hogy a metrónak az Etele térnél történő befejezése kapcsán Örmezőre tervezett létesítmények jóvátehetetlen változást fognak okozni Örmezőn. A tömegközlekedés látszólagos fejlődése ellenére romlik az életminőség.

Gulyás László megjegyezte, hogy a szabályozási terven feltüntetett többi funkció (kereskedelmi létesítmények, irodaházak, stb.) nem a 4-es metróhoz tartozik.

Az Örmezei Közakarat Egyesület képviselői szerint az 1-es villamos Etele térig való kiépítése sok problémát megoldana. A gyorsvillamos dél-budai tömegközlekedést javító komoly szerepét nem lehet elvitatni, s ezt viszonylag kis beruházással meg lehetne valósítani.

Pintér László ezt vitatta. Szerinte az 1-es villamos csak Dél-Buda és Dél-Pest összekötését szolgálná. Elmondta, hogy az örmezei sportpálya helyén építendő parkoló már reggel 7 és 8

óra között meg fog telni, ott későbbi időpontokban már nem lesz forgalom. Igazat adott a Levegő Munkacsoportnak abban, hogy nem lehet annyi P+R parkolóhelyet teremteni, ami kielégítené a városba beáramló személygépjármű forgalmat. Legfeljebb annak 1-1,5%-át lehetne csak így megfogni.

Eszmezsere alakult ki arról, hogy az autóbuszok végállomását a Budaörsi úton is ki lehetne alakítani. Annak érdekében, hogy ne legyen nagy gyaloglási távolság a metró végállomásáig, a metró alagutat is kb. 500 méterrel tovább kellene fúrni és a végállomást a Budaörsi útnál lehetne kialakítani. A Levegő Munkacsoport és a másik két társadalmi szervezet képviselői szerint éppen elég hely lenne erre, ha igénybe vennék az itt lévő benzinkút és autókereskedések területét. Az Őrmezei Közakarat Egyesület képviselői szerint a Budaörsi útnál a Magyar Autóklub és a Fiat-szerviz előtti területen, illetve a volt Osztapenko-szobor környéki szabad területen kellene megoldani a kerületben végződő egyes BKV-járatok végállomását.

Vita alakult ki arról, hogy csökkenni fog-e az Őrmezői lakótelep lakásainak értéke. A Őrmezei Közakarat Egyesület szerint a megnövekvő zaj- és levegőszennyezés, valamint a zöldterületek csökkenése miatt ez be fog következni. Gulyás László szerint a metróállomás miatt éppen az ellenkezője fog történni.

Az Őrmezei Közakarat Egyesület képviselői feltették a kérdést, hogy meddig működhetne még a vasutas sportpálya, amely a kerületi sportélet jövőjét szolgálhatná tömegsport utánpótlás képzés bázisaként? Megszüntetésével 1000 gyermek és felnőtt válna hontalanná sportolás szempontjából. Ennek a sportpályának a területe egy későbbi sportkomplexum helyéül szolgálhatna.

Gulyás László szerint azon a helyen 2006 elején kellene hozzákezdeni az építkezéshez, addig élhet a sportpálya. A Budaörsi úton elgondolt buszvégállomásnak a legalább 10 méteres szintkülönbség is akadálya lenne. Hosszú mozgólépcsőre lenne szükség. A civil szervezetek képviselői rámutattak, hogy a jelenleg tervezett végállomásnál is hasonló a szintkülönbség, és a metró továbbvitelével ez némileg csökkenthető.

Gulyás László kijelentette, hogy szívesen bemutatnák a terveket az Őrmezői lakótelepen is, ha alkalmat kapnak rá.

*Az emlékeztetőt összeállította: Schnier Mária*