

Emlékeztető
**„A 4-es metró Kelenföldi pályaudvari állomása
és folytatása nyugati irányban” című tanácskozásról**

**A tanácskozásra 2004. szeptember 7-én került sor
a XI. kerületi Polgármesteri Hivatalban
a Levegő Munkacsoport és a XI. kerületi önkormányzat szervezésében.**

A tanácskozást **Lukács András**, a Levegő Munkacsoport elnöke nyitotta meg. Üdvözölte a megjelenteket. Elmondta, hogy erre a rendezvényre azért volt szükség, mert számos civil szervezet, közlekedési szakértő és önkormányzat fejezte ki komoly aggályát a Levegő Munkacsoport felé a 4-es metró Kelenföldi pályaudvari állomásával kapcsolatban. A tervezett kialakítás miatt ugyanis igen nehézkes lesz az átszállás a Budaörsi úton közlekedők részére. Több szakértő szerint az egész metróberuházás értelmét kérdőjelezi meg, ha a vonal nem éri el a főváros legforgalmasabb bevezető útját. Az Őrmezei lakótelep sportpályái és zöldterületei helyére tervezett mélyparkoló és végállomás ugyanakkor súlyosan rontja mintegy tízezer ember életfeltételeit. A Kelenföldi lakótelepen is várhatóan jelentősen megnövekszik a gépjármű-forgalom és a parkolási igény. Véleménye szerint mindezeket a problémákat meg lehet és meg kell oldani. Ennek érdekében a Kelenföldi pályaudvarnál még ideiglenes végállomást sem szabad kialakítani, hanem csak egy közbelső állomást, és a metró folyamatosan tovább kell vezetni nyugati irányba. Kérte, hogy a jelenlevők fejtsék ki álláspontjukat a témával kapcsolatban, majd felkérte dr. Mészáros Pétert, a Magyar Közlekedési Klub elnökét, a Budapesti Műszaki Egyetem oktatóját a tanácskozás vezetésére.

Mészáros Péter bevezetőként megjegyezte, hogy a meghívottak érdeklődéséből arra lehet következtetni, hogy remélhető jobb megoldás ebben a tekintetben, hiszen a XI. kerületnek és az agglomeráció településeinek egyaránt érdeke, hogy már az első ütemben megvalósuljon a nyugati irányú továbbvezetés.

Gulyás László, a BKV Rt. DBR Metró Projektigazgatóság igazgatója elmondta, hogy erről a témáról ez év tavaszán volt egy megbeszélés az igazgatóságnál a Levegő Munkacsoport és az érintett civil szervezetek képviselőivel.

Schulek János, a FŐMTERV Rt. műszaki igazgatója kifejtette, hogy a valószínűsíthető óránkénti utasszám tekintetében már nincsenek olyan magas követelmények, mint például 1998-ban. Ma már 12000 utas/óra várható kihasználtság alatt is terveznek metró. A tervezők mindig a Virágpiacot tekintették végállomásnak, de erre vonatkozó pontos tervek még nincsenek készen, hiszen döntés még nem született. A 4-es metró nyomvonala gyakorlatilag bárhol folytatható. Az Etele téri végállomás a terv szerint mindkét oldalt kiszolgálja, ráhordó buszokkal. Az Etele téri metróállomás első funkciója a vasútról való átszállás, a második a Volánbuszról való átszállás, a harmadik pedig a térségből való átszállás.

Schreffel János, a XI. kerület főépítésze megjegyezte, hogy a metró nyugati végállomása csak az egyik része a problematikának. De itt, a Kelenföldi pályaudvar térségében jön majd létre a kerület egyik legnagyobb fejlesztési központja, grandiózus tervek szerint. Ennek a 4-es metró a katalizátora. Szerepel a tervekben például a vasút felett átívelő híd is, de ehhez további anyagi forrásra lenne szükség. A kerületi önkormányzat igényli, hogy a Virágpiacnál legyen a végállomás, mert ezáltal kijebb lehetne megállítani a személygépkocsi-özönt. Kapcsolódik a problémához a metró járműtelep számára kijelölt, igen értékes, jobb sorsra érdemes terület. Ha hamarabb sikerülne döntést hozni a 4-es metró nyugati irányú továbbvezetéséről, a terület előbb szabadulna fel, de ha sokáig késlekedik a döntés, akkor a járműtelep itt épül fel. A szerkezeti tervcsomag ősszel kerül a Fővárosi Közgyűlés elé, itt jelölve van a Virágpiac. Terhelését tekintve „ahol a madár se jár”, ennek ellenére ez egy fontos fejlesztési hely.

Turai István, Törökbálint polgármestere elmondta, hogy Törökbálint régen óhajtott vágya a megfelelő tömegközlekedés megoldása. Hosszú idő óta reménykednek az elővárosi vasútban. A főpályaudvarok könnyen elérhetők, de a járatok ritkák. Bár a hegyeshalmi vonal igen terhelt, lenne lehetőség sűrítésre. A BKV-val kiegyensúlyozott a kapcsolatuk, évente 120 millió Ft-ba kerülnek az önkormányzatuknak a buszjáratok. Törökbálinton is lehetne P+R parkolót kialakítani, a 4-es metró Törökbálint felé is mehetne. A budaörsi polgármesterrel tárgyaltak arról, hogy együttes regionális forgalmi központot lehetne létrehozni.

Wolf Gábor, Budaörs Önkormányzata Környezetvédelmi Bizottságának elnöke szerint az agglomeráció közlekedése elérte a tűrőképesség határát. A Budapestre való közlekedés működésképtelen. Örültek, amikor 1996–98-ban felmerült a 4-es metró lehetősége. De azóta az időpont egyre tolódik, és a nyomvonal rövidül. Nem minden agglomerációs település képes munkahellyel és iskolákkal ellátni a Budapestre kiköltözőkkel megnövekedett lakosságot. A vasúti kapcsolat nem tudja biztosítani a szükséges járatsűrűséget. Budaörsről nem megoldható az Őrmezőn létesítendő metróvégállomásra való ráhordás.

Kádár Kenese, Érd Önkormányzata Környezetvédelmi és Mezőgazdasági Bizottságának elnöke elmondta, hogy a 60 ezer lakosú városból tizenöt-húszezer ember jár naponta a fővárosba. Főleg autóbusszal utaznak. A város igazán a felső részén gyarapodik. Az Etele téri buszvégállomást rossz megoldásnak tartja. Az Egerúttól kezdve a közlekedési dugók hátráltatják a haladást. Szerinte is a Virágpiacnál lenne jobb helyen a 4-es metró végállomása.

Vendég Zsolt, az Őrmezei Közakarati Egyesület elnökségi tagja felhívta a figyelmet arra a tényre, hogy az Őrmezei lakótelep nagy forgalmú utak által alkotott hurokban van, és ezt a terhelést már nem szabad növelni. A helyi társadalmi szervezetek támogatják a metró, de nem a lakótelep környezeti minőségének, az itt élők életminőségének a rovására. Semmiképp sem tudják elfogadni azt, hogy a Budaörsi úton közlekedő BKV-buszokat és személyautókat behozzák a lakótelepre. Ismerve gyermekeink egyre romló egészségi állapotát, megengedhetetlen a sportpályák (a MÁV vasutas pályáját meg kell óvni az utánpótlás-nevelésnek) és a zöldterületek további csökkentése. A nyugati agglomerációs régióba történő kiköltözés olyan nagy mértékű, hogy néhány év múlva semmit sem fognak érni egy Etele téri metró végállomással. Ki kell mondani azt az igazságot, hogy a 4-es metró nyugati, kelenföldi tervezett végállomása 2004-ben már teljesen korszerűtlen. A Madárhegy környéki telekár-változásokról már öt éve volt sejtésünk, erre hivatkozni az ún. virágpiaci végállomást illetően félrevisz. Budaörsöt és Gazdagrétet és az ide kapcsolódó más Buda-környéki településeket is el kell látnia a metrónak.

Bajomi Iván, a Gazdagréti Polgárok Körének elnöke elmondta, hogy tanulmányokat készített erről a kérdésről. Szerinte helybenjárás, hogy melyik lakótelep kerüljön közelebb a metróhoz. Szárnyvonalakra bomló metróhálózatra lenne szükség. A vasúti pályák mellett sok kihasználatlan terület van jelenleg, amit fenn kellene tartani regionális gyorsvasút céljára. 15 éve semmit nem haladt előre a BKSZ létrehozásának előkészítése. A regionális gyorsvasút koncepcióra uniós pénzeket lehetne elnyerni. Hátrányos helyzet, hogy az autópálya és a vasút által elvágott térségek vannak. A kelenföldi megállónál egy olyan többszintes, gyalogosbarát csomópontot kell kialakítani, esetleg az autópályának egy rövid szakaszon a föld alá süllyesztése révén, ami lehetővé teszi, hogy a Gazdagrét irányából jövők - mindenekelőtt a buszok és a gyalogosok - akadályok, felesleges lépcsómászás nélkül juthassanak el a metróállomás közvetlen szomszédságába. Fontosnak tartja, hogy a metrót a gazdagrétiiek is használhassák.

Mészáros Péter felhívta a figyelmet arra, hogy a Helsinki folyosók tükrében a vasút helyzete is változik.

Köller László, a MÁV Rt. Vezérigazgatóság Stratégiai Főosztályának osztályvezetője tájékoztatta a tanácskozást arról, hogy az elővárosi koncepció tervezése jól áll, de annak finanszírozása nem megoldott. A metrót az elővárosi vasúti közlekedéssel nem szabad összehasonlítani. Az elővárosi vasúti közlekedés megfelelő fejlesztések után 15 perces, a városok közötti pedig óránkénti járatsűrűséget tud biztosítani. Jelenleg szerelvényhiány is akadályozza mindennek a bevezetését. Folyamatban van 32 villamosított szerelvény beszerzése, amelyeket a kelenföldi és székesfehérvári vonalakon terveznek közlekedtetni. A hegyeshalmi vonalon 30 perces követésre képesek. A vasúti pályák mellett többnyire nincs szabad terület újabb sín-párok lefektetésére. A vasút a metróval járatsűrűség szempontjából nem versenyképes, egymást kiegészítő formában működhetnek, viszont a vasút hatóköre nagyobb. A metró és a MÁV területek közötti átjárhatóság fontos, a kialakításkor törekedni kell arra, hogy a lehető legkisebb legyen a tömegközlekedési viszonylatok közötti átjutáshoz szükséges gyaloglási távolság. Sajnos, úgy tűnik, hogy Kelenföldnél nem ez fog történni.

Bánsági György, a Fővárosi Közgyűlés Környezetvédelmi Bizottságának elnöke szintén a Virágpiacnál kialakítandó metró végállomás híve. 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. A Thököly úti utasszámok alapján javasolják, hogy arra kellene folytatni az első szakasz után. Szó lehetne arról, hogy az Etele térre tervezett kocsiszín esetleg ne itt alakuljon ki (az erre a célra kiszemelt terület nagy része jelenleg konténer terminál). Feltette a kérdést az illetékes tervezők és a DBR Metró Projektigazgatóság felé: van-e lehetőség arra, hogy a jelenlegi terveken még bárki módosítson? Lehetséges-e megoldani a Budaörsi útig való meghosszabbítást? Az Etele téren szerint most mindenképpen kell végállomás. A globális és lokális érdekek sokszor ütköznek, ez esetben is. Meg kell nézni, hogy az itt kialakított végállomás mennyire terhelné a környezetet. Nem látott tanulmányt erről. A Levegő Munkacsoport, az ETKÉ és a LAKSZ fellebbezésével kapcsolatban közvetítő szerepet próbál betölteni. Közvetve felkérte a főpolgármestert, hogy tárgyaljon a feltételeikhez ragaszkodó szervezetekkel, sajnos ez nem történt meg. Fontosnak tartja a 4-es metró Virágpiac felé való továbbvezetési lehetőségének újragondolását. Budaörsnek azt a kérését, hogy az M7-es mellett, azzal párhuzamosan újabb út létesüljön, abban a pillanatban támogatni tudja, amint az Andor utca 2x2 sávossá való kibővítése megvalósul, amit 2008-ra terveznek, de lehet, hogy korábban is megtörténik, mert költség megtakarítást is jelentene.

Lakos Imre, a Fővárosi Közgyűlés Városüzemeltetési Bizottságának elnöke, XI. kerületi alpolgármester szerint a 4-es metró végállomása szempontjából az Etele tér-Örmező elgondolás

nem jó. Ezzel mindenki egyetért. A Virágpiacnál kialakítandó végállomás szándéka szakmailag is elfogadott. Az a véleménye, hogy tekintettel arra, hogy már 1996-ban elkészült a 4-es metróról egy tanulmány, 1998-ban pedig a térségre vonatkozó szabályozási terv, ha a metró építése a tervek szerint elindulhatott volna, már rég a Virágpiacon is túllennénk... De mivel a metró építésének megkezdése késlekedett, egy más lobbirendszer beelőzött a Virágpiaci megoldással szemben. Közös felelősség, hogy 1996-98. óta 2004-ben még mindig itt tartanak. A finanszírozhatóság kérdéses. Az egész beruházást ne döntse dugába a kialakult jogi helyzet! Kérdést intézett Gulyás Lászlóhoz: A mai helyzetben milyen döntési mechanizmussal lehetne az itt elhangzottaknak megfelelően módosítani a 4-es metró terveit? Benyelheti-e ez a mechanizmus a Virágpiacig tartó megoldást is? A Fővárosi Településszerkezeti Tervben ez benne lesz – a XI. kerületi Önkormányzatnak köszönhetően. Melyek azok a lépések, melyek egy megindult beruházás kezdetétől ebbe az irányba mehetnének?

Gulyás László, a DBR Metró Projektigazgatóság igazgatója kijelentette, hogy miután átértékelték az előkészítési fél évtizedet, a tendereztetés szempontjából a huszonegyedik óra utolsó 5 percében vannak. A tervezés alapján lehetne folytatni a metró nyomvonalát. A Kelenföldi pályaudvart követő 2 kilométeren belül még sok játéktér van. A kelenföldi végállomást ezek szerint tulajdonképpen „ideiglenes végállomás”-nak nevezné. Ez tartalmilag a továbbvezetés műszaki lehetőségét is tartalmazza. A továbbtervezéshez szükséges egy elő-procedúra, KSZT-k módosítása, előzetes környezeti hatástanulmány, környezetvédelmi engedély, vasúthatósági engedély, stb. A Bosnyák térig történő folytatás már be van sorolva. Ha a 4-es metró nyugat felé való folytatása Budapest közigazgatási határán túlmenne, akkor a Pest megyei területfejlesztési tervben is szerepeltetni kellene a nyomvonalat. A járműtelep a távlatban is az Etele téren marad. A Madárhegynél ugyanis nem férne el. De semmi akadálya a járműtelep felülépíthetőségének, sőt ez szerepel is egyes tervekben. Az Őrmezői lakótelep mellé tervezett parkolók miatt készíteni szükséges hatástanulmány kérdésével kapcsolatban megemlítette, hogy hamarosan egy diszpozíciós tanulmány készítése fejeződik be, amely alapul fog szolgálni az építési és közlekedési fejlesztéshez. Ennek kapcsán készülhet el az előzetes környezeti hatástanulmány, amely a lakótelep érdekeit szem előtt tartja.

Lukács András megjegyezte, hogy a Levegő Munkacsoport fellebbezéseinek egyik legfontosabb oka az volt, hogy a metrónak nem lesz kapcsolata a főváros legforgalmasabb bevezető útjával, pedig ehhez mindössze 500 méterrel kellene tovább fúrni az alagutat és a Budaörsi útnál kialakítani az ideiglenes végállomást. Ugyanakkor aligha hihető, hogy több milliárd forintért bevezetnek egy új utat a Budaörsi útról az Őrmezei lakótelepre, és ott kialakítanak egy hatalmas BKV- és Volánbusz végállomást, valamint egy többszintes mélygarázst csak azért, hogy utána egy-két évvel mindezt felszámolhassák, hiszen a metró továbbvezetésekor feleslegessé válnak. A jelenlegi terv megvalósítása egy újabb hatalmas és hosszú évekre állandósuló környezetterhelést eredményez majd mind az Őrmezei, mind a Kelenföldi lakótelep számára, miközben nem jelent érdemi segítséget sem a környező fővárosi területekről (például Sasad, Gazdagrét), sem a környékbeli településekről (Budaörsi, Törökbálint stb.) érkezőknek. Pedig a problémát a metróberuházás költségének 7–8 százalékából meg lehetne oldani.

Pintér László, a FŐMTERV Rt. közlekedési szakmérnöke a Gazdagréti lakótelep metrókapcsolata megoldásaként közölte, hogy lesz egy Gazdagrétet feltáró autóbuszjárat, mely ráhordja az utasokat a metróra. Egyébként az Őrmezei oldalon van a MÁV forgalomirányító központja. A nyugati térségből jövő utasok száma naponta 70–75 ezer. Felmérések szerint fele a környéki településekről jön, fele budapesti illetékességű utas, főleg Gazdagrét, Őrmező, Sasad, Kamaraerdő területéről. Az Őrmezei oldalra tervezett autóbusz végállomásnak meg kell maradni akkor is, ha a 4-es metró majd továbbmegy, csak akkor kisebb lesz a forgalma.

Bősze Sándor, a BKV Rt. főosztályvezetője rávilágított arra, hogy a Budapesti Közlekedési Szövetség szándéknyilatkozatát már 1993-ban aláírták az érdekelt felek. 1998-ban ismét aláírtak egy szándéknyilatkozatot. Előrelépés a mai napig nem történt. Nem pusztán közös menetrend szükséges, hanem közös magatartás. A nyilvánosság nem gyakorolt elegendő nyomást a döntéshozókra. Nem gondolkodnak közlekedési szövetségben. Az a meglátása, hogy a 4-es metró akkor lesz igazán hasznos, ha létrejön a közlekedési szövetség.

Kadlec István a Volánbusz Rt. képviselőjében utalt arra, hogy 1999-ben épült meg az Etele téren a távolsági autóbusz-pályaudvar. A Bukarest utcában való működése ugyanis súlyos környezeti és közlekedési gondokat okozott. Az agglomerációba kiköltözött lakosság összetételében két típust lehet megkülönböztetni: egyesek csendre, nyugalomra vágytak, mások pedig nem tudják megfizetni a budapesti árakat. Mindkét típusú kiköltöző polgároknak van budapesti gyökerük. A fővárosba való napi ingázásuk a közlekedési ágak közötti rossz arányban valósul meg. Reggel a családtagok közösen jönnek be az autójukban, de délután különböző időben mennek haza, főleg autóbusszal. A közlekedési szokásaik jellege tehát olyan, hogy kevésbé válik tervezhetővé a forgalom. A tömegközlekedés utasmegtartó képességét mindenképp meg kell őrizni. Az Etele téri pályaudvar rossz helyen helyezkedik el. Az utasok most is sokszor a Budaörsi úton közlekedő járataikat választják, és a Sasadi útnál leszállnak, mert az ott megálló buszjáratokkal érik el budapesti céljukat. A Volánbusz mindent megtesz a lokális és globális érdekek összehangolásáért. Csak azokat hozza be az Etele térre, akiket máshová nem lehet elvinni.

Vendég Zsolt megjegyezte hogy a civilek számára „nem térkép e táj”, jobban körül kellene nézni a XI. kerület kifelé vezető részein a felhasználható területek kapcsán. Örül annak, hogy a tanácskozáson egy dologban konszenzus volt: a tervezett nyugati, kelenföldi végállomás már korszerűtlen. Az említett vasutas sportpályát funkciójában és zöldterületként mindenképpen szeretnék megtartani, és nem P+R parkolót kívánnak ide, légszennyezést fokozó gépjármű-forgalommal: ebben konszenzus van Örmezőn.

Schulek János elmondta, hogy mindent úgy terveztek, hogy a nyomvonal továbbvezethető legyen, üzemleállítás nélkül. A járműtelep a továbbvezetett nyomvonalat is fogja tudni kezelni.

Wolf Gábor szerint a 4-es metró nyomvonalának továbbvezetése nyugat felé közös érdek. Ha számításba vesszük, hogy a budaörsiek 1000 gyereket visznek be reggel az iskolába személygépkocsival, akkor naponta legalább 20 ezer megtett kilométer során kibocsátott légszennyező-anyaggal kell számolnunk. Ha a metró nyomvonala és állomásai Budaörs számára semmit nem eredményez, akkor másban kell gondolkodniuk. A közös lobbizás ne 10 év múlva következzen be, a cselekvésnek ma van itt az ideje.

Budai Miklós, a XI. kerület Önkormányzat Városfejlesztési és Városüzemeltetési Bizottságának elnöke elmondta, hogy mint kelenföldi lakos és képviselő állítja, hogy Kelenföldön tízezer lakos várja a 4-es metró megépítését.

Lukács András Pintér Lászlóhoz kérdést intézett arról, hogy mi annak a lehetősége, hogy Kelenföld és Gazdagrét között még egy megálló létesüljön, jelenlegi AGIP benzinkút helyén, illetve annak közelében?

Pintér László válaszában elmondta, hogy 800 méter a távolság a Kelenföldi végállomás peronja és Gazdagrét között. Problémát jelentenek a terepviszonyok a nagy szintkülönbség mi-

att. Az autóbusz a Budaörsi úton nem tudna megfordulni. (Az óránkénti TESCO-járat elbírta a fordulási többletidőt, de nagyobb gyakorisággal ez nem elképzelhető.) Egy ilyen állomásra nem készültek tervek, de a lehetőségét meg lehet vizsgálni.

Lukács András viszontválaszában, kérte a Kelenföldi és a Gazdagréti állomás közötti távolság pontosabb vizsgálatát, különös tekintettel a metrószerelvényekből történő kiszállásra, mert szerinte az jóval több, mint 800 méter. Nem érti, hogy a buszok miért ne tudnának visszafordulni a Budaörsi úton, hiszen a tervek szerint ugyanezt jól meg lehet oldani az Őrmezei végállomás esetén.

Várady Tamás, a Közlekedés Kft. igazgatója hangsúlyozta, hogy a metró folyamatosan tovább kell építeni nyugati irányban. Nagyon fontos a megfelelő átszállási lehetőségek kialakítása mind a buszokhoz, mind pedig a vasúthoz.

Lukács András ez utóbbihoz kapcsolódóan azt kérdezte Köller Lászlótól, mint értett azon a korábbi kijelentésén, hogy nem a lehető legkisebb lesz a metró és a vonatok közötti gyaloglási távolság.

Köller László elmagyarázta, hogy a jelenlegi tervek szerint a MÁV járataival érkező utasok lemennek a most is létező gyalogos aluljáróba, majd azon végighaladva felmennek az Etele térre, ahol mozgólépcsőn jutnának le a metróhoz. A MÁV mindig is azt szorgalmazta, hogy létesüljön közvetlen kapcsolat a metróállomás és a vasúti peronok között, de a metró tervezői ezt pénzügyi okokra hivatkozva elvetették.

Lukács András kijelentette, hogy mindenképp szorgalmazni kell a közvetlen kapcsolat kialakítását, hiszen a jelenlegi terv szerint kialakítás nem teszi vonzóvá a tömegközlekedést. Az így keletkező kár pedig sokkal nagyobb lesz, mint az a néhány százmillió forintos megtakarítás, amit az „olcsóbb” megoldással elérnének.

Mészáros Péter megjegyezte, hogy e tekintetben a terv valóban nem európai megoldás. Amennyiben nincs további hozzászólás, megkéri Lukács Andrást, hogy röviden ismertesse, milyen lépéseket javasolnak a tanácskozás után.

Lukács András örömét fejezte ki, mivel szerinte a tanácskozás azt mutatta, hogy gyakorlatilag mindenki azonosan gondolkodik a problémáról és a megoldási lehetőségről, és ez reményt ad arra, hogy a megvalósítás is ennek megfelelően fog történni. Elmondta, hogy a Levegő Munkacsoport meg fogja küldeni a résztvevőknek elektronikus formában a tanácskozás emlékeztetőjének tervezetét, valamint az elhangzottak alapján egy nyilatkozat tervezetét is. Kéri, a megadott határidőn belül mindenki jelezzen vissza, hogy saját hozzászólásaikban és a nyilatkozatban milyen módosításokat szeretne, mert utána ezeket nyilvánosságra fogjuk hozni. Egyúttal összefogásra is kérte a jelenlevőket, hogy ténylegesen megvalósuljanak a felmerült megoldási javaslatok. Végezetül mindenkinek megköszönte az aktív és igen hasznos részvételt.

Az emlékeztetőt összeállította: Schnier Mária és Madarassy Judit