

**Módosító javaslatok**  
**a budapesti 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar–Bosnyák tér közötti – metróvonal**  
**megépítésének állami támogatásáról**  
**szóló T/16402. számú törvényjavaslathoz**

**1.**

A törvényjavaslat címe módosul:

2004. évi ... törvény budapesti 4-es – **[Budapest Kelenföldi pályaudvar]**Budaörsi út–  
Bosnyák tér közötti – metróvonal megépítésének állami támogatásáról

***Indokolás***

A 4-es metró egyik végállomása a tervek szerint a Kelenföldi pályaudvarnál lenne. 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.*

Ez utóbbi két járatcsoportra történő átszállást úgy kívánják megoldani, hogy a buszok lekanyarodnának a Budaörsi útról és a Széchenyi István Gimnázium mellett elhaladva jutnának el a mostani sportpályák helyén kialakítandó buszvégállomásig, majd innen indulnának vissza ugyanazon az útvonalon. Ez a terv több szempontból is rendkívül aggályos:

- Az átszállni kívánó utasok több száz méter gyaloglásra és hosszú 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 vagy várakozásra kényszerül.
- A végállomásra irányuló hatalmas buszforgalom jelentős zaj- és levegőszennyezést okoz, rendkívüli mértékben rontva a lakótelepen élő 10 ezer ember életminőségét.
- A buszvégállomás és a kapcsolódó létesítmények a sportpályák, zöldterületek helyén kerülnek kialakításra, ami több ezer ember számára szünteti meg a sportolás, kikapcsolódás lehetőségét.
- A buszvégállomás mellett egy 1100 férőhelyes mélygarázst is szándékoznak kialakítani, amelynek a forgalma tovább növeli az említett környezeti ártalmakat.
- Ha az Órmezői lakótelep sportpályái helyén alakítják ki a buszvégállomást, akkor gyakorlatilag semmi esély nem lesz arra, hogy a metró továbbvezetik Budaörs irányába, hiszen akkor a több milliárd forintért elkészített létesítmények (nemcsak a buszvégállomás, hanem a hozzá vezető út és a mellé tervezett 1100 férőhelyes mélygarázs stb.) feleslegessé válnak.

Az elmúlt időszakban több lakossági fórum volt az Órmezői lakótelepen. Ezekben a lakosság gyakorlatilag egyöntetűen elutasította a Kelenföldi pályaudvari végállomás jelenlegi tervét. A helyi civil szervezetek pert kívánnak indítani környezetveszélyeztetéstől való eltiltás érdekében. Ez lassíthatja a metró megépítését, és jelentős többletköltséget okozhat.

A közlekedési szakemberek túlnyomó többsége is súlyosan elhibázottnak tartja a tervezett megoldást. Ezt támasztja alá Schreffel Jánosnak, a XI. kerületi Önkormányzat főépítésének előadása, amelyben (az Újbuda című kerületi újság szerint) egyebek mellett kijelentette: „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.”

A Budaörsi út az M1-es és M3-as autópályák bevezető szakasza. Az összes Budapestre bevezető út forgalmának közel egy harmada itt bonyolódik le! Ezért feltétlenül szükséges, hogy a metró ne álljon meg az Etele térnél, hanem vigyék el a Budaörsi útig. **Enélkül az egész beruházás értelme kérdőjeleződik meg!**

A javasolt módosítás tehát arra irányul, hogy a metróalagutat hosszabbítsák meg mintegy 500 méterrel, és létesítsenek még egy állomást, vagyis az ideiglenes végállomás a Budaörsi útnál legyen. A javasolt módosítás egyúttal lehetővé teszi, hogy a későbbiekben valóban folytatódjon a metróvonal a Virágpiac irányába.

## 2.

A törvényjavaslat 2. §-ának (1) bekezdése az alábbiak szerint módosul:

(1) Az Állam által a Főváros részére nyújtott támogatás maximális összege 2002. évi áron, általános forgalmi adó nélkül összesen [208.869,6] **216.000** millió forint.

### *Indokolás*

A támogatási összeg megemelése szükséges ahhoz, hogy a metróvonalat meghosszabbítsák a Budaörsi útig.

## 3.

A törvényjavaslat az alábbi új, 9. §-sal egészül ki (a további §-ok száma értelemszerűen módosul):

9. § Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 35. §-a helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„35. § Az Országgyűlés felhatalmazza a Kormányt, hogy a 33-34. §-ban foglaltakon felül, a központi költségvetés terhére, a nemzetközi fejlesztési intézményekkel kötendő hitelszerződéseknél – összegszerű korlátozás nélkül – kezességet vagy egyéb, szerződést biztosító önálló kötelezettséget vállaljon. Ezen nemzetközi fejlesztési intézmények a következők: Nemzetközi Újjáépítési és Fejlesztési Bank (IBRD, magyarul röviden: Világbank), az Európai Beruházási Bank (EIB, magyarul rövidítve: EBB), az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD), a német Újjáépítési és Hitelbank (KfW), az Északi Beruházási Bank (NIB), valamint az Európa Tanács Fejlesztési Bankja (CEB). A budapesti 4-es metróvonal esetében kezesség vállalására irányuló szerződés csak abban az esetben köthető meg, ha a szerződésben a beruházáshoz hitelt nyújtó intézet vállalja, hogy amennyiben beruházás terveiben rögzített főbb mutatók nem teljesülnek, az állam kezességvállalása a továbbiakban nem áll fenn. Ennek a szerződésnek egyebek mellett tartalmaznia kell a következőket:

(a) beruházással kapcsolatos legfontosabb pénzügyi mutatókat (bekerülési költség, amortizációs költség, üzemeltetési költség stb.),

- (b) a 4-es metró előrejelzett utasszámát,
- (c) a BKV Rt. viteldíjainak tervezett alakulását évente 2005 és 2010 között,
- (d) Budapest fontosabb környezeti mutatóinak alakulását évente 2005 és 2010 között,
- (e) a beruházás lebonyolítása ideje alatt megvalósítandó olyan intézkedések részletes felsorolását és ütemezését, amelyek folyamatosan biztosítják ezen időszak alatt a fővárosi közlekedés – különösen a tömegközlekedés – akadálytalan és javuló működését, különösen az alábbiakat:
- (ea) 2005. december 31-ig részletes ütemterv elkészítését és jóváhagyását a tömegközlekedés lehetőség szerinti forgalmi előnyben részesítésére minden fővárosi vonalon,
- (eb) 2005. december 31-ig részletes ütemterv elkészítését és jóváhagyását a személygépkocsi-forgalom csillapítására Budapesten.”

### *Indokolás*

Az Áht. módosításával elérhető, hogy az Államnak csak abban az esetben keletkezzen tényleges kifizetési kötelezettsége kezességvállalás esetén, ha a beruházás, melyhez a kezességet vállalja megfelel az általa elérendő célnak és nem okoz további veszteségeket, kiadásokat az Állam, illetve a nemzetgazdaság számára.

A módosítás célja, hogy csak olyan hitelszerződés kerüljön aláírásra, amelyben a hitelt nyújtó bank vállalja, hogy amennyiben nem teljesülnek a megvalósíthatósági tanulmányban rögzített feltételek – pénzügyi mutatók, viteldíjak alakulása, utaslétszám, környezeti mutatók stb. – akkor a hitelt és annak kamatait nem vagy csak részben kell visszafizetnünk. Széles körű nemzetközi tapasztalat birtokában állíthatjuk, hogy nemzetközi pénzügyi intézetek gyakran nem törődnek azzal, hogy mennyire értelmes vagy gazdaságos az általuk finanszírozott beruházás. (Ennek szomorú magyarországi példái az M1-es és az M5-ös autópályáknak azon szakaszai, amelyeknek megépítéséhez, illetve felújításához az EBRD nyújtott hitelt.) Ezeknek a bankoknak a számára az a legfontosabb, hogy a hitelt a kamatokkal együtt visszafizetnek, és minden egyéb szempontot ennek rendelnek alá. A visszafizetés viszont teljes mértékben biztosított egy olyan beruházás esetén, ahol a hitel visszafizetésére – mindannyiunk pénzéből – az állam kezességet vállal. Ha viszont egy bank egy magánvállalatnak nyújt hitelt, akkor kockázatot vállal, hogy hibás gazdálkodása esetén a cég nem tudja a hitelt visszafizetni. Közpénzek felhasználásakor semmiképp nem szabad enyhébb követelményeket támasztani, mint magánpénzek esetén.

Egy ilyen hatalmas beruházás esetén célszerű a törvényben azt is előírni, hogy a szerződés mely mutatókat tartalmazza, amelyeknek megvalósulása elengedhetetlen a beruházás sikeres megvalósításához.

*Az (ea) alponthoz:*

Amint azt a külföldi és hazai tapasztalatok egyaránt bizonyítják, a tömegközlekedés forgalmi előnyben részesítésével (buszsávok kialakítása, a villamospályák levédése az egyéb forgalomtól, a közlekedési lámpáknak a tömegközlekedésre hangolása stb.) jelentősen növeli a tömegközlekedés vonzerejét, számottevően javítja a város közlekedési viszonyait és környezeti állapotát. Megfelelő forgalomszervezéssel jelentős tartalékok tárhatók még fel a tömegközlekedésben. A gépjármű-forgalom dinamikus növekedése és koncentráltága következtében ez az egyik alapfeltétele annak, hogy Budapest átjárhatósága biztosítható legyen. A Kormány csak a hatékonyan működő tömegközlekedést támogassa, ne azt, amelyik a dugókban és piros lámpáknál vesztegel. Abszurd lenne, ha úgy fordítanánk több száz milliárd forintot egy tömegközlekedési óriásberuházásra, hogy közben nem használjuk ki azokat a lehetőségeket, amelyekkel kis összegből jelentősebb javulásokat érhetünk el.

*Az (eb) alponthoz:*

Csak a személygépkocsi-forgalom ésszerű korlátozásával lehet – egyéb intézkedések mellett – javítani a város közlekedését és környezeti állapotát. Ez hozzájárul a gazdasági élet javításá-

hoz is. Ezt írja elő a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (“13. § (2) A lakott területeket, különösen a történelmi városrészeket, a műemléki és védett természeti területeket, továbbá a gyógy- és üdülőhelyeket forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól.”). A metróberuházásnak csak akkor van létjogosultsága, ha általa számottevően csökken a környezetszennyezés Budapesten.

#### 4.

A törvényjavaslat az alábbi új, 10. §-sal egészül ki (a további §-ok száma értelemszerűen módosul):

10. § A Budapesti Agglomeráció meglévő tömegközlekedési járatainak közlekedését csak akkor lehet ritkítani, szolgáltatási színvonalukat csökkenteni, ha az alacsony kihasználtság indokolatlan környezetterhelést jelentene.

#### *Indokolás*

A módosító javaslat célja az, hogy ne következzen be az a helyzet, amit a Világbank így jellemzett: „Amennyiben megépül a 4-es metróvonal, a BKV utasainak 10 százaléka számára egy luxus utazási rendszer jön létre, miközben a 90 százalékukat arra szorítják, hogy nagyrészt alacsony színvonalú tömegközlekedési eszközökkel, kedvezőtlen feltételekkel utazzon. Idővel ez a helyzet tovább romlana, mivel a felújításra fordítható összegeket elviszi a metróépítés, miközben a tömegközlekedési tarifák még tovább növekednének.” (Henk Busz-nak, a Világbank Közép-Európai Főosztálya vezetőjének levele Demszky Gábor főpolgármesterhez, 1997. április 7.) Egy ilyen helyzet kialakulása ugyanis rendkívüli mértékben súlyosbítaná a környezet állapotát Budapesten és környékén. Ezt a veszélyt vezető politikusok is felismerték, és kinyilvánították, hogy ezt mindenképp el kell kerülni. Így például a Magyar Szocialista Párt főpolgármester-jelöltje, Gy. Németh Erzsébet (jelenleg a frakcióvezető a Fővárosi Közgyűlésben) 2002. október 16-án a Levegő Munkacsoporttal szándéknyilatkozatot írt alá, amely egyebek mellett az alábbiakat tartalmazza: „...a következő négy évben megkezdjük a 2-es metró felújítását és a 4-es vonal építését is tervezzük, azonban az új vonal megépítése nem mehet a tömegközlekedési hálózat többi eleme működése, fenntartása, valamint a fejlesztését célzó programok rovására.”

A 4-es metró üzembe helyezése után a fővárosi tömegközlekedési utazásoknak – a legoptimistább előrejelzések szerint is – a 10 százalékát fogja lebonyolítani. Ugyanakkor gondoskodni kell arról, hogy a többi utazás feltételei is javuljanak (de legalább semmiképp se romljanak).

A törvényjavaslat ilyen módosítását az is indokolja, hogy a Fővárosi Önkormányzat 1990 óta szinte minden évben csökkentette a BKV-nak nyújtott támogatását, ami 2001-ben az 1990. évi szint kevesebb, mint egy harmadát tette ki (reálértéken számolva). Ezáltal az említett időszak alatt a Fővárosi Önkormányzat több mint 370 milliárd forintot vont el a BKV-tól ahhoz képest, mintha azt az 1990. évi szinten tartotta volna. Ezt a folyamatot mindenképp meg kell fordítani.

#### 5.

A törvényjavaslat az alábbi új, 11. §-sal egészül ki (a további §-ok száma értelemszerűen módosul):

11. § (1) A 4-es metró beruházása és a kapcsolódó intézkedések folyamatos társadalmi ellenőrzése érdekében 12 fős bizottságot kell létrehozni, amelyben az érintett szakmai, társadalmi szervezetek által kijelölt személyek vesznek részt.
- (2) A bizottságot 2005. július 1-jéig kell létrehozni, és tevékenysége a metróberuházás befejezéséig tart.
- (3) A bizottság munkarendjét saját maga határozza meg.
- (4) A bizottság működésének feltételeit a Fővárosi Önkormányzat biztosítja.

### *Indokolás*

Az elmúlt évek nagyberuházásai során számos visszás, a közvélemény felháborodását is kiváltó jelenséget lehetett tapasztalni. Az ilyen jelenségek előfordulásának lehetőségét csökkenti, ha a beruházás felett folyamatos társadalmi ellenőrzés valósul meg.

A társadalmi ellenőrzés rendkívül fontos annak érdekében is, hogy minél nagyobb mértékben ki lehessen küszöbölni azt a jelenséget, amit a következőképpen írt le a Fővárosi Közgyűlés egy volt tagja: „A rendszerváltás 12 esztendeje alatt nyilvánvalóvá vált, hogy a szakértők sem szentek, s a köz érdekében jobb az ő lelkiismeretük helyett a súlyok és ellensúlyok bonyolult rendszerére támaszkodni. E szabály alól a fővárosi közlekedés tervezése sem kivétel. A kötött forrásokkal gazdálkodó fővárosi önkormányzat – végső soron a város adófizetői – abban érdekelt, hogy minél kevesebb pénzből, minél gyorsabban, minél több probléma megoldódjon. A tervezőintézet, a Főmterv Rt. viszont, ahol hosszú éveken át készült a főváros közlekedésfejlesztési koncepciójának nevezett anyag, gazdasági társaságként a bevételben és a profitban érdekelt: abban, hogy minél több és minél nagyobb értékű megrendelést kapjon. Meg is kapná a magáét az a tervezője, aki autóbuszvásárlással, netán autóbusszáv kijelölésével javasolná egy budapesti (tömeg)közlekedési probléma megoldását ott, ahol alagúttervezés is szóba jöhet! Nem csoda, hogy az általuk alkotott közlekedésfejlesztési koncepcióról a laikus olvasó számára is gyorsan kiderül, hogy elsősorban a tervezők, építők érdekeit és a megrendelések generálását szolgálja. Sok ezermilliárd forintos beruházási étlap, amelyből akár évtizedekig mazsolázhathatnak együtt tervezők és kivitelezők anélkül, hogy attól kellene félniük, kialakul egy elfogadható közlekedési struktúra Budapesten.” (Vargha Márton, Népszabadság, 2003. január 14.)

*Összeállította: a Levegő Munkacsoport*

Budapest, 2005. június 3.