

Budapest, 2004. március 23.

Közlekedési Főfelügyelet részére

Budapest VI.

Teréz krt 38.

benyújtva
a Fővárosi Közlekedési Felügyelethez
1061 Budapest,
Andrássy út 8.

Tárgy: Fellebbezés a Fővárosi Közlekedési Felügyelet FV/UV/NS/A/115/46/2004. számú, a Dél-Buda–Rákospalota metróvonal Kelenföldi pu. – Baross tér közötti szakaszának (I. szakasz) létesítési engedélyét megadó Határozata ellen

Tisztelt Főfelügyelet!

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet f. hó 11-én kézhez vett, FV/UV/NS/A/115/46/2004 számú Határozata (a továbbiakban: a Határozat) ellen, mellyel megadta a **létesítési engedélyt** a 4-es (Dél-Buda–Rákospalota) metróvonal I. szakaszára, a törvényes határidőn belül

f e l l e b b e z é s t

jelentünk be.

Fellebbezésünket az alábbiakkal indokoljuk:

Mindenképp elismerésre méltó az a körültekintő gondosság és magas szakmai színvonal, amely a Határozatot jellemzi. A környezetvédő civil szervezetek örömmel nyugtázták azt, hogy követeléseik nagy része helyt kapott a Határozat előírásaiban. Külön köszönettel tartozunk a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőségnek, amiért bejelentkezésünk alapján rendelkezésünkre bocsátotta a kiegészített előzetes környezeti hatástanulmány köteteit, tekintettel a lakossággal való kapcsolatainkra is.

Ugyanakkor sajnálattal állapítjuk meg, hogy a Határozat nem mindenben felel meg a jogszabályi előírásoknak, illetve a környezetvédelmi követelményeknek.

1.) A DBR metró előzetes környezetvédelmi hatástanulmánya (II. kötet, 9. Számú szakági melléklet, Közlekedési munkarész, 27. oldal) a következőket tartalmazza: „A forgalmi igények előrebecslésénél egy nagyobb P+R kialakítását vettük figyelembe a Kelenföldi pu. megállóhoz kapcsolódóan az örmezői oldalon.” Ennek a nagyságát a Kelenföldi pályaudvar és térsége szabályozási terve ábrázolja a szabályozási tervlapon: „mélygarázs (P+R 1400 gk.)”. A környezeti hatásvizsgálatról szóló 20/2001. (II. 14.) számú kormányrendelet alapján előzetes környezetvédelmi hatásvizsgálatot (EKHV) kell végezni az alábbi létesítmények esetén:

- (102.) önállóan létesített felszíni vagy felszín alatti autóparkoló – beleértve a parkolóházat is – 500 parkolóhelytől;
- (90.) autóbusz pályaudvar 24 gépkocsi-állástól.

Az említett parkolókra tehát kötelező az EKHV elvégzése, azonban ilyen nem készült. Bár nem világos, hogy az autóbusz-végállomást hány gépkocsi-állással tervezik, az azonban nyilvánvaló, hogy igen jelentős autóbusz-forgalomra lehet majd itt számítani. A metró végállomásához tervezett buszvégállomás, valamint a parkoló egy sportpálya és zöldterületek helyén, azok feláldozása árán létesülne, az Örmezei lakótelep tízemeletes házainak közelében. Már az EKHV elvégzése nélkül is kijelenthető, hogy a tervezett létesítmények rendkívüli módon rontanák a környezet állapotát a lakótelepen élő közel 10 ezer ember részére. 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 Eger út és a nagyforgalmú vasút miatt.

A probléma nem oldható meg a metró jelenlegi tervek szerint történő kivitelezése során, hiszen a metróvégállomás helye meghatározza a buszvégállomás és a parkolók helyét is. ***Tehát az ezzel a témakörrel kapcsolatos vizsgálatokat még a beruházás megkezdése előtt el kell végezni, és ennek alapján kell az engedélyt kiadni.***

A témával kapcsolatban a Levegő Munkacsoport és két örmezei civil szervezet egyeztető tárgyalást folytatott a DBR Metró Projektigazgatóság illetékeseivel, amelynek során a fenti aggályok további megerősítést nyertek (1. melléklet). Egyúttal a lehetséges megoldás is körvonalazódott, azonban a szóban forgó létesítési engedély alapján ez nem megvalósítható. ***Ezért az engedély módosítására van szükség.*** (Megjegyezzük még, hogy a civil szervezetek által javasolt megoldás közlekedési szempontból is sokkal célszerűbb és hatékonyabb.)

2.) A Határozathoz tartozik és azzal együtt kezelendő a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség (KDVKF) 190-36/2003. számú Határozata (a továbbiakban: Kv. Határozat), amely „Környezetvédelmi előírások” részének I. 2.) pontja kimondja: „A felszíni járatok közlekedését csak akkor lehet ritkítani, ha az alacsony kihasználtság indokolatlan környezetterhelést jelentene.” Ezen előírás célja nyilvánvalóan az, hogy ne következzen be az a helyzet, amit a Világbank így jellemezett: „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 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 Kv. Határozat idézett előírásával ellentétben folyik a felszíni tömegközlekedés leépítése. A BKV Rt. évről évre egyre szűkösebb forrásokból gazdálkodik (ld. a 2. mellékletet!). Ez a járműállomány, a pályák és üzemi létesítmények leromlásához vezetett (ld. például a Magyar Hírlapban 2004. március 3-án megjelent cikket – 3. melléklet). Ez a folyamat tovább tart, sőt egyre súlyosbodik. Még ezen súlyos megszorítások ellenére is folyamatosan növekszik a BKV Rt. adósságállománya, amely ezen év végére elérheti a 50 milliárd forintot. Ennél több hitelt a vállalat már aligha vehet fel, ami a budapesti tömegközlekedés teljes csődjét vetíti előre.

A felszíni tömegközlekedés ritkítását idézheti elő a viteldíjak rendszeres, nagymértékű emelése is. A rendelkezésünkre álló adatok alapján megállapítható, hogy minden egyes jegy- és bérletár-emelés után számottevően csökkent az utasok száma. Ez a járatok alacsonyabb kihasználtságához vezethet, amit viszont már fel lehet használni a járatok ritkításának indokaként. (Ezzel párhuzamosan növekszik a személygépkocsik használata és így a környezetszennyezés is.) Ugyanakkor az elmúlt időszaknak az inflációt jóval meghaladó viteldíj-emelése után idén nyárra újabb jelentős emelést irányoztak elő.

A Határozat nem írja elő, miként és mikor kell ellenőrizni a Kv. Határozat I.2.) pontban előírtak betartását, és semmilyen biztosítékokat nem ír elő a gyakorlati megvalósítás érdekében. Mindez kétségesse teszi a Kv. Határozat ezen pontjának betartását. Ezért a Határozatnak elő kell írnia a következőket:

- (a) A tömegközlekedési viteldíjakat legfeljebb az infláció mértékének megfelelően lehet emelni.*
- (b) A 4-es metró létesítésének megkezdése előtt ki kell mutatni, hogy milyen feladatok elvégzése szükséges a Budapesti Agglomeráció meglévő tömegközlekedési járatainál a szolgáltatásoknak legalább a szinten tartásához az elkövetkező 10 évben, és hogy ehhez milyen pénzügyi eszközök szükségesek.*
- (c) A Kormány, illetve a Fővárosi Önkormányzat a 4-es metró létesítésének megkezdése előtt kössön szerződést az érintett tömegközlekedési vállalatokkal a (b) alpontban megjelölt feladatok pénzügyi feltételeinek biztosításáról.”*

3.) A Kv. Határozat szerint „... a metró beruházásnak csak akkor van létjogosultsága, ha a főváros – és ezen belül a belváros – levegőminőségének javulása egyértelműen bekövetkezik.” A főváros közlekedési eredetű légszennyezésének mintegy 60 százalékát a személygépkocsik okozzák. Sőt, ez az arány még ennél is lényegesen nagyobb, ha figyelembe vesszük, hogy a forgalmi torlódásokért túlnyomó részben a személygépkocsik a felelősek, és hogy ezekben a dugókban a járművek szennyezőanyag-kibocsátása többszöröse annak, mintha folyamatosan, egyenletesen haladnának. Ezért a metróberuházással párhuzamosan elengedhetetlen a személygépkocsi-forgalom korlátozása. Ez egyébként törvényi előírás is, hiszen a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 13. §-ának (2) bekezdése kimondja: „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.”

Mindennek megfelelően a Határozatot ki kell egészíteni a következő ponttal:

„A metróberuházás megkezdése előtt részletes intézkedési tervet kell kidolgozni és jóváhagyni a gépjármű-forgalom csillapítására Budapesten annak érdekében, hogy az a metró üzembe helyezéséig fokozatosan megvalósuljon.”

4.) A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII törvény 64. §-ának (1) bekezdése kimondja: „A környezetvédelmi igazgatás körébe tartozik (...) e) a leghatékonyabb megoldás, az elérhető legjobb technika alkalmazására vonatkozó követelmények érvényesítése.” Az előzetes környezetvédelmi hatástanulmányban semmiféle adatot, kimutatást nem találtunk arról, hogy környezetvédelmi szempontból mennyire hatékony a tervezett beruházás, például a nitrogénoxidok vagy a széndioxid egy kilogrammal történő csökkentése hány forintba kerül. Ezen adatok hiányában már a környezetvédelmi engedély sem adható ki.

A környezetvédelmi engedély kiadását tehát meg kell hogy előzze a beruházás hatékonyságát bemutató elemzés.

Tisztelt Főfelügyelet!

A fenti indokok alapján kérjük, hogy a Fővárosi Közlekedési Felügyelet tárgyi Határozatát, mellyel megadta a létesítési engedélyt a DBR metróvonal I. szakaszának megvalósítására, az Áe. 66. § (3) bekezdése alapján megsemmisíteni, és a Felügyeletet új eljárásra kötelezni szíveskedjenek.

Kérem, hogy amennyiben fellebbezésünk érdemi elbírálásának eljárási akadályai lennének, úgy a felsorolt jogszabálysértéseket az Áe. 71. §-ában írt felügyeleti intézkedés keretében szíveskedjék kiküszöbölni.

Tisztelettel:

Schnier Mária
elnökhelyettes

Lukács András
elnök

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,
Vendég 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 megtervezettségé 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 autóbusz csoport csúcsórában irányonként 95 autóbuszt jelent, ami még úgy is borzasztó mennyiség, hogy megoszlik a főutak között. Ezt le kell csökkenteni. A kívülről jövő járműveket szándékoznak megfogni még az órmezői oldalon. Az autóbusz viszonylatoknak csak egy

része fog bejönni az Etele térre, amelynek végállomás funkciója mennyiségileg amúgy is csökkenni fog, mivel a 7-es buszcsoport járatait a 4-es metró üzembe helyezése után erősen ritkítani szándékoznak. Az adott terület kiszolgálásához szükséges járatok megmaradnak.

Az Órmezei 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 Órmezői lakótelep szerves része, előterülete. Ennek beépítésével, a beépítettség sűrítésével, valamint az ide tervezett P+R parkoló és BKV-buszvégállomás forgalma miatt Órmező egy gázburokba kerül. Az ide tervezett mélygarázs nem Órmező parkolási gondjait fogja feloldani, hanem a kívülről jövőket. 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 Órmezőn élők életminőségének rovására. Úgy mondják ezt, hogy a DBR Metró Projekt Igazgatóság fontosabb dokumentációit ismerik.

Lukács András kifejtette, hogy a bizonyos autóbusz viszonylatok végállomásainak az órmezői 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 alagútfúrás a Flóra Coop-nál fog elkezdődni, mert ott lesz a járműtelep.

Az Órmezei 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 megálló 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 számíthatnának, mint potenciális utasokra. A Gazdagrét-Virágpiacig tartó szakasz megvalósítása a II. ütemben szerepel.

Az Órmezei Közakarat Egyesület képviselői ismételték ki az aggodalmukat, hogy a metró az Etele téren történő befejezése kapcsán Órmezőre tervezett létesítmények jóvátehetetlen változást fognak okozni Órmezőn. 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 Órmezei 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 órmezei 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 Órmezei 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 Órmezői lakótelep lakásainak értéke. A Órmezői 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 Órmezői 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 Órmezői lakótelepen is, ha alkalmat kapnak rá.

Az emlékeztetőt összeállította: Schnier Mária

2. melléklet

