



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

DR. SESZTÁK MIKLÓS
miniszter

PKF/ 6397 - 5 / 2015-NFM

Novák Előd úr részére
országgyűlési képviselő

Budapest
Széchenyi rkp. 19.
1358

Tisztelt Képviselő Úr!

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) és (9) bekezdéseiben foglaltak szerint hozzám intézett **„Mikor tervezik a 4-es metróvonal meghosszabbítását?”** című, K/3063. számú írásbeli kérdésére az alábbi tájékoztatást adom:

A budapesti 4-es metróvonal beruházásait a fővárosi önkormányzat és a kormány a 2010. évi választások után úgy örökölte meg, hogy a projektől már nem állhattak el. A megkötött vállalkozói szerződések tartalma és a kivitelezés előrehaladott állapota miatt bármilyen mértékű módosításra is csak súlyos anyagi áldozatok árán lett volna lehetőség. A főváros és a kormány egyetlen szóba jöhető megoldásként a projekt befejezése mellett döntött azzal az elvárással, hogy további csúszás a kivitelezés során már nem történhet.

Az új városvezetés érdeme, hogy a projekt több olyan korábban nem tervezett ún. ráhordó elemmel bővült, ami segíti a megtérülést. Többek között a Garay utcából és a Bethlen Gábor utcából áthelyezték a 75-ös 76-os trolibuszok végállomásait a Baross térre, a Fehérvári úton villamos kitérő épül, amely a zökkenőmentes közlekedést biztosítja majd a sűrűn beépített területen az ún. fonódó villamoshálózat megvalósítását követően. A legnagyobb és leglátványosabb, 2010 után tervezett „új” elemek a Kelenföldi pályaudvar környékét érintik. A folyamatban lévő beruházások eredményeként a XXI. századi igényeknek megfelelő intermodális központ létesül 1500 P+R parkolóhellyel. Nem újonnan betervezett projektelem, de a tervezési eljárás 2010. év után indult meg az M1-M7 autópálya örmezei csomópontjának

átépítésére. Megvalósítását követően minden irányban biztosított lesz a le- és felhajtás az autópálya bevezető szakaszáról.

Amint az Ön előtt is ismert, a 4-es metró projekt nyomvonalának és állomáskiosztásának alapja egy 1996-ban készített megvalósíthatósági tanulmány, amely az azt megelőző időszak társadalmi és agglomerációs adatai alapján készült. Ez még nem számolhatott azzal a kedvezőtlen demográfiai tendenciával, ami a fővárost az ezredforduló körüli években jellemezte. A megvalósíthatósági tanulmány készítésekor felhasznált adatok alapján a főváros több mint 2 millió lakossal, míg a kivitelezés 2006. januári megkezdése előtt már csak 1,7 millió lakossal rendelkezett. A 2010 előtti városvezetés felelőssége, hogy nem számoltak a beruházás előkészítése során a fővárosból kiköltöző, de a munkahelyük miatt ingázni kénytelen tömegek közlekedési igényeivel sem.

A kormány és a fővárosi önkormányzat a kérdésben érintett területen élők közlekedési igényeinek minél magasabb szintű kielégítésére törekszik. Ezt egyértelműen bizonyítja a megvalósítás alatt lévő ún. fonódó villamos projekt, amellyel a XXII. kerület átszállásmentes villamos-kapcsolatot kap egészen a Vörösvári útig.

A 4-es metró meghosszabbítása csak alapos, jól átgondolt, a közlekedési igényeket részletesen felmérő előkészítési folyamat eredménye lehet. Jelenleg a fővárosi önkormányzat közlekedésszervezési társaságának elsődleges feladata a 4-es metróra ráhordó közlekedési viszonylatok fejlesztése, az esetlegesen még meglévő párhuzamosságok megszüntetése, és így a metróvonal jobb kihasználtságának biztosítása.

A további vonalhosszabbítás jelenleg azért sem időszerű, mert a közeljövőben jelentős közösségi közlekedésre szánt forrásokat köt majd le a 3-as metróvonal felújítása. Ehhez a kormány segítséget kíván nyújtani a fővárosi önkormányzatnak, e szándékot első lépésként a metrószerelevények felújításához szükséges hitelfelvételéhez biztosított állami kezességvállalás is igazolja.

Kérem, hogy válaszomat szíveskedjen elfogadni.

Budapest, 2015. február „25 .”

Üdvözlettel:



Dr. Seszták Miklós