

Okmány jóváhagyásának száma és kelte:
208/a/2022. (IV. 13.) Főv. Kgy. határozat

Ágazat: Közlekedési feladatok

ENGEDÉLYOKIRAT

8. számú módosítás

adatokat mFt-ban kell megadni

A feladat megnevezése:	4. sz. metró (1. szakasz alaprojekt + 1. szakasz kapcsolódó beruházás) KÖZOP előleg állományváltozással	A feladat jellege:
címe:	a 4-es metróvonal vonalalagútja és állomásai	Beruházás

A feladat megvalósítása hatósági engedélyhez:	Kötött
--	--------

A beruházó/felújító megnevezése:	Budapesti Közlekedési Zrt.
címe:	Budapest, VII. Akácfa u. 15.

A feladat teljes költsége:	420 050 264	A feladat tervezett kezdési és befejezési időpontja:	1997-2023
-----------------------------------	-------------	---	-----------

A feladat adatai

A jóváhagyott megvalósíthatósági tanulmányterv engedély száma és kelte:	Nincs
A jóváhagyott célokormány száma és kelte:	578/1997. (IV. 24.) Főv. Kgy.
Megvalósításának módja:	Új építés
Az előkészítés kezdési időpontja:	1997. év 06. hónap
Az előkészítés befejezési időpontja:	2008. év 12. hónap
A kivitelezés kezdési időpontja:	2002. év 03. hónap
A kivitelezés befejezésének tervezett időpontja:	2023. év 12. hónap
Költségtervezés módja:	Árazott költségvetés
Teljes bekerülési összege (áfával):	420.050,264
A megvalósult beruházás tulajdonosa:	Budapest Közlekedési Zrt. és a jogszabályban meghatározott egyéb személyek
üzemeltetője:	Budapesti Közlekedési Zrt. és a tulajdonos, vagy az általa kijelölt személyek
Tervezett éves fenntartási költség:	0,000
Műszaki jellemzői, mennyiségi mutatói:	7,34 km hosszúságú 10 állomást tartalmazó, mélyvezetésű metróvonal
A feladat az 1998. évi XXVI. törvény szerinti célt megvalósít-e:	Igen

A beruházás/felújítás telepítési helye				
ssz.	megnevezése, címe, hrsz.	Az ingatlan jelenlegi		az ingatlan-megszerzés módja
		használója/üze meltetője	tulajdonosa	
1.	Beépítetlen terület Péterhegyi út 1. 896/1	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
2.	Beépítetlen terület, Boldizsár utca 895/11	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
3.	Közforgalmú vasút 895/8	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
4.	Közforgalmú vasút 894/4	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
5.	Közforgalmú vasút, Péterhegyi út 7. 893/2	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
6.	Közforgalmú vasút, Péterhegyi út 9. 892	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
7.	Közforgalmú vasút, Álmos utca 11. 891/1	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
8.	Közforgalmú vasút, Péterhegyi út 15. 889	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
9.	Közforgalmú vasút, Péterhegyi út 17. 888	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
10.	Beépítetlen terület, Balatoni út 853/3	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
11.	Beépítetlen terület, Balatoni út 853/4	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
12.	Közforgalmú vasút 895/6	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
13.	Közforgalmú vasút 895/4	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
14.	Közforgalmú vasút, Péterhegyi út 13. 890	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
15.	Üzemi terület Boldizsár utca 2818/3	MÁV Zrt	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
16.	Gimnázium, Rimaszombati út 2818/1	Budapest Fővárosi Önk. MÁV Zrt.	Budapest Fővárosi Önkormányzat MÁV Zrt.t	csere vagy adásvétel
17.	Gazdasági épület, udvar Péterhegyi út, 866/2	Budapest Fővárosi Önk. MÁV Zrt	Budapest Fővárosi Önk., Magyar Állam	csere vagy adásvétel
18.	Sporttelep 2818/2	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	megszerzés megtörtént
19.	Közterület, Boldizsár utca (2838)	XI. kerületi Önkormányzat	XI. kerületi Önkormányzat	terület átadás
20.	Közterület, Boldizsár utca (853/2)	XI. kerületi Önkormányzat	XI. kerületi Önkormányzat	terület átadás
21.	894/3	MÁV Zrt.	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
22.	895/9	MÁV Zrt.	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
23.	896/2	MÁV Zrt.	Magyar Állam	csere vagy adásvétel
24.	Országos közút, Budaörsi út 756/3	Állami Autópálya Zrt.	Magyar Állam	Háromoldalú megállapodás keretében Megkapja Főváros
25.	Üzemanyagtöltő állomás, Budaörsi út, 756/10	OMV Hungária Ásványolaj Kft. Bétex Kereskedő és Szolgáltató Rt. Landrex Kft.	OMV Hungária Ásványolaj Kft. Bétex Kereskedő és Szolgáltató Rt. Landrex Kft.	vétel/kisajátítás
26.	Beépítetlen terület, Budaörsi út, 756/17	OMV Hungária Ásványolaj Kft.	OMV Hungária Ásványolaj Kft	vétel/kisajátítás
27.	Beépítetlen terület, Budaörsi út, 756/18	OMV Hungária Ásványolaj Kft.	OMV Hungária Ásványolaj Kft	vétel/kisajátítás

28.	Közterület, Balatoni út, 907/1	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Rendezve
29.	Közterület, 909/2	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Rendezve
30.	Közterület, Sasadi út, 2511/1	XI. kerületi Önkormányzat	XI. kerületi Önkormányzat	Területátadás
31.	Közterület, Budaörsi út, 2792/2	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Rendezve
32.	Autószalon, szerviz, udvar Budaörsi út 62. 2793/1	Glarona Ingatlanhasznosító Kft.	Glarona Ingatlanhasznosító Kft.	vétel/kisajátítás
33.	Beépítetlen terület Budaörsi út, 2795/3	HVB Leasing Ingatlanhasznosító Kft.	HVB Leasing Ingatlanhasznosító Kft.	vétel/kisajátítás
34.	Út, 2796/1	XI. kerületi Önkormányzat	XI. kerületi Önkormányzat	Területátadás
35.	Üzem, gazdasági épület, udvar, Budaörsi út 78. 2802	XI. kerületi Önkormányzat MÁV Zrt. Inter-Danubia Kft.	Magyar Állam XI. ker. Önkormányzat Inter-Danubia Kft.	vétel/kisajátítás
36.	Gazdasági épület, udvar Budaörsi út, 2803	XI. ker. Önkormányzat Inter-Danubia Kft.	XI. ker. Önkormányzat Inter-Danubia Kft.	vétel/kisajátítás
37.	Intézményi épület, udvar Budaörsi út 86. 2810/6	Zsigmond Attiláné Zsigmond Attila Zsigmond Tamás Pózna Sándor Joó Ernő	Zsigmond Attiláné Zsigmond Attila Zsigmond Tamás Pózna Sándor Joó Ernő	vétel/kisajátítás
38.	Lakóház, udvar, gazdasági épület, Március utca 10. 2810/7	Lantos János és Lantos Magdolna	Lantos János és Lantos Magdolna	vétel/kisajátítás
39.	Közterület, Március utca 2810/13	XI. ker. Önkormányzat	XI. ker. Önkormányzat	Területátadás
40.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 82. 2810/20	XI. ker. Önkormányzat Inter-Danubia Kft.	XI. ker. Önkormányzat Inter-Danubia Kft.	vétel/kisajátítás
41.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 84. 2810/21	XI. ker. Önkormányzat Inter-Danubia Kft.	XI. ker. Önkormányzat Inter-Danubia Kft.	vétel/kisajátítás
42.	Szálloda Budaörsi út 88. 2811	Recovery Ingatlanhasznosító Kft.	Recovery Ingatlanhasznosító Kft.	vétel/kisajátítás
43.	Intézményi épület, udvar, Rimaszombati út 17. 2813/2	Járányi István Gergely	Járányi István Gergely	vétel/kisajátítás
44.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 92.c. 2813/3	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Rendezett
45.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 92.	XI. ker.	XI. ker.	Területátadás

	2813/8	Önkormányzat	Önkormányzat	
46.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 92. 2813/9	XI. ker. Önkormányzat	XI. ker. Önkormányzat	Területátadás
47.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 94. 2814/5	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Rendezve
48.	Közterület, Budaörsi út 94.B. 2814/6	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Rendezve
49.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 94.A. 2814/7	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Rendezve
50.	Intézményi épület, udvar, Rimaszombati út 19.B. 2814/8	Motomax Sport Szerviz Kft.	Motomax Sport Szerviz Kft.	vétel/kisajátítás
51.	Beépítetlen terület, Rimaszombati út 19.A. 2814/9	Járányi István	Járányi István	vétel/kisajátítás
52.	Út, Rimaszombati út 2817	XI. ker. Önkormányzat	XI. ker. Önkormányzat	Területátadás
53.	Gimnázium, Rimaszombati út 2818/1	Budapest Fővárosi Önkormányzat MÁV Zrt.	Budapest Fővárosi Önkormányzat MÁV Zrt.	vétel/kisajátítás
54.	Sporttelep Boldizsár utca 2818/2	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Budapest Fővárosi Önkormányzat	Rendezve
55.	Közterület, 2824/2	XI. ker. Önkormányzat	XI. ker. Önkormányzat	Területátadás
56.	Közterület, 2824/5	XI. ker. Önkormányzat	XI. ker. Önkormányzat	Területátadás
57.	Közterület, Boldizsár utca, 2824/7	XI. ker. Önkormányzat	XI. ker. Önkormányzat	Területátadás
58.	Közterület, Boldizsár utca, 2838	XI. ker. Önkormányzat	XI. ker. Önkormányzat	Területátadás
59.	Kelenföldi pályaudvar 2854/30	MÁV Zrt	Magyar Állam	használati megállapodás
60.	Etele tér 2859	MÁV Zrt	MÁV Zrt, Föv. Önk.	használati megállapodás
61.	Etele tér 2862/1	MÁV Zrt	MÁV Zrt	használati megállapodás
62.	Etele tér 2863/1	MÁV Zrt	Magyar Állam	használati megállapodás
63.	Etele tér 2863/2	MÁV Zrt	Magyar Állam	használati megállapodás
64.	Épület és udvar, Budaörsi út, 756/8	Balázs János, Szalanics Magdolna	Balázs János, Szalanics Magdolna	vétel/kisajátítás
65.	Beépítetlen terület, Balatoni út, 756/13	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes terület átadás
66.	Közterület, Budaörsi út, 852/6	XI. Önk.	XI. Önk.	terület átadás
67.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 120. 911/2	Balázs János, Balázs Jánosné	Balázs János, Balázs Jánosné	vétel/kisajátítás
68.	Épület és udvar, Budaörsi út 122. 912/2	Balázs János, Balázs Jánosné, Kachichián Zita	Balázs János, Balázs Jánosné, Kachichián Zita	vétel/kisajátítás
69.	Lakóház és udvar, Budaörsi út 124. 913/3	Balázs János, Réder Katalin,	Balázs János, Réder Katalin,	vétel/kisajátítás

		Kachichián Zita	Kachichián Zita	
70.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 126. 914/4	AGIP Olaj Kft	AGIP Olaj Kft	vétel/kisajátítás
71.	Beépítetlen terület, Budaörsi út 138. 919/8	Magyar Autóklub	Magyar Autóklub	vétel/kisajátítás
72.	Lakóház és udvar, Neszmélyi köz 4. 923/7	Csöregyh Péter	Csöregyh Péter	vétel/kisajátítás
73.	Üzem, gazdasági épület, Budaörsi út, 2824/3	Portfólió Kft	Portfólió Kft	vétel/kisajátítás
74.	Járműtelep, 2865/2	BKV	BKV	vétel
75.	Beépítetlen terület, Bazsalikom u. 43974	MNV Zrt	Magyar Állam	bérlet
76.	Közforgalmú vasút, Olajbogyó u. 1. 43976	MNV Zrt	Magyar Állam	bérlet
77.	Közforgalmú vasút, Szarkaláb u. 8. 43977	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
78.	Közforgalmú vasút, Szarkaláb u. 6. 43978	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
79.	Gazdasági épület, Szarkaláb u. 7. 43985	MNV Zrt	Magyar Állam	bérlet
80.	Közforgalmú vasút, Szarkaláb u. 9. 43986	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
81.	Lakóház, Olajbogyó u. 15. 43991	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
82.	Közforgalmú vasút, Bazsalikom u. 79. 43992	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
83.	Közforgalmú vasút, Bazsalikom u. 77. 3993	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
84.	Közforgalmú vasút, Bazsalikom u. 75. 43994	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
85.	Közforgalmú vasút, Rendőr u. 4. 44024	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
86.	Közforgalmú vasút, Bazsalikom u. 74. 44025	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
87.	Közforgalmú vasút, Bazsalikom u. 72. 44026	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
88.	Közforgalmú vasút, Bazsalikom u. 70. 44027	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
89.	Közforgalmú vasút, Bazsalikom u. 68. 44028	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
90.	Közforgalmú vasút, Mesterség u. 13. 44033	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
91.	Közforgalmú vasút, Mesterség u. 13. 44034	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
92.	Közforgalmú vasút, Mesterség u. 11. 44035	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
93.	Közforgalmú vasút, Mesterség u. 7. 44036	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
94.	Üzemi terület, Somogyi út 2854/31	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
95.	Közforgalmú vasút, vágányzóna 43969/5	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
96.	Közforgalmú vasút, vágányzóna, 43971/1	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
97.	Közforgalmú vasút, Bazsalikom u. 97. 43971/3	MÁV Zrt	Magyar Állam	bérlet
98.	Lakóház, Olajbogyó u. 7. 43987	MNV Zrt, Föv. Önk.	Magyar Állam, Föv. Önk.	bérlet
99.	Beépítetlen terület, vágányzóna 43988/2	MÁV Zrt	MÁV Zrt.	bérlet
100.	Beépítetlen terület, vágányzóna 43989/2	MÁV Zrt	MÁV Zrt.	bérlet
101.	Beépítetlen terület, vágányzóna 43990/2	MÁV Zrt	MÁV Zrt.	bérlet
102.	Beépítetlen terület, Árokipart sor 43969/2	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	használati megállapodás
103.	Közterület, Olajbogyó u. 44013	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	használati megállapodás
104.	Közterület, Szarkaláb u. 43981	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	használati

				megállapodás
105.	Közterület, Rendőr u. 44020	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	használati megállapodás
106.	Közforgalmú vasút, Hajtány sor 3. 43907/1	MÁV Zrt	Magyar Állam, Föv. Önk.	ideiglenes terület átadás
107.	Közterület-tér Tétényi út 3491/6	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
108.	Közterület-tér Tétényi út 3491/7	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
109.	Közterület-tér Tétényi út 3491/10	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
110.	Közterület-tér Tétényi út 3491/11	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
111.	Közterület-tér Tétényi út 3493/1	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
112.	Közterület-tér Tétényi út, 3493/2	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
113.	Közterület-tér Tétényi út, 3495/5	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
114.	Közterület-tér Tétényi út, 3491/9	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
115.	Játszótér Fehérvári út, 4326	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
116.	Főútvonal Fehérvári út, 4369	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
117.	Főútvonal Fehérvári út, 4281/1	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
118.	Főútvonal Fehérvári út, 4325/3	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
119.	Főútvonal Fehérvári út, 4275/6	XI. Önkorm.	XI. Önkorm.	ideiglenes területátadás
120.	Közterület-tér Móricz Zs. Körtér, 4445	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
121.	Közterület-tér Móricz Zs. Körtér, 4325/1	Föv. Önk.	Magyar Állam	ideiglenes területátadás
122.	Közterület Móricz Zs. Körtér, 4325/2	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
123.	Közterület Móricz Zs. Körtér, 4448	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
124.	Közterület-tér Szt. Gellért tér, 5536/1	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
125.	Felső rakpart Műegyetem rkp., 4108/2	Főváros	Magyar Állam	ideiglenes területátadás
126.	Közterület-tér Fővám tér, 23928	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
127.	Rakpart Belgrád rkp., 37060	IX. Önkorm.	IX. Önkorm	ideiglenes területátadás
128.	Rakpart Belgrád rkp., 23817/4	Főváros	V. Önkorm.	ideiglenes területátadás
129.	Rakpart Belgrád rkp., 23817/5	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
130.	Vámház körút, 24077	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás
131.	Közterület Vámház körút, 37017	Föv. Önk.	Föv. Önk.	ideiglenes területátadás

132.	Közterület-tér Kálvin tér, 36808	IX. Önkorm.	IX. Önkorm.	ideiglenes területátadás
133.	Építési telek Ráday u., 36820	Főv. Önk.	Főv. Önk.	ideiglenes területátadás
134.	Építési telek Ráday u., 36821	Főv. Önk.	Főv. Önk.	ideiglenes területátadás
135.	Közterület-tér Rákóczi tér, 34879/2	Főváros	Magyar Állam	ideiglenes területátadás
136.	Közterület-tér Köztársaság tér, 34705	Főváros	Magyar Állam	ideiglenes területátadás
137.	Főútvonal Thököly út, 32955/1	Magyar Állam	Magyar Állam	ideiglenes területátadás
138.	Közterület-tér Baross tér, 34567	Főváros	Magyar Állam	ideiglenes területátadás
139.	Közterület-tér Baross tér, 32954	Főv. Önkorm.	Főv. Önkorm.	ideiglenes területátadás

A feladat tervezett költségei és éves ütemezésük

Költségek megnevezése	2021 tény	2022 terV	2023 terV	2024 terV	2025 terV	2026 terV	2027 terV	2028 terV	További évek	Összesen
Feladat ráfordításai (áfa nélkül)										
a) előkészítési költségek (áfa nélkül)										
b) építés, bontás	320 239,801									320 239,801
c) gép, jármű	22 984,700									22 984,700
d) ingatlan kármentesítésének költsége										
e) műszaki-gazdasági tervezés	7 680,800									7 680,800
f) lebonyolítás	9 863,400									9 863,400
g) egyéb	47 620,990	11 539,929	100,000							59 260,919
- hitelkamat										
- telepítési hely, ingatlanmegszerzés	3360,000									3 360,000
- immateriális javak vásárlása										
- első készletbeszerzés										
h) tartalék										
I. feladat ráfordításai összesen (áfa nélkül)	408 389,691	11 539,929	100,000							420 029,620
II. általános forgalmi adó	19,581	1,063								20,644
III. végleges pénzeszköz-átadás										
IV. feladat teljes költsége összesen	408 409,272	11 540,992	100,000							420 050,264

Teljes költség forrásai és éves ütemezésük

[illegible]

A feladat végrehajtásának vonalas ütemterve:

A megvalósítás főbb feladatai	a megbízott kiválasztásának módja Kbt vonatkozó §-a beírásával	A feladat végrehajtásának évenkénti ütemezése																																															
		2020. év				2021. év				2022. év				2023. év				2024. év				2025. év				2026. év				2027. év				2028. év				2029. év											
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4								
a) előkészítés tényleges időtartama																																																	
b) építés, bontás																																																	
c) gép, jármű																																																	
d) ingatlan kárment.																																																	
e) műszaki-gazdasági tervezés																																																	
f) lebonyolítás																																																	
g) egyéb		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																
- telepítési hely, ingatlan megszerzés																																																	
- immateriális javak vásárlása																																																	
- első készletbeszerzés																																																	
- beüzemelés (próbaüzem)																																																	

A projekt műszakilag megvalósult, fenntartási időszak tart jelenleg 2022. novemberig.

A feladat szöveges indoklása

1. A megvalósításra javasolt feladat szükségességének indoklása, a jelenlegi ellátottság bemutatása.

1.1. A fejlesztés célja

A 4. számú, Dél-Buda—Rákospalota metróvonal I. szakasza megépítése azt célozta, hogy jelentősen javuljon a nagy forgalmú, nagyon alacsony színvonalon lebonyolított Dél-Buda — Belváros, illetve Zugló – Belváros irányú tömegközlekedés minősége (és ezen belül elsősorban megbízhatósága), a rendszeres utazásokon belül a közösségi közlekedés részesedését szinten lehessen tartani (megakadályozni az egyéni közlekedés további elöretörését) és csökkenjenek a felszíni közlekedésből eredő súlyos környezeti ártalmak. Az új metróvonal egyúttal segíti a város térszerkezetének kedvező átalakulását, gazdasági és társadalmi fejlődését is. A vonal létesítésével a város egyetlen olyan fő iránya, amely még nem rendelkezik gyorsvasúti kapcsolattal — és amely ugyanakkor, beleértve az agglomerációt is, a legdinamikusabban fejlődő irány — bekapcsolódik majd a gyorsvasúti gerinchálózatba. Későbbi folytatása pedig Gazdagrét, Bosnyák tér, Rákospalota, majd Budafok, és a mögöttes agglomeráció irányába is kiterjeszti a rendszer által biztosított előnyöket.

A 4-es metróvonal a Főváros korábbi közlekedés- és városfejlesztési programjaihoz, a legutóbb elfogadott Fővárosi Szabályozási Kerettervhez és a Fővárosi Közlekedés Rendszerének Fejlesztési Tervéhez is illeszkedő fejlesztési terv, amelyet korábban a Magyar Köztársaság Kormánya is elfogadott.

A metróvonalak világszerte nem csupán közlekedési létesítmények, hanem városformáló, városfejlesztő tényezőt is jelentenek. Budapesten a 4-es metróvonal — egy dinamikusan fejlődő városnegyed és agglomerációs vonzaskörzete számára — fokozottan ezt jelenti, hiszen az első ilyen gyorsvasúti kapcsolat lesz a térségben. Megépülésével a hasznosítható területek felértékelődnek, de kulturáltabbá, értékesebbé válhatnak a közterületek is.

1.2. A beruházás előtti tömegközlekedési ellátottság bemutatása

A főváros tömegközlekedésének terhelése az 50-es évekre érte el azt a mértéket, melyet felszíni eszközökkel — elsősorban az akkor még domináns villamossal — már nem lehetett zökkenőmentesen elszállítani. Mivel a megoldást adó gyorsvasúti hálózat első vonala további két évtizedes késéssel lépett üzembe, az utasok elszállítása érdekében egy nagyon erős, a villamossal sok helyen párhuzamos autóbusz-hálózat alakult ki. A legerősebb forgalmú irányokban a 70-80-as években épült két metróvonal már megoldást jelentett, de az időközben második legnagyobb forgalmúvá fejlődő dél-budai és a vele szemben lévő Újpalota – Zugló

irányok városközpont felé tartó utasait változatlanul a felszínen, — elsősorban autóbusszal — kellett elszállítani.

Ennek az iránynak a legkényesebb szakasza a belső Bartók Béla út, amely a terepadottságok miatt (Gellért-hegy, Duna) az egyetlen járható folyosója a területnek mind a városközpont, mind a Dunával párhuzamosan a budai oldalon észak felé, az egyéni és a közösségi közlekedés részére egyaránt. Az elküldési lehetőség ettől a beszűkülő szakasztól délre (Petőfi híd, ill. Lágymányosi híd) a közúti forgalom számára még, úgy ahogy elfogadható volt, de a kerülő utat a tömegközlekedési utasoknak csak azon része fogadta el, amely dél-pesti cél felé tart. Így a Bartók Béla úton a városközpont felé a gyakorlatilag telített villamossal párhuzamosan Európa egyik legnagyobb sűrűségű autóbuszvonalát (7-es csoport) volt kénytelen a város közlekedtetni, amelyen több utas jelent meg, mint a villamoson.

A budai hálózat hasonlóan kényes elemei a külső területeket ellátó autóbuszvonalak voltak. Ezek a belső hálózatot csak a Kosztolányi Dezső téren, vagy a Móricz Zsigmond körtéren tudták elérni, legtöbbször csak több km-es kerülővel. Ennek következtében a belső terület útvonalait a külső területeket kiszolgáló autóbuszok feleslegesen terhelték.

Jellemben hasonló volt a Zuglói irányt kiszolgáló hálózat, amelyet ugyancsak a 7-es autóbusz csoport látta el. A valamivel kisebb létszámú utazóközönség itt a számára kedvezőbb – a városközponttal átszállás nélkül kapcsolatot adó – autóbust választotta, így a villamos fokozatosan „elhalt”. A közúti forgalom részére is a gerincútként működő Thököly út a legkedvezőbb, annak ellenére, hogy a rendkívül erős forgalmi igénybevétel miatt a középfekvésű, felhagyott villamosvágányokkal kettéválasztott, nagykockaköb burkolatú útpálya tönkrement, felújítása halaszthatatlanná vált. Ezen túlmenően a Bosnyák tér is régóta megérett a teljes rekonstrukcióra.

A környezeti hatásokat alapvetően az autóbusz-közlekedés határozta meg. A célszerű alkalmazási tartomány felső határát többszörösen meghaladó autóbusz-mennyiség által kibocsátott káros anyag napi 7-10 ezer gépjárművével azonos mennyiségű. A környezetszennyezést elszívni kénytelen útvonalak nagy része a belső, legfrekvenciáltabb területeken fekszik.

1.3. A beruházás szükségessége

A főváros második legnagyobb forgalmú irányát adó délnyugati területének életkörülményeit a közösségi közlekedés minősége jelentősen befolyásolja. Bár e terület forgalmának is meghatározó része a határain belül induló, ill. oda érkező forgalom, a legnagyobb arányú külső, részben átmenő forgalom is itt jelenik meg. Ezt jól mutatja, hogy az egész főváros összes külső forgalmának 27%-a itt jelentkezik. Nem közömbös, hogy e forgalom milyen arányban veszi a közösségi közlekedést igénybe. Mivel az agglomerációból érkezők aránya az egész város körzetében növekvő tendenciájú, (a városból való kiköltözés, ill. a külső területen keletkező új munkahelyek egyaránt erre mutatnak) a kedvezőtlen közösségi közlekedés a személygépkocsit használók arányát és mennyiségét növeli. A folyamatot a városközpont területén tartott parkolás felvétel adatai igazolják. A Dél-Budáról, ill. a csatlakozó agglomerációból érkezett parkoló gépkocsik aránya jelentősen meghaladja a metróval ellátott irányokból származókat.

Itt kell megjegyezni, hogy az agglomeráció e szektorából érkező forgalom közösségi közlekedésre terelésének egyik feltétele a Kelenföldi pályaudvar nagykapacitású közösségi közlekedési kapcsolatának biztosítása. Így az agglomeráció e szektorának közlekedési lehetőségeit, illetve annak színvonalát is jelentősen javíthatja a pályaudvar körzetében kialakítható intermodális személyszállítási centrum.

Hasonló a helyzet a folyosó ÉK-i oldalán. Az Újpalotai lakótelep fejlődésének határát például egyértelműen a közlekedési lehetőségek határozták meg. A területen a gyorsvasút megjelenéséig csak szinten tartás lehetséges. Itt is megjelenik – ha nem is a Dél-budai oldalt megközelítő mértékben – egy markáns külső áramlat az M3-as autópályáról. Elfogadható közösségi közlekedési lehetőség hiányában a beérkező személygépkocsik teljes mennyisége tovább megy a városközpont irányába.

A lakosság életfeltételeit a környezetszennyező gépkocsi-közlekedésen kívül más tényezők is befolyásolják. Egyik ilyen tényező, hogy a kizárólag felszínen lebonyolított közösségi közlekedés szükségszerű velejárója a nagy átszálló csomópontok kialakulása. E csomópontokon nagy mennyiségű végállomást kell elhelyezni, s az átszálló — az adott tér szempontjából átmenő — személyforgalom lényegesen meghaladja a helyi forgalmat. Emiatt az érintett helyi lakosságot szolgáló terület csak kis mértékben vagy egyáltalán nem alakítható ki. A terület adottságai következtében a legnagyobb átszálló csomópontok a legértékesebb tereken (Móricz Zsigmond körtér, Kosztolányi Dezső tér illetve Baross tér, Bosnyák tér) alakultak ki.

1.4. A beruházás jellemző műszaki paraméterei

Az I. szakasz összevont kapacitás mutatói:

Jellemző	Mértékegység	2014	Távlat*
Teljesítmény jellemzők			
Napi utazáskezdések száma	utas/nap/2 irány	414.000	715.000
Csúcsórai kapacitás	férőhely/csúcsóra/irány	16.000	26.800**
Követési időköz	sec	150	90**
Fizikai jellemzők			
Vonal hossza	km	7,34	~23,5
Végig mélyvezetésben, meghosszabbítási lehetőséggel mindkét végállomásnál			
Állomások száma	db	10	25
Járműpark	szerelvény	15	45**

* A Közlekedésfejlesztési terv szerinti teljes vonalnak

** A rendszer maximális kapacitásának megfelelő adatok

A beruházás anyagi-műszaki összetétele:

Metróállomások, vonal és egyéb műtárgyak építésének, jellemző mennyiségei:

Megnevezés	Mennyiség
földmunka	1.100.000 m3
rés- vagy cölöpfal	100.000 m2
beton (vb. és lövelltbeton)	190.000 m3
pajzsos alagút előre gyártott tübbingjei	62.000 db
szigetelés	140.000 m2
vasúti felépítmény	16.000 vm
kitérő	18 csop.
harmadik sín	16.000 m
aluljárók, kijáratok műtárgyak	8.000 m2
üzemi tér	24.000 m2

Járműtelep kiépítése és bekötése:

Megnevezés	Mennyiség
földmunka	434.000 m3
út-, járda-, térburkolat	19.000 m2
vasúti felépítmény	6.000 vm
kitérő	36 csop.
harmadik sín	4.000 m
támfal	500 fm
épületek	23.000 m2

Felszíni rendezések:

Megnevezés	Mennyiség
1. A metró vonalszakaszok csatlakozó munkái	
térépítés és térburkolat	46.000 m2
járdaépítés	22.000 m2
új forg. ir. berendezés	8 db
villamosvágány	78 vm
közművek (víz, gáz, csat., távfűtés)	17.000 fm
közvilágítás (esetenként nagy számú kábellel)	4.800 nyv.fm
új oszlop	166 db
kábelkiváltások és új kábel fektetések (T-Com)	2.000 nyv.fm
BKV és egyéb kábel	42.000 m

2.	Támogatásba bevont projektelemelek	
	I. szakasz	
–	K2/A Fővám tér és Vámház körút felújítása	
	Gyalogos aluljáró létesítése	1.450 m2
	2-es villamos pályaátépítése a Havas u. és a Közraktár u. között alagúttal együtt	1.380 fm
	Felső rakpart rendezése	5.500 m2
	Fővám tér felszíni rendezése	7.700 m2
	47-49-es villamosvágány építése	343 fm
	Vámház körút felszíni rendezési munkái	4.480 m2
–	K2/B/1-B/2Múzeum körút felújítása és Kálvin tér felújítása	
	Gyalogos aluljáró felújítása és aluljáró kijáratok átépítése	2160 m2
	47-49-es villamosvágányok átépítése	908 fm
	Útpályák és járdák felújítása a csatlakozó útszakaszokkal együtt	40.760 m2
	K2/C Rákóczi tér mélygarázs	
	Gépkocsi férőhely	43 db
–	K2/D Baross tér felújítása	
	Gyalogos aluljáró építése	9.250 m2
	Felszíni rendezési munkák (út- és járdaépítés faltól falig belső Thököly úttal együtt)	20.600 m2
	Gyalogos felületek	7.550 m2
–	K2/E Órmezői kijárat (szerkezet, beépítés)	
	Gyalogos aluljáró kétszintes	1.900 m2/szint
	Felszínre vezető lépcső	3 db
–	K2/F Órmezői felszín	
	Útépítés	cca.2 100 m2
	BKV és Volán épületek	cca. 500 m2
	P+R műtárgy, parkolók	cca.1 500 db
–	K2/G M1-M7 autópálya csomópont	
	Útépítés	42.000 m2
	Közúti aluljáró	7.200 m2

Technológiai berendezések, járművek

Megnevezés	Mennyiség
10 kV-os ELMŰ betáplálás	6 klt
egyesített vontatási és segédüzemi transzformátorállomás	10 klt
automatikus vonatvezetési rendszer	1 klt
központi állomási berendezés	10 klt
mozgólépcsők különböző emelőmagassággal	93 klt
liftek különböző emelőmagassággal	35 klt
állomási főszellőző gépház	10 klt
vonali főszellőző gépház	20 klt
egyesített állomási műszaki-forgalmi ügyeletes	10 klt
irányító diszpécser központ	3 klt
üzemi telefonközpont	1 klt
rádiótelefon hálózat	1 klt
tűzjelző központ	11 klt
pontos idő központ és hálózat	1 klt
optikai kábeles adatátviteli út	2 klt
járműállomány-15 db 4 kocsis szerelvény:	60 db kocsi

Az I szakasz részletes műszaki jellemzőit a Fővárosi Közgyűlés 1769/2004. (IX.30.) Főv. Kgy. sz. határozatával jóváhagyott beruházási program tartalmazza.

A II. szakasz jellemző műszaki paraméterei a 2009-ben készített módosított Vasúthatósági Engedélyezési Terv és a módosított, a Nemzeti Közlekedési Hatóság által a KU/VF/122/19/2010. okiratszámom 2010. május 7-én kiadott, 2013. december 31-ig érvényes építési engedély tartalmazta.

A II. szakasz végleges környezetvédelmi engedélyét a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF:5135-1/2008. számon 2008. január 25-én adta ki öt év időtartamra.

A II. szakasz előkészítő- valamint további munkáit a Fővárosi Közgyűlés 2011. január 12. ülésén, a 6/2011. (01.12.) határozatával felfüggesztette.

A II. szakasz kivitelezésének előkészítésére eddig elvégzett feladatok –környezetvédelmi engedély megszerzése, vasúthatósági engedély megszerzése, támogatási kérelem CBA számítással -1 736 971 656.-Ft értékben elszámolásra került. Ezen összeget a fenti táblázatokban szereplő projektköltség nem tartalmazza.

1.5 Az engedélyokirat jóváhagyásával adott felhatalmazás alapján elvégzendő feladatok

A Fővárosi Közgyűlés 58/2006. (I.26.) számú határozatával jóváhagyott módosított engedélyokirat alapján az alapberuházás megvalósítása megtörtént, 2014. március 28-án elindult az utasforgalmi próbaüzem.

A Fővárosi Közgyűlés 1833/2016 (XII.7.) számú határozatában jóváhagyott 4. számú módosítás alapján további projektelemekek is megvalósításra kerültek:

- Az I. szakasz alapberuházásra vonatkozó Végleges Üzembe Helyezési Engedély kiadása 2015. december 30-án megtörtént.
- Az alapberuházáshoz és a metró üzembehelyezéséhez nélkülözhetetlen kapcsolódó beruházások (K2/E Örmézői kijárat és Kelenföldi állomás intermodalitását szolgáló felszíni létesítmény, valamint a K2/D Baross tér rendezése) elkészültek 2014. márciusára. Korábban, 2010-2013 között már elkészültek az egyéb kapcsolódó beruházások (Rákóczi téri mélygarázs, Várház körút- Fővám tér-Kálvin tér- Múzeum körút felújítása)
- A K2/F felszíni rendezés keretében a Kelenföldi pályaudvar végállomás körzetében 4 helyszínen P+R parokló épült, 1453 férőhellyel és 70 kerékpárhellyel.
- A K2G2 beruházás keretében az M1-M7 autópálya módosított csomópontja 2016. április 15-én átadásra került. A forgalomba helyezési engedély kiadása is megtörtént.
- Az M4 beruházás BKV és fővárosi vagyonának teljes aktiválása lezárult.

Jelen 8. számú módosítás alapján hátralévő feladatok:

- (a) El kell látni a garanciális javításokkal összefüggő mérnöki feladatokat.
- (b) A folyamatban lévő peres ügyek sikeres lezáráshoz meg kell teremteni a szakértői feltételeket és a kiadások finanszírozását.
Jelenleg 3 per van folyamatban. Egy per Választottbíróság előtt
- (c) A projekt uniós fenntartási feltételeit teljesíteni kell.
- (d) A peres ügyek és a garanciális javítások lezárulta után el kell látni a projekt teljeskörű pénzügyi zárását.

1.6. A beruházás megvalósításának üteme

A beruházás előkészítése 1997. évben, megvalósítása a budai oldalon előrehozott felszíni rendezési munkák, az ún. „A/1” ütem kivitelezése 2002-2004. évben valósult meg.

Az alapberuházás a jogerős vasúthatósági engedélyt 2004 októberében kapta meg. Az építéshatósági engedélyek beszerzését és a közbeszerzési eljárások lebonyolítását követően az állomások szerkezetépítési munkái 2006-ban, míg a vonalalagutak építése 2007-ben kezdődött meg. Az Etele térről induló vonalalagút építő pajzsok 2010 júliusában érték el a Keleti pu. állomást, az állomások szerkezetépítési munkái 2011. év végéig befejeződtek. A budai oldalon 2009-ben megkezdődtek a belső beépítési munkák, befejeződött a járműtelep építése, és 2010. elején megindultak a metróvágányok építési munkái is. Az állomások beépítési-, és technológiai szerelési munkái, valamint a teljes metróvonal biztosítóberendezési, távközlési és áramellátási rendszere megvalósításra és üzembe helyezésre került. Leszállításra és beüzemelésre kerültek a járművek. Az utasforgalmi próbaüzem 2014. március 28-án megindult. A Végleges Használatba Vételi Engedély 2015. december 30. napjával kiadásra került.

A kapcsolódó beruházások közül a K2/A és K2/B beruházások 2010. szeptemberében befejeződtek (az érintett metróállomások felvonulási terület rendezését kivéve), a K2/C (Rákóczi téri mélygarázs) 2012-ben, míg a K2/D, a K2/E beruházások a metró alapberuházásával együtt 2014-ben üzembe helyezésre kerültek. A K2/G beruházás műszaki átadása megtörtént, a forgalomba helyezési engedély 2016. április 15-én kiadásra került. A K2/F beruházásnál Kelenföldi pályaudvar végállomás körzetében 4 helyszínen P+R parokló épült (1453 P+R és 70 B+R állás).

1.7. A beruházás vállalatba adása és költségeinek, megvalósítási idejének kontrollja

A beruházás több, a létesítmények jellegének és helyének figyelembevételével meghatározott volumenű versenytárgyaláson került vállalatba adásra, figyelemmel arra, hogy az egyes pályázatokon ésszerűen optimális számú pályázó indulhasson. A versenyeztetésre a közbeszerzésekről szóló hatályos törvény szerint került sor, valamint a Fővárosi Önkormányzat és a BKV Zrt. között 2004. január 19-én megkötött és 2005. június 18-án módosított, valamint a 2012. december 21-én újrakötött szerződésben (Beruházási Szerződés, majd Módosított Megvalósítási Megállapodás) rögzített fővárosi felügyeleti (és a Magyar Állam – Fővárosi Önkormányzat közötti szerződés szerinti állami ellenőrzési) szabályoknak megfelelően.

A versenytárgyalások meghirdetése előtt minden esetben meghatározásra került az ún. mérnökár, amely a terveztetés akkori helyzetének megfelelően becsülhető bekerülési költséggel azonos, és viszonyítási alapként szolgált a beérkező pályázatok árszintjének megítéléséhez. A mérnökárak összehasonlításra kerültek a Beruházó által készített ún. „beszerzési terv” tenderenkénti árszintjeivel, a beruházás anyagi-műszaki összetételében létesítmény fajtánként számított költségekkel, valamint összességében az érvényben lévő engedélyokirat adataival.

1.8. A beruházással kapcsolatos szakmai és társadalmi viták összefoglalása és állásfoglalások

A 4-es metróvonal előkészítését és a meghozott döntéseket, mind a szakma, mind a társadalmi szervezetek, mind pedig a lakosság állandóan figyelemmel kísérte. Az előkészítés nyíltan, folyamatos tájékoztatás mellett zajlott. A közlekedési szakma, az érintett önkormányzatok és a lakosság széles köre egyértelmű támogatással kísérte a folyamatot.

A beruházás volumene, jelentős költsége alapján természetesnek tekinthető, hogy a beruházásnak voltak és vannak ellenzői is, akik e véleményüknek rendszeresen hangot is adtak, illetve adnak. Javaslatok, kifogásaik, kérdéseik rendszeresen megválaszolásra kerültek, a szakmai érvekkel szembeni alternatív felvetéseik nem állták meg a helyüket. A felmerült aggályokat kezelő megoldások egy része azonban a vasúthatóság előírásai nyomán (pl. kárelhárítási terv készítése és jóváhagyatása, az épületek állapotának folyamatos megfigyelése független mérnök-szervezet útján, stb.), más része pedig a kézzelfogható közelségbe került É-K-i irányú továbbépítés felmerülése kapcsán (pl. sínkorona-szint süllyesztése a Keleti pu. állomás térségében) beépült a tervekbe. A Duna alatti szakaszon a nyomvonal — a környezetvédelmi aggályok még bizonyosabb elhárítása érdekében mintegy 30 m-rel délebbre halad, a Gellért-hegy talapzatához tartozó, karsztvíz jelenlétére utaló dolomittrög elkerülése érdekében.

A hasonló beruházásokkal kapcsolatos nemzetközi tapasztalatok nyomán felmerült, hogy a számos pályázat útján vállalatba adandó beruházás biztosítási körülményeit, feltételeit össze kell hangolni. Ennek érdekében biztosítási szaktanácsadó pályáztatására került sor, aki gondoskodik a projekt kockázatainak felméréséről és a beruházó számára kialakítja a legnagyobb biztonságot jelentő biztosítási konstrukciót.

A szakmai fórumokon megfogalmazódott az az általános igény, hogy a metró, mint alapberuházást az érintett térségek egyébként is esedékes fejlesztésével, rekonstrukciójával összhangban kell megvalósítani, a lehető legjobban kihasználva a metró által megnyíló új lehetőségeket.

A kerületi önkormányzatok a rendezési tervek keretében kívánják a felszíni rendezések, a kijáratok végleges megoldását szabályozni, és ezzel a helyi szempontokat érvényesíteni, melyhez a metró beruházás nagyfokú rugalmassággal képes igazodni, anélkül, hogy a metró tervét érdemben meg kellene változtatni.

1.9. A beruházás különleges finanszírozási kérdései

A beruházás finanszírozását a Fővárosi Önkormányzat az alábbi külső források felhasználásával biztosítja:

- (a) A budapesti 4-es metróvonal és kapcsolódó felszíni beruházásai megvalósításához kapcsolódóan kötött Támogatási Szerződés, Finanszírozási Szerződés és Finanszírozási Szerződés Kiegészítő Megállapodás módosításáról és egységes szerkezetbe foglalásáról szóló,

2012. december 21-én létrejött és legutóbb 2019. szeptember 10-én módosított Támogatási Szerződés szerint:

- 2015. december 31-ig kifizetett és elszámolható költségnek minősülő tételekre a Támogató (NFM) által a Fővárosi Önkormányzat részére folyósított KözOP-támogatás, valamint
 - 2022. december 31-ig a Magyar Állam által a Fővárosi Önkormányzat részére folyósított Állami Finanszírozás;
- (b) a „Kelenföldi pályaudvar térsége, nyugati kijárat, M1-M7 autópálya bevezetés módosított csomópontjának előkészítése és megvalósítása”, illetve a „Kelenföldi pályaudvar térségében P+R parkolók építése” projektek 2015. december 31-ig kifizetett és elszámolható költségnek minősülő tételekre a Támogató (NFM) által a Fővárosi Önkormányzat részére folyósított KözOP-támogatás, valamint
- (c) a „Kelenföldi pályaudvar térsége, nyugati kijárat, M1-M7 autópálya bevezetés módosított csomópontjának előkészítése és megvalósítása”, illetve a „Kelenföldi pályaudvar térségében P+R parkolók építése” projektek 2016. január 1-től kifizetett és elszámolható költségnek minősülő tételekre a Támogató (NFM) által a Fővárosi Önkormányzat részére folyósított IKOP-támogatás.

Tekintettel arra, hogy a Támogatási szerződés szerint az állami finanszírozás 2017. december 31-én lejárt, a felek 2017. második felében intenzív tárgyalásokat folytattak a projekt kiegészítő állami finanszírozásának kiterjesztése érdekében. Egyúttal felülvizsgálatra került a projektköltség és az állami költségvetési igény 18 Mrd Ft-tal csökkenthető lett. A Támogatási Szerződés 5. számú módosítása szerint 2019. december 31-ig biztosított a peres eljárásokhoz szükséges fedezet, azonban a projekt egyéb kötelező feladatainak finanszírozását (kiemelve a garanciális időszakok lezárása és az uniós fenntartási időszak alatti projektmenedzsment tevékenységek) a Fővárosnak kell megteremtenie.

A megvalósító BKV Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóság a 3 KÖZOP és a 2 IKOP projektrész teljes műszaki és kettő (IKOP projektelemek) kivételével teljes pénzügyi zárásával felülvizsgálta a teljes projektköltségvetést. A peres eljárások, amelyek az építési nagyprojekthez kapcsolódnak, a korábbi becslésekhez képest jelentősen elhúzódnak, 2018. év végéig több eljárás lezárása nem történt meg. A Támogatási Szerződés szabályozása szerint az állami finanszírozás 2017. december 31-ig állt a Fővárosi Önkormányzat rendelkezésére. Tekintettel arra, hogy a perek lezárása még több évet igénybe vehet és az uniós projektrészek 5 éves fenntartási időszaka alatt feladatok merülhetnek fel, ezért a Támogatási Szerződés 5. sz. módosítása a finanszírozási időszak 2019. december 31-ig történő meghosszabbításáról rendelkezett.

Továbbá a Támogatási Szerződés 5. sz. módosításával a kiegészítő állami finanszírozás keretösszege a projektköltségvetés felülvizsgálatát követően 18,0 Mrd Ft-tal csökkent. A 79%-os támogatási arányt figyelembe véve ez a projekt költségvetésében 22,8 Mrd Ft-os csökkenést jelent.

Azonban a fővárosi finanszírozási feladatok költségkerete 1 Mrd Ft-tal emelkedett az alábbiak miatt:

A KÖZOP/IKOP támogatással megvalósult projektrész fenntartási időszaka alatt is egyrésztől célszerű, másrésztől a Tsz-ben előírt kötelezettség fenntartani a több éves tudással rendelkező csökkentett létszámú projektmenedzsmentet, legfőképp az ellenőrzési eljárásokban (kiemelten: OLAF, Közbeszerzési Hatóság, EUTAF) keletkező adat és információ-szolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében. A projekt fenntartási időszakában azonban a működéssel és a projekttel kapcsolatban ezen időszakban jelentkező újabb feladatokkal kapcsolatosan felmerült költségek nem elszámolhatóak. Erre tekintettel, a projekt fenntartási időszakában ezen feladatok finanszírozása a Főváros feladata.

Fentiek következtében a feladat összköltsége 437,7 Mrd Ft-ról 415,9 Mrd Ft-ra csökkent.

2019-ben a Kormány a 1463/2019.(VII.30.). számú határozatában jóváhagyta az Egységes Támogatási Szerződés 6.sz. módosítását, és a 368/2011.(XII.31.) Korm.rendelet 152.§ (3). bekezdése alapján az állami támogatásból keletkezett 11.359.002.402 forint összegű kötelezettségvállalással terhelt maradvány 2019.június 30-át követően változatlan célú felhasználását 2022. december 31-ig. A Támogatási Szerződés 6. számú módosítása – a finanszírozás zavartalan biztosítása érdekében - 2019. szeptember 10. napjáig minden érintett fél által aláírásra került. E módosítás lehetővé teszi a kiegészítő finanszírozás 2022. december 31-ig történő felhasználását a peres ügyek lezárása érdekében felmerült költségekre.

1.10. Kapcsolódó beruházások

A metró földalatti állomásainak, műtárgyainak, a felszíni kijáratoknak a megépítése a meglévő közműhálózat átépítését és a felszín érintett úthálózatának, tömegközlekedésének átrendezését tette szükségessé. Ezek a költségek a metróépítés alapberuházás költségei között szerepeltek.

A metróépítéssel érintett egyes térségekben azonban olyan beruházásokra is szükség volt, melyek a mai korszerű minőségi utasforgalmi, közlekedési elvárások kielégítését szolgálják és a metróépítéssel együtt voltak célszerűen megvalósíthatók, (parkolók, aluljárók, korszerű felszíni tömegközlekedési kapcsolatok) de nem a metró miatt szükségesek. A metróépítés régóta tervbe vett, de késlekedő megvalósulása miatt a metróvonal által érintett területeken az utak és a villamos vonalak állapota veszélyesen leromlott, rekonstrukciójuk a metróépítéstől függetlenül is elkerülhetetlen volt. Ezért a legkritikusabb és tovább már nem halasztható területen a Szent Gellért tér—Bartók Béla út—Móricz Zsigmond körtér—Fehérvári út vonalon 2002-ig megtörtént a felszín átépítése, biztosítva, hogy a metró megvalósításakor már csak a lehető legkisebb zavarás legyen, és ne kelljen az elkészült felszínt újból megbontani.

További rendezendő terület az átépített Szabadság hídhöz Pesten csatlakozó kiskörút területe, mely az alábbi szerződések keretében került felújításra:

- K2/A Fővám tér és Vámház körút,
- K2/B/1 Kálvin tér.

A fenti Szerződések keretében új gyalogos aluljáró épült a metróállomáshoz kapcsolódva a Fővám téren, továbbá részben átépült, illetve felújították a Kálvin téri gyalogos aluljárót. Elvégezték az út- és járdaépítési munkákat, felújították a villamos vágányokat, kicserélték a közműveket, rendezték a parkokat, illetve zöldterületeket, új közvilágítás létesült, átépültek a jelzőlámpás csomópontok, és kerékpárút is épült.

- K2/B/2 Múzeum körút felújítása

A Szerződés keretében a Múzeum körút teljes felújítására (faltól-falig) került sor a Kálvin tér és az Astoria között, út- és járdaépítéssel, villamosvágányok átépítésével –a Károly krt-on 190 m többletként-, a zöldterületek rendezésével, új közvilágítással és forgalomtechnikai berendezésekkel, továbbá kerékpárúttal.

- K2/C Rákóczi téri mélygarázs.

A metróállomás aluljáró szintjéhez és a Vásárcsarnok pincés szintjéhez kapcsolódva 43 férőhelyes mélygarázs épült. A műtárgy le- és felhajtói illeszkednek a felszín rendezési munkáihoz. A mélygarázs részlegesen 2011. év folyamán, majd teljes kiépítésben az érintett állomás beépítési munkáihoz igazítottan 2012-ben készült el.

- K2/D Baross tér rendezése

A 2007-ben átadott K-Ny-i metróállomás 2. kijáratához kapcsolódva a gyalogos aluljáró K-i oldala épült át, ehhez csatlakozott a tér teljes körű felújítása, melynek keretében új gyalogos aluljáró épült a 2-es metróvonal és a 4-es metróvonal állomásaihoz csatlakozva, és megvalósultak a felszíni rendezési munkák is.

- K2/E Őrmezői kijárat, Kelenföldi pu. metróállomás kijárata

A Kelenföldi pu. metróállomás Őrmezői oldalán az elkészült műtárgyhoz kapcsolódó kijárat műtárgy megépítése a hozzá tartozó belső beépítési munkákkal együtt (építészeti, gépészeti, elektromos), valamint a kijárat közvetlenül kapcsolódó felszíni rendezési munkáinak megvalósítása (út, közmű, kertészet, stb.)

- K2/F Őrmezői felszíni rendezés

A Kelenföldi pu. metróállomás Őrmezői és Etele téri kijáratának térségében felszíni rendezésre került sor, mely során összesen 4 területen P+R parkolók kerültek megvalósításra, mindösszesen 1453 férőhellyel.

- K2/G M1-M7 autópálya csomópont

A Kelenföld pu. metróállomás városelhagyó, közvetlen külső kapcsolatait biztosító, külön szintű közúthálózat valósult meg. A csomópont egyrészt biztosítja a metró közúti- és közösségi megközelíthetőségét, másrészt további fejlődési lehetőséget biztosít az „intermodális” csomópont további fejlesztéséhez.

Az engedélyokirat 5. számú módosításának indoka az alábbi volt:

A támogatási Szerződés 5. számú módosítása 2019. december 31-ig bezárólag lehetővé tette a kiegészítő állami finanszírozás felhasználását a peres ügyek lezárása érdekében felmerült költségekre azzal, hogy 2018. június 30-át követően csak a Kormány jóváhagyásával kerülhet sor a megmaradt forrás felhasználására. 2019. december 31-et követően pedig a felek kikötik a peres eljárások várható lezárását és így a számlák várható kifizetéseit alapul véve az évenkénti felülvizsgálatot. A KÖZOP-5.1.0-07-2008-0001 azonosítószámú projekt fenntartási időszakában a működéssel és a projekttel kapcsolatosan jelentkező újabb feladatok költségei nem elszámolhatóak. Erre tekintettel ezen feladatok finanszírozása a Főváros feladata. Így az engedélyokirat módosítása és a feladat fennmaradó forrásállományának következő évekre történő átcsoportosítása vált szükségesé.

Az engedélyokirat 6. számú módosításának indokai az alábbiak voltak:

Az elhúzódó peres eljárások, valamint az uniós fenntartási időszak alatt keletkező egyéb feladatok finanszírozása érdekében, a Fővárosi Önkormányzat költségvetése szempontjából feltétlenül szükséges volt a projekt kiegészítő állami finanszírozásának meghosszabbítása a 2019. év utáni időszakra is. Tekintettel arra, hogy az Egységes Támogatási Szerződés 5. számú módosítása ezt a finanszírozást 2019. december 31. napjáig tette lehetővé, szükségessé vált a támogatási szerződés módosítása, mely 6. számú módosítás – a finanszírozás zavartalan biztosítása érdekében - 2019. szeptember 10. napjáig minden érintett fél által aláírásra került. E módosítás lehetővé tette a kiegészítő finanszírozás 2022. évig történő felhasználását a peres ügyek lezárása érdekében felmerült költségekre, azzal a feltétellel, hogy 2020. június 30-at, 2021. június 30-at és 2022. június 30-at követően csak a Kormány évente kiadott jóváhagyásával kerülhet sor a megmaradt forrás felhasználására. Fentiekre tekintettel szükségessé vált az engedélyokiratban rögzített határidő módosítása 2022. december 31. napjára, valamint ezzel együtt a fennmaradó forrás ütemezése a 2020-2022. évekre.

Az okiratban továbbá feltüntetésre kerültek a kiegészítő állami támogatás terhére elszámolható kiadásokon felül jelentkező egyéb peres kiadások, amelyek összegéből 1 389 770 ezer Ft a korábban átvett KÖZOP támogatások terhére kerül finanszírozásra. További 783 222 ezer Ft értékű peres kiadás fedezetét pedig az Alstom metrószerelvények beszerzése tárgyú szerződés kapcsán 2019. évben megnyert per bevétele (a 4-es metró érintően 2 748 735 ezer Ft) biztosítja.

Fentiek következtében az engedélyokirat módosításban a feladat összköltsége 418 066,669 MFT-ra változott.

Az engedélyokirat 7. számú módosításának indokai az alábbiak voltak:

A 4-es metró nagyprojekt teljes pénzügyi zárása még nem történt meg, mivel folyamatban vannak a vállalkozók által indított választottbíróági és rendes bírósági eljárások épület, zaj és rezgés károkkal, valamint közbeszerzési eljárásokkal kapcsolatban. Az Egységes Támogatási Szerződés szerint a projekt állami támogatása keretében a továbbiakban csak a peres ügyekhez kapcsolódó kifizetések számolhatók el.

A BKV Zrt. áttekintette az 4-es metró beruházás megvalósítása során a vállalkozókkal szemben 2020 májusáig érvényesített kötbérek és ezeknek a támogató Fővárossal való elszámolásait. A beruházó BKV által a vállalkozói számlákból levont, majd később választottbíróági ítélet, illetve szerződésmódosítás által elismert összesen 5 440 916,82 euró, azaz 1 983 595 045 Ft kötbér összegét a társaság a könyveiben oly módon rendezte, hogy a levont összeget a vállalkozók felé teljesített kiadásként mutatta ki, emellett ugyanilyen összegű kötbér bevételt számolt el. A BKV Zrt. részéről a kiadás és a bevétel elszámolása a 2020. április 1-i MNB 364,57 Ft/EUR árfolyamon történt.

A 4-es metró beruházás finanszírozására a BKV-val kötött Módosított Megvalósítási Megállapodás 7.2 és 7.12. pontjai alapján a Főváros a fenti összeget a BKV részére nyújtandó beruházási célú támogatásként könyveli, míg a BKV által a Főváros felé elszámolt egyező összegű kötbért egyéb működési bevételként mutatja ki. A számviteli rendezés többlet forrásigénnyel, valamint pénzmozgással nem járt. Azonban a fenti összeget kiadásként a 4. sz. metró projekt tárgyévi előirányzatán, valamint bevételként az egyéb bevételek előirányzatán szükséges volt tervbe venni a fővárosi költségvetési rendeletmódosítás alkalmával.

Fentiekre tekintettel a feladat összköltsége megemelésre került 420.050.264 e Ft-ra, melynek átvezetése a feladat engedélyokiratában is szükséges a források évek ütemezésének aktualizálása mellett.

Továbbá a még felhasználható támogatási összegek figyelembe vételével pontosításra került a külső források összege.

Az engedélyokirat jelen 8. számú módosításának indokai:

A 4-es metró nagyprojekt teljes pénzügyi zárása még nem történt meg, mivel folyamatban vannak a vállalkozók által indított választottbíróági és rendes bírósági eljárások.

Jelenleg 3 db eljárás van folyamatban különböző bíróságok előtt, melyeket a Bamco Kkt. indított a BKV Zrt. ellen. A még folyamatban lévő jogviták befejeződésének és az ezzel kapcsolatos költségek felmerülésének

időpontja jelenleg bizonytalan és nehezen prognosztizálható, azonban várhatóan áthúzódnak a 2023. évre is, ezért szükséges a feladat tervezett befejezési időpontját 2023. 12. hónapra módosítani.

Az elhúzódó peres eljárásokra tekintettel a 2021. évre tervezett kifizetések nem valósultak meg a tárgy év során így szükségessé vált a 2021-ben fennmaradó forrás átütemezése a 2022. évre, mely módosítást a jelen engedélykirat pénzügyi táblázataiban is szükséges átvezetni.

2. Hatósági engedélyköteles beruházások és felújítások esetében a szükséges hatósági engedélyek megnevezése.

Hatósági engedélyhez nem kötött beruházás vagy felújítás esetében az erről szóló nyilatkozat.

A metróvonal és létesítményei, mint sajátos építményszakasz engedélyezését a nyomvonal jellegű vasúti létesítmények engedélyezése és üzemeltetésük ellenőrzése tárgyában kiadott 15/1987 (XII.27.) KM-ÉVM számú együttes rendelet szerinti vasúthatóság szabályozza. A rendelet értelmében a fő engedélyt – a Vasúthatósági létesítési engedélyt – a Fővárosi Közlekedési Felügyelet adja ki. Az engedélykérelmés során közreműködtek az érintett kerületi Önkormányzatok és a Főpolgármesteri Hivatal szervezeti egységei is.

Az I. szakasz vasúthatósági engedélyének száma:

FV/UV/NS/A/115/46/2004.

A beruházás megvalósítása során a hatósági engedélyköteles tevékenységek minden esetben a szükséges engedély birtokában kezdődtek meg.

3. A megvalósításra javasolt feladat várható élettartama, felújítási gyakorisága, egyéb fontos körülmények.

A metróvonalak élettartama a rendszeres felújítások figyelembevételével – a nemzetközi tapasztalatok szerint meghaladja a 100 évet. A működő vonalak felújítására általában 20-30 évente kerül sor.

4. A megvalósításra javasolt feladat jellegétől függően az alapközmű, alapút helyzetét, várható hatását a környezet állapotára és az infrastruktúra terhelésére.

A 4-es számú metróvonal I. szakaszán létesült 10 db állomás közműellátását és a közúthálózathoz való kapcsolódását a meglévő városi hálózat biztosította, helyenkénti korszerűsítésekkel és szükség szerinti bővítéssel.

Az alap- és a kapcsolódó beruházások keretében a metróvonal által érintett térségekben sor került a felszín, az utak, a terek és a közterületek rendezésére. Ezzel együtt megvalósultak a szükséges közműfejlesztések is. A budai oldalon a felszíni rendezés – mintegy előrehozott jelleggel – már részben megvalósult 2002-2004-ben.

A 4-es metróvonal I. szakaszára – a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény és az érvényes rendeletek szerint – készített előzetes környezeti hatástanulmány részletesen elemezte a létesítmény természeti és épített környezetre gyakorolt hatásait, és azok várható változásait. A társadalmi környezet várható változásaira is kiterjedő vizsgálatok az építés időszakára, az építés utáni üzemeltetési időszakra vonatkoztak, valamint kiterjedtek a beruházás elmaradásából fakadó környezeti kockázatokra.

A környezetvédelem szempontjából a napjainkban végzett vizsgálatok eredményeit tekintve Budapesten, mint nagyvárosban, elsősorban a közúti forgalom zsúfoltságából eredő levegő-szennyezettség, a környezeti zajok és rezgések, illetőleg mindezek közvetlen és közvetett ökológiai és epidemiológiai hatásai észlelhetők, mint káros hatások.

Az I. szakasz környezetvédelmi engedélyét a Közép- Duna-völgyi Környezetvédelmi felügyelőség I. fokon KF 190-36/2003. számú Határozatával, továbbá a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség 14/2926/30/2003. számú másodfokú Határozatával megadta.

5. A beruházással vagy felújítással érintett létesítmény működtetésének becsült éves többletköltsége, illetve költségmegtakarítása.

Az új metróvonal működtetési költségei a kiinduló helyzethez képest többletköltségként, míg a korábbi tömegközlekedési hálózat elmaradó elemeinek költségei megtakarításként jelentkeznek.

A többletköltségeket, illetve a megtakarításokat, a költség-haszonelemzést a feltételezhető üzemi körülmények és a felszíni tömegközlekedési hálózat figyelembevételével az 1996 októberében elkészült és a Fővárosi Közgyűlés által következtetéseiben elfogadott Megvalósíthatósági Tanulmány tartalmazza.

A budapesti 4. metróvonal megvalósításával kapcsolatos mérnöki és gazdasági megfontolások aktualizálása tárgyú, 2002. évben elkészített tanulmányterv a négy állomással meghosszabbított I. szakasz gazdaságossági vizsgálatát is elvégezte.

Az alábbi táblázat bemutatja a 10 állomásos I. szakasz és a 14 állomásos I. és II. szakaszra készített költséghaszon elemzés összefoglalását, a magyar bruttó hazai termék (GDP) alacsony és magas éves növekedési változatai esetén:

	10 állomásos (Kelenföldi pu. – Keleti pu.)		14 állomásos (Kelenföldi pu. – Bosnyák tér)	
	Alacsony növekedés	Magas növekedés	Alacsony növekedés	Magas növekedés
Nettó építési költség	306	306	479	479
Nettó jármű beszerzési költség	34	34	68	68
Nettó üzemeltetési és fenntartási költségek	-24	-24	-3	-3
A használónál jelentkező haszon	757	1054	845	1176
Generált bevétel	33	33	35	35
NPV (nettó jelenérték)	474	771	335	666
B/C (költség/haszon arány)	2.5	3.4	1.6	2.2
IRR (belső megtérülési ráta)	10.6%	12.4%	8.2%	9.9%

A KözOP projekt zárásához elkészült 2015. decemberben a záró CBA számítás és benyújtásra került a Támogató részére, melynek jóváhagyása a záró elszámolásokkal együtt megtörtént.

6. A megvalósításra javasolt feladat forrásainál figyelembe vett pályázati lehetőségeket, külső és egyéb források megszerzésének lehetőségeit.
-
7. Mindazon egyéb tényeket, körülményeket, amelyek a beruházást vagy felújítást befolyásolhatják.
-
8. A megvalósításnak az 1998. évi XXVI. törvény szerinti feladatra vonatkozó részletezése.

A 4. sz. metróvonal állomásainak és felszíni kapcsolatainak tervezése és kivitelezése a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvényben előírtak figyelembevételével történt.

A mozgáskorlátozottak részére minden állomáson legalább 10 főt befogadó, vezető nélküli üzemmódú személyfelvonó épült. A felvonó tolószék, illetve hordágy befogadására is alkalmas. A felvonó felső érkezési/indítási szintje a helyi körülményekhez igazodva az aluljáró vagy a gyalogjárda szint. A liftek felszínre érkezésének környezetében, a gyalogátkelőhelyeknél az akadálymentes továbbjutás a járdák illetve útszegélyek lesüllyesztésével biztosított.

Egyéb rendelkezések:

A jelen módosított engedélyokirat elválaszthatatlan részét képezi a mindenkor hatályos Budapest Főváros Önkormányzata és a Magyar Állam, a Támogató között 2012. december 21-én létrejött, a budapesti 4-es metróvonal és kapcsolódó felszíni beruházásai megvalósításához kapcsolódóan kötött, Támogatási Szerződés, Finanszírozási Szerződés és Finanszírozási Szerződés Kiegészítő Megállapodás módosításáról és egységes szerkezetbe foglalásáról szóló Szerződésének és annak összes hatályos módosításának, továbbá a két szakaszolt projekt KÖZOP-os és IKOP-os Támogatási Szerződésének.

Jelen, az engedélyokirat 8. számú módosítása elfogadásával egyidejűleg a 393/a/2021. (II. 24.) sz. Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott 7. számú módosítás hatályát veszti.

Dátum:

Ellenjegyző:

Jóváhagyó:

2022 MÁJ 23.

a főpolgármester hatáskörében eljárva


.....
Berente Katalin
gazdasági igazgató

2022 MÁJ 20.




.....
Tüttő Kata
főpolgármester-helyettes



Németh László
főosztályvezető

2022 APR 29.

Megegyezik a Közgyűlés által elfogadott tervszöveggel
a 298/a/2022. (IV. 13.) sz. határozat alapján.

