**Tisztelt Miniszterelnök Úr! Tisztelt Vendégeink! Kedves Megjelentek!**

Köszöntöm Önöket ezen a rég várt, de soká alig remélt napon. Zűrzavaros előkészületeket, majd komoly erőfeszítéseket követően megvalósult Magyarország utóbbi évtizedeinek egyik legnagyobb beruházása, befejeződött Budapest negyedik metróvonalának építése. A létesítményt ma birtokba vehetik az utasok.

Már az 1970-es években felvetődött az újabb fővárosi, felszín alatti kötöttpályás közlekedési vonal építésének gondolata. Más kérdés, hogy az ötlet és a megvalósulás között eltelt évtizedek megválaszolatlan kérdéseket is maguk mögött hagytak. Tehát a 4-es metrót nem Demszky Gábor találta ki, hanem közel 20 évvel korábban megtörtént ez.

A most átadásra kerülő 4-es metró minden áron való megépítésének azonban a korábbi főpolgármester szinte a megszállottjává vált. Azt sose tudtuk meg pontosan, hogy miért nem az orosz államadósság terhére állapodtak meg a kivitelezésben. Szerencsésebb lett volna az is, ha regnálása idején hangsúlyosabban műszaki-gazdasági, és kevésbé politikai-kommunikációs kérdésként kezelték volna az ügyet, de ez már a múlt. Ahogy talán annak részletei is elhalványulnak egyszer, hogy a 2010-ben hivatalba lépő új városvezetésnek milyen embert próbáló harcot kellett folytatnia, hogy a félkész állapotban itt hagyott metró korábban kötött szerződéseit korrigálja, életre keltse, gyakorlatilag megmentse és befejezze a projektet. A 2005-2006-ban kötött nemzetközi szerződések 2010-re már nem engedték meg a beruházás folytatásának mérlegelését. Egyáltalán nem csak azért, mert nem szép és nem dicsőség torzókat hagyni hátra – bár ez is igaz. Sokkal fontosabb azonban, hogy az öt évvel korábban hatályba lépett 16 szerződés indokolás nélküli, generális felmondása olyan volumenű kártérítési pereket eredményezett volna, ami a város pénzügyi csődjét biztosan előre vetítette. A leállítás ezért nem volt valódi alternatíva. A szerződések újratárgyalásával azonban tízmilliárdokat szereztünk vissza a városnak, és metrópolitizálás helyett metróépítést folytattunk. Korábban, 2002 és 2010 között szinte évente tolták ki újabb esztendővel az átadás tervezett határidejét. Mi egyetlen dátumot, 2014 tavaszát tűztük ki az átadásra, és ezt a jelenlegi kormány következetes támogatásával be is tartottuk.

Akadtak elszánt ellendrukkereink. Bár a ciklus elején még olvashattunk óvatlan vallomásokat a korábbi időkről, s ezek elárulják, hol tartottunk 2010 végén:

„az alagútfúró pajzsok 126 héttel később értek célba az eredetileg meghatározott időpontnál.”

„A városvezetés – mármint a 2010 előtti – minden hibát elkövetett, ami egy ilyen nagyságrendű beruházásnál elkövethető” – olvastuk 2011 februárjában a később valóságos aknamezőt telepítő napilapban. 2014. márciusában már rég dühödten védelmezi ugyanannak az írószerszámnak a gazdája az „új vonalért foggal-körömmel küzdő” korábbi városvezetést.

A közbeeső években sorozatos kárörvendő kommentárok kísérik erőfeszítéseinket. Már 2011-ben az Alstom szerződésről: „Kicsit talán elkéstek. A 2006-ban kötött kontraktusban foglaltakat nehéz felülírni. Mint például a vis maiorra vonatkozó megállapodást.” Vagyis volt egy szerződés, ami alapján fizetni kellett volna olyan szerelvényekért, amelyek nem közlekedhetnek. Hát felülírtuk. Töröltük a „vis maior” tételt, és az Alstom belenyugodott. Kár volt szurkolni Budapest ellen. Kár volt túl hamar az éterbe kiáltani: „BKV bukta, az Alstomnál az előny.” Nem így alakult. Nem hagytuk magunkat, a pert megnyertük, a város pénzélt visszaszereztük. Sőt, az Alstommal később kiváló munkakapcsolat alakult ki.

A heccelés azonban folytatódott:

„Ugyan 2014 márciusra ígértik az átadást,… erre az eddigi tesztüzem eredményeinek ismeretében kevés a remény””

 „Bukás szélén a 4-es metró…a hibák gyakorisága nagyságrendekkel(!) meghaladja azt a szintet, amelyet belátható időn belül ki lehet javítani.”

Még ez év márciusában is, néhány nappal ezelőtt: „úgy néz ki, átadják…hacsak össze nem omlik a rendszer”.

Ilyen jóslatok között teltek a napok.

De a rendszer nem omlott össze. Soha nem adtuk fel a küzdelmet, elszántan dolgoztunk tovább. És eljött a nap, amikor meglett az eredménye.

**Tisztelt Hölgyeim és Uraim!**

A siker ismeretében legyünk méltányosak. Önmagunknak is tartozunk ezzel a gesztussal. Ismerjük el azok munkáját is, hiszen voltak sokan ilyenek, műszakiak, gépkezelők, munkások, hivatalnokok, sőt politikusok is, akik előttünk fáradoztak becsülettel. Fogalmazzunk úgy: az előző főpolgármester és munkatársai a Medgyessy-kormány idején elkezdték, mi viszont az Orbán-kormány idején és segítségével – nehezen mérhető nehézségek árán – befejeztük a sok viszontagságot megért gigaberuházást.

Maradjon meg így az annalesekben az utókor számára.

Szeretnék köszönetet mondani a Miniszterelnök Úrnak, a Magyar Kormánynak, a jelen ciklusban megújult lebonyolító- és mérnökgárdának, a Fővárosi Önkormányzat cégeinek, a Fővárosi Kormányhivatalnak és más kormányszerveknek, a közreműködő hatóságoknak, kiemelten a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, a kivitelezésben résztvevő nemzetközi- és magyar cégeknek, termelésirányítóknak, munkásoknak áldozatos munkájukért. Köszönetemet fejezem ki az uniós támogatásért, amelyben ez a projekt részesült. Az Európai Bizottság a beruházás költségeinek tekintélyes hányadát finanszírozta. Bízom benne, hogy ez a létesítmény beváltja mind Magyarország, mind az EU várakozását.

Egy esztendővel ezelőtt, a 150 új Mercedes busz tavalyi átadásakor hangzott el a Hősök terén: erős és sikeres főváros nélkül nincs erős és sikeres Magyarország. Budapest, a nemzet fővárosa a magyar nemzet egyik fő gazdasági motorja, amelynek fejlődéséhez – és így az ország gazdaságának fejlődéséhez az alapvető infrastruktúra fejlesztése, az elérhetőség javítása kulcsfontosságú, ebben a közösségi közlekedés kulcsszerepet tölt be. Jelenleg minden második budapesti, a fővárosiak 55%-a veszi igénybe a közösségi közlekedést, azon belül leginkább a budapesti metróvonalak valamelyikét. A budapesti metrók lényegesen nagyobb utasforgalmat bonyolítanak le, mint akár a MÁV, akár a Volán.

A fővárosi metróhálózat mostani gyarapodása azt mutatja, hogy Budapest és az ország vezetése akar és képes is együttműködni. Szükség is van erre, hiszen a munkánk nem ért véget, sürgető feladatként áll előttünk a korábbi városvezetés által elhanyagolt hármas metróvonal elöregedett szerelvényeinek és a vonal egészének a felújítása, amiben szintén számíthatunk a Kormány segítségére. A Kormány és Budapest együttműködésének tényét számos más projekt mostanában történő átadása erősíti meg.

**Tisztelt Hölgyeim és Uraim!**

Fel kell hívjam a figyelmüket, hogy a 4-es metró vonalán kezdetben, az üzemelés első hónapjaiban előfordulhatnak kisebb kényelmetlenségek, zavarok, ezek azonban az ilyen bonyolult rendszerek gyermekbetegségeinek tekintendők világszerte.

A 4-es metró 7 kilométeres elkészült szakaszát 13 perc alatt teszik majd meg az automata szerelvények a Keleti pályaudvar és Kelenföld vasútállomás között. A többi metróvonalhoz hasonlóan csúcsidőszakban 2-3 percenként, míg napközben és hétvégén 5, késő este pedig 10 percenként járnak majd a szerelvények, és átszállási lehetőség biztosított a Keleti pályaudvarnál az M2-es, a Kálvin téren pedig az M3-as vonalra.

Az új földalatti építmény és viszonylat üzembe helyezésével az elmúlt évtizedek egyik legnagyobb felszíni forgalomátszervezését hajtjuk végre Budapesten. A forgalmi változásokról társadalmi egyeztetést tartottunk, amelyhez foghatóra az elmúlt 25 évben nem volt példa, ennek során több mint hétezer lakossági és civil észrevétel, javaslat érkezett. A felszíni forgalmi rendet ezek figyelembe vételével alakítottuk ki. Az új forgalmi rend tíz fővárosi kerületben, valamint Budaörsön és Törökbálinton mintegy 40 autóbusz-, öt villamos- és három trolibuszvonalon jelent változást. A felszíni járathálózatot úgy alakítottuk át, hogy a 4-es metró használatát ösztönözzük, ott azonban, ahol a metróra való átszállás lassítaná az utazást, megmaradnak a felszíni utazási lehetőségek, így többek között a 7-es busz és érdemben nem változnak a dél-budai villamosjáratok sem. A forgalmi rendet úgy alakítottuk ki, hogy a metró kelenföldi végállomásánál az őrmezői lakótelepet minél kisebb terhelés érje.

Budapest legújabb metróvonala tehát a korábbi, hosszú évekig tartó vergődést követően mégis elkészült. Miniszterelnök Úrral ezennel ünnepélyesen átadjuk az utazóközönségnek. Szeretném bejelenteni, hogy az új metróvonalat ma 12 órától a vasárnapi üzemzárásig az utasok díjmentesen igénybe vehetik. Kérem, legyenek tekintettel az esetleges túlzott érdeklődésre, vegyék figyelembe a forgalomirányítók intézkedéseit és vigyázzanak egymásra.

Jó utat, sok örömöt, minél kevesebb bosszúságot, és mindenekelőtt balesetmentes közlekedést kívánok a 4-es metrón! Abban talán soha nem lesz konszenzus, hogy mennyire volt helyes vagy helytelen belefogni, de az biztos, hogy végül is nagyon szép lett. Örüljünk neki együtt!