

# METRÓ 4

Hírlevél

BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság  
4. évfolyam, 1. szám 2002. április

DBR

M

METRO

www.metro4.hu

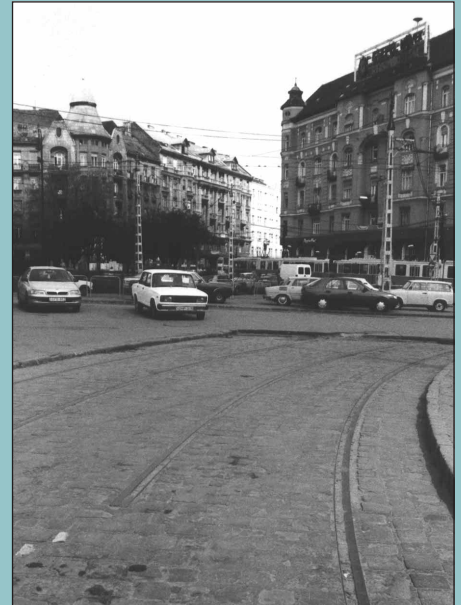
## Rendezzük a felszínt

Manapság rendkívül sok még a bizonytalanság a 4-es metró körül. Egy valamiben azonban biztosak vagyunk. Mégpedig abban, hogy meg fog épülni. Azon egyszerű oknál fogva, hogy évtizedek óta, egyre növekvő mértékben, szükség van rá. Ugyanis a dél-budai régió közlekedési gondjait semmilyen más eszközzel nem lehet hatékonyan és tartósan megoldani. Olyan axióma ez, melyet eddig egyetlen szakmai fórum sem kérdőjelezett meg. Éppen ezért mi – Budapest új metróvonalának megvalósítása érdekében létrehozott szervezetként – ezentúl is megteszünk minden szükséges előkészületet annak érdekében, hogy amint pozitív döntés születik, haladéktalanul megkezdődhessen a metróvonal építése. Ennek a munkának része az érintett területek előrehozott felszíni rendezése is. Hisszük, hogy a politikai csatározások áldozatává vált területek, melyeken eddig – éppen az elhúzódozó metróépítés miatt – nem volt lehetőség fejlesztésre, most végre részesek lehetnek Budapest dinamikus fejlődésének. A Bartók Béla úton és a környezetében lakók végre esélyt kapnak arra, hogy XXI. századi körülmények között, biztonságosabb és egészségesebb környezetben élhessenek. A kivitelezési munkák 2002 kora nyarán elkezdődhetnek. A pesti oldalon tervezett felszíni rendezés még várat magára. A 4-es metró vasúthatósági engedélyét még nem adta meg a hatóság, továbbá a térség szabályozási tervének alternatívái közül sem választottak még az érintettek. Így a Baross tér és a Thököly út felszíni rendezése nem indulhat meg az idén.

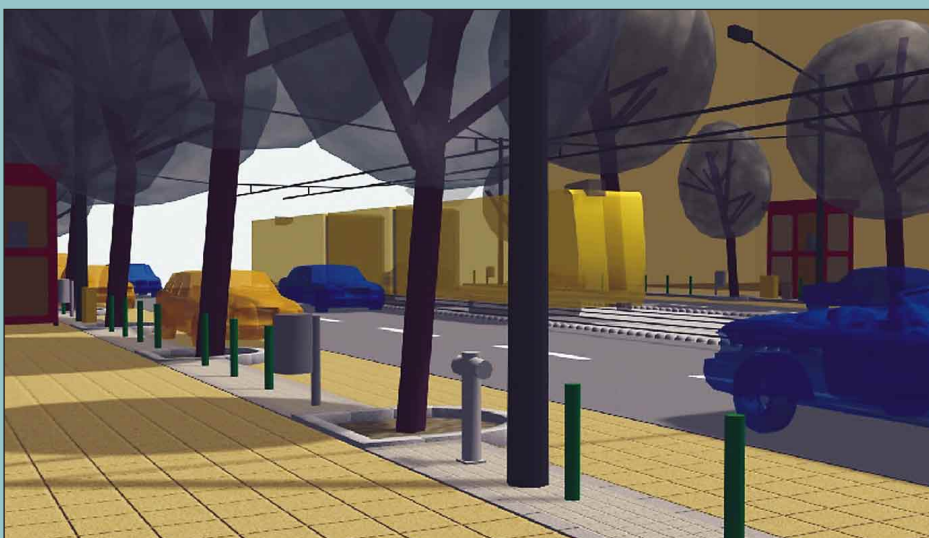
## A dél-budai térség rekonstrukciója

A Bartók Béla út és a hozzá kapcsolódó területek a dél-budai körzet legforgalmasabb te-

réletei, közlekedési csomópontjai. A kiemelkedő szerep egyrészt a hatalmas gépjárműforgalomból adódik, másrészt abból is, hogy a Bartók Béla út a térség tömegközlekedési gerincútvonalára: a Dél-Budán közlekedő utasok döntő többsége ezen

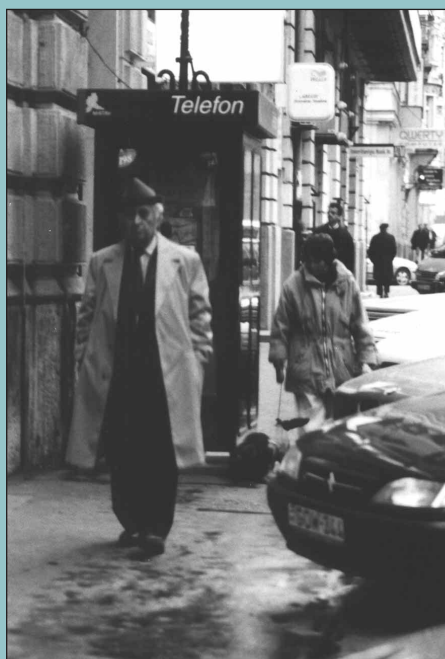


Használaton kívüli vágányok a Móricz Zsigmond körtéren



Látványterv a felújítás utáni belső Bartók Béla útról

útvonal érintésével éri el úti célját. Csúcsidőben ma óránként mintegy 80 villamos és 120 busz halad át a Bartók Béla úton, melyek naponta közel 175 ezer utast szállítanak. És miközben egyszerűen nincs hely további járatok közlekedtetésére, a környék forgalma egyre nő. Az autóforgalom is „kinötte” az utat. A Bartók Béla út keresztmetszete, csomópontjainak elrendezése lényegében az 1930-as években alakult ki. Azóta voltak ugyan kisebb módosítások, de a sokszorosára növekedett autóforgalom igényeit az út már nem képes az elvárható szinten kielégíteni. Kicsi a csomópontok áteresztőképessége, ráadásul teljesen elhasználódott, egyenetlen a kockakő burkolat. Így aztán nem csoda, hogy sokan a mellékutcákon keresztül kerülnek ki a zsúfolt és zötyögős főutat, megkerülve ezzel az ott lakók életét. A helyzet mihamarabbi megoldást igényel. Ez a megoldás pedig nem lehet más, mint a metró. Hiszen ez az egyetlen olyan eszköz,



*Bartók Béla út – rendezetlen parkolás*

amely magas színvonalú, biztonságos, a felszíni viszonyoktól független, gyors közlekedést nyújt. A nálunk magasabb motorizációs szinttel rendelkező országokban ezt már felismerték, és a metróépítést környezetvédelmi beruházásnak tekintik.

Bár Budapesten a metróépítés beindítása az ismert politikai okok miatt egyre hú-

zódik, a tervezés és a létesítmények előkészítése már olyan szinten áll, hogy elvégezhető a felszín rendezése – a metró leendő építményeinek figyelembevételével. Ez az előrehozott felszínrendezési program lehetőséget ad arra, hogy a környék lakóinak ne kelljen a jelenlegi áldatlan körülmények között élniük és közlekedniük addig sem, amíg a 4-es metró elindulhat. A program eredményeként ugyanis kiszámíthatóbb lesz a felszíni közlekedés, rendezettebb lesz a térség. Az átépített felszín alatt megújul a régi, elavult közműhálózat is.

### **Vége a káosznak az utakon**

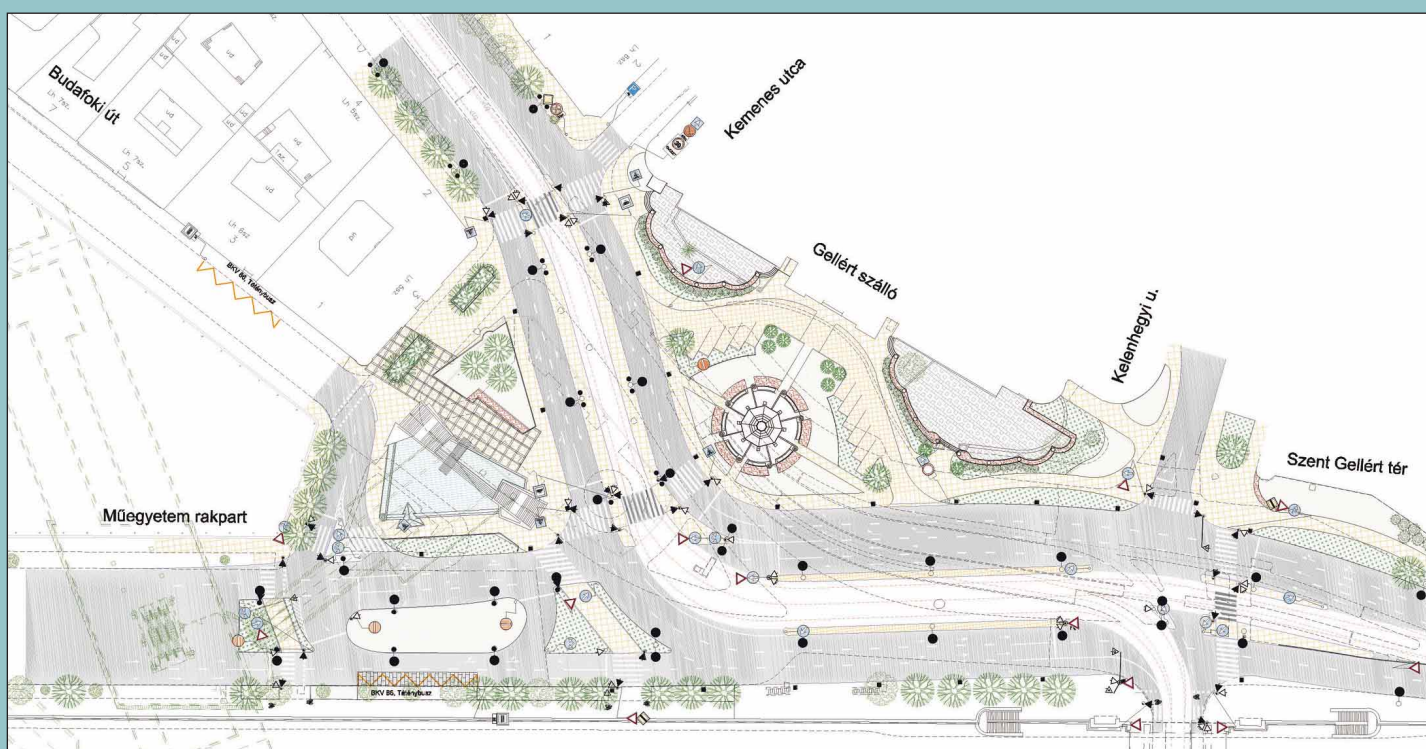
A felújításnak köszönhetően eltűnik a Bartók Béla útról a töredezett kockakő, a csúszós, elavult keramit, és helyettük nagy teherbírású, sima aszfaltburkolat készül. A Kosztolányi Dezső tér és a Szabadság híd közötti teljes szakaszon két sávban haladhatnak majd az autók. A mellékutcákban – ahol a lakosság ezt támogatja – kialakíthatók csillapított forgalmi övezetek, ahol maximum 30 km/h sebességgel lehet közlekedni. Rendezettebb és biztonságosabb lesz a járművek kanyarodása is. A jelzőlámpás csomópontokban külön sávból lehet majd balra kanyarodni,

így a jövőben nem akadályozzák egymást a járművek a sávváltásoknál.

Rendezettebbé és biztonságosabbá válik a parkolás is. Bár a felszínen nem lesz több parkolóhely, de a meglévők átláthatóbbak és jobban kihasználhatóak lesznek. (A parkolóhelyek számát helyhiány miatt kizárólag mélygarázsok és parkolóházak létesítésével lehet növelni, ez azonban nem része a felszín rendezésének.) A gyalogosok védelme érdekében a járdákat elzárják a parkoló járművek elől, ami tovább javítja a térség képét. A kiemelt helyeken díszburkolatot kapnak a járdák. Korszerűsödik a közvilágítás, a tervezett kandeláberek a Bartók Béla út bulvár jellegét hangsúlyozzák majd.

### **Gyorsabbá, kényelmesebbé válik a tömegközlekedés**

Ha rendezettebbé válik az autós forgalom, akkor a tömegközlekedési járművek is gyorsabban haladhatnak. A villamosok vágányzónáját úgy építik át, hogy az – a metró üzembe helyezése után – ún. tömegközlekedési zónaként működhessen, azaz ne csak a villamosok, hanem az autóbuszok is azon haladhassanak. Ennek egyik



*A Szent Gellért tér átépítési terve*



nagy előnye, hogy egyenletesebb lesz a tömegközlekedés, hiszen a közös megállóhelyeken a két eszköz együttes járatsűrűsége lesz a mértékadó. Megszűnik az azonos irányba közlekedő két jármű közötti választási kényszer – nem kell majd megtippelni, hogy a busz vagy a villamos jön-e előbb –, és ezáltal megszűnik a megállók közötti balesetveszélyes, úttesten keresztül történő közlekedés is. A tömegközlekedési zónák kialakításának másik előnye, hogy több hely marad a parkolásáv, a kerékpárút és a zöldterületek számára.

A metró beindítása előtti és utáni állapot kettőssége az épülő aluljárók tervezésénél és megvalósulásánál is megmarad. A Móricz Zsigmond körtéri aluljáró első ütemben a Villányi úti villamos- és buszvégállomás utasai számára biztosít kényelmes és biztonságos átkelőhelyet a tér másik oldala és a Fehérvári úti villamosok felé. A Bocskai út és a Fehérvári út kereszteződésében létesülő aluljáró szintén a villamosok átszálló utasai számára jelent könnyebbséget az első években. A későbbiekben aztán a metró utasai is ezeket a létesítményeket használhatják. A kor követelményeinek megfelelően az aluljárók elsősorban az átszálló utasok számára készülnek. A környéken élők, a sétálni, bevásárolni indulók nem kényszerülnek a föld alá, hiszen az átkelési lehetőségek megmaradnak a felszínen is.



*Móricz Zsigmond körtér – rendezetlen állapotok*

A felszínrendezés során áthelyezik több villamos- és buszjárat megállóit, hogy kényelmesebbé és biztonságosabbá váljon az átszálló utasok élete, kevesebbet kelljen gyalogolniuk.

- A Fehérvári úti villamosmegálló mindkét irányban a piac oldalára kerül, hiszen az utasok többségének a piac az úti célja.
- Rendeződik a Móricz Zsigmond körtér ma még kaotikus állapota is: közelebb kerül a 6-os villamos és a Fehérvári úti villamosok peronja, a 7-es buszcsalád



*Leromlott kockakő burkolat a Bartók Béla úton*



*Látványterv a felújítás utáni külső Bartók Béla útról*

megállóit pedig a tér közepére helyezik át. Így az átszálló utasoknak rövidebb utat kell megtenniük.

- A Kosztolányi Dezső téri villamosmegálló mindkét irányban a Bocskai út nyugati oldalára kerül, optimális távolságra az autóbussz-végállomásoktól.
- A Szent Gellért téren is javulás várható azért, hogy a villamosmegállót a lakóövezetbe közelebb, a Bartók Béla út torkolatába helyezik át. ■



## Aktualitások

### A budai oldali felszíni rendezés építési engedélye

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet 2001. november 22-ei határozatában megadta az építési engedélyt a Szent Gellért tér, a Bartók Béla út (a Szent Gellért tér és a Tétényi út közötti szakasza), a Móricz Zsigmond körtér, a Fehérvári út (a Móricz Zsigmond körtér és a Bocskai út közötti szakasza) és a Fehérvári út–Bocskai út csomópont átépítéséhez. Az építési engedély 2002. január 18-án jogerőssé vált.

### A Fővárosi Közgyűlés 2002. január 31-ei határozatai

A Fővárosi Közgyűlés jóváhagyta a 4-es metróvonal I. szakasz „A/1” üteméhez kapcsolódó út-, közmű- és villamosvágány-építésre vonatkozó beruházási programokat a budai oldalra vonatkozóan, és felkérte a főpolgármestert a beruházás engedélykiritainak aláírására.

A Fővárosi Közgyűlés felhatalmazta a főpolgármestert, hogy 2002. április 30-ig terjessze elő a Baross téren – a 4-es metróra vonatkozó vasúthatósági engedély megadásának elhúzódása miatt – megvalósíthatatlan felszíni rendezés alternatívájaként a kelet–nyugati metróvonal második kijáratának megvalósítását és a hozzá kapcsolódó korlátozott felszíni rendezési program tervezetét.

### A kelet–nyugati metró Keleti pu. állomásának második kijáratá

A Baross tér a pesti oldal legnagyobb forgalmú közlekedési csomópontja, melynek

környezetében jelentős fejlesztéseket terveznek a jövőben. A megnövekedett forgalom miatt azonban már ma szükség van a meglévő metróállomás második kijáratának megépítésére.

A BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóság megbízása alapján készülnek a kelet–nyugati metróvonal második kijáratának vasúthatósági és építési engedélyezési tervei. A tervek részben már elkészültek, folynak az egyeztetések az engedélyező hatóságokkal. A kelet–nyugati metró új kijárat a Keleti pu. metróállomás keleti, Kerepesi út felőli végén épül. A tervek szerint a metró utasait két új mozgólépcső viszi majd fel az új, felszín alatti csarnokba, ahonnan további mozgólépcsők indulnak részint a pályaudvar indulási oldala felé, részint pedig a megnagyobbított Baross téri aluljáróba. Innen a Kerepesi út alatt egy új aluljáró-folyosó vezet majd a Festetics utca felé. A mozgáskorlátozottak részére lift épül.

### A budai oldalon tervezett előrehozott felszíni rendezés kivitelezési munkáinak előkészítése

A Közbeszerzési Értesítő 2002. február 6-ai számában jelent meg az előminősítési felhívás a 4-es metró projekt keretében tervezett budai oldali felszíni rendezésre (a közművek, az út, a járda és a villamosvágány építésére) vonatkozóan. A részvételi jelentkezések beadási határideje február 22-én járt le. Az előminősítés során kiválasztott kivitelező cégek már megkapták a tenderdokumentációkat. Az ajánlatok beadási határideje április 3. A bizottság április 12-ig választja ki az út- és járdaépítést végző cégeket.

### A 4-es metró környezetvédelmi engedélye, az Előzetes Környezetvédelmi Hatástanulmány

A Közép–Duna–völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség 2001. június 13-i határozatában elutasította az Előzetes Környezetvédelmi Hatástanulmányt. A határozat ellen a BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatósága fellebbezést nyújtott be.

A Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség felülvizsgálta az Előzetes Környezeti Hatástanulmányt és az azzal kapcsolatos dokumentációt, és újabb szakvéleményeket szerzett be. Ezek alapján a főfelügyelőség új eljárásra kötelezte az elsőfokú környezetvédelmi hatóságot. Az új környezetvédelmi engedélykérelem beadásának feltételeiről a Közép–Duna–völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség megküldte határozatát a BKV Rt. DBR Metró Projekt Igazgatóságnak. ■