

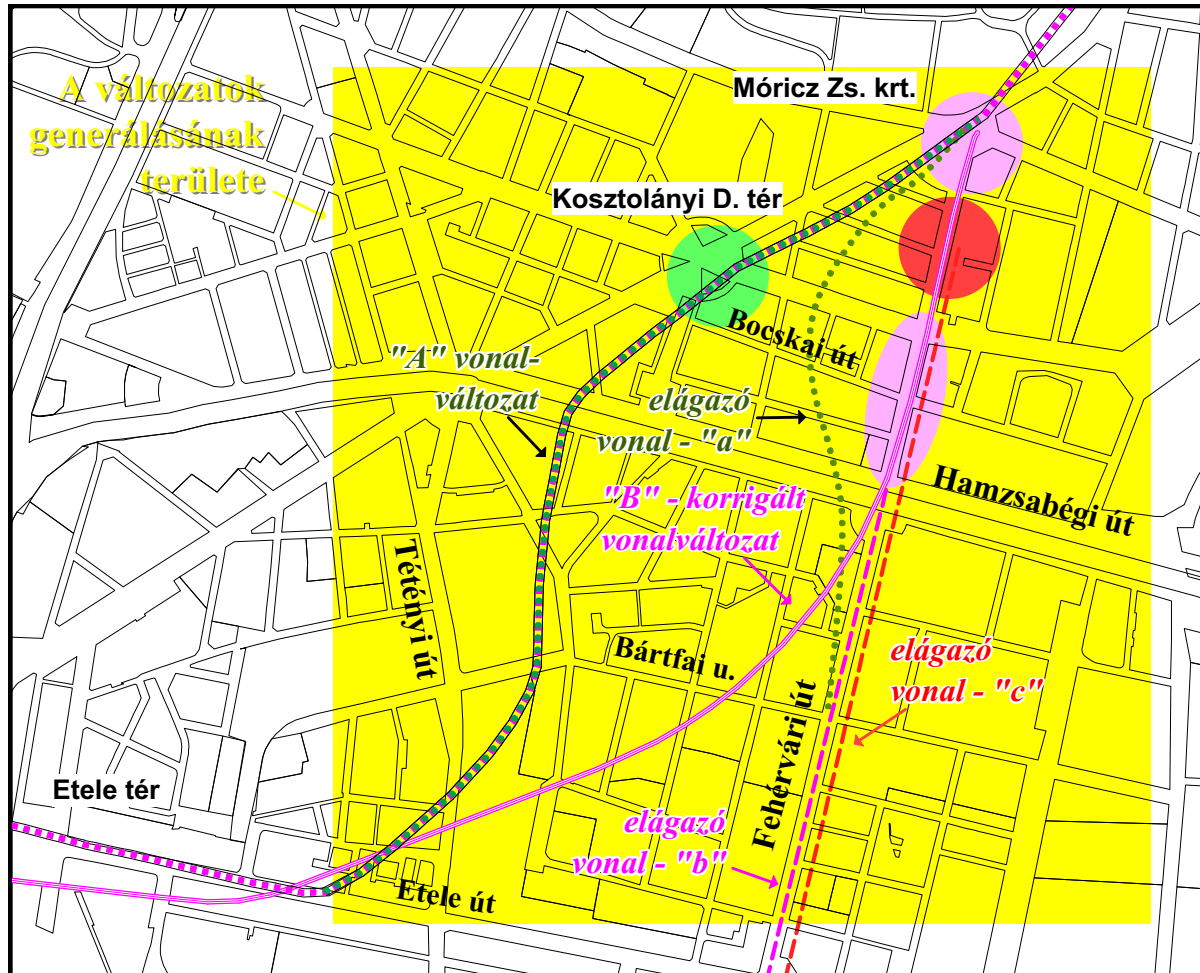
Dr. Nagy Béla – Ruzsányi Tivadar

Döntéshozókészítő vezetői összefoglaló az M4 metró nyomvonalának módosításához

A városfejlesztési és -rendezési változatok komplex értékelése a Móricz Zsigmond körtér és az Etele út térségében a részletes szakági elemzések és tervezési változatok felhasználásával a Fővárosi Önkormányzat Főpolgármesteri Hivatal megbízásából. Budapest, 1998. 02. 02.

Az M4 metró Móricz Zs. Körtér és Etele tér közötti szakasza sajátos városszerkezeti és – fejlesztési, illetve közlekedéshálózati, forgalmi jellemzőkkel rendelkezik. Ez tette szükségessé a korábbi vizsgálatok további mélyítését, a nyomvonalváltozatok kidolgozását, a változatok hatásának komplex értékelését.

A nyomvonalváltozatok a Móricz Zs. Körtér és az Etele út között az alábbi, a változatokat szemléltető térkép alapján képezhetők:



A változatok közlekedéshálózati áttekintése:

A változat kódja	A változat vonalainak és állomásainak ismertetése
„A” változat	Tartalmazza az „A” vonalváltozatot a hozzá kapcsolódó elágazó „a” vonal előkészítésével a Móricz Zs. körtéri állomásnál. Az elágazó „a” vonal azonban csak a Bártfai utca térségében éri el a Fehérvári utat, így az elágazó vonal célja nem teljesül.
„B1” változat	Tartalmazza a „B” vonalváltozatot az elágazó „b” vonal előkészítésével és a Fehérvári úton létesítendő állomással a Bocskai út és a Hamzsabégyi út között.
„B2” változat	A Móricz Zs. körtéri „állomás” a Fehérvári úton a Körtér és a Bocskai út között valósul meg az elágazó „c” vonal előkészítésével és ennek megfelelően az A és B1 változathoz képest egy állomással kevesebb épülhet az alternatívákat generáló területen.

A komplex értékelés összefoglaló táblázata az alábbi:

Értékelési tényező	Nyomvonal változat		
	A	B1	B2
Az ÁRT-ben jóváhagyott cél szempontjából a változat: súly: 2	Nem megfelelő súly: 1	Megfelelő súly: 3	Megfelelő súly: 3
A vonal hossza súly: 1	2100 m súly: 2	2100 m súly: 2	1900 m súly: 1
Az elágazó irányban megépített vonal hossza- stratégiai elem súly: 2	0 m súly: 1	600 m súly: 3	250 m súly: 2
Állomások száma súly: 1	Változatlan súly: 1	Változatlan súly: 1	Csökken súly: 3
Állomási utas-koncentráció súly: 3	Megfelelő súly: 3	Megfelelő súly: 3	Kezelhetetlen súly: 1
Tömegközlekedési kapcsolatok súly: 3	Megfelelő súly: 3	Megfelelő súly: 3	Kedvezőtlen súly: 2
A főváros kötőpályás tömegközlekedési rendszerének fejlesztése (1-es villamos) súly: 2	nem megfelelő súly: 1	Kedvező súly: 3	nem megfelelő súly: 1
Ingyanfejlesztő hatás – szintterület tartalék összesen súly: 1	50.000 m ² (Móricz Zs. krt. és Kosztolányi D. tér együtt) súly: 1	120.000 m ² (Móricz Zs. krt és a Bocskai úttól délre lévő állomás együtt) súly: 3	Az un. „Skála tömb” bekapcsolásával összesen cca. 150.000 m ² súly: 3
A városszerkezet déli irányú fejlődésnek támogatása súly: 3	Mérsékelt súly: 1	Kedvező súly: 3	Közepes súly: 2

A komplex értékelés eredménye a következő:

	Nyomvonal változatok		
	A	B1	B2
Komplex súly:	31	54	34
		Lényege: a „B” vonalváltozat megvalósítása, az elágazó „b” vonal előkészítésével és a Fehérvári úton létesítendő állomással - a Bocskai út és a Hamzsabégyi út között.	

A javasolt változat: B1

(2003. májusában folyik a javasolt változat állomásának kiépítése.)