



11 BALOGH PÉTER ISTVÁN, ERŐ ZOLTÁN

A budapesti „Négyes Metró”,  
a településfejlesztés és a városi szabadterek  
*The Metroline No.4 in Budapest,  
the urban development and the open spaces*

LEKTOR | SCHNELLER ISTVÁN

ESETTANULMÁNY

**B**ár még mindig sok a kérdőjel, de egyre biztosabbnak látszik, hogy néhány éven belül elkészül Budapest negyedik metróvonalára Dél-Buda és Zugló (pontosabban és talán egyelőre: a Kelenföldi és a Keleti pályaudvarok) között. A korábban megszokottól eltérő módon a beruházással kapcsolatban különböző civil szervezetek egyre hangosabb kifogásokat fogalmaznak meg. Az ő szavaikkal élve: „a beruházás volumene miatt alkalmas arra, hogy a közép-európai városrégiók éles versenyében Budapestet az élre emelje vagy a sereghajtók közé küldje”. Valóban hatalmas beruházás, bár önmagában a nagyságrendje talán nem elég az említett hatások kiváltására, de területfejlesztési, városépítészeti – és ezen belül a városi szabadterekre gyakorolt – hatásai együtt már igen. Jelen tanulmány ezeknek a folyamatoknak az elemzésére vállalkozik.

A budapesti „négyes” – hivatalos nevén „Dél-Buda–Rákospalota” – metró minden bizonnyal a világ leghosszabb ideje aktívan tervezett városi vasútvonala. Az első konkrét tervek (hatvanas évek) megjelenése óta az „M4” sok változatban létezett és létezik a mai napig – sőt a vonal kiváltására, „meg nem építésére” is számos elképzelés született. Mind a megépülő vonal összvárosi és mikrokörnyezetre gyakorolt hatása, mind a felmerült alternatívák közlekedési és településfejlesztési következményei tanulságos elemzést tesznek lehetővé. A tanulmány most olvasható első fele a végleges eszköz- és nyomvonalválasztás, valamint a lehetséges alternatív megoldások közötti különbségeket mutatja be, a későbbiekben megjelenő második rész pedig a most épülő állomások közvetlen környezetére, ezen belül is a városi szabadterekre gyakorolt hatásokat elemzi.

#### TÖBB, MINT METRÓ

Közismert tény, hogy a fejlett nagyvárosok belső területei nem bírnak el a mainál nagyobb gépjárműforgalmat.

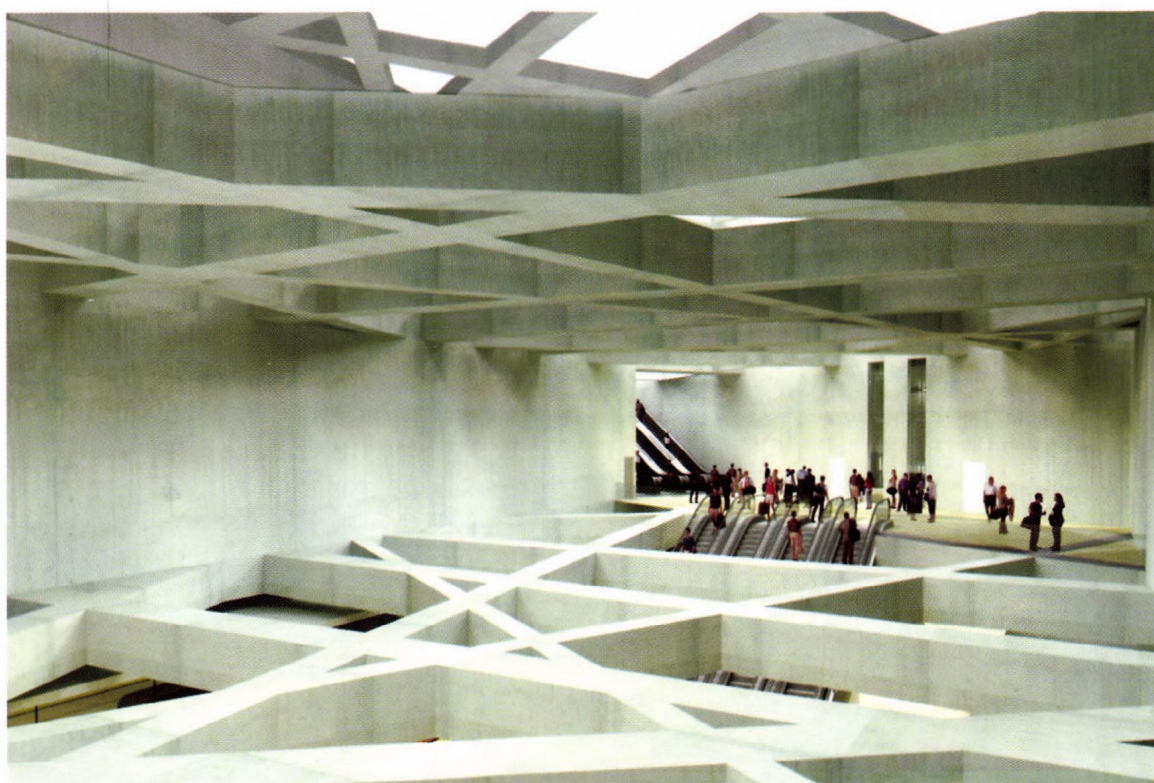
Ugyanakkor a sok átszállással és alacsony végsebességgel, illetve alacsony eljutási sebességgel jellemezhető tömegközlekedési rendszer – még ha viszonylag olcsóbb is – nem veheti fel a versenyt a kényelmesebb és gyakran gyorsabb egyéni közlekedéssel. Ezért a tudatos, koncepciózus településfejlesztés első lépése a 21. század nagyvárosaiban – itt elsősorban az ún. átmeneti zónák városi életbe való bekapcsolására, a rozsdavezeték feltárására kell gondolni – gyakorlatilag egyet jelent a közösségi közlekedési rendszer hatékony fejlesztésével.

A nagyvárosi közlekedési rendszerek jellemzően kétszintűek: egy biztonságos, kötöttpályás eszközökből álló gerinc- és egy rugalmasabb ráhordó-feltárási hálózatból állnak. Előbbi feladata a térség bekapcsolása az összvárosi rendszerekbe, míg utóbbi az utasok minél gyorsabb elérését szolgálja. Mivel a gerinchálózatnak nem alapfeladata az egyes területek feltárása, annak megállótávolsága még sűrűn lakott városrészekben is legalább 800 m, de inkább nagyobb; valamint lehetőleg minden egyes megállómelye

intermodális csomópont, vagyis több közlekedési eszközre lehet átszállni. A feltárási járatok ezzel szemben mintegy 400 m-es megállómely távolsággal a gyaloglási úthosszakat 250-300 m-re mérséklék, azaz 3-5 perc gyaloglást tesznek legfeljebb szükségessé.

#### M4

A véglegesített négyes metró jellegét tekintve megegyezik a kettes és a harmas metróval: hagyományos (nehéz) metró, 16 és 31 méter közötti mélységben vezetve, bár elődeitől eltérően az állomásokat felülről, részfalazásos technológiával építve készül. Az első ütemben, a két pályaudvar között 7,5 kilométer hosszú pályán fut és a végállomásokkal együtt 10 megállómely lesz – ez további 3,2 kilométerrel és 4 állomással bővíthet a Bosnyák térig, illetve még közel két kilométerrel a budaörsi virágpiacig. A klasszikus, „városon belüli” metró és az agglomeráció szerves kapcsolatát elsősorban helyi érdekű (elővárosi) vasútvonalak biztosítják – ezek az M4 esetében a Keletibe és Kelenföldre futnak (majd) be.



21

A négyes metró ötlete abból a korból származik, amikor a városközponttól távolabb létrehozott alközpontokat, lakótelepeket nagy kapacitású közlekedési kapcsolattal (metró, HÉV, villamos vagy városi autótút) kívánták ellátni. A hetvenes, nyolcvanas években mindenki metróról álmodott, hiszen a metró gyors, kényelmes és a koncentrált igények következtében olcsó kapcsolatot adott a lakótelepeknek, miközben a személygépkocsik alacsony száma miatt az autóbuszok gyorsan haladhattak. „A metrók gyakorlatilag a villamosok szerepét vették át, a villamosok a körirányú vonalakra és a metróval még el nem látott területekre kerültek.” A négyes metróra az újpalotai lakótelep és a dél-budai lakóterületek kiszolgálása hárult volna, de az eredetileg elképzelt nagyvonalú hálózatfejlesztés megrekedt, emlékeztet, hogy a 3-as metró sem érte el végül Káposztásmegyert. Az anyagi okokból kényszerűen lerövidített M4 így válhatott a nagy átmérős városi gyorsvasútból két „belső” pont közötti kapcsolatot adó vonallá.

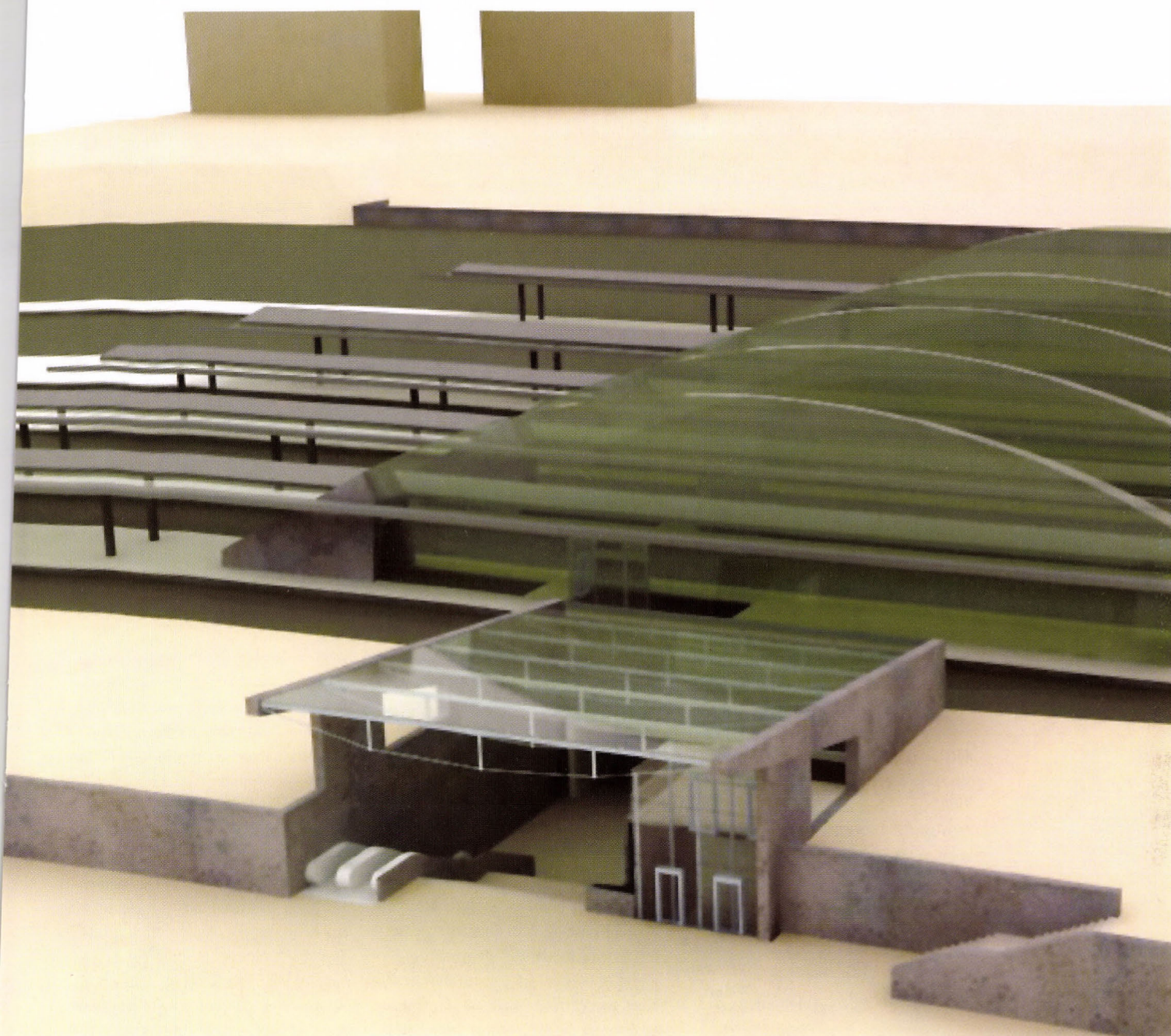
A rendszerváltozás után azonban több szálon is felgyorsultak az események: a személygépkocsi használat elterjedése, a fizetőképes rétegek nagyarányú kiköltözése a városkörnyéki területekre a 80-as évekhez képest jelentősen átrendezte a forgalmi viszonyokat. Mindezzel párhuzamosan jelentősen megváltoztak a tömegközlekedési hálózattal – így a metróval – szemben támasztott igények is. A korábban hangsúlyozott „lakótelep – belváros” kapcsolat erősítése, a 7-es buszcsalád és a kiskörúti villamos kiváltása – vagyis „tisztán” közlekedés-szakmai szempontok – helyett a városon kívül jelentkező megállíthatatlan fejlődés közlekedési problémáinak javítása, valamint az egyre reménytelenebb helyzetbe kerülő történelmi városrészek rehabilitációjának elősegítése lett az új metró kiemelt szerepe. „Általános stratégiai szempontból tekintve a szándék az, hogy a fejlesztést, mely egyébként az agglomerációban valósulna meg, a délkeleti átmeneti zónába vonzzák, jobb tömegközlekedési lehetőségeket nyújtva a XI. kerületen

belül és azon át, majd a Dunán keresztül a IX. és XXI. kerület irányába. A jobb tömegközlekedés a városközpont jobb elérését és a rá nehezedő nyomás csökkenését is szolgálja, valamint hozzájárul a történelmi városmagon kívüli területek, a VIII., IX. és XI. kerület megfelelő fejlesztési potenciáljának kialakulásához.” Vagyis több, mint tíz éve már, hogy a hivatalos anyagokban is megjelentek a változó településfejlesztési szempontjai – az M4 azonban nem alakult át.

Az M4 ugyanis mind a mai napig ugyanaz a „hagyományos metró”, amely két, ugyan összvárosi szinten is jelentős fejlesztési kapacitásokkal bíró területet (a kijelölt és a lehetséges főpályaudvarokat) köti össze a jellemzően tömegközlekedéssel jól feltárt budai és pesti belváros alatt, azonban csupán villamosok esetében megszórt állomástávolságokkal. Csakhogy – és ezt a területfejlesztési potenciál



3 | Az M4 „Bocskai úti” állomásának látványterve  
4 | Az M4 „Kelenföld” állomásának külső látványterve (Palatium Stúdió)



41

felmutatásakor a tervezők maguk is érezték – „2006-ban a tömegközlekedés fejlesztésének nem lehet kizárólagos célja, hogy a meglévő villamosokat és buszokat kiváltsuk és így »juttassuk levegőhöz a belvárost«” Vagyis a városfejlesztő erőt és a területi és szakmai szempontból is integrált tervezést lehetett és kellett volna inkább a középpontba állítani és olyan nyomvonalat és/vagy megoldást kialakítani, amely mélyebben aknázza ki a kínáló lehetőségeket.

De mi is a gond a négyes metróval? A Kelenföldi pályaudvar bekötése a városi gyorsvasúti rendszerbe több, mint jogos felvetés – mind közlekedési, mind településfejlesztési szempontból: húsz éve még valóban itt („az Osztyapenkónál”) volt Budapest nyugati kapuja; akkor még „hihető” volt, hogy jelentős lesz a gépkocsiról közösségi közlekedésre váltók aránya ezen a ponton. Mindezt „városkapu” jellegű fejlesztésekkel lehetett volna elősegíteni: nagy autópálya-csomóponttal,

változatos kereskedelmi funkciók és hatalmas P+R parkolók kiépítésével. Csakhogy mire elkezdődött a metró építése, a „nyugati kapu” már elkészült Budaörs térségében – kizárólag kereskedelmi fejlesztések által, tökéletesen nélkülözve a közösségi közlekedés nyújtotta előnyöket – és Kelenföld a maga viszonylagosan kisebb és bonyolultabb fejlesztési területeivel a „városban rekedt”.

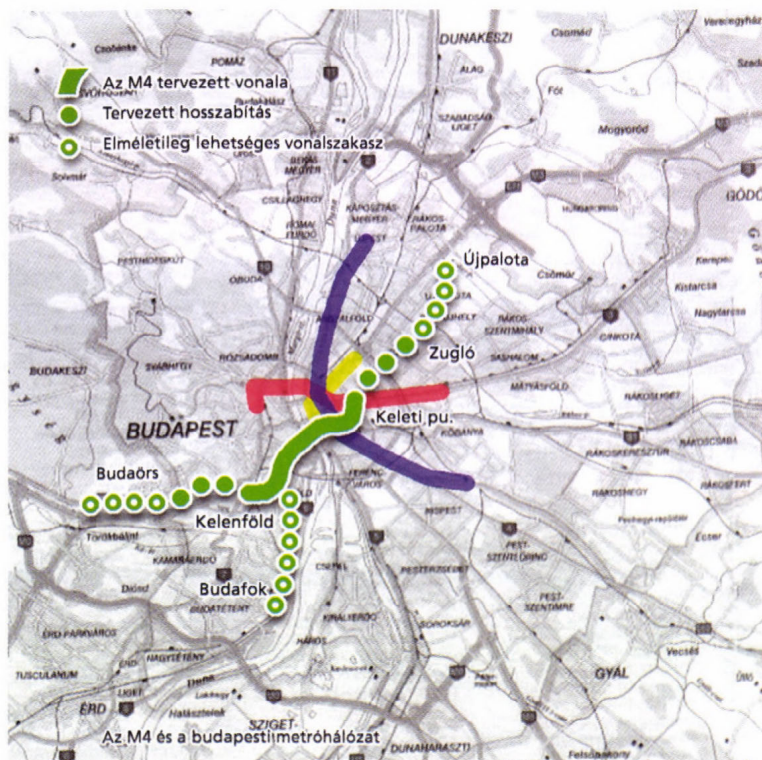
A politikai változások utáni zűrzavar, a sokat emlegetett 1990-es

Önkormányzati Törvény (a kerületek és települések „túlzott” önállósága; a főváros „szétesése”) és az azóta sem sokat javult kommunikáció- és együttműködés-hiány Budapest és a környező települések között sajnos logikusan vezettek a kialakult helyzethez. A gond az, hogy Magyarország legnagyobb infrastrukturális beruházása nem csak katalizálni nem képes a folyamatokat, hanem érdemben reagálni sem tud azokra. „A P+R-parkolók és a minőségi buszok ráhordás vonzerójének kihasználására a mai terv, azaz az M1-M7, illetve M3 autópályán és más bevezető utakon kialakuló dugóövezeten belül végállomásozó 4-es metró egyszerűen nem alkalmas.” Vagyis a végállomások kijelölése a „rég” indokkal nehezen állja meg a helyét. Megváltozott a felszíni közlekedés rendszere: az egyre erősödő gépkocsi-forgalom ellenére sikerült hatékonyan fejleszteni a 7-es buszcsládot; helyesen felismerve fontosságát remélhetőleg hosszútávon biztosított a kiskörúti villamos fennmaradása – sőt felmerült „visszahosszabbítása” is a Nyugati pályaudvarig. Szintén eldöntött tény az 1-es villamos átvezetése Budára. Tehát az állomások városon belüli pozíciója és ilyen sűrű, „villamos-szerű” kiosztása is egyre vitathatóbb. A VEKE kritikáinak is visszatérő eleme az, hogy a javasolt vonal így sok átszállást tesz szükségessé, a sűrű állomások tovább csökkentik a lehetséges időnyereséget.

#### A LEHETSÉGES HOSSZABBÍTÁSOK

Nem véletlen tehát, hogy az M4 folyamatos viták tárgya és hogy az egyik sokat emlegetett kérdéskör éppen a „végleges” végállomások meghatározása. És bár a vonal meghosszabbítását önmagában az utaslétszám nem tudja alátámasztani, a településfejlesztési szempontokkal való együttes vizsgálat talán kedvezőbb összképet fest.

A Bosnyák téri szakasz esetében a Thököly úti (jelenleg nem közlekedő) villamos kiváltása és a Rákosokról



érkező buszok Baross térről való „kiszorítása” a metró elsődleges feladata. Mindezek megítélésében nem egységes a szakemberek véleménye. Azonban ha az új végállomás térségének – Zuglói vadonutj, hatalmas, tervezés alatt álló központjának – városon belüli szerepét, annak törvényszerű erősödését, presztízs-növekedését vizsgáljuk, akkor egyértelmű a verdikt: az M4 jogosan kerül meghosszabbításra a Rákospatakig. Sőt. Településfejlesztési és intermodalitási szempontból is joggal merülhet fel egy további szakasz megépítése: akár az újpalotai lakótelepig, akár a Pólus bevásárlóközpontig; de talán leginkább az M3-as mentén (a „Shell kútnál”) kialakuló új városkapuig.

Nem ilyen „egyértelmű” a helyzet a budai oldalon: komoly szakmai és helyi politikai viták témája az ún. virágpiacig tartó hosszabb vonal azonnali megépítése. Félő azonban, hogy az autópályák bevezető szakasza melletti terület sorsa hasonló, mint Kelenföldé: igaz, hogy hasonlóan nagy méretű P+R parkolót tudna magába foglalni, de ma már „nincs elég kint” ahhoz,

hogy érdemben hozzá tudjon járulni a reggeli csúcsforgalom csökkentéséhez. Az arányok érzékeltetéséhez fontos tudni, hogy a nyugati közúti kapunaponta hatvanezer gépjármű érkezik a fővárosba mintegy százezer utassal, míg a Kelenföldi pályaudvar vagy a virágpiac térségében elhelyezhető koncentrált P+R parkolók kapacitása legfeljebb 1500-2000 férőhely. Szintén kérdéses, hogy a Budaörs és a főváros közé ékelődő zóna elbírna-e még egy, a végállomáshoz szükségszerűen kapcsolódó kereskedelmi fejlesztést. A sok szempontból ideális végállomást – valahol a mai IKEA parkoló környékén – a rendszerváltozás hajnalán még ki lehetett volna jelölni és ezzel, a későbbi kereskedelmi boom-ot is jelentősen befolyásolva, megteremtteni Budapest szükségszerűen kiépülő „nyugati kapujának” alapjait; egyben kiszolgálva Budaörs lakóterületeit is. Ugyanakkor a most készülő vonal vitathatatlan érdeme, hogy jelentős közlekedési kapacitásokat Kelenföldre koncentrálna lehetőséget teremt egy régóta hiányzó, nagyvonalú és minőségi városrészközpont kialakítására.



Lehetséges nagyvasúti hálózatfejlesztések mélyvezetésű összekötésekkel.

61

#### AZ M4 ALTERNATÍV NYOMVONALAI

Érdemes megemlíteni, hogy az 1996-os politikai döntés előtt a két kijelölt végállomás közé hét különböző nyomvonalat „rajzoltak” és vizsgálták meg a szakemberek. A megvalósíthatósági tanulmányból kitűnik, hogy ezek között a metró alternatívák közötti választás elsősorban városrendezési kérdésekre alapozódott és hogy a változatok között igen csekély különbségek mutatkoztak. Az évtizedek alatt felmerült változatok közül néhány példa:

A mai nyomvonal egyik komoly riválisa az ún. Fehérvári úti alternatíva volt. „A tekintetben azonban, hogy a vonal nagyobb laksűrűségű terület számára nyújtson magasabb szintű szolgáltatást és egyúttal a jövőbeni fejlődést is szolgálja, a Duna nyugati oldalán húzódó átmeneti zónát is ide értve, a Fehérvári úton vezetett alternatíva több előnnyel is rendelkezik.” Vagyis tisztán megjelenik az a szándék, hogy az új gerincvonal

Dél-Budán feltárjon feljövőben lévő, a városban pozícióját kereső területeket is. A Fehérvári út menti „barnamezős” lakóterületek feltérásából végül egyetlen, a Móricz Zsigmond körtérre „rászorult” Bocskai úti megálló lett – ígérve egy későbbi, budafoki leágazás lehetőségét.

Ez a megoldás a sokáig biztos befutónak látszó Kosztolányi Dezső teret is kiejtette a lehetséges megálló-helyszínek közül – pedig itt igazán nagyvonalúan lehetett volna megoldani néhány régóta húzódó dél-budai problémát. Ha az eredeti terveknek megfelelően a Lágymányosi-híd szerves folytatásában kiépült volna a Hamzsabégi út, akkor erre is megnyitva a tér egykori távolsági buszvégállomását, ideális, minden igényt kielégítő központi BKV buszvégállomás létesülhetett volna, kiváló átszállási lehetőséggel a metróra – nagymértékben tehermentesítve ezzel az egyre átláthatatlanabbá váló Móricz Zsigmond körteret.

Az alternatív nyomvonalak között kell említenünk azt a felvetést, amely

elsősorban településfejlesztési szempontok alapján merült fel. Alapvetése, hogy az amúgy is jó közlekedéssel bíró Belvárost nem kell „megtámasztani” a kiskörúti négyes metróval, hanem a nyomvonalat délre, a Petőfi híd térségébe húzva Budán az egyetemi városrészt és az Infoparkot, Pesten a Millenniumi Városrészt lehet helyzetbe hozni. Lehetséges megálló: Kelenföld, Móricz Zsigmond Körtér, Boráros tér, Üllői út (itt metszené a hármass metró), Baross tér.

#### A KAROLINA-TERV

A nagyszabású, földalatti tervek mellett feltűntek a négyes metró városi, felszíni alternatívái is – a már említett megreformált 7-es buszcsaládon, a kiskörúti és az 1-es villamosokon kívül is. Az egyik ilyen gondolatkör „Karolina-terv” néven vált ismertté. A terv kiinduló feltételezése, hogy a 4-es metróvonal a közeljövőben nem, vagy nem a ma ismert terveknek megfelelően valósul meg. Lényege egy hagyományos és LRT vonalakkól álló, erős városi villamos-hálózatban rejlik, amelyen belül is „a legsürgetőbb teendő a Bartók Béla út és a Rákóczi út közösségi közlekedésében fennálló problémák kezelése és ennek a gerincvonalnak a fejlesztése.” A projekt névadó megoldása a Bartók Béla út részleges kiváltása a Karolina úton és az ennek folytatásában a Gellért hegy alatt épített, mintegy másfél kilométer hosszú alagútban.

Az M4 megvalósíthatósági tanulmányának készítői ismerték az alternatív felvetéseket, mégsem vizsgálták érdemben egy LRT hálózat lehetséges előnyeit. Így nem számoltak azzal a lehetőséggel, hogy egy ilyen – vélhetően olcsóbb – hálózat lehetővé teszi a metró és/vagy városi- és elővárosi vasút koncepciójának kompromisszummentes későbbi megvalósítását, mivel nem kényszerül a tervező a szükségesnél sűrűbb megállókiosztásra, amellyel „villamospótló” feladatot kényszerítene a metróüzemre.

Kétségetlen tény ugyanakkor, hogy nem minden városfejlesztésért felelős és közlekedési szakember ért egyet az Erzsébet híd és a Kossuth Lajos utca – Rákóczi út „visszavillamosításával”, mondván, hogy egy LRT jellegű, kis követési távolságú, nagykapacitású „erős” villamos túlságosan is túlterhelné a forgalomcsillapításra vágyó belvárost – és bizony meglehet, hogy igazuk van.

#### Az M4+

Az elővárosi közlekedési kapcsolatok megoldásának szükségessége világszerte az elővárosi vasúthálózat fejlesztését mozdította elő – felismerve aényt, hogy a nagyvárosokba özönlő gépkocsiforgalmat a központtól minél távolabb, keletkezésének közelében kell megfogni. Kérdés, hogy Budapest délnyugati szektorában ez a gondolat alkalmazható-e. Az M4+ Ács Balázs és István György közlekedésmérnökök javaslata, amely 2003-ban készült és alapvetően egy nagyvasútra kijáró metrót vázol fel. Alapelve, hogy „a korszerű kötőtpályás közlekedési eszköz az utasokat az elővárosokból közvetlenül belvárosba juttató gyorsvasúti rendszer.” Az M4+ és a hozzá hasonló javasolt rendszerek a maihoz hasonló nyomvonalon haladnak, de a két végén nem állnak meg, hanem a MÁV vonalait használva tovább mennek – akár több ágon – pl. Érd, Tárnok vagy Rákócscsaba felé.

A gyorsvasúti rendszer az M4 „gerinc-jelleget” erősítené és éppen ezért nagyobb állomás-távolságokkal működne: a mélyépítéssel (minimális a felszínbolygatás!) készülő vonalon, 120-150 méteres szerelvényekkel, a belső szakaszon csak Kelenföldi pályaudvar – Móricz Zsigmond Körtér – Kálvin tér – Keleti pályaudvar állomásokat érintené – s tehetné mindent úgy, hogy a Hamzsabégi – Bartók Béla út kereszteződésig a MÁV területen haladhatna, megtakarítva ezzel igen jelentős fűrészi költséget. Továb-

bi nagy értéke a nagyvasúttal kombinált javaslatoknak, hogy a jelenleg tervezési fázisban lévő új metró-kihúzó műtárgy és kocsiszín is feleslegessé válna a Kelenföldi pályaudvar mellett és így további, magasabb értéken fejleszthető területek szabadulnának fel az értékes, városrész-központi helyszínen.

A tervváltozatok működő előképei többek között a müncheni és berlini S-Bahn, valamint a párizsi RER rendszerek. Hatalmas előnye az ilyen, „külső-belső” vasutaknak, hogy a gerinc- és feltáró rendszerek (ide értve a gépkocsit is) átlapolásával képesek kiváltani a koncentrált, végállomási ráhordást, amely hatalmas zsúfoltsággal és gyakran káosszal jár együtt – ld. Örs vezér tere. Azonban érdemes megjegyezni: valóban csak az integrált, minőségi fejlesztés képes rávenni komoly tömegeket arra, hogy letegyék az autókat a városhatáron kívül. Ma személygépkocsival jár az elővárosi utasok 62%-a, kb. 230 ezer utas. Önmagában a MÁV-vonalak integrálása a rendszerbe nem elég: színvonalas ráhordásra, a külvárosi módváltásos elérés megkönnyítésére van szükség. Ez igen nagy ráhordási és P+R-kapacitást jelent, szigorúan a dugóövezeten kívül; vagyis elszórtan elhelyezkedő ráhordási pontokat, és egy elővárosi vonalon több hatalmas (örzött) parkolót – természetesen nem kizárva az egyéb, kereskedelmi, szolgáltató, vagy iroda fejlesztéseket sem.

Körülnézve ma a Budapesthez közeli vasútállomások környékén, riasztó, évtizedekkel korábbra jellemző állapotokat találunk: ez (sajnos, vagy szerencsére?) azt jelenti, hogy még nem késő kijelölni azokat a területeket, amelyeket tudatosan, a gyorsvasúti hálózattal párhuzamosan fejlesztve kialakíthatóak a szuburbán fejlődés új helyi központjai. Ugyanakkor természetesen látni kell azt is, hogy az elmúlt néhány évtized szuburbán fejlődése olyan mértékben rendezte át, zilálta szét a fővá-

ros környékének térstruktúráját, hogy aligha létezik olyan Tervező, aki képes a relatív nagy tehetetlenségű közlekedési hálózat fejlesztésével azt lekövetni; vagy még inkább az imént vázolt és remélt módon kedvező irányba befolyásolni.

Mindezekből (illetve ezek elmaradásából) jól látható, hogy a hagyományos metróépítések ideje már lejárt; de ugyanakkor a nagyvasúti koncepciókkal párhuzamos, integrált fejlesztések korszaka – számos ok miatt – még nem jöhetett el. És hogy a prioritásokról is szó essen: mindez vélhetően a szentendrei és csepeli (ráckevei) HÉV vonalak főváros alatti összekötésével épülő 5-ös vonal után lenne aktuális – gondosan megvizsgálva, hogy ez a nyomvonal, vagy pedig a Kelenföldet a Nyugati pályaudvarral összekötő, a Moszkva tér érintésével készülő új hálózati elem előnyösebb-e.

#### ÖSSZEFOGLALÁS

A négyes metró megépül. És pontosan olyan rendeltetésű lesz, mint amilyenek elődeink egykor remélték – olyan technikai színvonalon, amilyenről álmodni sem mertek. Egy tervgazdasági giga-beruházás – úgyis mint a budai közlekedés megkerülhetetlennek vélt alappillére – az elmúlt évtizedek alatt a közgondolkodás részévé vált: túl sokan dolgoztak rajta túl sok pénzért ahhoz, hogy ne épüljön meg. Ugyanakkor a múlt idővel olyan nagytehetetlenségűvé vált a projekt, hogy még maga a város, a városrészkezet is gyorsabban változott nála. A jövő fejlesztéseivel meg kell tudni előzni ezeket a változásokat, s ennek egyik legfontosabb eszköze lehet a felmerülő alternatívák valós visszacsatolásokkal is kecsgetető összevetése, az ún. „value engineering”.

#### KÖVETKEZIK:

#### AZ M4 ÉS SZÜKEBB KÖRNYEZETE

## Irodalom:

- A Budapesti 4. metróvonal megvalósíthatósági tanulmánya, tervezet (Symonds Travers Morgan, 1996)
- Bodrog Zoltán, Perlaki Attila: A Karolina terv (<http://kvtlinux.lib.uni-miskolc.hu/ali/veevk/Karolina/>, 2003)
- Megújuló városrészek a 4-es metró mentén (BKV DBR Metró Projekt Igazgatóság, 2004)
- S-Bahn Budapesten? (<http://index.hu/politika/belfold/budapest/sbbp738282/?main&rnd=500>, 2007)
- Szigeti Dániel: Egyesített városi és elővárosi gyorsvasúti rendszer kialakítása Budapesten és környékén (BMGE diplomaterv, <http://mkkk.kma.bme.hu/dani/diploma.html>, 2002)
- Varga Ákos Endre: A négyes számú vágóhid (<http://hampage.hu/blog/2007janfeb.html>, 2007)
- Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület: A 4-es metróvonal: Régi idők pazarló tervei (VEKE, 2006)

## SUMMARY

Although there are still a lot of unclarified questions, the metroline No.4 between the two parts of the capital (to be more precise: temporarily between two railway stations – ‘Kelenföld’ and ‘Keleti’) seems to be built in a few years’ time. In our study we undertook to present how the new line or the formerly elaborated alternatives could influence the urban development, the urban design as well as the open spaces.

It’s a well-known fact, that the developed big towns cannot absorb heavier traffic than that of today. On the other hand the public transport system with a lot of changes for other vehicles and with a relatively low speed cannot compete with the most comfortable and often faster individual traffic. That is why the first step of the conscious and systematic urban development in the 21st century-towns should be identical with the effective expansion of the public transport system.

The Metroline No.4 is a typical project of the 20th century, when everybody dreamt of a metroline everywhere, since the metro could perform a fast, comfortable and – because of the concentrated demands – a relatively inexpensive connection for the huge residential areas. After the political changes the daily use of cars compared with the 80’s radically rearranged the

traffic conditions, and the project of the new metroline could not keep abreast of the real process.

The designation of the terminuses of the new metroline, the position of the stations, as well as the “tram-like” distance from each other are rather questionable. But what could have been the better solution? Changing of the attitude, the approach and the rules. In addition to maintain the available possibilities to integrate new ideas in the conception of the new line. To make the best of the capacity in the areas of the terminuses – coordinated with the network and territorial development of the Hungarian Railways. To approach the inner areas on another railway-line with a lower density of stations, with integrated development of the surface traffic system – supporting this way not only the southern downtown, but the underdeveloped areas as well.

alternatives studied

- new possible terminuses on both sides
- ‘Fehérvári út’ track-line
- ‘Kosztolányi Dezső square’ track-line
- Karolina-plan: strong tram-network, LRT light rail transit
- M4+ (combination of metro and railway, urban high speed railway)

