



## **Móricz Zsigmond körtér felszínrendezése**

### **Vizsgálati anyag**

Budapest, 2011. augusztus 18.

BKK Budapesti Közlekedési Központ  
Zártkörűen Működő Részvénytársaság  
cégjegyzékszám: 01-10-046840  
cím: 1052 Budapest, Városház u. 9-11.

telefonszám: +36 30 774 1000  
fax: +36 30 774 1001  
web: [www.bkk.hu](http://www.bkk.hu)  
e-mail: [bkk@bkk.hu](mailto:bkk@bkk.hu)

## Tartalomjegyzék

1. ELŐZMÉNYEK.....	3
2. VIZSGÁLAT .....	6
2.1. A vizsgálat célja .....	6
2.2. A vizsgálat szempontrendszere .....	6
2.3. A közlekedési rend lehetséges kialakításai.....	15
2.4. Kapcsolódó beavatkozások.....	17
2.5. Egyeztetések .....	21
3. A VÁLTOZATOK ÉRTÉKELÉSE, JAVASLAT .....	22
4. MELLÉKLETEK .....	23

## 1. Előzmények

A Fehérvári út belső szakasza és a Móricz Zsigmond körtér keleti része jelenleg a 4-es metró építése miatt a gépjárműforgalom elől elzárt terület. A metróépítés lehetőséget ad a közlekedési rend felülvizsgálatára és a körtér hosszú távú rendezésére.

A fővárosi LMP Képviselőcsoport a Fővárosi Közgyűlés részére 2011. május 12-én benyújtott előterjesztésében javaslatot tett a Fehérvári út Bocskai út és Móricz Zsigmond körtér közötti szakaszának, valamint a körtér déli és keleti oldalának gépjárműforgalom előli elzártan tartására, amelyre a Móricz Zsigmond körtéri metróállomás körüli végleges felszínrendezéssel egy időben kerülne sor. Az előterjesztés az Allee bevásárlóközpont környékén 2009-ben létesült gyalogoszóna említett szakaszokra történő kiterjesztését is indítványozta.

Az **1642/2011. (VI. 8.) Fővárosi Közgyűlési határozat „a Fehérvári út belső szakaszának közlekedési rendjének átgondolására az átmenő forgalom előli lezárás megvizsgálására, a parkolóhelyek és gyalogos-kerékpáros felületek növelésére vonatkozó koncepció kidolgozására felkéri a BKK Zrt.-t.** Felkéri továbbá a BKK Zrt.-t, hogy a XI. kerületi Önkormányzattal működjön együtt a felülvizsgálat során, és kezdeményezze a szükséges mértékben a helyi lakosság és civil szervezetek bevonását.”

Előzménytervnek tekinthető az a tanulmány, amit a XI. kerület Önkormányzata 2010 júniusában készített a Móricz Zsigmond körtér környezetének forgalomtechnikai felülvizsgálatára (Pro Urbe Kft. munkaszám: 13/10.), ebben a Fehérvári út torkolatának három változatát vizsgálták meg.

A 4-es metró jelenleg érvényes felszínrendezési tervei szerint a körtér déli és keleti oldala, továbbá a Fehérvári út belső szakasza mindkét irányban ismét megnyílik a gépjárműforgalom számára. A jelenlegi ütemezés szerint ez 2011 októberében várható.

A felszínrendezés által érintett területeket az 1. ábra mutatja be.



1. ábra: A vizsgált terület áttekintő térképe [forrás: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)]

A Karinthy Frigyes út és a Bartók Béla út kereszteződésénél, a Karinthy Frigyes úti helyzetjelző vonal mögötti körülbelül 30 méteres járműosztályozó szakaszon – a metróépítést megelőző módon – csatlakozna a Karinthy Frigyes út forgalma a Fehérvári útéhez. A felszínrendezési tervekben található intézkedéssel kapcsolatosan az alábbi problémák és elképzelések merültek fel:

- a) A Karinthy Frigyes út **kelet-nyugat irányú forgalma jelenlegi állapotában is jelentős**. A körtéri csomópontban lévő járműosztályozó a reggeli és esti csúcspontban telített, rendszeresen torlódást okoz. A Fehérvári út kapcsolatának biztosítása ebben a csomópontban tovább súlyosbítaná a forgalmi torlódásokat, még akkor is, ha a Fehérvári út és a Karinthy Frigyes út forgalmának egy része a jövőben megoszlik.
- b) A Fehérvári út körtéri kapcsolatának biztosításával visszaépülne egy kapacitív, a külső városrészekből a **városközpont irányába tartó sugárirányú út**. Ennek a

kapcsolatnak a létesítése, a városközponton átmenő forgalom számára alkalmas kapacitás létrehozása ellentmond a Bartók Béla út és a belváros közép- és hosszú távú fejlesztési koncepciójának. **Átmenő forgalom** alatt jelen esetben a beavatkozási terület környezetének kiinduló- és célforgalmán kívüli forgalmat értjük. Ez a belvárosba tartó forgalom ma főként az Október huszonharmadika utca – Irinyi József utca – Petőfi híd útvonalon jelenik meg.

Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (továbbiakban BKRFT) alapján a Fehérvári út a Budai fonódó villamoshálózat kialakításában, valamint a tervezett kerékpárforgalmi főhálózatban fontos elemként jelenik meg. A terv alapján a Móricz Zsigmond körtér **kiemelt közterületnek** számít, amelynek elsősorban **kerületközponti** feladatai vannak.

- c) A Móricz Zsigmond körtér gépjármű forgalmi és közösségi közlekedési kapcsolataira, valamint felszíni kialakítására, építészeti koncepciójára vonatkozó jelenleg érvényes engedélyes tervek felülvizsgálatra szorulnak. A tervekhez képest átalakult funkciójú területen meg kell vizsgálni a körtér és az Allee környékén kialakított gyalogoszónához, valamint a Bartók Béla úthoz tervezett **kulturális városközpont**hoz való illeszkedést. Az **átalakult funkciók** felvetik a környék gyalogos és kerékpáros kapcsolatrendszerének előtérbe helyezését, amely biztosítaná a Szent Gellért tér, a Móricz Zsigmond körtér és a 4-es villamos Fehérvári úti végállomása, a vásárcsarnok és a bevásárlóközpont (Újbuda-központ), valamint a 4-es metró állomások közötti kényelmesen **gyalogos és kerékpáros elérhetőségét**. Emellett kulcskérdés a körtér – amely fontos **átszállóhely és találkozási pont**, valamint a helyi közösségi életnek is színtere – városszerkezeti szerepe. A körtéren korábban jelenlévő rendezvénytér funkció ugyan áttevődött az Allee-hoz, de gyalogos felületeinek növelésére és átjárhatóságára továbbra is jelentős igény mutatkozik.
- d) A körtér és a belső Fehérvári út közlekedési rendjének átgondolása során az érintett terület felszíni, rövid idejű parkolási lehetőségeinek felülvizsgálata is szükséges.

## 2. Vizsgálat

### 2.1. A vizsgálat célja

A Fővárosi Közgyűlés határozata alapján a vizsgálat célja a kerületi önkormányzat, a civil szervezetek és a lakosság bevonásával a következő:

- 1) a Fehérvári út belső szakaszának és a Móricz Zsigmond körtér déli és keleti oldali **forgalmi rendjének**, valamint a körtér **építészeti koncepciójának átgondolása**;
- 2) a vizsgálat szempontrendszerében a kerületet és a belvárost érintő közép- és hosszú távú **városfejlesztési koncepciók** figyelembe vétele, az azokhoz való illeszkedés biztosítása;
- 3) az Allee környékén kialakított **gyalogos övezetnek** a vizsgált területre történő kiterjesztésének, valamint Szent Gellért tér – Újbuda-központ közötti **kerékpáros tengely** létrehozásának vizsgálata, továbbá a terület **parkolási rendjének** felülvizsgálata;
- 4) a felmerült problémák lehetséges **megoldási változatainak** meghatározása;
- 5) megoldási változat kiválasztása, **javaslat** megfogalmazása.

### 2.2. A vizsgálat szempontrendszere

A vizsgálathoz kiindulási alapot jelent a Móricz Zsigmond körtér 4-es metró állomásához kapcsolódó forgalomtechnikai 24.08.010 tervszámú (a Főmterv Zrt. által készített) terve a végleges – a metró átadását követő – állapotra vonatkozóan (lásd 3. sz. melléklet).

A terv alapján a Fehérvári út belső szakaszáról a Móricz Zsigmond körtér 14-16. sz. előtti – jelenleg forgalom elől elzárt – szakaszon a Bartók Béla út előtti járműosztályozóba, illetve a Karinthy Frigyes útra 1-1 közúti sáv vezetne. A szakaszt több helyen gyalogátkelő helyek keresztezik, amik a körtér közepén lévő gyalogos felületek, a metró, a villamosok és a buszok megközelítését biztosítják. A megnyitásra tervezett szakaszon a körtér 14-15. szám előtt buszmegállóhely is szerepel a tervben. A Fehérvári útról egy sávon érkezne a forgalom, de a Móricz Zsigmond körtér 14-16. szám előtt két kanyarodó sáv, valamint két autóbusz öböl alakulna ki, összesen 6,5 illetve 9,5 méter szegélyek közötti szélességgel. A terv szerint a körtér nyugati részén, az íves házak előtt a metróépítés során már megnyitott szakasz a Bartók Béla útról a balra kanyarodás lehetőségét továbbra is biztosítaná.

**A Fehérvári út belső szakaszának és a Móricz Zsigmond körtér rendezésének vizsgálatában a következő 9 szempontot vettük figyelembe: élıhetőség, elfogadott kerületi és fıvárosi koncepciókhoz való illeszkedés, városépítészet, közösségi-, egyéni gépjármű-, kerékpáros-, gyalogos közlekedés, forgalmi hatások, pénzügyi és elszámolhatósági kérdések.**

### **1. Élıhetőség:**

A térrendezés során figyelembe kell venni a fıváros élıhetőségének, valamint fenntarthatóságának szempontrendszerét. Az élıhetőséget elsősorban a helyi lakosok, valamint a fıvárosba látogatók tekintetében; a fenntarthatóságot a közlekedés és városépítés vonatkozásában a gazdaság, a társadalom és a környezet szempontjából kell figyelembe venni.

A vizsgált területen a 4-es metró építés hatására kiszorult **átmenő forgalom területen kívül tartása**, valamint a Móricz Zsigmond körtér gyalogos- és kerékpáros kapcsolatainak, **átjárhatóságának javítása** a cél.

### **2. Elfogadott kerületi és fıvárosi koncepciókhoz való illeszkedés**

Biztosítani kell a Fehérvári út belső szakaszának és a Móricz Zsigmond körtér rendezésének olyan módját, amely illeszkedik a fıváros (Településszerkezeti Terv, Fıvárosi Szabályozási Keretterv, Integrált Városfejlesztési Stratégia, BKRF) és a kerületi önkormányzat (Kulturális Városközpont Program) hatályos terveikhez, elképzeléseikhez.

Budapest Fıváros Településszerkezeti Terve alapján a körtér a városközpont határán fekvő **városrészközpontnak** minősül. A Fehérvári út a terv alapján **nem fıhálózati elem**.

Újbuda önkormányzatának képviselıtestülete 2009-ben elfogadta a Kulturális Városközpont (KVK) rendeletét. A koncepció szerint a Móricz Zsigmond körtér környezete **kereskedelmi-logisztikai központnak** minősül. A koncepció nyomán a belső Bartók Béla út funkciójának megváltoztatása is napirendre került. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Út- és Vasútépítési Tanszéke (BME-UVT) által készített elızetes tanulmány alapján a Bartók Béla úton középen vezetett közös tömegközlekedési sáv mellett 2x1 forgalmi sávok kialakítása a legvalószínőbb alternatíva. Ebben az esetben mindkét irányban kerékpársáv létesülhetne, valamint 3 körforgalom épülne a Szent Gellért tér és a Móricz Zsigmond körtér közötti szakaszon a forgalom csillapítása és a helyi közlekedés kapcsolatainak kiszolgálása (pl. visszafordulási lehetıség biztosítása) érdekében.

### 3. Városépítészet:

A városépítészeti szempontok rögzítése a Móricz Zsigmond körtér **egységes szabadter-építészeti koncepciójában** lenne szükséges. Az eddigi felszíni tervezés során a vizuális-esztétikai koncepció, a tér közösségi funkciói, a műemlékvédelem és a zöldfelületi arány növelése nem kaptak kellő hangsúlyt.

A körtér közel tíz éve építkezések és felújítások helyszíne (Bartók Béla út felújítása, villamospálya-építés, 4-es metró), amely egy ilyen csomópont esetében példátlan. A 4-es metró építése során a körteret úgy kellene rendezni, hogy a metróépítés után hosszú távon is biztosítani tudja **közlekedési és közösségi funkcióit**, ugyanakkor nagyobb teret kapjanak a zöldfelületek is.

A körtér rendezésének egyik vitatott pontja a tér közepén található épület hasznosítása. Újbuda Önkormányzata 2009 nyarán írt ki ötletpályázatot a műemléki védettségű „**Gomba**” épületének hasznosítására. A tervpályázaton a Hetedik Műterem Kft. építészeti koncepciója kapta az első díjat. A nyertes terv az épület „kinyitásával”, nyitott udvarral, átjáró kapcsolatokkal, valamint új, fix és mozgatható üveg pavilonok építésével biztosítaná, hogy az épület bekapcsolódhasson a körtér életébe. Sem a 4-es metró tervezése, sem az említett tervpályázat során nem számoltak a „Gomba” és a metróállomás funkcionális összekapcsolásával.

A másik szakmai vitát és heves lakossági tiltakozásokat kiváltó elem a metrókijárat acélszerkezete, a „**vastraverz**” kialakítása. A Fehérvári úti villamosok megállója mellett elhelyezett üvegépítmény magában foglalja a metróaluljárót a felszínnel összekötő lépcsőt és liftet, tetőzete a villamos megálló fölé nyúlva esőbeállóként használható. A tiltakozók szerint a metrókijárat tervezésekor a közlekedési és gépészeti szempontokat tekintették elsődlegesnek, a körtér egészét figyelmen kívül hagyták; továbbá az építmény megjelenése nem illeszkedik a tér épületeihez, a műemlékvédelem alatt álló Gombához és a Szent Imre szoborhoz sem, helye pedig – építészeti minőségéhez képest – a Fehérvári út tengelyében erősen túlexponált. A civilek javasolják, hogy az épületet a lehető legkisebb méretűre alakítsák ki azért, hogy a legkevesebb helyet vegye el a gyalogosoktól. A DBR Metró Projekt Igazgatóság (továbbiakban DBR) véleménye szerint egy újabb átalakítás miatti engedélyeztetési eljárás veszélyezteti az európai uniós projekt határidőinek betarthatóságát és elszámolhatóságát. Vizsgálandó, hogy a szakmai szervezetek és a civilek észrevételeit a



jelenlegi fázisban mennyire lehet még figyelembe venni, tekintettel arra, hogy a XI. kerületi önkormányzat 2007. április 25-én adta ki a jogerős építési engedélyt.

#### **4. Közösségi közlekedés:**

A közforgalmú közlekedés szempontjából a csomópont jelentős szerepet tölt be. Számos autóbussznak a Móricz Zsigmond körtéren található a végállomása, **jelentős forgalmú autóbusz- és villamos vonalak** és a jövőben a **4-es metró** is érintik.

A vizsgálandó terület a 4-es metró első szakaszának közvetlen környezetében helyezkedik el. Ezen első szakasz a Kelenföldi pályaudvar és a Keleti pályaudvar között épül, Újbuda és a belváros között teremt kapcsolatot. A 4-es metrónak a térségben 3 állomása lesz: a Bocskai útnál, a Móricz Zsigmond körtéren és a Szent Gellért téren. A metró a 7-es buszcsalád (7, 7E, 173, 173E) szerepét jelentősen átveszi, tehát várható a vonalcsoport funkciójának megváltozása. A metrószerelvényeket szállító Alstommal való megállapodás alapján a 4-es metró üzembe helyezése 2013 vége és 2014 vége között valószínűsíthető.

A metróépítés több viszonylat esetében változást okozott, különösen a Karinthy Frigyes úton végállomásozó vonalaknál. Az 53-as autóbusz vonal Karinthy Frigyes úti végállomását az Október huszonharmadika utcára helyezték át (Újbuda-központ). A tervek szerint a Fehérvári úti forgalom elindításával a végállomása visszakerül a Móricz Zsigmond körtérré. A 33-as és a 33E jelű autóbuszok útvonala is megváltozott, a Fehérvári út érintése helyett jelenleg a Karinthy Frigyes út Móricz Zsigmond körtér felőli végén az út tengelyében megfordulva állnak be a végállomásukra. A Fehérvári út forgalmának megnyitásával a buszok ismét a Fehérvári úton keresztül érnék el a Móricz Zsigmond körtéret. A tervek szerint egy új leszállóhelyet alakítanak ki a Fehérvári úton a 33-as, 33E, 53-as és 153-as jelű autóbuszok számára. A 33E jelű autóbusz végállomása a Karinthy Frigyes út elején, a 33-as buszé a Siroki utcai kereszteződés után lesz. A **megálló** a jelenlegi állapothoz képest a körtérhez közelebb kerülnek kialakításra. A változás miatt a műszaki tároló a megálló után helyezkedik el. Az utasok számára kényelmes változás miatt azonban a műszaki pihenő után a busz a megállóba közvetlenül nem tud beállni, csak nagy kerülővel. A 153-as autóbuszok jelenleg a Villányi úton fordulnak meg, a Fehérvári út megnyitásával azonban a Fehérvári úton kialakított leszállóhelyet érintve, a Bartók Béla utat keresztezve érnék el a Villányi úti végállomást.

A tervek szerint a 61-es villamos útvonala a 4-es metró átadása után a Fehérvári úton folytatódna. A Villányi út és a Fehérvári út közötti villamosvágányok megépültek, azonban a 61-es villamos átvezetése a Fehérvári útra forgalmi okok miatt csak a 4-es metró átadása után lehetséges. A villamos átvezetés engedélyében az NKH előírta az **intelligens forgalomirányító rendszer** kiépítését, amely felismeri a villamosokat és a haladási irányt. A jelenlegi forgalomirányító rendszer a villamos bejelentkezése alapján biztosítja az átvezetést. A BKK álláspontja szerint a 61-es villamosvonal meghosszabbításának indokoltsága vizsgálendő, tekintettel arra, hogy a 4-es metró átadása utáni közösségi közlekedési hálózatra vonatkozóan nincs még végleges és elfogadott terv. A villamos átvezetése a körtéri csomópontban hardveresen megfelelő, azonban a szoftver oldal további fejlesztést igényel. A Bartók Béla úton jelenleg 90 mp-es periódusidőt alkalmaznak. A tervezés során meg kell állapítani, hogy az autóbuszok (7, 7E, 173, 173E) és a villamosok (18, 19, 41, 47, 49) közös pályás közlekedése esetén a forgalom lebonyolítható-e 60 illetve 90 mp-es periódusidővel. A Villányi úti autóbuszok (27, 40, 240 és 240E) megfordulását nehezíti, hogy a művelet közben keresztezik az átvezetett 61-es villamos útvonalát, valamint a gyalogosforgalmat is.

##### **5. Egyéni gépjármű-közlekedés:**

A jelenleg érvényben lévő tervek megvalósulásával a Karinthy Frigyes út forgalma a járműosztályozó előtt csatlakozna a Fehérvári út forgalmához. A járműosztályozó 3 sávból áll, a két szélső sávból balra illetve jobbra, a középsőből mindkét irányba lehet kanyarodni. Így a Fehérvári út felől érkezők közvetlenül elérhetnék a Bartók Béla utat és a Villányi utat. A Fehérvári út forgalmát mindenképpen korlátozná a 6-os villamos végállomásánál jelentkező erős gyalogosforgalom. Jelenleg **csúcsforgalmi időszakban** a Karinthy Frigyes úton **torlódás** tapasztalható a körtér irányába.

Más koncepció szerinti **átmenő forgalom előli elzárás** esetén a Fehérvári út belső szakaszán a gyalogos és kerékpáros közlekedés válhat meghatározóvá, a helyi kiszolgáló funkció biztosítása mellett. A Móricz Zsigmond körtér gyalogosforgalma ma is jelentős, mivel nagy forgalmú közösségi közlekedési eszközök érintik (a 7-es buszcsalád, a 6-os, 61-es villamos, a Bartók Béla úti villamosok, Dél-Buda feltáró autóbusz vonalai), és jelentős az átszállások száma. A 6-os villamos körtéri forgalma körülbelül napi 20000 utas, ennek kb. 80%-a száll át a többi közlekedési eszközre. A Fehérvári út körtéri kapcsolatának

visszaadása esetén a megadható maximális közúti kapacitás várhatóan napi 7000 EJ körül alakulna, amely körülbelül 8500 utast jelent naponta.

Az Allee bevásárlóközpontnál, a Kőrösy József utcában már korábban kialakított gyalogosbarát környezetnek a Fehérvári útra való kiterjesztésével Újbuda központjában **összefüggő, forgalomcsillapított közösségi terek láncolata** jöhet létre, amely a helyi lakosok igényeit szolgálja. Ez összhangban van a kerület terveivel, amelyek szerint a Bartók Béla utat „kulturális kerületközponttá” alakítanák, korlátozva a közúti kapacitásokat. A terület az alacsony gépjárműforgalom miatt különösen alkalmas kerékpáros útvonalak kialakítására.

#### **6. Kerékpáros közlekedés:**

A 4-es metró építése nagy lehetőség arra, hogy a felszínrendezést követően – az Allee bevásárlóközpont környezetében megvalósult fejlesztéssel összhangban – Újbuda szíve valóban **vonzó városközpont** lehessen. Ehhez nagyban hozzájárul – a gyalogos- és zöldfelületek növelésén túl – a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása.

A Móricz Zsigmond körtér Budapest egyik legfontosabb csomópontja, ezért kerékpárral minél több irányból javasolt átjárhatóvá tenni. Az átmenő gépjárműforgalom korlátozása mellett a kerékpáros átjárhatóságot biztosítani javasoljuk: ezért a Bartók Béla út – Fehérvári út és a Karinthy Frigyes út – Villányi út **kétirányú kerékpáros kapcsolatát a gyalogosforgalom akadályozása nélkül** célszerű megadni. A Bartók Béla úton sávszűkítéssel, a járműosztályozó átrendezésével ez részben lehetséges.

A Fehérvári úton az Október huszonharmadika utcától északra a nagy sáv szélesség miatt kijelölhető **önálló kerékpársáv**. Ennek kapcsolatát meg kell teremteni a Karinthy Frigyes úttal és a Bartók Béla úttal. A Fehérvári út és a Karinthy Frigyes út kis kapacitású kereszteződésében – a Bartók Béla úti csatlakozásnál – két forgalmi sáv közé ékelve valósítható meg a Karinthy Frigyes úti kerékpársáv északi csatlakozása. Ehhez azonban – konfliktusok és torlódások elkerülése érdekében – szükséges a Fehérvári úti forgalom mérséklése.

A Bartók Béla út radikálisabb, 2x1 gépjárműforgalmi sávossá rendezésével az út mindkét oldalán lehetőség nyílna önálló kerékpársáv létrehozására. Ennek Fehérvári útra történő csatlakozása és továbbvitele központi eleme egy jövőbeli észak-déli kerékpáros tengelynek, amely a Szabadság hídtól a Bartók Béla úton és a Fehérvári úton keresztül elvezetne Albertfalváig, illetve Budafokig.

2007-ben épült ki a Gazdagrétet a körtérrel összekötő kerékpáros útvonal a külső Bartók Béla út – Hamzsabégi út – Baranyai utca – Kőrösy József utca – Váli utca útvonalon. A meglehetősen körülményes vonalvezetés a mai igényeknek már nem felel meg, mivel a kerékpáros közlekedés előnye éppen a gyorsaság és közvetlenség. Ezért hosszabb távú koncepcióban a kis utcákban való erőltetett vonalvezetés helyett a Fehérvári út vonalában közvetlen kapcsolatot nyújtó, **attraktív kerékpársáv illetve kerékpáros nyom** kijelölése javasolható. A forgalom csillapított szakaszokon kijelölés nélkül is lehetséges a kerékpáros kapcsolatok biztosítása.

A Budapesti kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (BUBI) Újbudai tervezett gyűjtőállomásai között nem szerepel a Móricz Zsigmond körtér. A távlati bővítés érdekében azonban szükséges a körtéren is kijelölni a gyűjtőállomás helyét, úgy hogy kényelmes átszállási lehetőséget biztosítson az agglomerációs közösségi közlekedési járatokhoz.

### **7. Gyalogos közlekedés:**

A Móricz Zsigmond körtéren a közösségi közlekedési kapcsolatok miatt **jelentős átszálló gyalogosforgalom** jelenik meg. A metró átadása után ez tovább nőhet, azonban ennek a metróhoz köthető része főként az aluljáróban jelentkezik majd.

2009-ben az Allee bevásárlóközpont környezetében **gyalogosövezet** létesült a Kőrösy József utca **sétálóutcává** alakításával. A Váli utca sétálóutcává alakítása kiterjeszti ezt a gyalogos területet a Móricz Zsigmond körtérig, ennek célszerűen a körtéren is gyalogosbarát környezethez érdemes kapcsolódnia. Ez lehetővé teszi, hogy Újbuda központjában egységesen a gyalogosforgalom váljon meghatározóvá. Így könnyen elérhetővé válik a 4-es és a 6-os villamos végállomása, valamint további villamos- és autóbusszmegálló. Később a 4-es metró állomásainak (Bocskai út, Móricz Zsigmond körtér) kényelmes és gyors megközelítése lehetséges.

A körtér közepén álló, találkozópontnak tervezett épület, a „Gomba” gyalogos kapcsolatainak biztosítása, valamint a térrel való szerves összekapcsolása kiemelt gyalogos közlekedési szempont.

## 8. Forgalmi hatások:

A mostani metróépítés alatti állapotból kiindulva megfigyelhető, hogy a személygépkocsival közlekedők a lezárás során **megszokták a helyzetet és elkerülik a Fehérvári utat**. A forgalmi átrendeződés hatásai nem csak a közvetlen, hanem a tágabb környezetben is megfigyelhetők: a forgalom erősödött a Hengermalom, a Tétényi, a Budafoki és a Szerémi úton, valamint a Hauszmann Alajos, a Bártfai és a Prielle Kornélia utcában is.

A Bartók Béla útról való balra kanyarodás a Móricz Zsigmond körtér nyugati oldalán (íves házak előtti szakasz) a közelmúltban visszaadásra került. A balra kanyarodó járművek számára 5 másodperc zöldidő biztosított, amely önmagában egy forgalom csillapított állapot és a helyi forgalmat kiszolgáló kapcsolat.

2010 júliusában a BME-UVT által készített „Újbuda Bartók Béla út kulturális értékeinek növelését célzó fejlesztés közlekedési megoldásainak vizsgálata” című tanulmány 2010 tavaszi forgalomfelvételek alapján készült, továbbá két külön forgalmi modellezés eredményére is alapozta a megállapításait.

A forgalomszámlálási eredmények és a forgalmi modellek alapján a Móricz Zsigmond körtér és a belső Fehérvári út rendezésével kapcsolatos következtetések is levonhatók. A vizsgálatok alapján a következő megállapítások tehetők:

- A Bartók Béla út forgalma reggeli csúcsórában körülbelül 1000 egységjármű óránként (a továbbiakban EJ/óra) egy irányba (a Szent Gellért tér és a Kosztolányi Dezső tér közötti szakaszon).
- A Budafoki út forgalma reggeli csúcsórában körülbelül 600 EJ/óra irányonként.
- A Bartók Béla út városközpontból kifelé tartó forgalmának közel fele a Villányi úton folytatja útját.
- A Karinthy Frigyes úton körülbelül 400 EJ/csúcsóra forgalom jelentkezik a Móricz Zsigmond körtér irányában, melynek 80%-a a Kosztolányi Dezső tér felé illetve a Villányi út felé halad tovább.
- A Fehérvári úton kifelé körülbelül 200 EJ/csúcsóra a forgalom. A lezárás alatti szakaszra az Október huszonharmadika utcai csomópontból körülbelül 100 EJ/óra fordul be.

- A vizsgálat során készült rendszám-regisztrációs forgalomfelvétel alapján körülbelül 40-45%-os a Bartók Béla úton az átmenő forgalom aránya (a Szent Gellért tér és a Kosztolányi Dezső tér közötti szakaszon vizsgálva).
- A forgalmi modellezések alapján a Móricz Zsigmond körtér keleti szakaszán a Bartók Béla út előtti járműosztályozón körülbelül 900-1000 EJ/csúcsóra forgalom jelentkezne. Ennek kétharmada a Fehérvári útról érkezne.

Összefoglalva a belső Fehérvári út külváros felé tartó forgalma a körtér nyugati részének (íves házak előtti szakasz) jelenlegi kialakítása esetén is csekély, azonban a Fehérvári út körtér előtti szakaszának megnyitása esetén a Fehérvári út és a Karinthy Frigyes út csatlakozása utáni járműosztályozóban a jelenlegi forgalom közel kétszerese, háromszorosa jelentkezne. Ilyen intézkedés esetén a belső Fehérvári út és a Karinthy Frigyes út rendszeres torlódására lehet számítani.

#### **9. Pénzügyi és elszámolhatósági kérdések:**

Jelenleg a Fehérvári út körtéri torkolatának a metró építkezés miatti lezárása egyfajta **kényszerű forgalomcsillapítást** jelent a térségben. A körtér forgalmi rendjének felülvizsgálatára most nyílik lehetőség, mivel a felszínrendezéshez a 4-es metró építéséhez kapcsolódóan társfinanszírozásból megvalósult közúti létesítmények módosítására, bontására 5 éven belül nincs lehetőség. Az esetleges forgalom előli elzárás, forgalomcsillapítás kisebb forgalomtechnikai beavatkozásokkal, tervmódosításokkal, vagy radikálisabb beavatkozás esetén díszburkolat építéssel – esetleges szegélymódosításokkal –, az építési engedély módosításával oldhatók meg.

Az esetleges beavatkozások végrehajtása esetén felmerülő költségeknél figyelembe kell venni a metró beruházásból való **elszámolhatóság** kérdését is. Amennyiben nem elszámolhatóak ezek a költségek úgy meg kell határozni a szükséges önerőt illetve finanszírozásának módját.

### 2.3. A közlekedési rend lehetséges kialakításai

A Fehérvári út belső szakaszának és Móricz Zsigmond körtér közlekedési rendjének lehetséges kialakításait a forgalomcsillapítás szempontjából növekvők beavatkozási intenzitás szerint mutatjuk be.

#### **„0” változat**

A Fehérvári utat és annak a Móricz Zsigmond körtérrel való összekötő szakaszát a körtér 4-es metró állomásához kapcsolódó forgalomtechnikai 24.08.010 tervszámú terve (Főmterv Zrt.) alapján, az ütemterv szerint 2011 őszén visszaadják a forgalom számára. A Vállalkozó (SWIETELSKY Magyarország Kft.) 2011. júliusi állapot szerint a Móricz Zsigmond körtér 14-16. szám előtti szakaszon kiépítette a szegélyeket, valamint az út kötőrétege is megépítésre került. A Móricz Zsigmond körtér 4-es metró állomáshoz kapcsolódó felszínrendezési munkálatainak készültsége – a DBR tájékoztatása szerint – körülbelül 90%-os szinten van.

A terv szerint a Fehérvári útról a 3 sávós járműosztályozóból a Bartók Béla útra mindkét irányba és a Karinthy Frigyes útra kanyarodhatnak a gépjárművek. A Bartók Béla útról a Villányi út elérhető. Ellenkező irányból a Bartók Béla útról a Móricz Zsigmond körtér nyugati oldalán, az íves házak előtti szakaszon érhető el a Fehérvári út. Tehát ez esetben a Fehérvári út az összes megengedhető irányból megközelíthető.

A 33-as, a 33E és az 53-as autóbuszok megállóhelyei visszahelyezésre kerülnek a Móricz Zsigmond körtér 14-16. szám előtti (gyalogátkelőhelyek a metró lejáró egyben villamos megálló és a 6-os villamos végállomása felé), valamint a Karinthy út 1-5. szám előtti szakaszra. A 153-as autóbusz leszállóhelye a körtér 14-15. szám előtt lesz kialakítva, ahonnan a Bartók Béla út előtti járműosztályozón keresztül éri el Villányi úti végállomását. A 40E és 188E autóbuszok szintén a körtéren keresztül fordulnak meg, hogy elérjék a Villányi úti végállomást. A 203-as jelzésű autóbuszok is várhatóan a körtéren fordulnak vissza a Karinthy útra.

A körtér jelenlegi – metró építés alatti, Fehérvári út és Bartók Béla út közötti lezárt – állapotában a Karinthy útról érkező körülbelül 400 EJ/órás csúcsórai forgalom meghaladja a járműosztályozó kapacitását, ezért a forgalom visszatorlódik a Karinthy útra. A Fehérvári úti ág visszakapcsolásával a járműosztályozóba érkező forgalom várhatóan 900-1000 EJ/óra lenne csúcsórákban, melynek közel kétharmada a Fehérvári útról érkezne. A

járműosztályozó számára biztosított hosszabb zöldidővel a torlódás némiképp csökkenthető, de nincs jelentős kapacitástartalék a csomópontban.

A „0” változatot bemutató terv az 3. sz. mellékletben található.

### **„A” változat**

A „0” változathoz képest csak egy sávon haladhatnak a gépjárművek, és a Fehérvári útról forgalomtechnikai eszköz korlátozná a Bartók Béla út felé való kanyarodást. Kivételt képeznek az autóbuszok és a szakorvosi rendelő betegszállító járművei, melyek behajtása biztosított lenne. Így az személygépkocsival közlekedők a Fehérvári útról csak a Karinthy Frigyes útra fordulhatnak. A Bartók Béla út felől a Móricz Zsigmond körtéren balra kanyarodva (az íves házak előtt) továbbra is elérhető a Fehérvári út. A környéken található lakóépületek gépjárművel megközelíthetők maradnak, a rövid idejű parkolás lehetősége megmarad. Az „A” változat a Fehérvári út és a Bartók Béla út között kerékpársávok kialakítását is tartalmazza. A közforgalmú közlekedés járművei a „0” változat szerint, változatlan módon közlekednek.

Ez a javaslat kielégíti a közösségi közlekedés jelenlegi igényeit, értelmet ad az elkészült aszfaltfelületnek, ugyanakkor mégis csillapítja a körtéri forgalmat és bővíti a kerékpározás lehetőségét.

A Fehérvári út személygépjármű forgalma várhatóan lényegesen kisebb lesz, mint a „0” változat esetén, hiszen ebben az esetben erről a szakasról csak a helyi célforgalom kerül kiszolgálásra. Ezen változat esetén a közösségi közlekedés járműveinek kapcsolata biztosított marad.

### **„B” változat („B1” és „B2” alváltozatok)**

A „0” változathoz képest a Fehérvári úton a Vásárhelyi Pál utcánál forgalomtechnikai megoldással csak az engedéllyel rendelkező járművek hajthatnak be a körtérre. A Fehérvári úton a Vásárhelyi Pál utcánál megfordulási lehetőség lesz biztosítva a villamos vágányok keresztezésével, amelynek vonatkozásait tovább szükséges vizsgálni.

A „B” változat esetén a Móricz Zsigmond körtér nem kap újabb sugárirányú terhelést, viszont megszűnik a Fehérvári út és a Bartók Béla út illetve a Karinthy Frigyes út közötti kapcsolat. A Fehérvári út felől a Bartók Béla út és a Villányi út csak kerülővel érhető el. A körtéren és a Fehérvári úton a Váli utcáig – szegélymódosításokkal – díszburkolat kerül kiépítésre.



„B1” alváltozat esetében a közforgalmú közlekedési járművek behajthatnak a körtérre, az „A” változathoz hasonló módon. „B2” alváltozat esetén azonban e járművek a jelenlegi – metróépítés alatti – illetve egyéb alternatív útvonalakon közlekednének.

Ebben a változatban (mindkét alváltozatban) lehetőség nyílik a kerékpáros kapcsolatok komplex megoldására. A forgalomtechnikai és térburkolati tervek teljes felülvizsgálata szükséges, beleértve a Móricz Zsigmond körtéren a kerékpáros átközlekedési irányokat (Villányi út – Karinthy F. út – Bartók B. út – Fehérvári út) is, összhangban a bARTók g projekt megvalósításával.

A változatban vázolt beavatkozások építési engedély köteles tevékenységek, ezért újabb engedélyezési eljárást vonnak maguk után, amely többletköltséget és időbeli csúszást eredményezhet. Az esetlegesen felmerülő többlet költségeknél figyelembe kell venni a metró beruházásból való elszámolhatóság kérdését is. Amennyiben ezek a költségek a metró beruházás keretében nem elszámolhatóak, akkor meg kell határozni a többlet költségek finanszírozásának módját.

## 2.4. Kapcsolódó beavatkozások

A kerékpáros közlekedéssel, gyalogos közlekedéssel és parkolás jelenlegi helyzetét az alábbiak szerint elemeztük, és megfogalmaztuk lehetséges beavatkozásokat. A javasolt változatok ezeket tartalmazzák, illetve azon felül nagyobb kitekintést adnak.

### Kerékpárosbarát beavatkozások

Jelenleg a Fehérvári út belső szakaszán és a Móricz Zsigmond körtéren nincs kijelölt kerékpáros létesítmény, az átközlekedés a forgalmi sávok igényvételével lehetséges. A torlódó útszakaszok esetén ez komoly akadály jelent, csökkentett sebesség és forgalomnagyság mellett azonban elfogadható.

„A”, „B1” és „B2” változatok esetén a körtéren megvalósítható a Fehérvári út és a Bartók Béla út közötti kerékpáros kapcsolat.

- **Kerékpártámaszok** kihelyezését javasoljuk a körtér utcabútorozásához illeszkedően, valamint a vásárcsarnok és a rendelőintézet bejáratainál a Fehérvári út mentén. Ennek hiányában továbbra is a közterületet rongálva – a villanyoszlopok és a fák mellett – fogják tárolni a kerékpárjukat a piacra járók. A tárolók megvalósítása további kerékpárosokat vonzhat.

- A Budapesti kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (**BUBI**) Újbudai tervezett gyűjtőállomásai legközelebb az Allee-nál és a Zenta utcánál, illetve a Schönherz Z. kollégiumnál található. A Móricz Zsigmond körtéren is ki kell jelölni ennek a helyét a távlati bővítés érdekében. Minimum 30 férőhelyes gyűjtőállomás szükséges, úgy hogy kényelmes kapcsolatot adjon az agglomerációs járatokhoz.
- **Egyirányú keresztutcák megnyitása** (Szabolcska Mihály utca; Vásárhelyi Pál utca) a kétirányú kerékpáros forgalom számára javítja a terület átjárhatóságát, és nem ösztönöz a járdán való kerékpározásra. Ehhez a parkolás rendezettebb kijelölése szükséges.
- **Fehérvári úti kerékpársáv**, mint fő kerékpáros tengely a Móricz Zsigmond körtér felé: az „A” és „B” változat esetében a Fehérvári út belső szakaszának gépjárműforgalma a Bocskai út és a Móricz Zsigmond körtér között várhatóan a metró megépülte után is alacsony marad, így tökéletes kerékpáros nyomvonalnak adódik. A Fehérvári út teljes hosszára biztonságosan és akadálymentesen kialakított kerékpársáv létesítését, valamint az út főhálózati elemként való megjelölését javasoljuk. A Fehérvári út teljes hosszában lényegében ma is 2x1 sávós útként működik, az útfelújítás során a parkolósáv rendezésével, idővel teljes hosszban kerékpársáv alakítható ki.

### **Gyalogosbarát beavatkozások**

A Móricz Zsigmond körtér gyalogosforgalma a mostani – építés alatti – állapotban is jelentős, hiszen a körtér kerületközponti funkciót tölt be, valamint itt biztosítottak a Bartók Béla úton, a Karinthy Frigyes úton, a Villányi úton és a Fehérvári úton közlekedő autóbuszok és villamosok közötti átszállások.

„0” változat esetében a körtér gyalogos kapcsolatai lényegesen nem javulnak. A Móricz Zsigmond körtér 14-16. sz. előtti szakaszon kerülnek **gyalogátkelőhelyek** kialakításra, melyek a szakaszon elhelyezett buszmegálló és a metró állomás illetve a villamos megálló között biztosítják a kapcsolatot. A szakaszon átmenő gépjármű forgalom nagymértékben akadályozhatja a körtéri gyalogos forgalmat.

„A” változat esetén a csillapított forgalmú útszakaszon „0” változathoz képest javulnak a gyalogos – például a 6-os villamosról átszálló utasok – közlekedési lehetőségek.

„B1” változat esetén **szegélymentes gyalogos átkelésre** van lehetőség a Váli utca irányából, valamint a 6-os villamos Karinthy Frigyes úti végállomásától a körtér gyalogos felületeihez. A gyalogos forgalmat egyedül a közösségi közlekedési járművek zavarják.

„B2” változat esetében a gyalogos átjárhatóságot „B1” változathoz képest a közösségi közlekedési járművek sem zavarják.

### **Parkolási beavatkozások**

A felszíni parkolás esetében a jelenlegi – metróépítés alatti – állapothoz képest **több közterületi parkolóhely biztosítására nincs lehetőség.**

A körtér környezetében parkolni jelenleg a Bartók Béla út előtti járműosztályozó jobb szélén, a körtér nyugati oldalán az íves házak előtti szakaszon, valamint a Fehérvári út belső szakaszán lehetséges.

A jelenlegi engedélyes felszínrendezési tervek („0” változat) szerint a Móricz Zsigmond körtér 14-16. szám előtti szakaszon közterületi parkolóhely kialakítására a buszmegálló miatt **nincs lehetőség.** A két sávós járműosztályozó bal oldali sávjában nem javasoljuk parkoló létesítését, mivel az a tér átláthatóságát, átjárhatóságát és ezzel a közösségi téri funkciót rontaná. A Fehérvári úton szükséges parkolóhely biztosítása a taxiállomás és a rendelőintézet számára.

Az „A” változat esetén a körtéri **járműosztályozó koncentrált rakodóhelye és parkolóhelyei a kerékpáros átvezetés megvalósítása miatt megszűnnek.** A rakodóhely a metró átadása után áthelyezhető a Bartók Béla útra.

A „B” változat esetén – a fent említett parkolóhelyeken kívül – a forgalom elől elzárandó területen a Fehérvári úton a körtér irányában a mélygarázs lejáróig, a Bocskai út irányában pedig a Vásárhelyi Pál utcáig a **parkolóhelyek megszűnnek**, ami összesen körülbelül 20 parkolóhelyet érint. A Fehérvári úton a taxiállomás és a rendelőintézet számára szükséges parkolóhelyek megmaradnak, ezt minden változatban figyelembe vettük.

A parkolóhelyek pótlására a felszínen nincs lehetőség. A parkolóhelyek visszapótlásának vizsgálatakor figyelembe kell venni az Allee megépítése során létesült **mélygarázst** is, ahol a rövid- és a hosszú idejű parkolási lehetőség is adott. A mélygarázs jelenlegi **átlagos kihasználtsága 20-25%.**

Újabb mélygarázs építésére vonatkozóan a kerület korábban rendelkezett tervekkel, illetve az **Allee bevásárlóközponttal kötött szerződés** értelmében a bevásárlóközpont beruházója anyagi forrással – 500 millió Forinttal – támogatná egy újabb mélygarázs megépítését. E mélygarázs korábban az ideális helyszínt jelentő Bocskai út keleti szakaszára volt tervezve, azonban ennek elfogadása problémákba ütközött és a kerület továbbra is keresi a megfelelő helyszínt az építésre. A megépítéshez szükséges helyszín elfogadása és forrás biztosítása a közeljövőben nem látszik megoldható problémának, így a Fehérvári út és a Móricz Zsigmond körtér jelenlegi rendezésének kérdésében egy újabb mélygarázs megépítésével nem lehet kalkulálni.

## 2.5. Egyeztetések

A közgyűlési határozat értelmében a koncepció kidolgozása során az előzmények feltárása, a szempontrendszer összeállítása, valamint a vizsgálatok elvégzésének céljából bevontuk a XI. kerületi Önkormányzatot, a BFFH Közlekedési Osztályát. A következő személyes egyeztetéseket szerveztük:

- 2011. július 11. – DBR Metró Projekt Igazgatóság és Főmterv Zrt. részvételével;
- 2011. július 26. és augusztus 2. – XI. kerületi főépítész, városüzemeltetési igazgató részvételével, valamint a Főmterv Zrt. és a BFFH Közlekedési Osztályának bevonásával.

Levélben kértük ki továbbá a koncepció elkészítését kezdeményező közgyűlési határozati javaslatot előterjesztésben benyújtó LMP frakció, valamint a Magyar Kerékpárosklub és a Levegő Munkacsoport véleményét. A helyi civil szervezeteket a kerület tájékoztatta. Az egyeztetések emlékeztetőjét az 6. számú melléklet tartalmazza. A megkeresett szervezetek 2011. augusztus 3-ig nem küldték meg részletezett véleményüket, de támogatásukat fejezték ki a kezdeményezések irányával kapcsolatosan.

A megkérdezett szervezetek véleményét az alábbiakban foglaljuk össze:

- A XI. kerület számára elsődleges szempontja a tér közösségi funkciójának erősítése, ezért a radikális forgalomkorlátozást támogatja, amely szerint a körtér déli részén egyáltalán ne jelenjen meg motorizált forgalom.
- A Főmterv Zrt. ismertette, hogy a jelenlegi terv sok év kompromisszuma, és az eredeti szándék is az átmenő forgalom korlátozása volt.
- A BFFH Közlekedési Osztálya elképzelhetőnek tartja a jelenlegi szegélyek megtartásával, és a sávkiosztás korrekciójával az átmenő gépjárműforgalom korlátozását, azonban a kiszolgáló funkciók és a buszmegállók megtartását javasolja. Véleményük szerint a 6-os villamos peronjának meghosszabbításával a Bartók Béla út felé elvágható a Fehérvári út.
- A DBR nyilatkozott a lehetséges kockázatokról, költségekről, a módosítás jogi és szerződési következményeiről.

### 3. A változatok értékelése, javaslat

A 2.3 fejezetben bemutatott **forgalomtechnikai elrendezések** alapján kialakult változatokat a 2.2 fejezetben ismertetett szempontrendszer figyelembevételével való **összefoglaló értékelését az 1. táblázat (1. sz. melléklet) mutatja be.**

A forgalmi rend lehetséges kialakításának értékelése, valamint a szakmai, kerületi és civil egyeztetések alapján megállapítható, hogy **az eredeti tervek szerinti megvalósítást tartalmazó „0” változat szakmailag nem indokolt.** Ezen forgalomtechnikai kialakítás esetében várhatóan a jelenleginél súlyosabb torlódások lesznek a körtéri járműosztályozóban, amely visszahat a Fehérvári útra és a Karinthy Frigyes útra is. Ennek megfelelően a jelenleg kialakult állapotból szükséges elmozdulni.

A BKK az elvégzett vizsgálat és a lefolytatott egyeztetések alapján a **„B1” változatot javasolja megvalósításra**, lehetőség szerint a jelenlegi szegélyek megtartása mellett, emelt szintű díszburkolat kialakításával.

„B1” változat megvalósulásának előnyei:

- a Móricz Zsigmond körtér a forgalomcsillapítás nyomán élhetőbb kialakítású lesz, kerületközponti funkciói előtérbe kerülnek;
- a hosszú távú fővárosi és kerületi városfejlesztési stratégiai célokhoz illeszkedő térrendezés valósul meg;
- megvalósul a körtér kerékpáros átjárhatósága és lényegesen javulnak gyalogos kapcsolatai, közösségi találkozóhely szerepe felértékelődik;
- a közösségi közlekedés átszálló kapcsolatai kedvező, akadálymentes kialakításúak lesznek;
- a helyi kiszolgáló funkciók megfelelően biztosítottak lesznek (pl. áruszállítás).

„B1” változat megvalósítása esetén a pénzügyi és ütemezési következmények részletezését a DBR által összeállított anyagot az 7. számú melléklet tartalmazza.

A jelenlegi tervek szerint a felszínrendezési munkák befejezésének várható határideje 2011 októbere. A javasolt „B1” változat a műszaki tartalom változása következtében terv- és engedély-módosításokat is igényel, amelyhez a tervezett befejezési határidőt is igazítani kell

a tervekészítés és a hatósági eljárás időigényének függvényében. A DBR által megküldött előzetes becslés szerint a felszínrendezés legkorábban 2012 év közepére valósulhat meg.

Jelenleg a Móricz Zsigmond körtér 4-es metró állomáshoz kapcsolódó felszínrendezési munkálatainak készültsége a DBR tájékoztatása szerint 90%-os. A Vállalkozó SWIETELSKY Magyarország Kft. 2011. júliusi állapot szerint a Móricz Zsigmond körtér 14-16. szám előtti szakaszon kiépítette a szegélyeket, valamint az út kötőrétege is megépítésre került. A jelenleg folyamatban lévő kivitelezési munka műszaki tartalmának szakmai indokolatlansága miatt javasoljuk a felszínrendezési munkák felfüggesztését, és további részletes vizsgálatok elvégzését, a jogi, pénzügyi, ütemezési következmények és a módosított megoldási javaslat kockázatainak pontosabb azonosítását.





A DBR tájékoztatása alapján az engedélyes tervek módosítása, valamint a módosított műszaki tartalom szerinti kivitelezési munkák megvalósítása a Vállalkozó szerződésének keretén belül, a DBR elrendelése alapján történhet meg. A módosításból eredő többletköltségek a szerződés tartalékkeretéből, annak túllépése esetén pedig a KözOP projekt tartalékkeretéből finanszírozhatóak. (Utóbbi esetben az NFÜ és a KIKSZ előzetes jóváhagyásának megszerzése szükséges.)

A műszaki megoldási javaslatokat és azok várható pénzügyi és a felszínrendezési munkák ütemezési következményét a 2. táblázat (2. sz. melléklet) tartalmazza.

#### **4. Mellékletek**

1. A Móricz Zsigmond körtéri közlekedési rend lehetséges kialakításainak értékelése
2. Műszaki megoldási javaslatok és pénzügyi, ütemezési következményeik
3. Móricz Zsigmond körtér felszínrendezési terv forgalomtechnika (tervszám: 24.08.010; Főmterv Zrt.) – „0” változat
4. Móricz Zsigmond körtér felszínrendezési terv környezetrendezés (tervszám: 24.08.010; Főmterv Zrt.) – „0” változat
5. Fehérvári út belső szakasz forgalomtechnikai terv (Közlekedés Kft. 2009)
6. Lefolytatott egyeztetések emlékeztetői
7. „A” és „B” változatok megvalósításának pénzügyi és ütemezési következményeinek részletezése (készítette: DBR Metró Projekt Igazgatóság)

## 1. A Móricz Zsigmond körtéri közlekedési rend lehetséges értékelése

Szempontok		"0" változat	"A" változat	"B1" változat	"B2" változat
Leírás		<p>Az engedélyes tervek szerinti rendezés.</p> <p>Fehérvári út felől a Bartók B. út és a Karinthy F. út felé biztosított a két sávós áthaladás.</p> 	<p>Forgalomcsillapított kialakítás.</p> <p>Fehérvári út felől egy sávon, csak a Karinthy F. út felé biztosított a szgk. behajtás.</p> 	<p>Gyalogos-kerékpáros zóna kialakítása.</p> <p>A Fehérvári út felől a személygépkocsi áthaladás megszűnik, a Körtéren a Váli utca és a 6-os villamos végállomása között díszburkolattal ellátott gyalogoszóna létesül.</p>  	
Biztosított kapcsolatok	Szgk. behajtás északról	Van	Van	Van	
	Szgk. behajtás délről	Van	Csak a Karinthy F. út felé	Nincs	
	Autóbusz behajtás	Van	Van	Van, a korlátozás az autóbusz járatokat nem érinti	Nincs, a járatok útvonalát át kell tervezni
	Kerékpáros átvezetés	Nincs kijelölve	Van (kerékpársáv)	Van (gyalogos-kerékpáros zóna)	
Következmények	Tervmódosítás	Nincs	Szükséges	Szükséges	
	Engedély-módosítás		Nem szükséges	Szükséges	
	Pénzügyi következmény		40 millió Ft*	420-430 millió Ft*	
	Ütemezési következmény		1-2 hónap késleltetés*	kb. 12 hónap késleltetés*	
Előnyök		Gyors befejezés.	<p>A tér járműforgalmi terhelése csökken.</p> <p>A kerékpárosok átvezetése kedvezőbbé válik.</p>	<p>Kerületközponti funkció biztosítható, lényegesen javulnak a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok.</p> <p>Élhető városi tér, találkozási pont jön létre a közlekedési kapcsolatok megtartása mellett.</p>	
Hátrányok		<p>A jelenleg is telített forgalmi sávok további terhelést kapnak.</p> <p>A gyalogos és kerékpáros szempontok nem érvényesülnek.</p>	<p>Kerületközponti funkciók nem teljesülnek,</p> <p>gyalogos kapcsolatok nem javulnak.</p>	Költségesebb, időben elhúzódó megoldás.	
Módosítás kockázatai		Nincs módosítás	Tervkészítés elhúzódása késedelemhez vezethet.	Tervkészítés, engedélyezés elhúzódása további késedelemhez vezethet. A nem elszámolható tételek pénzügyi kockázatot jelenthetnek.	

1. táblázat: A Móricz Zsigmond körtéri közlekedési rend lehetséges kialakításainak értékelése

\* = DRB Metró Projekt Igazgatóság tájékoztatása alapján (7. sz. melléklet)

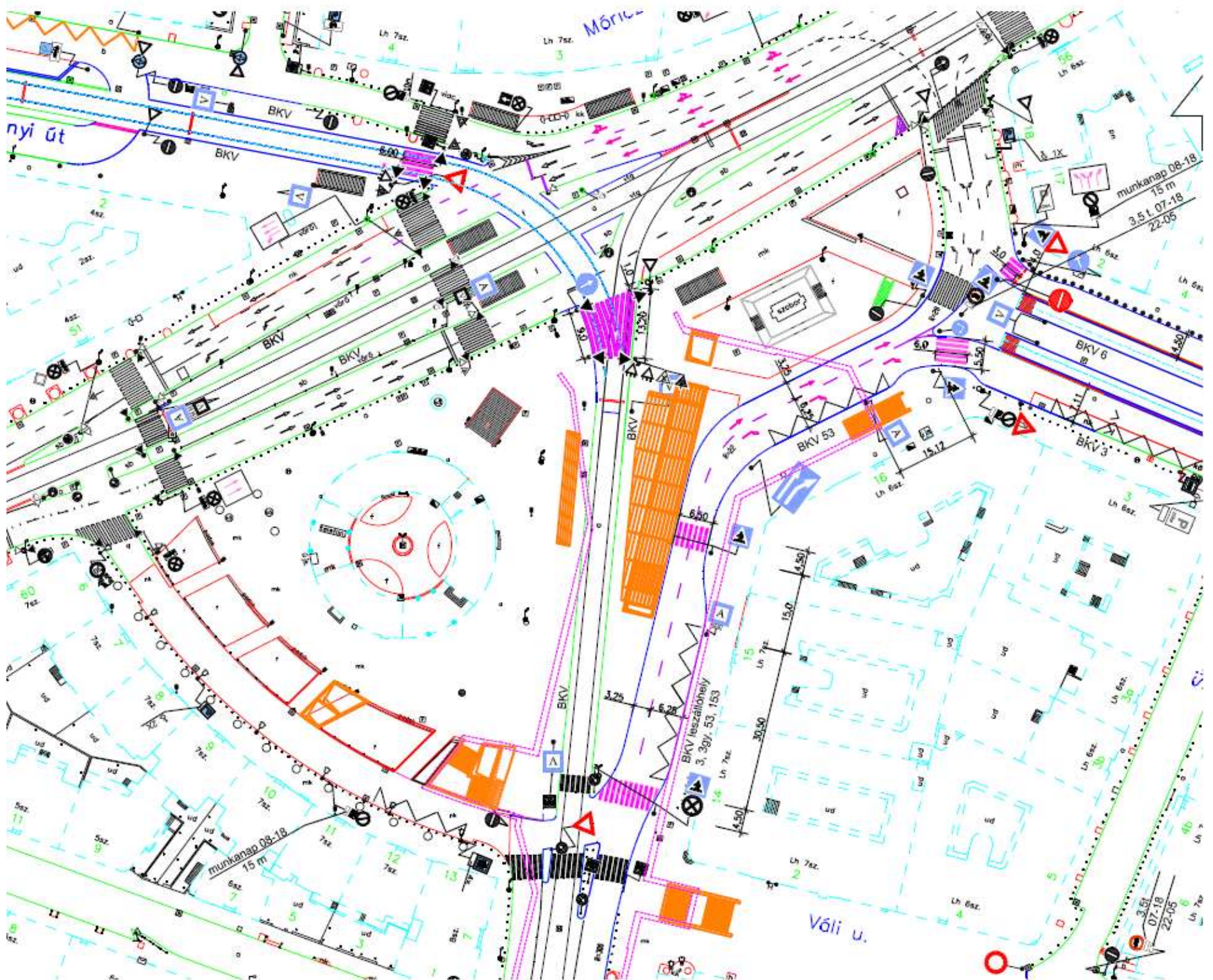


## 2. Műszaki megoldási javaslatok és pénzügyi, ütemezési következményeik

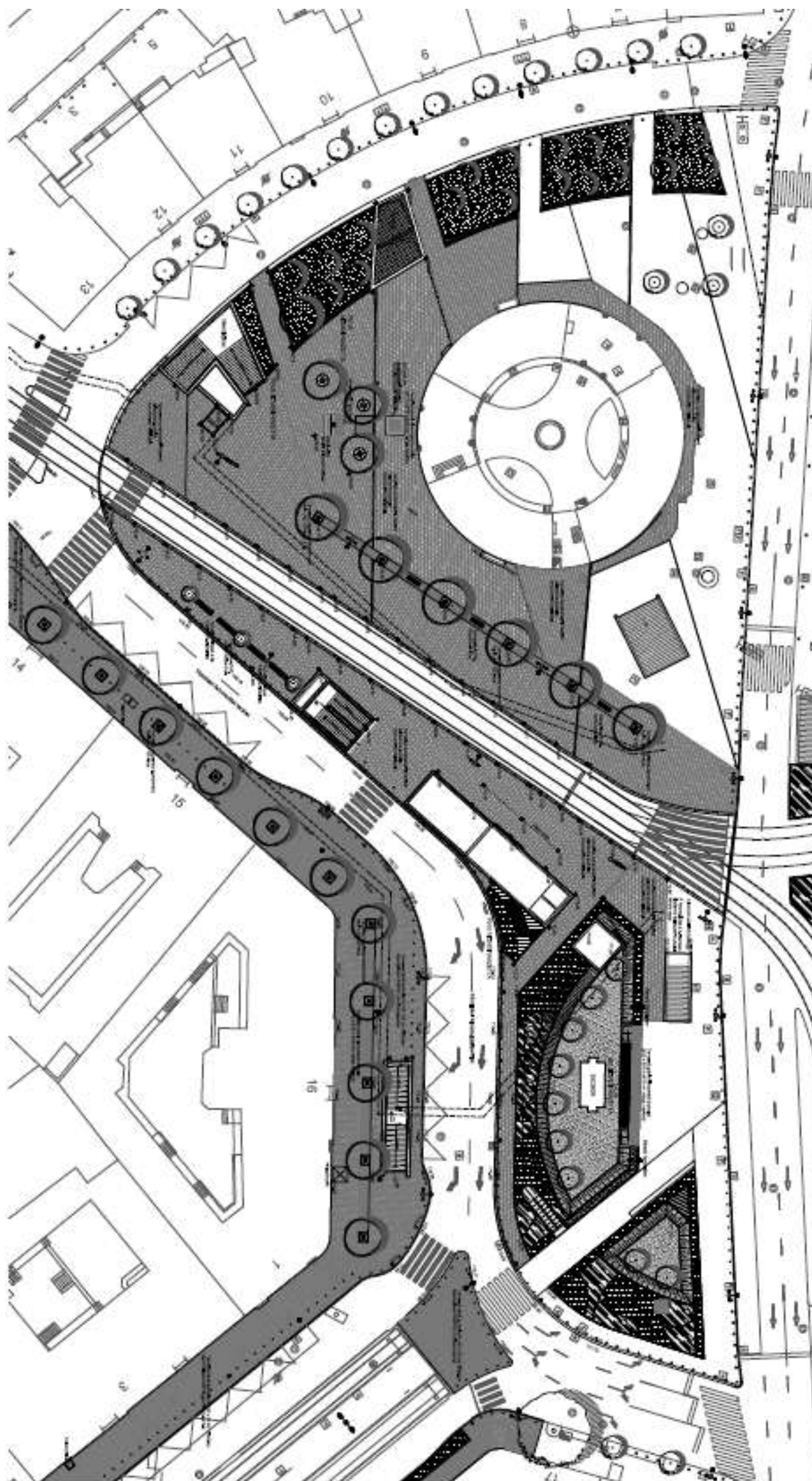
Sorszám / Változat	Módosítás tárgya	Szükséges feltétel(ek)	Várható pénzügyi / ütemezési következmény
1 / A	A Fehérvári út Móricz Zs. körtérre vezető szakaszán a járműosztályozó előtt csak engedéllyel rendelkező járművek behajtásának biztosítása.	Forgalomtechnikai termódosítás	40 millió Ft / 1-2 hónap többlet (ld. 7. sz. melléklet)
2 / A	A Fehérvári úti forgalom körtéri szakaszának egy sávusra szűkítése, a Bartók B. útra való kanyarodás korlátozása.	Forgalomtechnikai termódosítás	
3 / B1	A Fehérvári úton a Vásárhelyi Pál utcai csomópontnál csak engedéllyel rendelkező járművek behajtásának biztosítása. A Vásárhelyi Pál utcánál megfordulási lehetőség biztosítása.	Engedélymódosítás	420-430 millió Ft / kb. 12 hónap többlet (ld. 7. sz. melléklet)
4 / B1	A Móricz Zsigmond körtéren a Váli utca és a 6-os villamos végállomása közötti szakaszon díszburkolat építése.	Engedélymódosítás	
5 / B1	Az íves házak előtti szakaszon a növénykazetták részleges elbontása, a térrész gyalogos átjárhatóságának javítása.	Környezetrendezési termódosítást	
6	A Fehérvári útról a Móricz Zs. körtér 14-16. szám előtti szakaszon, majd a járműosztályozón át a Bartók B. út, a Karinthy F. és a Fehérvári út közötti kerékpáros kapcsolat biztosítására kétoldali kerékpársáv kijelölésével. A járműosztályozóban a szélső párhuzamos parkolóhelyek megszüntetése.	Forgalomtechnikai termódosítás	"A" és "B" változatok tartalmazzák
7	A körtéri járműosztályozóban a jelzőlámpák előtt előretolt kerékpáros felállóhely létesítése.	Forgalomtechnikai termódosítás	"A" és "B" változatok tartalmazzák
8	Kerékpártámaszok kialakítása a Móricz Zs. körtéren, valamint a vásárcsarnok és a rendelőintézet bejáratainál a Fehérvári út mentén. BUBI gyűjtőállomás helyének kijelölése.	Utcabútorozási termódosítás	Projekt költség terhére
9	Egyirányú keresztutcák (Szabolcska Mihály utca; Vásárhelyi Pál utca) megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára.	Forgalomtechnikai termódosítás	3-500 ezer Ft
10	A Fehérvári út belső szakaszán kétoldali kerékpársáv létesítése (Dombóvári út – Vásárhelyi Pál utca között)	Forgalomtechnikai termódosítás, DBR-t nem érinti	Külön tervezési feladat

2. táblázat: Műszaki megoldási javaslatok és pénzügyi, ütemezési következményeik

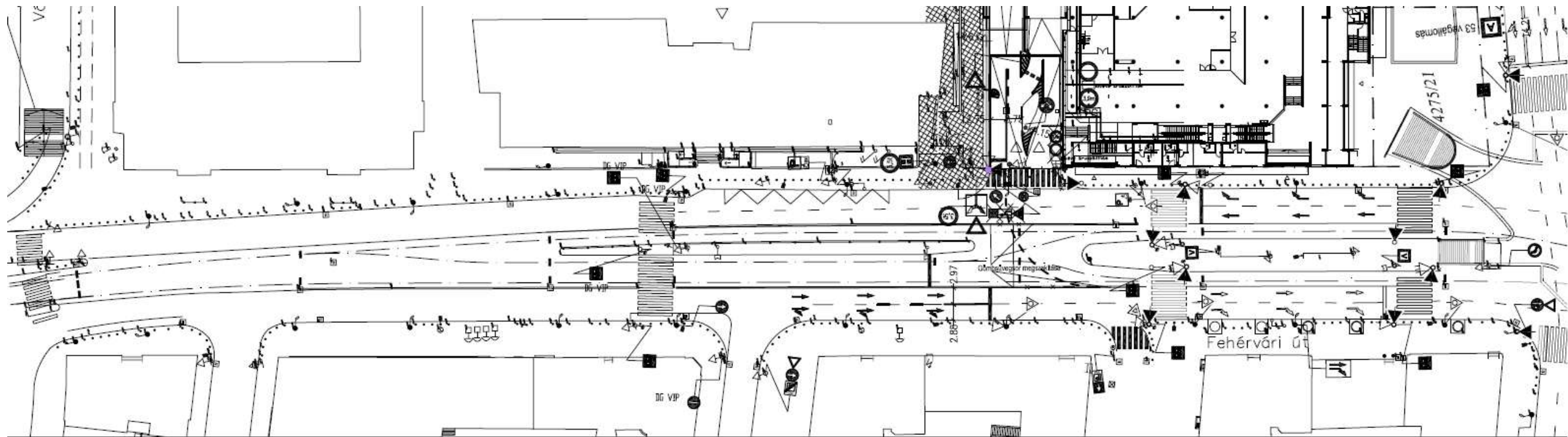
## 3. Móricz Zsigmond körtér felszínrendezési terv forgalomtechnika (tervszám: 24.08.010; Főmterv Zrt.) – „0” változat



## 4. Móricz Zsigmond körtér felszínrendezési terv környezetrendezés (tervszám: 24.08.010; Főmterv Zrt.) – „0” változat



## 5. Fehérvári út belső szakasz – forgalomtechnikai terv (Közlekedés Kft. 2009)



## 6. Lefolytatott egyeztetések emlékeztetői

### 2011. július 11-i egyeztetés emlékeztetője

Tárgy: Móricz Zsigmond körtér felszíni forgalomtechnika

Időpont: 2011-07-11

Helyszín: DBR Metró Projekt Igazgatóság III. emeleti tárgyalója

Jelenlévők: DRB Metró Projekt Igazgatóság, BFFH Közlekedési Osztály, BKV Zrt., BKK Zrt., Főmterv Zrt. (Tervező)

### **Móricz Zsigmond körtér, 61-es villamos átvezetés:**

DBR: a Tervező feladata az volt, hogy a jogerős Építési engedély alapján a Móricz Zsigmond körtérre vonatkozó végleges forgalomtechnikai kiviteli tervet készítse el.

Tervező ismertette az eddigi koncepciót, a megépült és tervezendő forgalmi berendezéseket és a jelenleg alkalmazható forgalomtechnikát.

A komplex forgalomtechnikai terv elkészítéséhez szükséges a buszok villamospályára történő fel- és levezetés helyének meghatározása, a Bartók Béla úti lámpás csomópontok felülvizsgálatának, összehangolásának elvégzése illetve szimuláció készítése.

A villamos átvezetés engedélyében az NKH előírta az intelligens forgalmi rendszert. Jelenleg csak villamos bejelentkezés alapján történik a villamos irányítás. A kiépített rendszer tudja biztosítani a 61-es villamos átkötését a Fehérvári útra (metró forgalomig nem üzemszerűen). Kérdés, hogy szükséges-e a továbbfejlesztés, a jelenlegi rendszer alkalmas-e az átadás utáni üzemszerű forgalomra.

BKK szerint olyan csomópont kialakítás szükséges, ami a jelenleg kialakított hálózati funkciókat kielégíti.

A Tervező felvetette, hogy a metró átadást követően a forgalmi adatokat jelenleg senki sem tudja megadni. Fontos a villamos hálózat végleges kialakítása, ami ki is épült (az átkötés üzemszerű használata a metró átadás előtt forgalmilag nem lehetséges). Kérdés, hogy a jelenlegi rendszer tudása elegendő-e a metró átadását követő forgalom kezeléséhez.

BKK szerint a villamosokat tekintve alkalmas hardver oldalon, de szoftver oldalon meg kell vizsgálni. A Bartók Béla út úgy lett kialakítva, hogy a buszforgalmat a villamospálya tudja fogadni. Olyan szoftvert, programot szükséges kialakítani, ami kezeli a villamos átkötést és a Bartók Béla út forgalmát.

DBR: ehhez szükséges a metró átadást követően a közlekedő villamosok, buszok száma, sűrűsége.

BKK szerint 60 és 90 mp-es periódusok alkalmazásával megoldható.

BFFH eredeti elképzelések szerint az intelligens rendszer ismerje fel a villamosokat és az irányát, de ettől alacsonyabb szintű is valamilyen szinten intelligensnek tekinthető és el tudja fogadni a végleges kialakításnál a BKK által javasoltakat, de az alacsonyabb szint nem jelenthet alacsonyabb színvonalú forgalomirányítást.

BKK: a Bartók Béla úton jelenleg 90 mp programot alkalmaznak. Szükséges a 60 mp program vizsgálata, ezen kívül vizsgálni kell a rácsatlakozásokat is.

A Tervező szerint ez újratervezést jelent és tart attól, hogy az Üzemeltetők újabb igényekkel jelentkeznek. A vizsgálathoz szükség van a Móricz Zsigmond körtér végleges forgalmi képére.

BKV szerint egyirányú buszközlekedés elegendő a villamos vágányokon, az Etele tér irányába nem szükséges.

BFFH egyetért.

DBR: A Paraméterkönyv alapján kell valakinek döntenie.

BKK: A Tervezőnek vizsgálnia kell, ha a busz és a villamos közös pályán közlekedik a 60 illetve a 90 mp periódusokkal a forgalom lebonyolítható-e.

Tervező szerint a buszok a villamos vágányon torlódni fognak.

DBR: a végleges kialakításnál a tervező a villamospályán történő kétirányú közlekedés figyelembevételével készítse el a programokat összehangolt rendszerben, annak eredményeit figyelembe véve lehet további döntéseket hozni

BKK: A csomópontot úgy lehet tekinteni, hogy a helyszínrajzi kialakítás végleges (kivéve a 61-es villamos végállomást), de ideiglenes forgalom technika alapján üzemel (építés alatti forgalom technika).

BKV: a jelenleg végállomásként üzemelő, majd a metró üzembehelyezését követően megállóhelynél végállomás a villamos felismerése mikor történik?

Tervező: ezt is vizsgálni fogja.

Kiegészítések:

Tervező: Feltétlenül javaslom, hogy végleges állapotnak csak a metró forgalomba helyezése utáni állapotot nevezzük. Ami pedig addig van, azt csak építés közbeni ideiglenes állapotnak hívhatjuk, mert a keresztmetszetek, az egyes forgalmi kialakítások, csak a metró utáni állapotra felelnek meg kielégítően. Kétségbe esnék például, ha a Gellért téri peront

véglegesnek kellene tekinteni, vagy a 61-esről csak a mai gyaloglással lehetne a metró lejáratiig eljutni. A téren a gyalogos mozgások is egész nagymértékben fognak megváltozni, hisz az aluljáró szintnek ma alig van értelme, a metró esetén pedig komoly forgalma lesz, ami a felszínen jelentős csökkenést fog eredményezni. A Metró átadása szempontjából nézve az is építés közbeni állapot, ha a téren valójában már semmilyen építési funkció sem zajlik. A végcél csak a metró forgalomba helyezése révén megváltozó forgalmi rend és hálózat létrejöttével érhetjük el.

BFFH: A „végleges állapot” kérdésében nem kívánok állást foglalni. Forgalomtechnikai kezelőként nekünk azt kell „végleges állapot”-nak tekinteni, amit kezelésre és üzemeltetésre a beruházótól vagy a kivitelezőtől átveszünk. Ez természetesen nem feltétlenül egyezik meg a Schulek elnök-vezérigazgató úr által „végleges”-nek tekintett állapottal.

### **Móricz Zsigmond körtér LMP Kgy. indítványának megfelelő forgalmi terv módosításának a kihatásai**

BKK: Feladatuk a Fehérvári út belső szakaszának forgalmi átgondolása, az átmenő forgalom előli lezárás megvizsgálása, a parkolóhelyek, gyalogos és kerékpáros felületek növelésére vonatkozó koncepció kidolgozása, együttműködve a XI. kerületi Önkormányzattal, helyi lakossági és civil szervezetekkel. A vizsgálat határideje: 2011. augusztus 10.

DBR: Ez idáig a szerkezetépítő kivitelezésében elkészültek a közúti létesítmények, kivéve a Fehérvári út kopórétegét és a munkaterület által érintett járdaburkolatot, már csak bontással módosíthatók. A felszíni épület bármilyen szintű átalakítása építési engedély módosítással járna, ez idő és többletköltség. Jelenlegi döntés az eredeti engedély alapján történő kivitelezés. Az esetleges módosítások következménye azon kívül hogy kikerül a KÖZOP támogatásból további költséget jelent. Bármilyen módosítás új engedélyezési eljárást von maga után, ami a munkák leállításához vezet, mert csak az engedély kiadását követően végezhető a kivitelezés. A KÖZOP forrásból megvalósult létesítmény 5 évig nem bontható el. Kérdés: Ki tervez, mi a koncepció, az engedély mikorra várható, milyen pénzből valósul meg? Ütemterv alapján őszre átadásra kerül a Fehérvári útról (a Móricz Zsigmond körtér 14-16 előtt) a Karinthy és a Bartók Béla út felé kanyarodó 1-1 sáv. Ez függ a felszíni épület készülttségétől. A munkaterületet minimálisra szűkíti a Vállalkozó. A felszín gyalogos térré történő átalakításával az aluljáró fölöslegessé válik.

Tervező: Hat féle változat készült a tér rendezésére. Ebből alakult ki a jelenlegi rendszer. Lakossági fórumokkal, civil szervezetekkel egyeztetve végül ezt a forgalmi rendszert támogatták. Cél volt a minél rövidebb átszálló kapcsolat. A Fehérvári út forgalmát lehet

csökkenteni különböző intézkedésekkel (táblák, sorompó stb), de a busz forgalmát korlátozni nem célszerű. A Karinthy utcai torlódás csökkenthető programozással, de valószínű, hogy a Fehérvári út régi forgalma terelődött rá.

BFFH: Helyi átmenő forgalom van jelenleg és nem a nagytérségi átmenő forgalom.

BKK: kérdése: Milyen szerződés keretében valósítható meg kisebb átalakítás?

DBR: A Főmterv Zrt alvállalkozója a Swietelsky Mo. Kft-nek, a kiviteli tervet készíti. Sorompó, forgalomtechnikai berendezések (táblák, felfestések...) belefér, de többletköltséggel jár az utasítás kiadása. A tér nagyobb volumenű átalakítása, szegélykorrekció burkolati rétegrend változások már építési engedély köteles tevékenység, amelynek idővonzata túlmutat a tér ez évi októberre tervezett átadásán.

### **Összefoglalva rögzítésre kerültek a következők:**

A véglegesnek vélt állapot az, amikor befejeződik a Móricz Zsigmond körtéren a metróépítés felszín érintő munkái és az építési engedélynek megfelelő kialakítást elvégzik.

A kialakításnál a jelenlegi tömegközlekedési hálózat és paraméterei a mérvadóak.

A metró utáni tömegközlekedési hálózat és azok paraméterei még nem ismertek, azok még nem tervezhetők.

Vizsgálni kell a Bartók Béla úti tengely közös pályahasználatát.

A BFFH, az FKF, a Tervező és a BKV továbbra is megfontolandónak tartja, hogy az Etele tér irányában az autóbuszok ne haladjanak fel a villamos pályára, mivel a Villányi – Fehérvári úti csomópontban fázist veszíthetnek. (eldöntendő: periódusvesztés, vagy közös peron)

A BKK ebben aggályát fejezte ki és az autóbuszok Bertalan Lajos utcai megállításhoz kötik a problémát.

Nem lehet prognosztizálni, hogy a metró utáni állapot minden tömegközlekedési infrastrukturális állapot kialakítását ki fogja elvégezni, és ki finanszírozza azt.

Nyitott kérdés még a Fehérvári út – Körtér torkolat megnyitása, illetve gyalogos zónává minősítése (Kgy. határozat van erről), illetve egy köztes állapot kialakítása. Így nem világos még a 33-as buszok eredeti útvonalon történő közlekedtetése, illetve ennek időpontja (a kivitelező ütemterve szerint ez most 2011. szeptember).

Összeállította:

Kerekes Károly

DBR



**2011. július 26-i egyeztetés emlékeztetője**

Helyszín: BKK Budapesti Közlekedési Központ II. em. 275. tárgyaló  
1052 Budapest, Városház u. 9.-11.

Időpont: 2011.07.26. kedd, 11 óra

Tárgy: Fehérvári út belső szakasz és Móricz Zsigmond körtér hosszú távú  
felszínrendezése

Jelen vannak:

XI. kerületi Önkormányzat Főépítészeti Iroda képviselőjében

Takács Viktor – mb. főépítész

XI. kerületi Önkormányzat Városüzemeltetési Igazgatóság képviselőjében

Büki László – igazgató

BFFH Városüzemeltetési Főosztály, Közlekedési Osztály, Forgalomtechnikai és  
Tömegközlekedési csoport képviselőjében

Szabó Gábor

Főmterv Zrt. képviselőjében

Kószegvári János

Pintér László

BKK képviselőjében:

Vitézy Dávid – vezérigazgató

Somodi László – igazgató

Dományi Bálint – vezérigazgatói szakmai tanácsadó

Ambrus Dávid – projektmenedzser

Bencze-Kovács Virág – kerékpáros projektmenedzser

Juhász Mattias – közlekedésstratégiai munkatárs

Magyar Viktor – szakmai gyakorlatos hallgató

Somodi László (BKK) ismertette a Fehérvári út és a Móricz Zsigmond körtér forgalmi rendjének átgondolásával kapcsolatos Fővárosi Közgyűlési határozat tartalmát, valamint rögzítette, hogy a határozat értelmében a BKK által készítendő vizsgálati anyag elkészítésének határideje augusztus 5.

Bencze-Kovács Virág (BKK) és Juhász Mattias (BKK) ismertették a vizsgálat szempontjait és a kidolgozott megoldási változatokat.

Takács Viktor (XI. ker. Főépítész Iroda) elmondta, hogy a kerület részéről a radikálisabb forgalomcsillapításra vonatkozó változatot támogatják. A kerület nem támogatja, hogy a körtéren átmenő forgalom haladjon, valamint, hogy az érintett közösségi közlekedési viszonylatok a téren végállomásozzanak. Megjegyezte, hogy a körtér rendezését össze lehetne kötni az Allee bevásárlóközponttal kötött mélygarázsépítésre fordítható támogatással. A mélygarázs helyszínének kiválasztása korábban problémákba ütközött, a kerület továbbra is keresi az annak megfelelő helyet.

Büki László (XI. ker. Városüzemeltetési Igazgatóság) kiegészítésül ismertette az íves házak előtti körtéri szakaszra a Bartók Béla útról való balra kanyarodás lehetőségének problémáját, valamint elmondta, hogy a kerületnek vannak kidolgozott tanulmánytervei (ProUrbe Kft. 2010. június) a Móricz Zsigmond körtér rendezésére vonatkozóan, amit egyeztetés végén átadnak a BKK részére.

Pintér László (Főmterv) ismertette, hogy a körtér környezetében közlekedő busz viszonylatok (33-as, 53-as, 153-as buszok és az érintett gyorsjáratok) megfordulásának megfelelő biztosításához szükséges bizonyos kapcsolatok megadása (íves házak előtti körtéri szakasz, valamint körtér keleti szakasz). Felvetette, hogy a rendezésre vonatkozóan a metró átadása előtti és utáni állapotot célszerű megkülönböztetni, mert a végleges állapotra tervezett gyalogos kapcsolatok a metró állomás létét feltételezik.

Vitézy Dávid (BKK) elmondta, hogy az előzetesen említett mélygarázsépítéshez nem tud a Fehérvári út és a körtér rendezése igazodni, ugyanis ahhoz vagy a jogi környezet megváltoztatása vagy többlet anyagi forrás szükségesek, melyek közül jelen pillanatban egyik sem tűnik biztosíthatónak. Továbbá megerősítette, hogy szakmai és civil vitákat kiváltott, a 4-es metró kijáratoként épült üvegépítményt adottságként kell kezelni. Ismertette, hogy a BKK összességében a radikálisabb forgalomcsillapító megoldást javasolja.

Dományi Bálint (BKK) felvetette, hogy az íves házak előtti szakasz mentén a növénykazetták részleges elbontása segíti a vendéglátó egységek szerves kapcsolódását a térhez. A Szent-

Imre szobor jelenlegi kialakításával kapcsolatban felvetette, hogy a szobor jelentős gyalogos áramlási vonalba esik és praktikus volna áthelyezése és a térrel szembe fordítása.

Az egyeztetés végén Somodi László (BKK) ígéret tett, hogy a BKK a kerületnek az elkövetkezendő napokban elküldi az egyeztetés alapján aktualizált vizsgálati munkaanyagot. Felkérte továbbá az érintetteket a kölcsönös kommunikációra, amely segíti az vizsgálat további haladását és rögzítette, hogy a következő egyeztetésig a kerület és a BKK is egyeztet az érintett civil szervezetekkel.

A következő egyeztetés időpontját a résztvevők 2011. augusztus 2-án kedd 11.00 órában határozták meg.

Az emlékeztetőt összeállította: Bencze-Kovács Virág és Juhász Mattias

## 7. „A” és „B” változatok megvalósításának pénzügyi és ütemezési következményeinek részletezése (készítette: DBR Metró Projekt Igazgatóság)

<b>Móricz Zsigmond körtér felszínrendezési munkák alternatív változatainak kihatása a 4-es metró beruházásra</b>		
	<b>"A" változat</b>	<b>"B" változat</b>
<b>Tervezés*</b>	Engedély módosítását a változat nem eredményezi, amennyiben az útszegélyek nem változnak. Többlettervezés becsült költsége: 10 MHUF	Új engedélyezési terv készítése, engedélyezés, bontási terv és engedély kérése, kiviteli terv készítés becsült költség: 50 MHUF -új eng. terv : 2 hónap -építési engedély beszerzése : 6 hónap -kiviteli terv (kertészeti, út, forgalomtechnika stb) : 4 hónap
<b>Kivitelezés*</b>	A közforgalmi járművek szelektálása: sorompó, vagy süllyedő oszlop. Forgalomtechnikai változtatások, többlet burkolati jelek, táblák stb. Kivitelés becsült költsége: 30 MHUF	A megépült útalap és szegélyek fölöslegessé válnak, új gyalogos zóna és közösségi tér kialakítása, tervezési határ változása <b>Bontási munkák: kb. 70-80 MHUF</b> útszegély: 10 MHUF útalap : 45 - 50 MHUF térburkolat: 5-10 MHUF közúti elektromos védőcső és kábel : 5 MHUF zöldfelület : 5 MHUF <b>Teljestér kiépítése: kb. 300 MHUF</b> - tervek függvényében (új szegélyek, új útalap, új burkolatok, új zöldfelület, új közvilágítás, új utcabútor a teljes Körtéren)
<b>Becsült többlet költség összesen*</b>	40 MHUF	420-430 MHUF
<b>Leállítás becsült költsége*</b>	napi 200 eHUF	napi 200 eHUF
<b>Közbeszerzés</b>	A változtatás mértéke a szerződés tartalék keretén belül kezelhető, közbeszerzési eljárást nem igényel.	A változtatási utasítás kiadását megelőzően előzetes egyeztetés szükséges a KIKSZ Zrt-vel, mivel a szerződésen belüli tartalékkeret erre már fedezetet nem nyújt és a projekt tartalékkeret terhére lenne csak elszámolható. A műszaki tartalom változásból eredően valószínűleg (KIKSZ döntés) hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárás lefolytatása szükséges, amelynek idővonzata 3-5 hónap az eljárási rendnek megfelelően.
<b>Pénzügyi fedezet</b>	Co-07 állomások belső beépítése szerződés tartalékkerete	4-es metró Közop támogatás projekt tartalékkerete
<b>időszükséglet</b>	1 éven belül	1- 2 év között

\* a becsült költségek változhatnak a vállalkozó tényleges követelésének függvényében