

## ELŐTERJESZTÉS

### A Fővárosi Közgyűlés részére

**Tárgy:** előterjesztés a Fehérvári út Bocskai út – Móricz Zsigmond körtér közötti részének átmenő forgalom elől elzártnak tartásáról és a körtér hosszútávú rendezéséről

#### Tisztelt Közgyűlés!

A Fehérvári út belső része jelenleg a metróépítkezés miatt évek óta le van zárva, ami ugyan jelentősen tehermentesíti a Móricz Zsigmond körteret az áthaladó forgalomtól, de az így is jelentős terhelésnek van kitéve. A Karinthy Frigyes út ma is rendszeresen visszatordódik. Ez a helyzet vélhetően lényegesen rosszabb lenne, amennyiben a ma is szűk keresztmetszetet jelentő csomópontra a Fehérvári út felől érkező – a jellemző Karinthy-Villányi irányú, folyamatosan torlódó ágat egy 10 méteres szakaszon keresztezni próbálják – forgalom is újra rá lenne engedve. A 6-os villamos megállójánál jelentkező rendkívül erős gyalogosforgalom ráadásul a Fehérvári úton érkezőket rendszeres megállásra fogja kényszeríteni, így vélhetően az egész belső Fehérvári út egy hosszan elnyúló dugózóna lesz.

Ennél is fontosabb érv azonban az, hogy a Móricz Zsigmond körtéren át a város szíve felé haladó forgalom növelése nem lehet cél a jövőben, sőt, a terület tervei között a Bartók Béla út belső részének további humanizálása szerepel, amelynek várhatóan részét képezi a forgalmi keresztmetszet 2x1 sávra csökkentése is. Ezen kívül a 2013-ra tervezett behajtási díjnak a budai zónahatára várhatóan a Móricz Zsigmond körtéren kívül fog elhelyezkedni, emiatt is felesleges a sugárirányú kapacitások növelése. A 4-es metró üzembehelyezésével szintén a felszíni forgalom jelentős csökkenése várható.

**A cél tehát a belváros felé tartó forgalom növelésével szemben az lenne, hogy az Allee és a körtér környékén már kialakult gyalogosbarát környezet kiterjedjen a Móricz Zsigmond körtér déli és keleti oldalára, valamint a Fehérvári út belső szakaszára is.** A pontos megvalósítás később egyeztethető, de a javasolt megoldás nagyjából az építkezés ideje alatt kialakult forgalmi rend megtartása, azaz a befelé tartó rész – a piachoz tartozó mélygarázs-lejáróig tartó rövid szakasz kivételével – lezárásra kerülne, kivételt csak betegszállítás részére engedélyezve a rendelőintézetig, míg a kifelé tartó szakaszon a Móricz Zsigmond körtéri bevezető szakasz a Vásárhelyi Pál utcáig kerülne lezárásra.

Sajnos a most záruló fővárosi beruházások közül nagyon sokról derül ki, hogy rosszul voltak előkészítve. Jó példa erre a Margit híd felújítása, ahol egy gigaberuházás végén úgy újítják fel a hidat, hogy nem figyeltek oda a kerékpárosok igényeire. Sajnos a Móricz Zsigmond körtéren a metróberuházás kapcsán ugyanezek a tervezésembeli hibák láthatók, amik a metróberuházás lezárultával hosszú időre konzerválják a tér szerkezetét. A tervezetlenség miatt fordulhatott elő, hogy a Móricz Zsigmond Körtér felszíni rendezésében a vizuális-esztétikai koncepció, a tér közösségi funkciói és a zöldfelületek nem vezérmotívumai, csak sokadrangú szempontjai voltak egy alapvetően közlekedési célú nagyberuházásnak. Éppen ezért a szabadtér-építészeti szempontrendszer (amely az itt élők, területi identitással rendelkezők számára a 4-es metrónál sokkal erősebb prioritás) csak igen

korlátozottan épültek be a tervezés folyamatába, ahogyan a civil véleményeknek sem volt megfelelő fórumuk. Az átgondolatlan felszíni tervek eredményeként jelentős civil és szakmai tiltakozás bontakozott ki például a körtéri Vastraverz, a metróállomás központi, felszíni kijáratának kialakítása kapcsán is, amihez a XI. kerületi civil fórum mellett Makovecz Imre is csatlakozott. A XI. kerületi LMP szervezete az ellenzés mellett kiutat is javasolt a Vastraverz problémájára: vizsgálják meg a metró kijáratának a körtéri Gombán keresztül történő kivezetését<sup>1</sup>. A Móricz Zsigmond körtér tervezetlenségének további példája a Móricz-szobor körüli terület átgondolatlansága, tájépítészeti tervezetlensége. Úgy gondoljuk, hogy a metró végleges átadása és a munkák befejezése előtt még megfelelő időkeret áll rendelkezésre az áttervezésre, a szükséges műszaki tervek, egyeztetések és a kivitelezés lebonyolítására, amely feltételezi a kerület, a főváros és a lebonyolító összehangolt munkáját. Az LMP azt is fontosnak tartja, hogy a civilek és a lakosság véleményére figyeljenek azok, akik állítólag értük és az ő adóforintjaikból gazdálkodnak.

A fenti gondolatmenet alapján az alábbi határozati javaslatokat terjesztem a közgyűlés elé:

#### **A Fővárosi Közgyűlés úgy határoz, hogy**

##### **1.**

**A Fehérvári út belső szakaszának közlekedési szerepét átgondolja, az útvonalat az átmenő forgalom elől elzárja, és kezdeményezi a gyalogos és kerékpáros felületek növelését. A felülvizsgálatba bevonja a XI. kerületi önkormányzatot, a helyi lakosságot és a civilszervezeteket.**

Határidő: 2011. augusztus 31.

Felelős: Tarlós István

##### **2.**

**Kidolgoztatja a Móricz Zsigmond Körtér egységes szabadtér-építészeti koncepcióját.**

Határidő: 2011. december 31.

Felelős: Tarlós István

Budapest, 2011. május 12.

Somfai Ágnes  
 képviselő  
 Lehet Más a Politika

<sup>1</sup> Tekintettel arra, hogy ez a műemléki jelentőséggel is bíró Gomba felépítmény eredeti funkcióit (HÉV hurok végállomás) mára teljesen elveszítette, és a rekonstrukció során vélhetően közösségi tér, kávézó funkciókkal kerül majd átalakításra, kézenfekvő lenne, hogy némi felszín alatti átépítéssel egybekötött, a metró akadálymentes megközelítését szolgáló liftet az aluljáró szintjéig a Gomba épületének egy részeként építenék ki. Ebben az esetben a kerületi civileket, lakókat bántó újabb „ipari műtárgy” kiépítése elkerülhető, a Szent Imre szobor környezete nem sérül. Mivel a Gomba felépítmény esetében a XI. kerület a tulajdonos, ennek kezdeményezőjeként mind az illetékes hatóságok, mind pedig a DBR Metro irányába felléphetne.