

# 4-es metró plusz

## A Camponától akár Rákoskeresztúrig

Az **M4+ Team** tagjai csapat tagjai elsősorban fiatal közgazdászok, várostervezők, közlekedés- és építőmérnökök, akik évek óta foglalkoznak a 4-es metró problémakörével. Célunk, hogy a külföldön már a gyakorlatban is bevált, modern közlekedésszervezési elvek hazánkban is minél hamarabb meghonosodjanak, és már a 4-es metró terveibe is beépüljenek. Mivel a csapat tagjai a világ számos pontján dolgoznak, ezért a világháló szakmai fórumai segítségével formálták, alakították azt a tervet, melynek végleges verzióját most tárják a nagy nyilvánosság felé.

### ○ **Mi a 4-es metró plusz?**

● A terv lényege a 4-es metróvonal kiterjesztése, mely által lehetővé válik, hogy a föld alatti szakaszok végén a metró-szerelvények a felszínre jöve átjárhassanak a MÁV-pályákra és folytathassák útjukat a külvárosok felé. Ezáltal egyszerűen és rendkívül olcsón nyújtható minőségi, közvetlen, gyors belvárosi kapcsolat a főváros és az agglomeráció olyan területein is, ahol önálló metróvonal építésének nincs realitása.

### ○ **Merre vezetne a 4-es metró plusz nyomvonala?**

● A Kelenföldi és a Keleti pályaudvar között gyakorlatilag megegyezhet a jelenlegi metrótervben foglaltakkal. A „plusz” szakasz első ütemben a Kelenföldi pályaudvartól albertfalvai és Budafok-belvárosi állomásokkal a budatétényi Camponáig tart, a MÁV Budapest–Pusztaszabolcs–Pécs vonalát felhasználva, 10-15 perces követési időközt biztosítva. A tapasztalatokat felhasználva később a vonal egyik ága kiterjeszhető Budaörs irányába, illetve a keleti oldalon kiváló lehetőséget nyújt a rákoskeresztúri lakótelepek kiszolgálására.

### ○ **Drágább-e 4-es metró plusz megvalósítása?**

● Összességében nem. A megépülés első ütemében ugyan némi többletköltségekkel kell számolni, de hosszabb távon határozottan a 4-es metró plusz az olcsóbb. Egyrészt mert a 4-es metró plusz önmagában is gazdaságilag hatékonyabb, mint a hagyományos 4-es metró. Másrészt a 4-es metró plusz megvalósítása több tervezett beruházást feleslegessé tesz, köztük a Fehérvári út alá tervezett metrószárnyvonalat, illetve a rákoskeresztúri gyorsvillamost.

### ○ **Mikorra épülhet meg 4-es metró plusz?**

● Az eredeti 4-es metró tervekhez képest kb. egy évvel később már a dupla hosszúságú vonalon utazhatnak az utasok. A késést csak a tervek módosítása és az engedélyek beszerzése indokolja.

### ○ **Hol van példa a világban olyan vonalakra, mint a 4-es metró plusz?**

● Hasonló átjárható üzemmódú vonalak szerte a világon, a legkülönbözőbb adottságú városokban léteznek. Tokió 12 metróvonalából 10 legújabb ilyen jellegű, de más japán városokban is, mint pl. a Budapest méretű Kiotóban is található hasonló vonal. De nem kell ilyen messze menni, Londonban és Párizsban is van vasútvonalakon közlekedő metró. Német városokban is gyakori a vegyes, illetve átjárható üzemmód, pl. a hannoveri villamosok is egyes szakaszokon földalattiként

üzemeltek mielőtt Budapestre érkeztek volna. Sőt, már Budapesten is ismert és elfogadott a gondolat, hiszen a főváros következő, 5-ös számú metróvonalára is ilyen speciális üzemmódban fog létrejönni, a szentendrei és a dél-pesti HÉV-vonalak föld alatti összekötésével. A 2-es metróvonal hamarosan kezdődő felújítása előtt is meg kell vizsgálni egy hasonló üzemmód kiépítésének lehetőségét a HÉV-vel az Örs vezér terén.

### ○ **Miként alakulnak át a MÁV-állomások a 4-es metró plusz terve során?**

● A budatétényi (Campona) és a Budafok-belvárosi állomásoknál ún. közös peron kialakítására nyílik lehetőség, azaz a ráhordó járatokról leszállva azonnal a Belvárosba tartó szerelvényekre lehet átlépni. Ez az átszállási mód jár a legkisebb kényelmi és időbeli veszteséggel, ezért is alkalmazzák Európa több városában is ezt a megoldást. A MÁV távolsági vonatai is használhatják a 4-es metró plusz sínpárját, de lehetőség van a teljes elszeparálásra is.

### ○ **Milyen előnyökkel jár 4-es metró plusz?**

● A 4-es metró plusz biztosítja mindazokat az előnyöket, amit a 4-es metró. Ugyanakkor jótékony hatása sokkal nagyobb területen jelentkezik. A felszíni szakasz révén kényelmesebb, gyorsabb, megbízhatóbb belvárosi kapcsolatot nyújt egész Dél-Budának, ideértve Budafokot és Nagytétényt is. A személygépkocsi-használók számára valódi alternatívát biztosít, P+R parkolók is jóval több helyen és nagyobb számban alakíthatóak ki a kiterjesztett metróvonal mentén. Megvalósulása esetén mentesülnek a forgalomtól a zsúfolt felszíni vonalak, de a kiépítés ideje alatt sem kell további forgalmi korlátozásokkal számolni. A beruházás lökést adhat nem csak a korszerű közlekedéstervezés budapesti meghonosodásának, de a BKSZ megvalósításának, a MÁV reformjának, valamint az elővárosi és regionális közlekedés – az Unió által is támogatott – fejlesztésének is. A 4-es metró plusz tehát egy olyan városi gyorsvasúti vonal, mely biztosít minden olyan előnyt, amit a 4-es metró, de némi többletköltség mellett annál lényegesen többet is.

### ○ **Jár-e jelentős hátránnyal a 4-es metró plusz?**

● A legnagyobb hátránya az, hogy a tervek módosítása miatt további késedelmet szenved az építés megkezdése, de ezzel lehetőség nyílik egy korszerűbb gyorsvasúti hálózat kialakítására. Ha már egyszer metrót építünk, akkor azt a mai kor színvonalán tegyük.