

Új köntösben a középső kampusz



Fotó: Tóth Máté

Folytatás az 1. oldalról

Az érintett egyetemi terület átfogó rendezésének és felújításának terve még 2008-ban, a jelenlegi rektori ciklus egyik alappilléreinek tekinthető Létesítményprogram keretében fogalmazódott meg. Andor György elmondása szerint azért is kiemelt jelentőségűek az itt végzett átalakítások, mert ez egy olyan projekt, amely nem kifejezetten karhoz vagy tanszékhez köthető, hanem egyfajta egyetemi közügy.

A közelmúltban befejeződött

felújítási munkálatok után jött el az ideje a belső udvar rendezésének, és ezzel együtt a középső egyetemi terület gépjárműforgalmának átalakítására. Ahogy a rektorhelyettes fogalmazott: „a terület viszonyai méltatlanok voltak a Műegyetem presztízséhez.” Néhány példa ezekből: a lakatlan AE épületrész lepusztult látványt nyújtott; az R, T és H közötti elhagyott sportpályákon gaz törte át a már rég tönkrement aszfaltot. Lényegben nem volt igazi gyalogos út, mert a gépjárművekkel mindenhol rendszer-

telenül közlekedtek, és minden talpalatnyi helyet kihasználva parkoltak az autósok. A valódi „egyetemi kampusz jelleg”, a rendezettség, nyugalom, a diákok birtokolta park egyáltalán nem volt jellemző a területre.

Az átalakítások egyik kiindulópontja a belső közlekedési rend megreformálása volt, méghozzá úgy, hogy ne csökkenjen a gépköcsi férőhelyek száma. Jelenleg ugyanis csak a rakpart nyújt számottevő ingyenes parkolási lehetőséget, amely az új metróvonal beindulásával ebben a formában várhatóan megszűnik majd. A kampuszon nem lehet ezután átutózni, hanem a BME körüli közutakon keresztül érhetők el a különböző parkoló zónák. A G, J és St épület körüli placcot a Stoczek utca felőli régi behajtós kapun lehet megközelíteni; a H, T és R épületek körüli régi sportpályák is parkolókká lettek, amelyek az Egry József utca felől érhetők el; az R és a Z között található az a bejárat, amely az ÉL és D körüli parkolóhoz vezet. Továbbra is behajtási engedéllyel lehet majd megközelíteni ezeket a sorompóval elzárt területeket. A bejáratoknál tábla jelzi a szabad helyek számát, mindhárom zónára vonatkozóan. A gépkocsik mellett új helyeket kaptak a motorkerékpárok is, amely egyre népszerűbb közlekedési eszköz az egyetemi polgárok körében.

Andor elmondása szerint a belső közlekedés átalakításával lehetővé vált az E épülettől a K déli kapujáig tartó széles, autómentes sétány kialakítása, ami lényegében a gyalogos főközlekedési úttá vált. A tanreaktor környékén egy nagy zárt parkot hoztak létre, és ilyen jellegű térrészt alakítottak ki

az ST és a DCS épületek között is. A sétány új, kandeláberes világítást, padokat, díszburkolatot és újonnan ültetett növényeket kapott.

A rektorhelyettestől megtudtuk, hogy az eredeti terv még 700 millió forintos költséggel kalkulált, amit 300 millióra kellett lefaragni. Ez persze érezteti a hatását: főként a környező terület aszfaltfelújításából, a díszburkolatokon és a parkosítási részleteken spórolták meg az összeget. Andor György kiemelte azt is, hogy az épületek környezetét érintő ilyen nagyszabású beruházás emberemlékezet óta nem volt a Műegyetemen. A költségek közül az egyik legnagyobb tételt a közművek kiváltása és átalakítása jelentette.

rendezés a napokban befejeződik, később még további átalakítási igények is felmerülhetnek. Megtudtuk, hogy a középső kampusz új arculatában visszaköszönnek azok az elemek, amelyeket a kertrendezéssel kapcsolatos nyílt napon javasoltak az érdeklődők. Hallgatóktól érkezett például a padok ötlete, de innen származik az egyetemi betűket megformázó kiülők elképzelése is. Andor hozzátette, hogy a Létesítményprogramban vállaltak a rektori ciklus végéig, azaz jövő év augusztusáig szeretnék megvalósítani. A nagyobb projektek közül egyedül a Stoczek felújítása, és a Sportközpont kialakítása van még hátra, amelyek éppen a napokban indultak el, és a tervek szerint jövő év közepére készülnek el.

A rektorhelyettes elmondta lapunknak, hogy bár a terület-

SNEIDER ZITA



Fotók: Székely Zsolt



Fotó: Danyi Balázs