

A Metróért Egyesület javaslata a Kisföldalatti és metróhoz kapcsolódó aluljárók felújításáról.



A kisföldalatti felújításának szükségessége.

A Millenniumi földalatti vasutat 1896-ban helyezték forgalomba, mint a kontinens első földalatti vasútvonalát. Ma már kettős funkciót lát el, egyrészt Budapest egyik kiemelt idegenforgalmi látványossága, másrészt a város gyorsvasúti hálózatának aktív része, naponta mintegy 100 000 utazás történik a vonalon.

Jelenlegi műszaki állapota már méltatlan a megérdemelt hírnevéhez és műemlék jellegéhez, a világörökség részét képező területen fekszik, állapotának egységben kellene lennie az Andrássy út patinás képével.



(Kisföldalatti állomás napjainkban)

Az utolsó rekonstrukció 1995-ben történt, sajnos a vonal állapota a szűkös anyagi források következtében, még rosszabb, mint amit az eltelt 23 év indokolna.

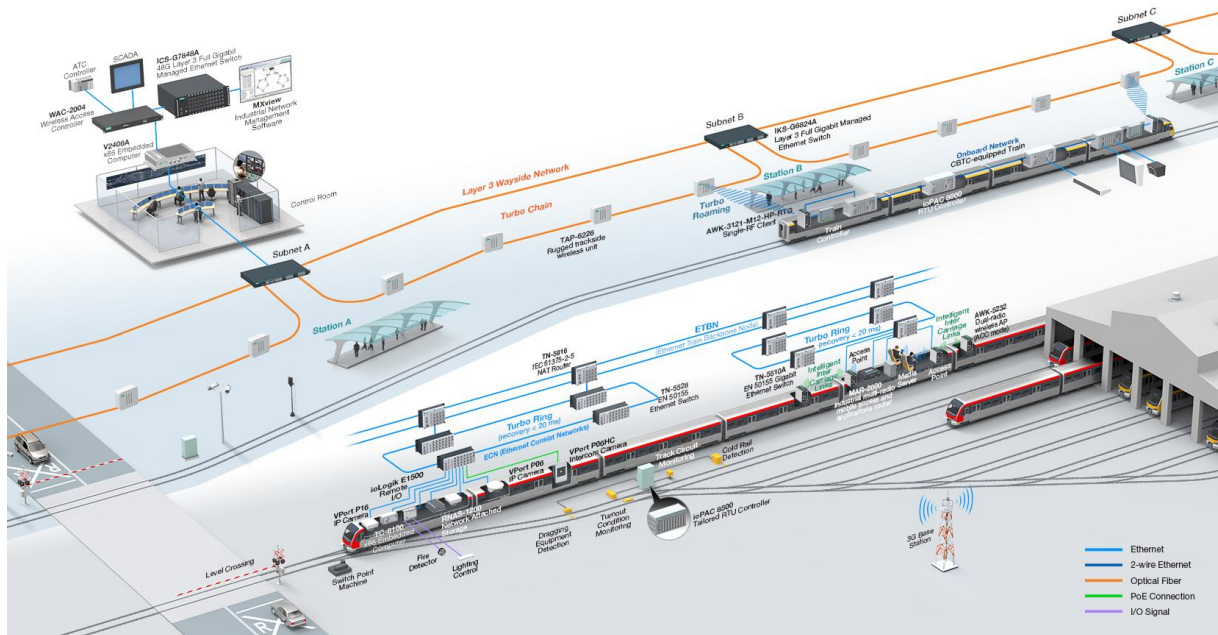
A most közlekedő járművek 1972-ben készültek Magyarországon. A lelkes szakember gárdának köszönhetően, ha viszonylag magas meghibásodási számmal is, de eddig még biztonságosan elszállították a jelentős számú utas mennyiséget. Ma már csak jelentős ráfordítással és bizonyos kockázatok vállalása mellett tarthatóak üzemben. Felújításukat nem tartjuk sem gazdaságossági, sem műszaki okok miatt célszerűnek, cseréjük megítélésünk szerint elkerülhetetlen.



(Ganz motorvonat, készült 1972-ben)

A vonal meghosszabbításra elképzelések láttak napvilágot mindkét irányban.

A Vörösmarty tértől a Vigadó térig, a Mexikói úttól pedig a Marcheggi hídig történne a vonal meghosszabbítása. A javaslatot Egyesületünk támogathatónak tartja, azzal a megjegyzéssel, hogy mivel a Vigadó térig történő meghosszabbítás a történelmi belvárost érinti és egy kéregalatti vasútról beszélünk, az építkezésnek a környezetre gyakorolt hatását szakemberek igen gondos felmérésének, tervezésének, kockázatelemzésének kell megelőznie. A meghosszabbítás talán legnagyobb problémája a szűkös szállítóképesség kérdése. A világörökség részét képező területen nem tarjuk elképzelhetőnek az állomások bővítését, a járművek befogadóképessége a kisméretű úrszelvény miatt csak korlátozottan növelhető, így az egyetlen jelentősebbnek mondható lehetőség a járművek követési idejének csökkentése. Ehhez a legkorszerűbb vonatbefolyásolási rendszer telepítése elengedhetetlen.



(CBTC vonatbefolyásoló berendezés)

A **járműcseréhez** szükséges közbeszerzési eljárás kiírását minél korábbi időpontban tartanánk célszerűnek, egyrészt a jelenlegi járműpark állapota miatt, illetve a speciális járművek tervezésének, prototípusának elkészítésének időigényessége miatt. Miután a szűk úrszelvény miatt egy különleges kialakítású járműről beszélhetünk, a pályázat kiírásának fontos elemének javasoljuk, hogy olyan gyártó nyerhesse el a megbízást, amely megfelelő referenciával rendelkezik hasonló járművek készítésében. (Pl. Berlin Klein profil)



(Stadler metrószerelvény Berlin)

Az **állomások rekonstrukciójánál** Egyesületünk javasolja a világörökség részét képező területen az 1896-os átadásakor megépített lejáróházakhoz hasonló, azt visszaidéző építmények kialakítását.

Az eredeti lejáróházak [ITT](#) tekinthetők meg.

Javaslatunk előnyének tartjuk a létesítmény műemléki jellegének hangsúlyosabbá tételét, a történelmi belváros XIX. századi hangulatának erősödését, illetve a mozgáskorlátozottak számára készülő liftek befogadását.

Egyesületünk csak olyan állomási felújítást tud támogatni, amely a modern technikai berendezéseket úgy fogadja be, hogy az állomások eredeti jellegüket teljes mértékben megőrizve szolgálják majd ki az idegenforgalom és lakosság közlekedési igényeit.

Egyesületünk a metróhoz kapcsolódó **aluljárók felújítása** és az esetlegesen megépülő új létesítmények esetén javasolja a városképet nem romboló, de az időjárás ellen védő esőházak, esőtetők kialakítását. Erre többek között Bécsben számtalan jó példát láthatunk, hasonló megoldás nálunk az M2-es vonal Batthyány tér állomás felszíni csatlakozása.



(Batthyány tér)





(Karlsplatz Bécs)

A fényképpel illusztrált bécsi példán látszik, hogy a városképet a biztonsági üvegből készült lejárók nem zavarják, ugyanakkor nagyobb komfortot biztosítanak a közlekedőknek, további előnyt jelent a lépcsők síkosság mentesítésének könnyebb megoldása, illetve a különböző gépészeti berendezések (lift, mozgólépcső) elhelyezésének lehetősége, -akár utólag is.

Egyesületünk örömmel fogadna minden szakmai egyeztetést ezekben a fontos szakpolitikai kérdésekben.

Metróért Egyesület

2018.09.20