

Az M3 metróvonal felújításának szakaszolása – a Metróért Egyesület javaslata

Javasoljuk, hogy az M3 felújítása a középső szakaszon (Lehel tér - Nagyvárad tér) kezdődjön meg mielőbb, ezt az infrastruktúra korossága és a mélyvezetésű alagútból szükséges esetleges mentés lehetetlensége indokolja. Ezen a szakaszon a metró pótlása megközelítőleg 50-60 db autóbuszal kezelhető lenne.

A jelzett vonalszakasz legkorosabb részei 1976-ban, negyven éve kerültek átadásra, azóta ezeken nagyobb léptékű felújítás nem történt. Habár a Deák tér – Lehel tér közötti szakasz később került átadásra, ezért javasoljuk a szakaszt a Nagyvárad tér – Lehel tér között kijelölni, mert itt az alkalmazott vonalvezetés jellege (a két vágány külön alagútban, nem közvetlenül a felszín alatt fut) szinte kizárja egy esetleges havaria esetén a mentési lehetőségeket.

A pótlási javaslatban abból indultunk ki, hogy autóbuszok korlátozott számban állnak rendelkezésre, illetve figyelembe vettük a nagy világvárosokban (London, Párizs) alkalmazott gyakorlatot is, amely szerint belvárosi metró szakasz kiesésénél nincs pótlás.

Ezt az elvet Budapesten – a párhuzamos felszíni járatok hiánya miatt – teljeskörűen nem lehet alkalmazni, de a jelen helyzet (autóbusztender meghíúsulása) is rákényszerít annak elfogadására, hogy a teljes kapacitás azonos nyomvonalon a felszínen nem pótolható. Javaslataink arra épít, hogy elsősorban a rendelkezésre álló felszíni közlekedési hálózat igénybevételével korlátozottabb, de használható közlekedési lehetőséget biztosítsunk.

A javasolt megoldás csak akkor működhet, ha az utazóközönséget megfelelően informáljuk a megváltozott helyzetről és megpróbáljuk befolyásolni őket a nagyobb kapacitású kötött pályás eszközök fokozottabb igénybevételére. (M1, M2, M4, 1-es és 4/6-os villamos) Természetesen forgalomtechnikai intézkedések meghozatala is szükségessé válik (lámpa programok módosítása, busz sávok kijelölése), illetve elengedhetetlen a metróra ráhordó hálózat átgondolása is.

A pótlás gerince a kisebb mértékben módosított útvonalú 9-es autóbusz, amely a javasolt változtatással az Árpád híd és Népliget között 50 db többlet csuklós autóbusz beállításával 2,5 perces követéssel tudja biztosítani az M3 részleges helyettesítését.

Egy példán keresztül bemutatva, a megoldás használhatósága a következő integrációt teszi szükségessé: a Szentlélek térnél a H5-ös HÉV-hez közvetlenül csatlakozik, így az Árpád hídon keresztül az M3 metróra a Belváros felé átszállók részére a pótlás okozta kellemetlenség csökkenthető, de elengedhetetlen, hogy az érintett, felújítás alatt álló metrószakaszon átutazó utasok az 1-es villamos felé legyenek terelve a Szentlélek tér – Népliget szakaszon. A

Belváros elérésére a Margit híd – Nagykörút útvonal igénybevétele ajánlható, így a metró csak részlegesen pótló autóbuszvonal terhelése várhatóan kézmentartható marad.

Dél felől a metró utasainak a Népligettől az 1-es villamos ajánlható a Hungária gyűrűn kívüli utazásokhoz, illetve a Nagyváradi tértől a Belváros elérhető a Blaha Lujza térre közlekedő 24-es villamossal is, amelynek járatsűrűségét növelni kell. A 9-es busz metróhoz viszonyítva jóval alacsonyabb kapacitása a Klinikák és a Corvin negyed állomások kiszolgálását, tehát elsősorban a Dél-Buda felé továbbutazókat képes kiszolgálni, de természetesen teljes átmérős utazásra is használható.

Mindenképpen fontos lenne tehát már most megkezdeni az alternatív útirányok kommunikációt mind hagyományos, mind a közösségi média felhasználásával. Kiemelt kérdés a pótlás során feltárt zavarhelyzetek kezelése, amelyre vonatkozóan szintén érdemes elgondolkodni a közösségi média alkalmazásán, amely pl. Varsóban, mint veszélyhelyzet-felismerő rendszer már régóta sikeresen működik.

Reméljük, hogy javaslatunk az érintettek részéről meghallgatásra talál és el nem fogadása esetén is legalább vitaindítóként tud működni.

Ezzel kapcsolatosan megemlíjtjük, hogy javaslatunkat mind a Főváros, mind a BKV Zrt. érintett vezetői részére is eljuttattuk, a részletesebb egyeztetésre várhatóan a jövő héten kerül sor.

Metróért Egyesület

2016. október 21.

Bíró Endre, elnök

(20) 984 4257



Pótlási javaslat az M3 Lehel tér – Nagyvárad tér közötti rekonstrukciója idejére

A 9-es busz útvonala az Árpád híd – Váci út – Nyugati pu., illetve a Kálvin tér – Üllői út – Népliget – Könyves Kálmán krt. között változik

- az óbudai szakaszt a 109-es busz, valamint a módosított 34, 106 buszok pótolják
- a Baross utcában a 83-as trolibusz továbbra is közlekedik
- követési idő: 2-3 perc
- járműigény növekedés kb. 50 db csuklós autóbusz

34, 106: új végállomásuk a Nyugati pu., amelyet a Lajos utca – Margit híd – Szent István krt. útvonalon ér el

- kimaradó szakaszát az 1-es villamos pótolja
- járműigény növekedés kb. 6 db csuklós autóbusz

A 24-es villamos új végállomása a Blaha Lujza tér

- így az M2 és M4 mellett a Nagyvárad térről közvetlen kapcsolat a 4-6 villamosokhoz
- a kimaradó szakaszt a Keleti pu.-hoz közlekedő 37, 37A villamos pótolja

Metróért Egyesület