

# **Metró**

March 07 2019

# Contents

---

1. Főoldal

2. M1

3. Visszajelzés



Név	Építés éve	Hossz
M1	1894–1896	4,4 km
M2	1950–1954, 1963–1972	10,3 km
M3	1970–1990	17,3 km
M4	2006–2014	7,4 km

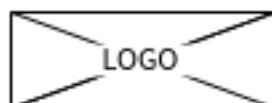
Budapest metróhálózata Budapest közösségi közlekedési hálózatának legnagyobb kapacitású vonalaiból áll. Az első, a köznyelvben kisközdalattinak nevezett vonala a kontinentális Európa első földalatti vasútja (és a világ első elektromos földalattija) volt. A másik kettő, szovjet technológián alapuló viszonylata az 1970-es és az 1980-as években épült ki. A negyedik vonal átadására 8 éves építést követően 2014-ben került sor. Az ötödik vonal tervezése előkészítés alatt áll. A hálózat összhossza 2014-ben az M4-es metróvonal átadása után 38,6 km-re, az állomások száma pedig 52-re nőtt.

## Hogyan zajlik egy metróalagút építése?

Napjainkban az alagutak a legváltozatosabb közetviszonyok között, élővizek alatt, hegységek alatt nagy kőzetnyomásban, városbelsőben, a pályaudvarok közelében kis takarással épültek. Ezért a legkülönbözőbb pajzstípusok, és építéstechnológiák kialakítása vált szükségessé. Az építési tapasztalatok alapján egyre több újabb megoldás született. Ma már kimondható, hogy a legkülönösebb helyzetek megoldására is van bevált gyakorlati módszer. A ma gyártott korszerű alagútépítő pajzsok gyakorlatilag minden, hajtás közben előforduló probléma kezelésére alkalmasak, ahogy azt a nemzetközi gyakorlatban a tengerek alatt nagymélységben, folyók alatt, és az Alpok alatti nagynyomású karsztvizeken keresztül sikeresen hajtott alagútépítések igazolják.

VIDEÓ

<https://youtu.be/UHWfcJtjjw8>







## M1-es metróvonal



Az M1-es metróvonal (Millenniumi Földalatti Vasút vagy a köznyelvben Kisföldalatti) Budapest első metróvonal, amely a Vörösmarty tér és a Mexikói út állomások között közlekedik. 1896-os megnyitásával ez volt az európai kontinens első földalatti vasútvonal. A millenniumi földalatti az Andrássey úttal együtt 2002-ben a világörökség része lett.

### Története

A Terézváros fő útvonalát, a Sugárutat 1884-re faburkolattal látták el. A Városliget felé rendszeres omnibusz járt, de az akkori üttöéren, a Király utcán közlekedő villamossal együtt is kevésnek bizonyult, a járatok túlszűfoltak voltak. Tekintettel a közelgő millenniumi kiállításra is – melyet a Városligetbe terveztek –, a sugárúti közúti vasútra egyre égetőbb szükség volt.

A Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) vezérigazgatója, Balázs Mór, londoni tapasztalatai alapján foglalkozott egy pesti, felszín alatti vasút gondolatával. Legnagyobb riválisával, a Budapesti Közúti Vaspálya Társasággal (BKVT) együtt pályáztak az Andrássey (Sugár) úton építendő felszíni vasútra, melyet a hatóságok – a korábbi véleményüknek megfelelően – elutasítottak: „az Andrássey úton nem építhető közúti vasút”. A két cég azonban előzőleg megállapodást kötött: amennyiben a felszíni terveket elutasítják (melyre joggal számíthattak), földalatti vasút építését kezdeményezik. A terveket a Siemens és Halske cég készítette. A fennmaradt látványtervek szerint a városligeti fürdőtől a Vigadóig egyajtós, de háromosztatú szerelvények közlekedtek volna; a középső utastér bal oldalán külön fülkét szántak a dohányos férfiaknak, jobb oldalán pedig a nőknek. Az ajtók önműködően, a vezető által irányítva nyíltak-zártak volna, és automatákból árusították volna a jegyeket.

Az engedélyt megkapták, sőt 90 éves engedélyidőt, 15 éves adókedvezményt és 5 évre menetjegyek utáni illetékbélyeg-átalányt kaptak. Cserébe viszont az Ezredévi Kiállítás megnyitásáig el kellett készülnie a vasútnak. Az engedély megadásától 21 hónap volt hátra a Kiállítás megnyitójáig.

Az első budapesti metróvonalat 1896. április 11-én adták át. Ez volt Millenniumi Földalatti Vasút.

A földalatti vasútépítés gondolata és megvalósítása egyidős a londoni földalatti vasútvonal születésével. 1860-ban kezdtek hozzá az építéséhez és 1863-ban helyezték üzembe az első földalatti vasutat. London után, elsőként az európai kontinensen, a millenniumi kiállításra készült el Budapesten a Sugárút alatt haladó földalatti kéregvasút. A belváros és a Városliget közötti kapcsolatot teremtette meg. A második világháború végéig a további fejlődés nem folytatódott.

### A Kisföldalatti járművei

A járműpark a vonal elindításakor 10 faburkolatú, barna és 10 sárgára festett acélburkolatú motorkocsiból állt, melyeket a Schlick gyár készített, és alig hasonlítottak az eredeti terveken szereplő szerelvényekre. A két üzemeltető cég, a Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) kocsijai a sárga színt, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaságé (BKVT) pedig a barna színt viselték. Királyi luxuskocsit is rendeltek, a 20-as pályaszámú kocsit előkelően díszítve – és kicsit eltérő konstrukcióval – várta a királyi utasokat. 1924–1930 között felújították a motorkocsikat: az eredetileg szimpla tolóajtókat duplára cserélték, egységes, új konstrukciójú forgóvázat építettek, valamint nagyobb teljesítményűre (TR 4,5-ös típus) cserélték a motorokat is. A motorkocsik 1960-tól pótkocsikkal kiegészítve közlekedtek. A pótkocsik a kelenföldi Füzesi Árpád Főműhelyben készültek. Az egy pótkocsiból és egy motorkocsiból álló szerelvény csatlása csak műhelyben volt bontható. Az 1972–73-as felújítás keretében új járműveket szereztek be. A 23 darab háromrészes csuklós járművet a Ganz-MÁVAG és Ganz Villamossági Művek gyártotta. Alapvetően ezek a járművek láthatóak ma is a Földalatti vonalán. A felújítás azonban a nyomvonalváltozás által nem érintett szakaszokon nem történt meg, így a járművek elhasználódása gyorsabb volt a vártnál. A járműveket a vandálok növekvő aktivitása is rombolta.

### A jövő

Az M1-es metróvonal korszerűsítésére 2014-ben készítette el a Budapesti Közlekedési Központ a fejlesztési tervet. E dokumentum szerint a metró két irányban tervezik hosszabbítani, valamint az egész vonalat akadálymentesíteni szeretnék. Ezenkívül új, korszerű járművek beszerzésére is szükség lenne. Az M1-es metró jó, gyors közlekedési eszköz, azonban sajnos nem rendelkezik megfelelő átszállási kapcsolatokkal. Ugyan a Deák Ferenc téren át lehet szállni az M2-es, illetve az M3-as metróra, azonban pl. az 1-es villamos csak hosszú gyaloglással érhető el a Mexikói úti végállomásnál. A projekt megvalósítására a 2014–2020-as pénzügyi európai uniós ciklusban kerülhet sor, a kivitelezésre 2018 áprilisában írt ki közbeszerzési pályázatot a BKK (engedélyeztetések és kiviteli tervek elkészítése).



[Kezdőlap](#)[M1](#)[M2](#)[M3](#)[M4](#)[Visszajelzés](#)

## Fontos, hogy visszajelzésével segítse az oldal működését!

Keresztneve:

Neme:

☐ Férfi

☐ Nő

Mennyire tetszett az oldal?



Írja le mi tetszik/nem tetszik a weboldalon

Szeretné névtelenül küldeni?



Küldés

Reset