

Metró

March 07 2019

Contents

1. M2

2. M3

3. M4



Az M2-es metróvonal

Az M2-es metróvonal (kelet-nyugati metróvonal) a budapesti metró második vonala a Déli pályaudvar és az Őrs vezér tere között. Építését 1950-ben kezdték el; az első szakaszt a Fehér út (Őrs vezér tere) és a Deák tér között 1970-ben, a második szakaszt a Deák tértől a Déli pályaudvarig 1972-ben adták át.



Története

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 kéregvasúti jellegű Millenniumi Földalatti Vasút. A belváros és a Városliget közötti kapcsolatot teremtette meg. A második világháború végéig a további fejlődés nem folytatódott.

A 3 éves terv sikere érlelte meg az ország vezető szerveinek döntését, hogy Budapesten föld alatti gyorsvasutat kell építeni. 1949-ben megkezdődött a metró törzshálózatának, illetve első vonalának tervezése.

A budapesti metróhálózat építését az 1950. szeptember 17-i minisztertanácsi határozattal rendelték el. A tervek szerint a metró a Népstadion (a mai Puskás Ferenc Stadion) és a Déli pályaudvar állomás között közlekedett volna. A Népstadionnál akartak közös végállomást kialakítani a Gödöllői HÉV-vel, amelynek nyomai a mai napig láthatók (4 vágány az állomáson). A Gödöllői HÉV a két külső vágányra érkezett volna, melyről egy rámpán a Keleti pályaudvar üzemi területére jutott volna ki, ahol visszafordult volna. Az egyik ilyen rámpa a '90-es évek végéig megvolt, de a benzinkút építése miatt betömték.



Felújítás

A több ütemből álló vonalfelújítás során 2004-ben a Kossuth Lajos tér és a Blaha Lujza tér, 2005-ben pedig a Batthyány tér, az Astoria és a Keleti pályaudvar metróállomás kapott új arculatot. Ez utóbbi három állomás felújítására kiírt nyílt, nemzetközi pályázat nyertese a STRABAG Rt. lett. 2006-ban a Déli pályaudvar, Moszkva tér (mai Széll Kálmán tér) és Deák Ferenc tér állomásokat,[5] 2007-ben pedig az Őrs vezér tere és Stadionok (mai Puskás Ferenc Stadion) közötti szakaszt újították fel.[6]

A felújításhoz kapcsolódóan a vonalra új szerelvényeket is rendelt a BKV, amelyről 2006. május 30-án írták alá a francia Alstom céggel. A 22 darab, az M2-es vonalra érkező járműért 139 millió eurót fizet a BKV. A vonalra 2008-ban érkeztek volna meg a szerelvények, de egy nagy kínai megrendelés miatt a cég hátrébb sorolta a budapesti szállítást, így azok a régi kocsik közlekednek tovább, amelyek harmada már 2008-ra elérte a selejtezési szintet. Az első új szerelvényt 2009. február 9-én mutatták be Budapesten, és ekkor kezdődött meg a tesztelés is, úgy tervezték, hogy 2009 második felében állhat forgalomba.



Az M3-as metróvonal

Az M3-as metróvonal a budapesti metróhálózat leghosszabb vonala, mely Kőbánya-Kispest és Újpest-Központ között üzemel – a 2017-ben kezdődött felújítás ideje alatt korlátozottan. A Budapesten jelenleg működő metróvonalak főirányaira vonatkozó elképzelések nem új keletűek, már a földalatti vasút 20. század elején készült építési terveiben – és azt követően is – fellelhetők. Ez kézenfekvő, mivel a földalatti vasút javasolt nyomvonalai követték a forgalom, illetve az utasszállítási igény kialakult főirányát.

A budapesti földalatti vasút építéséről 1950-ben hozott kormányhatározat már említést tesz az észak–déli vonal nyomvonaláról és építéséről is. Később, a kelet–nyugati vonal továbbépítését jóváhagyó 3428/1963. számú kormányhatározat már teljesen előírta az észak–déli metróvonal beruházási programjának elkészítését is. E határozat alapján 1966-ban elkészült az észak–déli, a mai M3-as vonal beruházási programjának tervdokumentációja.

A Határ úti metróállomás úgy épült meg, hogy onnan a vonal Kispest felé az Üllői út irányába bármikor továbbépíthető. Az M3-as vonal építése 1970-ben kezdődött meg; jelenlegi forgalmi hossza 16,3 km, építési hossza 17,3 km, állomásainak száma 20.



Története

A beruházási célban kitűzött nyomvonalként az újpesti István tér és a kispesti Vörös Csillag Traktorgyár közötti összeköttetés szerepelt. A program jóváhagyása során – elsősorban anyagi okok miatt – olyan döntés született, hogy a vonal Újpest, István tér és Kispest, Határ út között épüljön meg. A kitűzött határidő az 1985. év vége, a tervezett vonalhossz 14,8 km, az állomások száma 19 volt. A beruházási programot 1968-ban hagyták jóvá, az építés 1970-ben kezdődött el, és megszakítás nélkül folytatódott 1990 végéig.

Időközben a vonal déli végállomása a Határ úti csomópontból Kőbánya-Kispest MÁV-állomás mellé, az északi végállomás pedig Káposztásmegyerre került, mivel ott egy új városrész építését kezdték el. A vonal tervezett hossza ekkor 20,5 km-re, az állomások száma 24-re változott. A káposztásmegyeri lakótelepet már úgy tervezték, hogy ott a metróépítés számára a szükséges helyet szabadon hagyták. Budapest fejlesztésében ez lett volna az első eset, amikor egy új városrész tömegközlekedési feladatait a városrész építésével egy időben és összehangoltan megoldják. Az építés ideje alatt bekövetkezett gazdasági-politikai változások ezt végül megakadályozták. A vonal északi végállomása jelenleg Újpest-Központban van. A tervezett Rózsa utca, Rákospalota-Újpest, és Szilas-patak metróállomások nem készültek el, de a felszíni pálya egy szakasza igen, ezt a 14-es villamos használja.

Járművek



A vonalon először Ev3, majd 1980-tól vegyesen Ev3 és 81-717/714 típusú szerelvények jártak. 2018 óta ezek felújított változata jár 81-717.2K/714.2K típusnév alatt.

Ezen a vonalon közlekedett 1991 és 1995 között a magyar gyártású Ganz-Hunslet G2 típusú prototípus metrószerelvény, ami sosem került sorozatgyártásra.

2013-ban felmerült, hogy a rendkívül rossz állapotban lévő szerelvények legalább egy részét lecserélik 2015-ig. Vita folyt arról, hogy új szerelvények kerüljenek-e beszerzésre, de végül az alacsonyabb beruházási költség miatt a korábbi szerelvények felújítása mellett döntöttek.

A felújítási projektre 2015 nyarán írták alá a szerződést a moszkvai polgármesterrel. A 222 kocsira a teljes összköltség 69 milliárd forint lett. 2016 januárjában elindult az első felújításra váró szerelvény Moszkvába. (Az utat nem Ukrajnán keresztül, hanem Szlovákián, Lengyelországon és Fehéroroszországon átkelve tette meg.) 2016 májusában megérkezett az első felújított szerelvény Budapestre, amely a próbák elvégzése és a típusengedély beszerzése után 2017. március 20-án, hétfő délután állt forgalomba.[14] 2018 április 3-tól már csak felújított szerelvények járnak a vonalon.

Bár felújítási projektre írták ki a pályázatot, tulajdonképpen új szerelvények kerültek forgalomba, annyira kevés elemét lehetett csak felhasználni a régi metrókocsiknak.



M4-es metróvonal

Az M4-es metróvonal (eredeti nevén Dél-Buda-Rákospalota (DBR) metróvonal, informálisan zöld metró) a budapesti metró negyedik vonala a Kelenföld vasútállomás és a Keleti pályaudvar között. A M4-es metróvonal építésének ötletét a Budapest és környéke Közlekedésfejlesztési Terve 1972-ben fogalmazta meg. 1976-ban határoztak arról, hogy az építést 1978-ra előkészítik. A következő évtizedben a beruházást pénzügyi és ütemezési szempontból többször is elhalasztották. 1991-ben a Fővárosi Közgyűlés döntött a tenderkiíráshoz szükséges dokumentációk elkészítéséről. 1996-ban elkészült a megvalósíthatósági tanulmány, a költségek megosztásában pedig 1998-ban a kormány döntött. 1998 novemberében a kormány kivonult a beruházás mögül. A szerződés végül 2003. év végén került aláírásra.



Története



Az M4-es metróvonal építésének ötlete 1972-ben merült fel. Ekkor még Budafokot kötötte volna össze az Astoriával, keresztezve a Kálvin teret. Később a Blaha Lujza téri végállomás is szóba került. Egy 1976-os UVATERV-tanulmány térképe szerint Dél-Budán két metróvonallal számoltak volna. A 4-es metró az ekkori tervek szerint valahol Albertfalva és Budafok határánál indult volna, majd onnan észak felé haladva közös állomása lett volna az M5-ös metróval a Móricz Zsigmond körtéren. Ezután kelet felé haladva a mai nyomvonalon keresztezte a terv a Dunát, és a Keleti pályaudvarig a ma ismert vonalon halad. Ezután Zugló felé fordulva halad a Bosnyák térig, majd onnan északkeleti irányba haladva az akkor még nem létező újjalotai lakótelepen át valahol a város határában, a Szilas-patak mellett ért volna véget (egy ide tervezett új építésű városközpontban), meghozzá az M3-as metróvonallal közös, járműteleppel ellátott "Rákospalota, új városközpont" nevű végállomáson.

Finanszírozása

2004-ben a budapesti városvezetés az 1996-os tanulmány alapján vágott bele az építkezésbe, amelyhez állami támogatást remélt az első Gyurcsány-kormánytól. A kormány azonban csak akkora támogatást hagyott jóvá, amennyi az európai uniós pénzügyi forrásokhoz és Budapest saját erejéhez még szükséges. Ezzel azonban a főváros szinte teljes fejlesztési erejét az M4-es metró emészti fel az elkövetkező években, vagyis a metró miatt maradnak majd el fővárosi beruházások. Az EU-s támogatás elnyeréséhez a megvalósíthatósági tanulmányt is újra kellett írni. Ekkor kiderült, hogy az eredeti megtérülési mutatók nem tarthatók. A mutatók javítása érdekében 2007 őszén több kiegészítő létesítményt elhagytak a tervből. 2008 májusában a metró újraszámolt megtérülési mutatóit a Fővárosi Önkormányzat még mindig nem kívánta nyilvánosságra hozni, a kérdésben így a bíróság dönt majd.

Bikás park állomás mozgólépcsője

2008 decemberében a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület úgy nyilatkozott, hogy a nem sokkal korábban elkészült forgalmi hatásvizsgálatban és pénzügyi értékelésben trükkökkel próbálják az M4-es metró gazdaságilag megtérülő projektként feltüntetni: így például a reálisnál nagyobb átlagsebességgel számoltak; a 7-es busz menetidejénél az útfelújítások, építkezések idején, csúcsforgalomban mért adatokat vették alapul; a P+R parkolókból a metróra átszálló utasokat is számításba vették, noha a parkolók építése a jelenlegi tervekben nem szerepel; továbbá az 1-es villamos meghosszabbításából eredő nyereséget is alapul vették, miközben a meghosszabbítás költségével nem kalkuláltak. A DBR Metró Projektgazgatóság cáfolta a felmerült ellenvetéseket.

További szakaszok



A 4-es metró az eredeti tervek szerint a Kelenföld vasútállomástól (az Etele tértől) a Bosnyák térig tartott volna, de a 2014-es átadásra csak a Keleti pályaudvarig készült el, mely döntés mögött politikai szándékok húzódtak, miután a fennmaradó szakasz megépítésére nem kívántak semmilyen forrást fordítani. A Bosnyák térig tartó második szakasz megépítését – a tervezett bővítés első ütemeként – emiatt bizonytalan időre elnapolták. A második ütem az Etele tértől Gazdagrét–Madárhegy térségig bővítene a vonalat, távlati tervek szintjén pedig a metró Újpalotáig tartó kivezetése is napirenden van. Ezeken kívül szóba került egy esetleges Budafok városközpont felé tartó leágazás is-