

Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
A projekt címe: Az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója
A projekt azonosító száma: IKOP-3.1.0-15-2015-00001



Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFETTES A JÖVŐBE

SZÉCHENYI 2020

2017. november 02.

SAJTÓKÖZLEMÉNY

Metrófelújítás: november 6-tól zárják le az északi szakasz megállóit, hétvégeként a teljes vonalon pótlóbuszok viszik az utasokat

November 6-án elkezdődik az M3-as metró északi szakaszának, valamint a teljes, 17 km-es alagútszisztemnek a korszerősítése – jelentette be sajtótájékoztatón Tarlós István főpolgármester. Hozzátette: az alternatív útvonalakról és közlekedési lehetőségekről szóló tájékoztatót juttatnak el a budapestiekhez. A felújítás miatt kétségtelenül nehézségek várhatók a következő hónapokban vagy akár években – mondta.

A főpolgármester emlékeztetett rá, hogy az M2-es metró rekonstrukciója – amely ügyben „nagy hencgések és nagy elhallgatások vannak” – öt évig tartott, csak nyáron dolgoztak, a felújítás pedig csonka volt, se az alagút alaplemezét, sem a lekötések alsó elemét nem cserélték ki sehol, a szerelvényeket nem biztosították, „azt nekünk kellett, a rossz szerződéseket korrigálva”. Ráadásul a kettes vonal alig fele olyan hosszú, mint a hármas.

Tarlós István kiemelte: az M3-as metró felújítása a Főváros legjelentősebb közlekedési projektje, de országos szinten is kiemelkedő beruházás. Hangsúlyozta: mivel az Orbán-kormány 2015 júliusában vállalta át a BKV óriási, több mint 50 milliárd forintos működési adósságállományát – amely teljes mértékben 2010 előtt halmozódott fel –, bármilyen kötelezettségvállalás ezt megelőzően fedezet nélkül történt volna. A főpolgármester emlékeztetett rá, hogy a szerelvények felújítása már egy éve folyamatban van. A projekt bonyolultságát azzal érzékeltette, hogy az illetékes szakminisztériumokkal és a Miniszterelnökséggel az elmúlt években mintegy 28 levelet váltottak az ügyben.

A főpolgármester beszélt arról, hogy az M3-as metró Magyarország legnagyobb forgalmat lebonyolító vasúti rendszere, 520-540 ezer felszálló utast szállít munkanapokon, többet, mint a teljes országos vasúti hálózat. A vonal teljes hossza 17,3 km, ebből 15,5 km alagút, az állomások száma a végállomásokkal együtt 20, egy megálló található a felszínen. A vonalon 120 méter hosszú szerelvények futnak. Az M3-as metró közlekedési fő gerincvonal, amelyhez számos hálózati elem kapcsolódik. Felújítását nem lehet észrevétlenül lebonyolítani. Az adott szakaszon és azok hatásterében évekig közlekedési fennakadásokra lehet számítani – emelte ki. A főpolgármester úgy fogalmazott: ha semmilyen kényelmetlenséget nem okozna az építési munka, az azt bizonyítaná, hogy a 3-as metró teljesen felesleges.

Kitért rá, hogy egy 2015-ös kormányhatározat alapján a metró infrastruktúrájának rekonstrukciója szerepel az IKOP program úgynevezett indikatív projektlistáján. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a BKV már 2016. május 5-én aláírta – az egyoldalúan felbonthatatlan – támogatási szerződést a felújításról, amelynek megvan a fedezete. Az ezzel elletétes hírek alaptalanok, csak a budapestiek félrevezetésére és zavarkeltésre jók – jegyezte meg.

Tarlós István elmondta: a projekt átfogó célja a metróinfrastruktúra korszerősítése a mai kor műszaki színvonalának megfelelően, valamint az üzem- és forgalombiztonság növelése. A rekonstrukcióhoz

Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
A projekt címe: Az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója
A projekt azonosító száma: IKOP-3.1.0-15-2015-00001



Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFETTES A JÖVŐBE

SZÉCHENYI 2020

szükséges sínek és kitérők beszerzése megtörtént. Aláírták a szerződést a Budapest Közút Zrt-vel a műszaki ellenőri és egyéb mérnöki feladatok ellátására. A felszíni pótláshoz szükséges út- és forgalomtechnikai munkálatok már tavaly novemberben megindultak, és azok mára lényegében befejeződtek, az útvonalak, az ideiglenes buszfordulók és -peronok elkészültek. A BRFK közreműködésével a felszíni kiváltó alternatív útvonalakat is meghatározták. 2017. szeptember 4-én aláírták a konkrét, infrastruktúrafelújításra vonatkozó szerződéseket: az északi szakasz állomásai felújításának szerződéses értéke tartalékkeret nélkül 24,1 milliárd forint, a vágányépítési, alagúti munkák, a biztosítóberendezések felújítása, a vasúti távközlési, központi diszpécserrendszerek korszerűsítése – amely a teljes, több mint 17 km-es alagúti szakaszra vonatkozik – esetében a szerződéses ár tartalékkeret nélkül 47,8 milliárd forint.

November 6-án megtörténik az északi szakasz várhatóan egy évre szóló lezárása, hogy megújult, kényelmes utasforgalmi terekkel rendelkező metróállomásokkal találkozhat az utazóközönség várhatóan 2018 végén – emelte ki.

Tarlós István kitért rá: nem a metró középső szakasza a legveszélyesebb, hiszen ott nagymértékű síncserék voltak, hanem egy esetleges havaria helyzetben ott a legbonyolultabb a mentés, mert az a szakasz fekszik a legmélyebben. Az északi szakaszra és az alagútra kiírt korábbi tenderekre alátámasztható ajánlatok érkeztek, ezért ott kezdik a munkát. Ha nem tennék, éppen annyi időt vesztenék, ameddig az északi szakasz felújítása tart – tette hozzá.

A középső és déli szakasz felújítására új közbeszerzési eljárás indul. „Most van időnk akár többször is kiírni e két szakaszt kivitelezésre, alátámaszthatlan ajánlatokat a bírálóbizottság a továbbiakban sem fog elfogadni” – hangsúlyozta. Mint mondta, hasonló a helyzet, mint az árvízvédelemnél, „teszünk egy óriási lépést, a többire van időnk várni, a kommunikációs zavarkeltés vitorlájából eléggé kifogtuk a szelet”.

Tarlós István beszámolt arról, hogy csúcsidőn kívül, 20:30 óra és az üzemzárás között a teljes vonalon metrópótló buszok fogják szállítani az utasokat, hétvégén a teljes vonalon vágányzár lesz. Az északi szakaszon (Újpest-Központ és Lehel tér között) kizárólag a legkorszerűbb, alacsonypadlós, többnyire új, csuklós metrópótló buszok közlekednek majd, amelyek a lezárt metróállomásokat érintik. A metrópótlás ideje alatt a megszokottnál 90-nél több busz közlekedik Budapesten, ebből mintegy 60 éppen a metrópótló vonalon jár majd. A pótlóbuszok csúcsidőben átlagosan 45 másodpercenként indulnak. A főpolgármester úgy fogalmazott: „csacsóság több buszt követelni, a hordóra felállva”, a busznak be kell állnia a megállóba, az utasoknak le- és fel kell szállniuk, majd a busznak ki kell állnia, hiába lenne ennél több metrókiváltó busz, rövidebb idő alatt ezt fizikailag nem lehet lebonyolítani”.

Megemlítette, hogy a metró maximális kapacitással akár 40 ezer utast is képes utaztatni óránként, busszal e kapacitásnak a 60-70%-át lehet csak kiváltani, további 20%-ot pedig a villamosvonalakkal. A maradék, 10-20% utasforgalom a BRFK szakmai közreműködésével alternatív útvonalon bonyolítható le. A BKK a közösségi közlekedési változásokról, a közúti fennakadásokról folyamatosan frissülő információkat nyújt a honlapján, ezek az információk rádiószpotokban és mobilalkalmazáson keresztül is hozzáférhetőek lesznek. A teljes alagút felújítási munkái „emberi számítás szerint” 2020 végére készülhetnek el – tette hozzá.

A főpolgármester emlékeztetett arra, hogy a felújított metrókocsik forgalomba állítása 2017. márciusában kezdődött. A BKV és az orosz cég 2015. augusztus 7-én kötött szerződést 222 motorkocsi korszerűsítéssel egybekötött felújításáról. Eszerint a kocsikba új, visszatáplálásra alkalmas, energiatakarékos hajtásrendszert építenek be, korszerű külsőt és utasteret alakítanak ki, az utastérben új tájékoztató rendszert, ventilátoros

Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
A projekt címe: Az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója
A projekt azonosító száma: IKOP-3.1.0-15-2015-00001



Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

SZÉCHENYI 2020

szellőzési rendszert, valamint kamerás és képrögzítő megfigyelőrendszert építenek ki, emellett magasszintű tűzvédelmet, automata tűzjelző és tűzoltó rendszert, a vezérkocsik homlokfalán pedig menekítőajtókat alakítanak ki. Tarlós István hangsúlyozta: anyagi lehetőségeik határáig gondoskodnak a mozgáskorlátozottak lehető legmagasabb minőségi fokozatú, biztonságos szállításáról. Megemlítette, hogy eddig 17 felújított szerelvény érkezett vissza Magyarországra, az első 15 rendelkezik az összes szükséges engedéllyel, és napi rendszerességgel vesz részt az utasforgalom lebonyolításában. A 16-ik hatósági szemléje október 30-án kezdődött meg, a 17-ik október 24-én érkezett meg a BKV Kőér utcai telephelyére, a 18-ik várhatóan ma, a 19-ik pedig november 9-én érkezhet Magyarországra. A főpolgármester emlékeztetett rá: elsősorban új szerelvényeket szerettek volna, a kormányhatározat viszont csak felújításhoz járult hozzá. Alaptalan híresztelésnek nevezte, hogy a felújítás ugyanannyiba vagy többbe kerülne, mint új kocsik beszerzése.

Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója a sajtótájékoztatón elmondta: a felújítandó szerelvények nagyjából fele már Magyarországra érkezett. Az északi szakasz lezárása miatt kevesebb kocsira lesz szükség a forgalomban, az orosz fél már jelezte, hogy a felszabaduló járműveket is átvenné felújításra, így a beszerzés felgyorsulhat. Kérdésre válaszolva közölte: a középső és déli szakaszra a tendertervezet kész van, jelenleg szakmai egyeztetések folynak a Fővárosi Közbeszerzési Kft-vel. Hangsúlyozta: az északi szakasz lezárása miatt egyelőre kevesebb metrókocsira és -sofőrré lesz szükség, de a rekonstrukció miatt senkit sem fognak elbocsátani.