



1000085568971

ikt. szám: FPH028 /488 - 4 /2018

tárgy: **Javaslat az M3 metróvonal állomásainak akadálymentesítésére vonatkozó döntések meghozatalára**

előkészítő: Beruházási és Projektmenedzsment
Főosztály

- egyeztetésre megküldve:
 - a Fővárosi Közgyűlés állandó bizottságai és a Tanácsnok részére

Előterjesztés

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

I.

Javaslat az M3 metróvonal állomásainak akadálymentesítésére – tervezési és kivitelezési feladatok megvalósítására

1. Előzmények összefoglaló bemutatása

A Fővárosi Közgyűlés 2014. augusztus 25-ei rendkívüli ülésén elfogadta az M3 metróvonal infrastruktúrájának és járműparkjának megújításával kapcsolatos feladatok végrehajtásáról szóló javaslatot. Magyarország Kormánya 1199/2015. (III. 31.) számú, a fővárosi projektek támogathatóságáról a 2014–2020-as európai uniós programozási időszakban elnevezésű Kormányhatározata alapján a 2015. január 1. után indítani tervezett projektek között az Integrált Közlekedés-fejlesztési Operatív Program (a továbbiakban: IKOP) indikatív projektlistáján szerepel az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója. A Projekt támogatási összege **137,5 milliárd forint**, melyet a 1247/2016. (V. 18.) számú Kormányhatározat biztosít. A Kormány határozata alapján a 137,5 milliárd forint támogatási összeggel a BKV Zrt. és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium között 2016. május 5. napján aláírásra került az „M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukció” című, IKOP- 3.1.0-15-2015-00001 jelű projekt (a továbbiakban: Projekt) támogatási szerződése (a továbbiakban: Támogatási Szerződés), mely lehetővé tette a rekonstrukció megkezdését.

A városvezetés számára valamennyi beruházás és a közösségi közlekedés járműveinek cseréje során kiemelt szempont volt a mozgásukban akadályozott személyek számára való hozzáférhetőség biztosítása, így az M3 metróvonal rekonstrukciójának előkészítésére vonatkozó tervezési feladat keretén belül készült koncepciótervek is tartalmaztak elvi megoldásokat az állomások akadálymentesítésére vonatkozóan.

A Projekt jelenlegi műszaki tartalmában szereplő, akadálymentesítésre kerülő állomások kijelölése, a rendelkezésre álló pénzügyi erőforrások figyelembevételével többek között az utasforgalom, az alternatív útvonalak versenyképessége és az állomások közelében található közintézmények szempontjai alapján

történt. Az engedélyezési tervek elkészíttetése, valamint elvi építési engedélyek megszerzése az alábbi állomásokra történt meg **(akadálymentesítés körébe bevont állomások)**:

- o kéreg alatti és galériás állomások: Újpest-központ, Gyöngyösi utca, Forgách utca, Lehel tér, Nagyvárad tér, Népliget, Határ út
- o mélyállomások: Nyugati pályaudvar, Deák Ferenc tér

Továbbá

- o Kőbánya-Kispest állomás (akadálymentesítés korábban megvalósult),
- o Árpád híd (metróállomás peronokhoz csatlakozó aluljárók között akadálymentes)
- o Újpest-Városkapu állomáson a NIF Zrt. tervei alapján, a Budapest-Esztergom vasútvonal korszerűsítésének projektjében valósul meg az akadálymentesítés.

A többi 8 állomásra csak tanulmány szintű tervek készültek, ezek az alábbiak:

- o mélyállomások: Arany János utca, Ferenciek tere, Kálvin tér, Klinikák, Corvin-negyed
- o kéreg alatti állomások: Dózsa György út, Ecseri út, Pöttyös utca

2. Állomások akadálymentesítésének megvalósíthatósága - mélyállomások

A vonal 7 db mélyállomásának (Nyugati pályaudvar és Corvin-negyed közötti szakasz állomásai) akadálymentesítésére az alábbi megoldások jöhetnek számításba:

- o mozgólépcsőre szerelhető platform,
- o hagyományos, nagy emelőmagasságú liftek beépítése új építésű, önálló liftaknában,
- o ferde felvonók létesítése a meglévő mozgólépcsők lejtaknáinak felhasználásával

A mélyállomások a belvárosi vonalszakaszon helyezkednek el, így mind hálózati, mind utasforgalmi szempontból ezek akadálymentesítése a leginkább indokolt, ám műszaki és költség szempontok alapján a legnehezebben megvalósítható.

2.1. Mozgólépcsőre szerelhető platform

A szerkezet egy meglévő mozgólépcsőre szerelhető, kerekesszék szállításához megfelelő méretű vízszintes platform, melyen a kerekesszék rögzíthető.

Előnye:

- o nem igényel beépítést,
- o a meglévő mozgólépcső kapacitását csak addig foglalja, amíg a kerekesszékes utas használja, használat után a lépcsőről eltávolítható. Kevés helyen használják (pl. Almati, Szentpétervár, Jekatyerinburg).

Hátrányai:

- o kerekesszékes utas egyedül nem tudja használni, a szerkezet elhelyezéséhez arra kiképzett segítő személy közreműködése szükséges, vagyis nem teljesül azon alapelv, hogy az infrastruktúrát a mozgáskorlátozott utas külső beavatkozás nélkül igénybe tudja venni,
- o önjáró mozgássérült kocsival (azok önsúlya, illetve a mozgólépcső kocsik korlátozott teherbírása miatt) nem használható.

Ez a lehetőség – elsősorban amiatt, hogy a mozgáskorlátozott utas önállóan, segítség nélkül nem képes használni – a **MEOSZ** (Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége) **számára nem elfogadható megoldás.**

2.2. Hagyományos liftek építése

Az M3-as metróvonal rekonstrukciójának előkészítésére vonatkozó tervezési feladat keretén belül készült koncepciótervek elvi megoldásokat tartalmaztak az állomások akadálymentesítésére vonatkozóan. Az egyes állomások akadálymentesítésének hagyományos liftekkel történő megvalósíthatóságát számos körülmény jelentősen nehezíti.

A mélyállomások liftekkel történő akadálymentesítésére engedélyezési terv, valamint az alapján elvi építési engedély csak három állomásra készült (Nyugati pu., Deák Ferenc tér, Corvin negyed), ahogy az a koncepciótervek készítésére vonatkozó feladatkiírásban is szerepelt követelményként. A többi állomásra csak tanulmány szintű tervek készültek.

A megoldás előnyei:

- a kerekesszékes utasok külső segítség közbeiktatása nélkül használhatják,
- az utasok további csoportjainak (idősek, nehezen mozgók, babakocsisok, stb.) számára szintén vonzó alternatívát jelent,
- nem a meglévő állomási szállítókapacitásból vesz el, hanem ellenkezőleg, a mozgólépcsők kiegészítőjeként, többlet kapacitást biztosít,
- aluljáróban / felszínen érkezési helyétől függően alternatív kijáratként is funkcionálhat.

Hátrányai:

- A belvárosi szakasz mélyállomásai meglévő, beépített városi környezetben találhatóak, az állomások területe több esetben a felszíni úthálózat egy-egy nagyobb csomópontja vagy házsorok alá esik, amely a felvonók helyének meghatározását jelentősen befolyásolja. Az akadálymentesítés biztosítása több esetben csak elhúzásokkal, összekötő folyosókkal, liftek közötti átszállással oldható meg.
- jelentős nehézséget okoznak a helyenként rendkívül kedvezőtlen talajviszonyok (pl. Kálvin tér), melyek mind az építendő szerkezetekre, mind a felszíni épületekre nézve komoly károk bekövetkezésének kockázatát hordozzák – az e kockázatok ellen való védekezés fajlagosan költségesebb megoldások alkalmazásával valósítható meg.
- jelentős kockázattal jár a korábban bányászati módszerekkel megépített, szigetelt állomásszerkezetek felülről, történő utólagos megbontása, mely kedvezőtlen talajviszonyok esetén fokozottabban jelentkezik.
- polgári védelmi (PV) követelményeknek való megfelelést (légtömörség - a vonalat a felszíntől légmentesen el kell tudni szigetelni, a metróban létrehozott magasabb légnyomást meghatározott ideig meg kell tudni tartani) a rekonstrukciót követően is biztosítani szükséges. Ezért azokon a helyszíneken, ahol a telepítendő felvonók műtárgya áttöri a „védelmi vonalat”, gondoskodni kell a polgári védelmi követelményeknek megfelelő lezárhatóságról.
- Jelentős többletköltséget eredményez

Fentiek közül kivételt képez a **Deák tér** állomás, mely esetében eltérő műszaki megoldás alkalmazása tervezett. Egy liftakna szerkezet korábban, a tervezett Nemzeti Színház beruházás kapcsán megépült, ez a metró lift beépítésére felhasználható. Szerkezetépítési feladat a metróállomás és a megépült akna közötti összekötő folyosó építése kapcsán merül fel. Tekintettel arra, hogy mind építési kockázat, mind pedig költségvonat szempontjából a meglévő szerkezet felhasználása kedvező megoldást jelent (az állomásszerkezetre nem felülről, hanem oldalról kell rátörni), a Deák tér esetében továbbra is a már kiviteli tervekkel rendelkező megoldás megvalósítása javasolt.

2.3. Ferdepályán mozgó felvonó építése

2.3.1. *A megoldás jellemzői*

Hazánkban még nem alkalmazott eszközök, melyek esetében a lift kabinja ferdepályán (általában a mellette lévő lépcsővel – mozgólépcsővel párhuzamosan) mozog. Európában számos városban alkalmazzák, nagyobb szintkülönbségek esetén is (pl. London, Párizs, Berlin, Stockholm, Nápoly).

A megoldás előnyei:

- rendelkezik a hagyományos liftek előnyeivel, vagyis **mozgásukban korlátozottak számára önállóan használható**, egyéb csoportok számára is alternatíva a lépcső / mozgólépcső használata helyett,
- jellemzően a meglévő lépcsők, mozgólépcsők mellett kerül kialakításra, **nem igényel költséges**, egyes esetekben csak **kockázatos építési módszerekkel kialakítható új szerkezeteket**,
- (külföldi példák alapján) **a hagyományos liftek árának töredékéből** (kb. 20-25%-os költséggel) **megvalósítható**,
- **vannak** használatban lévő, **európai referenciák**, melyek alapján a megoldás honosítása megoldható.
- A polgári védelem követelményeinek való megfelelés nem jelent problémát.
- Nem kell az állomások szerkezetét és szigetelését megbontani.
- Lényegesen olcsóbb megoldás, mint a hagyományos liftek kialakítása

Hátrányai:

- mivel a metró mélyállomásai esetében a ferdeliftek a meglévő mozgólépcső lejtaknában kerülnének kialakításra, **elhelyezhetőségét minden állomás esetében egyedileg vizsgálni szükséges (a hagyományos liftek esetében is ennek a vizsgálatnak az elvégzése szükséges)** ahhoz, hogy a mozgólépcsők átrendezésével, esetlegesen szélességük csökkentésével a ferdelift számára szükséges szélesség biztosítható legyen,
- a mozgólépcsők lejtaknákban belüli újraosztása szükséges. A beruházás korábbi műszaki tartalmában is szerepelt azonban a mozgólépcsők felújítása vagy helyben történő cseréje, többlet költségként így csak a mozgólépcsők kiosztásának változása miatt, azok meglévő tartószerkezeteinek elbontása, illetve az új tartószerkezetek építése merül fel.
- amennyiben elhelyezése csak a meglévő mozgólépcsőkhöz képest csak kevesebb és/vagy keskenyebb mozgólépcsők visszaépítése mellett valósítható meg, ez kihatással lehet az állomások csúcsidei normál üzemi, valamint vészeseti kiürítésére is, emiatt az állomás kiürítési kapacitását a Katasztrófavédelemmel egyeztetett módon igazolni szükséges a tervezés során.

Ezt a lehetőséget – a hagyományos liftek alternatívájaként – **a MEOSZ képviselői elfogadják**, így ennek alkalmazhatóságát 5 mélyállomás esetében a BKV Zrt. a tervezők bevonásával egyedileg vizsgálja. A Deák téren a kedvező adottságokat kihasználva hagyományos függőleges lift épül, míg a Nyugati pályaudvar esetében szintén hagyományos függőleges aknás lift került korábban megtervezésre, költségtakarékossági szempontok miatt azonban itt is vizsgáljuk a ferdepályás felvonó alkalmazhatóságát.

3. **Állomások akadálymentesítésének megvalósíthatósága – kéreg alatti állomások**

A vonal 13 kéreg alatti, illetve ún. „másfeles” mélységű (galéria szinttel rendelkező illetve közvetlenül gyalogos aluljáró alatt elhelyezkedő) állomásainak akadálymentesítésére az alábbi eszközök szolgálhatnak:

- Rámpa: Csak közvetlenül kéreg alatt elhelyezkedő állomások esetében lenne javasolható. Alkalmazását az Ecseri út, Pöttös utca állomások kapcsán a BKV megvizsgálta. A rámpák előírások szerinti kialakításának helyigénye nem biztosítható, a közműkiváltási vonzatok mellett nem alkalmazható.
- Hagyományos (kis emelőmagasságú) liftek
- Korlátlift / lépcsőlift: Bár ezen eszközök esetében megoldható, hogy a mozgássérült utasok segítő személy igénybe vétele nélkül is használni tudják, a MEOSZ a korábban kiadott állásfoglalásában alkalmazásukat nem fogadja el, figyelemmel arra, hogy az eszközök a használók további körei

számára (kisgyermekkel, babakocsival utazók, idős, nehezen mozgó személyek, nehéz csomaggal közlekedők) számára nem jelent megoldást.

4. Lefolytatott egyeztetések, együttműködés

4.1. Támogatóval folytatott egyeztetések

Az M3 metróvonal rekonstrukciós projektje a hazai Támogató Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, valamint a Kedvezményezett BKV Zrt. között létrejött Támogatási Szerződés alapján uniós társfinanszírozásból valósul meg. A Projekt megvalósításához szükséges források biztosításához a nagyprojekt Támogatási Kérelem uniós szintű elbírálására, valamint kedvező támogathatósági döntés meghozatalára is szükség van az Európai Bizottság részéről. A nagyprojekt uniós támogatási kérelmének európai bizottsági bírálata jelenleg folyamatban van.

2018. február 14-én az Európai Bizottság Regionális Főigazgatóságával videokonferencia keretében történt egyeztetés, melyen az egyes, uniós bírálat alatt álló projektek folyamatban lévő megszakító leveleiben (interruption letters) megfogalmazott kérdések egyeztetésére, illetve az arra adandó válaszok megfogalmazására került sor. A leghangsúlyosabb az akadálymentesítés kérdésköre volt.

A videokonferencián elhangzott megjegyzésekre reagálva, azok megválaszolása érdekében, az NFM 2018. február 15-én kelt levelében határidő megváltoztatására/ módosítására irányuló kérelmet nyújtott be az EU felé, a válaszok kiküldésének új határideje 2018. március 20. napja volt. A kérdések megválaszolása határidőben megtörtént. A JASPERS által a módosított ACN-hez (Action Completion Note) újonnan fűzött, akadálymentesítési tárgykörű megjegyzések főbb tartalmi elemei az alábbiak:

- a JASPERS véleménye alapján sem szükséges, hogy a Projekt keretén belül valósuljon meg valamennyi állomás akadálymentesítése, de az elvart, hogy bemutatásra kerüljön valamennyi állomás akadálymentesítési lehetőségének vizsgálata.
- a JASPERS megfontolandónak tartja a magyar hatóságok részéről akadálymentesítési munkacsoport felállítását, egyeztetések lefolytatását a mozgáskorlátozott szervezetek vezetőivel
- a JASPERS nyomatékosan javasolja a korábbi akadálymentesítési koncepció áttervezése során az alábbi szempontok figyelembe vételét:
 - a JASPERS elfogadja, hogy bizonyos állomásokon (jellemzően a belvárosi mélyállomások) hagyományos, függőleges aknában futó lift a fajlagosan jelentős várható költségvonzat-, valamint az építési kockázatok, meglévő állomásszerkezetre és/vagy környező épületekre gyakorolt káros hatások kockázata miatt nem javasolt, ezzel együtt
 - a mélyállomások akadálymentesítését azok jelentős utasforgalma, központi elhelyezkedése miatt biztosítani kellene oly módon, mely az utasáramlást nem akadályozza
 - biztonsági követelmények, vészhelyzeti szempontokat szintén figyelembe kell venni

4.2. A Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetségével kötendő megállapodás

2018. március 21-én a **MEOSZ** vezetőjével, Kovács Ágnessel lefolytatott főpolgármesteri egyeztetésen elvi megállapodás született az M3 metró állomásainak akadálymentesítéséről, melynek alapján a vonal akadálymentesítési koncepciója az alábbiak szerint került véglegesítésre:

- Északi szakaszon a korábbi tervek szerint az akadálymentesítésből kimaradó egyetlen állomás (Dózsa György út) akadálymentesítése megtörténik. Az útburkolat bontással járó kivitelezési munkálatok az északi szakasz feletti hétköznapi autóbusszos metrópótló forgalom végeztével kezdhetők meg.
- Középső szakaszon a mélyállomások ferdepályás felvonókkal történő akadálymentesítésére szintén sor kerül, az állomások lezárásával egy időben, amennyiben ez műszakilag vállalható kockázatok mellett megoldható. Ez abban az esetben is igaz, ha a vizsgálatok alapján a ferdepályás felvonó csak a mélyállomások egy részénél alkalmazható. (A Deák Ferenc tér esetében a már elkészült lift műtárgy kerül felhasználásra, a korábbi terveknek megfelelően.)

Fentiekkel együtt a 20 állomásból 18 válik akadálymentesen megközelíthetővé.

- Déli szakaszon Ecseri út, Pöttyös utca állomások esetében a főváros vállalja, hogy azok felújításával egyidejűleg, ideiglenesen korlátlifteket épít, továbbá 2023 év végéig olyan megoldást alakít ki, mely a MEOSZ számára teljes mértékben elfogadható.

Fentiek a MEOSZ-szal kötendő írásbeli megállapodás keretében rögzítésre kerülnek, mely megállapodás tervezetét jelen előterjesztés 1. sz. melléklete tartalmazza.

4.3. Gyártók, üzemeltetők megkeresése

BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatósága 2018. február 14. napjától kezdődően összesen 21 európai gyártó, 31 képviselőt kereste meg a műszaki megvalósíthatóság és a költségek tekintetében, valamint több európai nagyváros közlekedési vállalatától kért információt az üzemeltetési tapasztalatokról.

A gyártók felé küldött megkeresésben szerepel, hogy olyan műszaki megoldásra adjanak javaslatot, mely az alábbi peremfeltételeknek megfelel:

- a ferdepályás felvonók a meglévő mozgólépcső lejtaknában kerülnek elhelyezésre, azok külső szerkezetének átalakítása nélkül,
- minden állomás esetében javasoljanak megoldást,
- az állomásokon ma is meglévő mozgólépcsők számának csökkentése nem tervezett,
- a felvonó számára szükséges helyet a beépítésre kerülő új mozgólépcsők szélességének, illetve a lépcsők közötti távolság csökkentésével kell biztosítani

2018. március 28-ig 5 gyártói képviselő adott pozitív visszajelzést a ferdepályás felvonók M3 metróvonal mélyállomásain történő alkalmazhatóságáról, 2 esetben konkrét indikatív árajánlatok érkeztek, a többi esetében ezek összeállítása folyamatban van. A megkeresett, ferdepályás felvonót üzemeltető közlekedési vállalatoktól megvalósulási tervek is érkeztek.

A megkeresésre érkezett gyártói előzetes vizsgálatok alapján minden mélyállomás esetében megoldhatónak látszik a ferdepályás felvonók alkalmazhatósága, azonban a tényleges kivitelezési munkákra vonatkozó ajánlatkérés kidolgozásához további részletes vizsgálatok szükségesek.

Ennek érdekében, a BKV Zrt. meglévő, közbeszerzési eljárás eredményeként megkötött tervezési keretszerződése alapján megbízta a Főmterv Zrt. - Uvaterv Zrt. konzorciumot azon előkészítő jellegű felmérési, valamint tervezési feladatok elvégzésére, melyek a ferdepályás felvonók műszaki alkalmazhatóságának pontos és reális mérnöki megítéléséhez, közbeszerzési eljárások során az ajánlattevők számára a szükséges alapinformációk megadásához szükségesek. (Ilyen feladatok: lejtaknák geodéziai műszeres felmérése, adatfeldolgozás, szükséges tervrajzok elkészítése, változatok kidolgozása, elemzése a mozgólépcsők és a ferdepályás felvonó elhelyezhetőségére vonatkozóan, a helyi adottságok alapján.)

5. **Összefoglaló javaslat az akadálymentesítés megoldására az egyes állomások esetében**

Kőbánya-Kispest: Az állomás akadálymentesítése (felvonók létesítése) korábban, a KöKi Terminál építése kapcsán megtörtént.

Határ út: A peronszint és a galéria szint között: liftek építendő, a metró rekonstrukciós projekt keretében, a projekt költségelőirányzata tartalmazza. *Aluljáró és a felszín között: a BKK Zrt. aluljáró rekonstrukciós projektjének keretén belül más forrásból valósítandó meg.*

Pöttyös utca: Ideiglenesen korlátlift építendő, a végleges megoldással történő akadálymentesítés 2023. év végéig megvalósítandó. A projekt költségelőirányzata NEM tartalmazza, többlet forrás bevonása szükséges. *A korlátlifteket és a hagyományos liftek beépítésének becsült költsége nettó 605 millió Ft.*

Ecseri út: Ideiglenesen korlátlift építendő, a végleges megoldással történő akadálymentesítés 2023. év végéig megvalósítandó. A projekt költségelőirányzata NEM tartalmazza, többlet forrás bevonása szükséges. *A korlátlifteket és a hagyományos liftek beépítésének becsült költsége nettó 627 millió Ft.*

Népliget: A peronszint és aluljáró szint között: liftek építendők, a projekt költségelőirányzata tartalmazza. *Aluljáró és felszín között: a BKK Zrt. aluljáró rekonstrukciós projektjének keretén belül más forrásból valósítandó meg.*

Nagyvárad tér: Teljes körű akadálymentesítés valósul meg, a galéria szinten történő átszállással. A projekt költségelőirányzata tartalmazza.

Klinikák: Peronszint és a felszín között: ferdepályás felvonó építendő a metró rekonstrukciós projekt keretében. A projekt költségelőirányzata NEM tartalmazza, többlet forrás bevonása szükséges. **Becsült költsége nettó 640 millió Ft.**

Corvin-negyed: Peronszint és az aluljáró szint között: ferdepályás felvonó, az aluljáró és a felszín között hagyományos felvonó építendő a metró rekonstrukciós projekt keretében. A projekt költségelőirányzata NEM tartalmazza, többlet forrás bevonása szükséges. **Becsült költsége nettó 929 millió Ft.**

Kálvin tér: Peronszint és az aluljáró szint között: ferdepályás felvonó építendő a metró rekonstrukciós projekt keretében. A projekt költségelőirányzata NEM tartalmazza, többlet forrás bevonása szükséges. **Becsült költsége nettó 671 millió Ft.** Aluljáró és felszín között: az M4 metró beruházásban megépült liftekkel biztosított.

Ferenciek tere: Peronszint és az aluljáró szint között: ferdepályás felvonó építendő a metró rekonstrukciós projekt keretében. A projekt költségelőirányzata NEM tartalmazza, többlet forrás bevonása szükséges. **Becsült költsége nettó 656 millió Ft.** Peronszint és felszín között: az aluljáró rekonstrukciója során megépült liftekkel biztosított.

Deák Ferenc tér: Peronszint és a felszín között: közvetlen liftek építendők a metró rekonstrukciós projekt keretében, a projekt költségelőirányzata tartalmazza. *Az aluljáró és a felszín közötti akadálymentes kapcsolat biztosítása a BKK Zrt. aluljáró rekonstrukciós projektjének keretén belül más forrásból valósítandó meg, a metró akadálymentes eléréséhez ez nem szükséges.*

Arany János utca: Peronszint és a felszín között: ferdepályás felvonó építendő a metró rekonstrukciós projekt keretében. A projekt költségelőirányzata NEM tartalmazza, többlet forrás bevonása szükséges. **Becsült költsége nettó 653 millió Ft.**

Nyugati pályaudvar: A projekt jelenlegi költségelőirányzata hagyományos, peronszint és felszín között közlekedő lift létesítését tartalmazza. Ennél az állomásnál is megvizsgálandó a ferdepályás felvonó építésének lehetősége a metró rekonstrukciós projekt keretében. A vizsgálat eredményének függvényében itt is ferdepályás felvonó építendő. *Az aluljáró rendelkezik akadálymentes kijáratokkal, ezek rámpafűtéssel történő ellátása a BKK Zrt. aluljáró rekonstrukciós projektjének keretén belül, más forrásból valósítandó meg, illetve – forrásbiztosítás esetén – lift is építhető.*

Lehel tér: Peronszint és a galéria szint (aluljáró szint) között: liftek építendők a metró rekonstrukciós projekt keretében, a projekt költségelőirányzata tartalmazza. *Galéria szint (aluljáró szint) és a felszín közötti akadálymentes kapcsolat a BKK Zrt. csatlakozó aluljáró rekonstrukciós projektjében valósítandó meg. Az állomás galéria szintjéről, az északi (Ipoly utcai) aluljárón keresztül a Váci út két oldala rámpákon keresztül elérhető.*

Dózsa György út: Peronszint és a felszín között: liftek építendők, a metró rekonstrukciós projekt keretében (az északi szakasz forgalomba helyezése után), melyek – lehetőség szerint – az aluljárószinten is megállnak. A projekt költségelőirányzata NEM tartalmazza, többlet forrás bevonása szükséges. **Becsült költsége nettó 804 millió Ft.**

Árpád híd: Az 1-es villamos rekonstrukciója és déli meghosszabbítása projekt keretében a BKK Zrt. a villamos peronok és az aluljáró között 1-1 db felvonót létesített, melyek által a metró és az alacsonypadlós villamosok közötti akadálymentes átszállás biztosított. *Aluljáró és felszín között: a BKK Zrt. aluljáró rekonstrukciós projektjének keretén belül, más forrásból valósítandó meg.*

Forgách utca: Peron szint és a felszín között közvetlen liftek épülnek a metró rekonstrukciós projekt keretében, a projekt költségelőirányzata tartalmazza.

Gyöngyösi utca: Peron szint és a felszín között közvetlen liftek épülnek a metró rekonstrukciós projekt keretében, a projekt költségelőirányzata tartalmazza.

Újpest-Városkapu: A metró peronszintje, a felszín (átjáró szint) valamint az elővárosi vasút megállóhelye közötti akadálymentes kapcsolat a NIF Zrt. Budapest-Esztergom vasútvonal rekonstrukciós projektje keretében megvalósult.

Újpest-Központ: Peron szint és a felszín között közvetlen liftek épülnek a metró rekonstrukciós projekt keretében, a projekt költségelőirányzata tartalmazza.

6. A megvalósítandó feladat tervi előkészítése és kivitelezése

Figyelemmel arra, hogy a Projekt keretében megvalósítandó feladatok között a fennmaradó metróállomások akadálymentesítése jelenleg nem szerepel, azonban megvalósításuk a teljes metróhálózat akadálymentes hozzáférése szempontjából különös jelentőségű – az esélyegyenlőség megteremtése, a mozgásukban korlátozott személyek közlekedési lehetőségeinek további javítása érdekében javasoljuk a Projekthez kapcsolódóan az M3 metróvonal állomásainak fentiek szerinti akadálymentesítését.

Javasoljuk továbbá az akadálymentesítés tervi előkészítésére és a kivitelezéséhez szükséges feladatok ellátására a BKV Zrt., mint építető kijelölését az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukció projekt keretén belül.

II.

Az „M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukció” projekthez kapcsolódóan a fennmaradó metróállomások akadálymentesítéséhez szükséges többletforrás biztosításával kapcsolatos előzetes kötelezettség vállalása

A Projekt megvalósítására a Támogatási Szerződés alapján az IKOP keretében 137,5 milliárd forint európai uniós támogatásra tarthat igényt a kedvezményezett BKV Zrt.

A Projekt keretében megvalósítandó feladatok között a fennmaradó metróállomások akadálymentesítése jelenleg nem szerepel, így annak finanszírozási költségei a Támogatási Szerződés alapján rendelkezésre álló IKOP forrás terhére nem biztosítottak.

Annak érdekében, hogy a fennmaradó metróállomások akadálymentesítése a fentiek szerint megvalósulhasson, Budapest Főváros Önkormányzata előzetes kötelezettséget vállal a fennmaradó metróállomások akadálymentesítéséhez szükséges tervezési és kivitelezési feladatok költségeinek a BKV Zrt. részére történő biztosítására nettó 5,585 milliárd Ft. összegben.

Kérem a Tisztelt Fővárosi Közgyűlést, hogy az előterjesztést megtárgyalni és a határozati javaslatokat elfogadni szíveskedjen.

Határozati javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy:

1.

Az esélyegyenlőség megteremtése, a mozgásukban korlátozottak helyzetének további javítása érdekében „az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója” projekt keretében, a megvalósítandó feladatok között, az állomások felújításával egyidejűleg, az alábbi (a projekt korábbi műszaki tartalmában nem szereplő) állomások speciális akadálymentesítéséről dönt: Arany János utca, Ferenciek tere, Kálvin tér, Corvin-negyed, Klinikák. A Dózsa György út metróállomás akadálymentesítésére a metróvonal északi szakaszának felújítása után, a forgalomba helyezést követően kerül sor.

Az Ecseri út és Pöttyös utca metróállomások esetében a végleges megoldás megvalósítására 2023. december 31-i határidővel kötelezettséget vállal.

Felkéri a BKV Zrt.-t, hogy mint építtető, a megvalósítandó akadálymentes hozzáférés tervi munkarészeinek elkészítése, a szükséges hatósági létesítési engedélyek megszerzése, valamint a létesítmények kivitelezése érdekében a szükséges feladatokat lássa el.

2.

Előzetes kötelezettséget vállal arra, hogy az M3 metróvonal állomásainak speciális akadálymentesítése tervezési és kivitelezési feladatok megvalósítására a 2018-2023. években legfeljebb 5 585 000 ezer Ft forrást biztosít a BKV Zrt. részére.

3.

Felkéri a Főpolgármestert, hogy az akadálymentesítéshez szükséges Uniós, vagy Központi Költségvetési források biztosítása érdekében folytasson tárgyalásokat.

határidő: folyamatos
felelős: Tariós István főpolgármester

4.

Felkéri a Főpolgármestert, hogy a BKV Zrt. közreműködésével és előkészítésében gondoskodjon a feladat megvalósításához az engedélyokirat és az esetlegesen szükséges egyéb dokumentumok elkészítéséről és a Közgyűlés elé történő terjesztéséről.

határidő: legkésőbb a Közgyűlés 2018. decemberi ülése
felelős: Tariós István főpolgármester

5.

Jóváhagyja a MEOSZ-szal kötendő „M3 metróvonal állomásainak akadálymentesítése” tárgyú megállapodást az előterjesztés 1. számú melléklete szerinti tartalommal és felkéri a Főpolgármestert, hogy gondoskodjon a megállapodás aláírásáról.

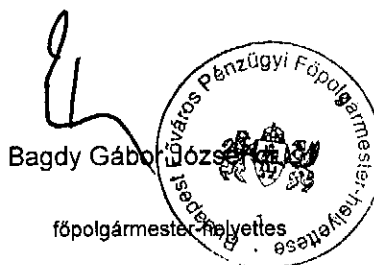
határidő: a Közgyűlés döntését követő 30 napon belül
felelős: Tarlós István főpolgármester

Határozathozatal módja: A 2. számú határozati javaslat elfogadásához minősített, az 1., 3., 4. és 5. számú határozati javaslatok elfogadásához egyszerű szavazattöbbség szükséges.

Budapest, 2018. április „19”



Tarlós István
főpolgármester



Bagdy Gábor
főpolgármester-helyettes



Szencsényi Balázs dr.
főpolgármester-helyettes

04.14.

Láttam:

Sáradi Kálmánné dr.
főjegyző

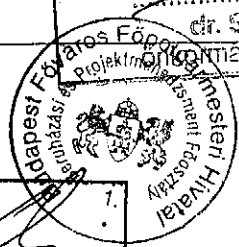


Szignálta:
Sáradi Kálmánné dr. Benda Mónika
2018. APR 18.

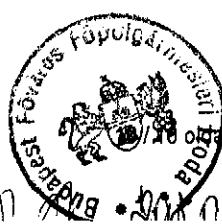
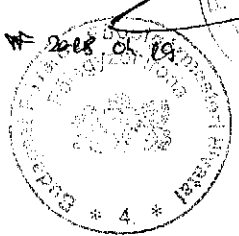
mellékletek:

1. MEOSZ-szal kötendő megállapodás tervezete

Szignálta:
dr. Szegvári Péter
Kormányzati főtanácsadó



Szignálta:
Király Péter
főosztályvezető



MEGÁLLAPODÁS **az M3 metróvonal állomásainak akadálymentesítése tárgyában**

(a továbbiakban: **Megállapodás**), amely létrejött egyrészről a

Budapest Főváros Önkormányzata

(székhely: 1052 Budapest, Városház utca 9-11., KSH statisztikai számjel: 15735636-8411-321-01, adószám: 15735636-2-41, törzskönyvi azonosító szám: 735638, ÁHTI azonosító: 745192, bankszámla száma: 11784009-15490012, képviseli: Tarlós István főpolgármester), a továbbiakban: **Főváros**,

másrészről a

Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége

(székhely: 1032 Budapest, San Marco u. 76., adószám: 19002732-2-41, képviseli: Kovács Ágnes elnök), a továbbiakban: **MEOSZ**

(a továbbiakban együttesen: **Felek**)

között az alulírott helyen és időben, az alábbiak szerint:

Előzmények:

Az M3 metróvonal korszerűsítése során, a metróvonal állomásainak akadálymentesítése, az esélyegyenlőség megteremtése, a fogyatékos emberek érdekében hazai és nemzetközi szintű jogszabályokban foglalt kötelezettségek teljesítése céljából hosszas egyeztetést folytatott a Főváros és a MEOSZ.

A Fővárosi Közgyűlés 2018. április 25. napján megtartott ülésének számú döntése(i) alapján, a MEOSZ elnökével folytatott végül főpolgármesteri szintű egyeztetéseken megállapodás született az M3 metró állomásainak akadálymentesítéséről, mely alapján a vonal akadálymentesítési koncepciója az alábbiak szerint alakul:

1. Felek rögzítik, hogy az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukció projekt (a továbbiakban: Projekt) jelenlegi műszaki tartalmában szereplő, akadálymentesítésre kerülő állomások kijelölése, a rendelkezésre álló pénzügyi erőforrások figyelembevételével, többek között az utasforgalom, az alternatív

útvonalak versenyképessége és az állomások közelében található közintézmények szempontjai alapján történtek.

A Projekt jelenlegi kiviteli szintű tervei 12 állomás akadálymentesítését tartalmazzák, továbbá

- a Kőbánya-Kispest állomás akadálymentesítése korábban már megvalósult,
- az Árpád híd metróállomás peronokhoz csatlakozó aluljárók között akadálymentes,
- az Újpest-Városcsúcs állomáson a NIF Zrt. tervei alapján, a Budapest-Esztergom vasútvonal korszerűsítésének projektjében valósul meg az akadálymentesítés.

2. Fentiek felül a Főváros további hat állomás (Dózsa György út, Arany János utca, Ferenciek tere, Kálvin tér, Corvin-negyed, Klinikák) akadálymentesítését vállalja a Projektben kívül, de azzal párhuzamos időben.

A Dózsa György út állomás akadálymentesítésére – tekintettel arra, hogy a szerkezetépítési munkákhoz a pótló autóbuszok forgalmának jelentős korlátozására lenne szükség – a felújítás után az északi szakasz üzembe helyezését követően kerülhet sor. A Felek megállapodtak, hogy a Dózsa György út állomás akadálymentesítése legkésőbb 2020. 09.30. napjáig meg fog történni.

2018. február 13-án a MEOSZ, a Főváros és a Metró Projektigazgatóság képviselőivel megállapodás született arról, hogy a MEOSZ elfogadhatónak találja a metrómegállók speciális ferdeliftekkel történő akadálymentesítését, mivel azok eleget tesznek az önálló biztonságos használat követelményének. A megegyezés alapján a Metró Projektigazgatóság bekéri a gyártóktól a ferdelift műszaki specifikációit. Azt követően a MEOSZ bevonásával választják ki azt a típust, amely a mozgáskorlátozott személyek akadálymentes, önálló, biztonságos közlekedését biztosítja. Vállalták, hogy közösen tesznek lépéseket a ferdeliftek honosítása és hatósági elfogadtatása érdekében, figyelemmel arra, hogy jelenleg még nincsenek használatban Magyarországon.

2018. március 19-én a Főváros, a MEOSZ és a Metró Projektigazgatóság között szóbeli megállapodás született arról, hogy a további akadálymentesítéssel kapcsolatos döntések a MEOSZ álláspontjának kikérése mellett, annak lehetőség szerinti figyelembe vételével történnek.

A Középső (Nagyvárad tér és Lehel út közötti) szakaszon a mélyállomások esetében várhatóan speciális ferdepályás kabinfelvonókkal történő akadálymentesítésére kerül sor, az állomások lezárásával egy időben. Ez előzetes becslések szerint műszakilag vállalható kockázatok mellett megoldható. Ez abban az esetben is igaz, ha a vizsgálatok alapján a ferdepályás felvonó csak a mélyállomások egy részénél alkalmazható.

Fentiekkel együtt a 20 állomásból 18 válik akadálymentesen megközelíthetővé.

3. A MEOSZ a korlátlifteket használatára vonatkozó 2017. július 25-én kiadott álláspontjára hivatkozva a Főváros által a Déli szakaszon az Ecseri út, Pöttyös utca állomások esetében azok felújításával egyidejűleg ideiglenesen beépítendő korlátlifteket nem támogatja, de tudomásul veszi, hogy a Főváros 2023 év végéig olyan végleges műszaki megoldást alakít ki, amely a mozgásukban korlátozott személyek akadálymentes, önálló, biztonságos és méltóságteljes használatát biztosítja. A Főváros vállalja, hogy a MEOSZ által elfogadott megoldásokat veszi figyelembe és az átmeneti időszakban beépített korlátlifteket folyamatos üzembiztos használatát garantálja.
4. A Főváros vállalta, hogy munkacsoportot hoz létre az akadálymentesítés, az egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása érdekében, amelynek tagja a Főváros, a Metró Projektigazgatóság és a MEOSZ.

A jelen Megállapodást a Felek, mint akaratukkal mindenben megegyezőt szabályszerűen, jóváhagyólag írják alá.

Budapest, 2018

.....
Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek
Országos Szövetsége

Kovács Ágnes elnök

.....
Budapest Főváros Önkormányzata

Tarlós István
főpolgármester

Látta:

.....
Sáradi Kálmánné dr. főjegyző

Budapest,

.....
2018. ÁPRILIS 18.
dr. Hegedűs Eszter
főjegyző