

Kovács Ágnes
Elnök

Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek
Országos Szövetsége

1032 Budapest, San Marco utca 76.

Iktatószám: 1 / 140 - 2 / 2017/0308

Ügyintéző: Vincze Júlia

Telefon: 461-6500/42839

Kelt: 2017. július 14.

Melléklet: _____

Hiv. szám: _____

Ügyintézőjük: _____

Tárgy: MEOSZ állásfoglalása az M3-as metró akadálymentesítéséről

Tisztelt Elnök Asszony!

A fővárosi közlekedési rendszer kiemelt feladatának tekinti az akadálymentes és biztonságos utazási környezet kialakítását. Az esélyegyenlőség megteremtése érdekében számos fejlesztés és felújítás valósult meg az elmúlt években, folyamatosan növekszik az alacsonypadlós járművek száma, átépült számos megálló, járda és gyalogátkelőhely, továbbá elérhető egy valós idejű integrált utas-tájékoztatási rendszer a BKK FUTÁR, amely az aktuális közlekedési viszonyok figyelembevételével tervezi meg a leggyorsabb akadálymentes útvonalat, hiszen a fizikai akadálymentesítésen túl az info-kommunikációs akadálymentesítés biztosítása is elvárás. Az esélyegyenlőség érdekében végzett fejlesztések folytatódnak, legfontosabb céljaink közé tartozik, hogy a közösségi közlekedés teljes mértékben akadálymentes legyen.

A közlekedés egyenlő esélyű hozzáférhetőségének megteremtése azonban komoly kihívást jelent, mivel egy meglévő építmény utólagos akadálymentesítése jóval nehezebb, mint egy új építményt mindenki számára használhatóvá tervezni, példaként említhető az új építésű M4-es metróvonal, melynek minden állomása akadálymentesített, illetve az M3-as metróvonal tervezett rekonstrukciója. Az M3-as metróvonal építése idején, 1970 és 1990 között, még nem merült fel az akadálymentesség szükségessége, így a későbbi kiépítés lehetősége sem került biztosításra. Az utólagos akadálymentesítés nem csupán jelentős anyagi ráfordítást igényel, hanem műszaki nehézségeket okoz, hiszen az építmények szerkezetébe való beavatkozást igényli. A jelenség nem egyedi, hiszen más világvárosok, Párizs, London, Moszkva korábban épült metróhálózatai sem teljesen akadálymentesek, felszíni járatokkal biztosítják, hogy a mozgásukban korlátozott utasok számára is elérhető legyen valamennyi állomás és szolgáltatás.

A Kormánynak az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20) Korm. rendeletének 108.§ a meglévő építmények akadálymentesítéséről rendelkezik;

(11) Ha az építmény utólagos akadálymentessé tétele csak részben valósítható meg, a részleges akadálymentesítése is elfogadható, ha az ott lévő közszolgáltatás így is mindenki számára akadálymentesen hozzáférhető.

Az M3-as metróvonal infrastruktúra rekonstrukciójának előkészítésekor vizsgálatok, megvalósíthatósági tanulmányok készültek a vonal teljes akadálymentesítésének lehetőségeiről, azonban a felújítás engedélyezési tervei a vonal részleges akadálymentesítésével készültek el.

A Kormánynak az IKOP-3.1.0-15-2015-00001 azonosító számú („Az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója” című) nagyprojekt-javaslat jóváhagyásáról és támogatásának növeléséről szóló 1197/2016. (IV. 13.) Korm. határozata a projekt céljaként a következőket rögzíti: *a budapesti M3-as metróvonalon a Kőbánya-Kispest és Újpest - Központ állomások közötti vágányfelépítmény, az alagútszerkezet, az áramellátás, a mozgólépcsők, a távközlés, a felügyeleti rendszerek, az állomások és a Kőér utcai járműtelep rekonstrukciója, valamint az állomások egy részének akadálymentesítése.*

A Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége által megfogalmazott kérdésekre a következő tájékoztatást adjuk:

1. Mekkora összegbe kerülne a teljes M3-as metróvonal felújítása?

Az M3-as metróvonal infrastruktúra rekonstrukciójára megállapított keretösszeg 137,5 milliárd forint. A keretösszeg a koncepció és engedélyezési tervek alapján készült becsült mérnökárak alapján lett meghatározva 2015-ben.

2. Mekkora a hazai és az európai uniós forrás?

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a BKV Zrt. között 2016. május 5-én megkötött támogatási szerződés alapján az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) keretében 137,5 milliárd forint vissza nem térítendő európai uniós támogatásra tarthat igényt a kedvezményezett BKV Zrt.

A kiviteli tervek alapján idén kiírt közbeszerzési eljárásokra beérkezett árajánlatok szerint a projekt megvalósításához jelenleg mintegy 40 milliárd forint többletforrás lenne szükséges. A JASPERS - az Európai Unió szaktanácsadó testülete - szakértőivel megkezdődött az egyeztetés a többletforrás igényvel kapcsolatban. A Szaktanácsadó testület által készített dokumentumok alapján az Európai Bizottság a későbbiekben dönt a projekt támogatásáról illetve a támogatás mértékéről.

3. Tervezték-e más forrás bevonását, és ha igen mekkora összegben?

A projekt megvalósítására 100 %-os IKOP támogatási forrást irányoztak elő. A többletforrás finanszírozásához – az EU döntésétől függően – szükséges lehet más forrás bevonása is.

4. Mekkora összegbe kerül a teljes akadálymentesítés a teljes metróvonalon (a költségeket kérjük állomásokra is lebontva bemutatni)?

A rekonstrukció koncepció tervezése során valamennyi állomás esetében megtörtént az akadálymentesítés műszaki lehetőségének vizsgálata. Az elkészült tervek azonban nem

alkalmasak költségelőirányzat tervezésére, hiszen céljuk a megvalósítás alternatíváinak kidolgozása volt. Az állomások akadálymentesítésének egzakt költsége nem megállapítható, hiszen a felvonók beépítése nem választható le egyértelműen az utasforgalmi létesítményekről. A két már felvonóval használható - Árpád híd, Kőbánya-Kispest - állomáson kívül további tíz metróállomáson létesülnek felvonók, a rekonstrukció során, Újpest-Központ, Újpest-Városkapu, Gyöngyösi utca, Forgách utca, Lehel tér, Nyugati pályaudvar, Deák Ferenc tér, Nagyvárad tér, Népliget, Határ út. A tervezett felújítás alkalmával akadálymentesítésre nem kerülő állomások – többségében mélyvezetésű építmények – esetén körülbelül további 15-20 milliárd forintba kerülne a felvonók beépítése. Mivel a nyolc állomás vonatkozásában nem történt részletes előkészítés (közműkiváltási-, területrendezési értékelés), így pontosan nem megállapítható a költség.

Az M3-as metró infrastruktúrájának teljes körű akadálymentesítése a rekonstrukció keretében nem valósul meg, de törekszünk arra, hogy kiegészítve egy optimális felszíni forgalmi rendszer kialakításával, a mozgásukban korlátozott, kerekesszéssel közlekedő utasok számára is elérhetővé és megközelíthetővé váljon minden állomás.

5. Mekkora összeget szánnak a jelenlegi tervek szerint a teljes akadálymentesítésre a teljes metróvonalon (állomásokra is lebontva kérjük bemutatni)?

A becsült mérnökárak alapján a megvalósuló részleges akadálymentesítés mintegy 10 milliárd forintba kerül.

6. Milyen szempontok alapján választották ki az akadálymentesítendő megállókat?

A rekonstrukció előkészítése során részletes vizsgálat készült az akadálymentesítésről, három szempont – utasforgalom, felszíni alternatív útvonalak utazási ideje és közintézményi hasznosság - értékelése alapján kialakult egy rangsor arról, mely állomások hozzáférhetősége a legfontosabb. A projekt finanszírozási keretét a kormány határozatban rögzítette, így a rendelkezésre álló keretösszeg és a kialakult rangsor figyelembevételével készült el a felújítás, illetve a megvalósítható akadálymentesítés terve.

7. Milyen ütemterv szerint, és mikor kívánják akadálymentesíteni a kimaradt megállókat?

Az akadálymentesítésből kimaradó nyolc állomás esetén a későbbiekben reálisan elképzelhető az egyenkénti akadálymentesítés, erre azonban jelenleg még nem készültek tervek.

8. Mikor és hogyan kívánják az érdekképviselőket bevonni az eljárásba?

A Mozcászérültek Budapesti Egyesületének képviselőivel 2015 decemberében kezdeményeztünk együttműködést és párbeszédet, ennek eredményeképpen 2016 folyamán többször is sor került konzultációra az említett Egyesület elnöke, szakmai vezetői és tagjai közreműködésével. Szintén személyes konzultációt szerveztünk az elmúlt év folyamán a Nem Adom Fel Alapítvány szóvivőjének és tapasztalati szakértőjének bevonásával. Mindkét szervezettel a mozgásukban korlátozottak, fogyatékkal élők akadálymentes közlekedésének elősegítése az M3-as metróvonal felújítása során témakörében folytak az egyeztetések. Az

Országos Fogyatékosügyi Tanács és a Fogyatékosügyi Tárcaközi Bizottság a Kormány tanácsadó testületként segíti a hazai fogyatékosügyi szakpolitika alakítását. A Bizottság 2016. szeptember 20-ai ülésén - amelyre többek között a fogyatékos emberek érdekvédelmét ellátó civil szervezetek képviselői is meghívást kaptak – külön napirendi pontként tárgyalták az M3-as metróvonal felújításával kapcsolatos akadálymentesítési terveket. „Mi is úton vagyunk” címmel 2017. május 23-án kerekasztal beszélgetést szervezett „az akadálymentesített tömegközlekedés ügye” témakörében a Közélet Iskolája elnevezésű közösségi oktató és kutatóközpont, ahol szintén megjelentünk. Minden alkalmat megragadunk, és kezdeményezünk találkozásokat arra vonatkozóan, hogy a fogyatékosokkal élők igényeit megismerjük és a lehető legnagyobb mértékben támogassuk közlekedésüket a megújult M3-as metró vonalán. Vizsgáltuk annak lehetőségét is, hogyan lehet használható a mozgólépcső kerekesszékekkel közlekedők számára. A Belügyminisztérium 2015-ben felkérte a Budapesti Műszaki Egyetemet, hogy hallgatók bevonásával fejlesszenek ki egy eszközt, amely alkalmassá teszi a mozgólépcsőt kerekesszékekkel történő utazásra. Számos elméleti megoldás született, azonban a megvalósításhoz már olyan jelentős szaktudás és költségigény merült fel, amely túlmutatott a hallgatók lehetőségein és kapacitásán. További kutatás eredményeként találtunk egy kereskedelmi forgalomban már kapható szerkezetet, amelyet az orosz metrókban széleskörűen használnak manuális kerekesszékek szállítására. A megoldást a Mozgássérültek Budapesti Egyesülete elvetette. Egyeztettünk a Nem Adom Fel alapítvány képviselőivel is, akik viszont abszolút pozitívan értékelték az eszközt. Az eszköz beszerzése és tesztelése teljes mértékben nem került elvetésre.

A fogyatékkal élők érdekképviseleti szervezeteivel az együttműködést a továbbiakban is szeretnénk fenntartani, a lehető legnagyobb mértékű akadálymentesítésre törekszünk, a kompromisszumos megoldásokat keressük.

Kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását!

Budapest, 2017. július 14.

Tisztelettel:



Radnay Tibor
projektigazgató



Major-Maróthy Judit
projektigazgató műszaki helyettese



Vincze Júlia
projekt kommunikációs irányító



dr. Horváth Anita
projektirányító jogtanácsos