

# KÖZLEKEDÉS

**A MEOSZ elkötelezett az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése érdekében**



A Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége - 160 ezres tagsága képviseletében – elkötelezett az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése mellett. Minden letőseget megragad hazai és nemzetközi szinten egyaránt, mely ennek megvalósulását elősegíti, támogatja.

A MEOSZ számtalan alkalommal szót emelt az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése érdekében, mert az ügyben érintettek nem kezeltek súlyánál fogva a problémát.

A 2017 júniusában közzétett állásfoglalásban a MEOSZ leszögezte: elfogadhatatlannak tartja Budapest Főváros Önkormányzata és a magyar kormány hozzáállását az M3-as metró akadálymentesítéséhez, hogy a mozgásukban korlátozott és fogyatékos emberek életén kívánnak spórolni. A MEOSZ álláspontja szerint nem az a beruházás pazarló, amely az akadálymentesítésre többletforrásokat szán, hanem az, amely a „spórolás szándékával” kizár a közösségi közlekedésből fogyatékos magyar állampolgárokat. A magyar állam önként vállalta ezt a kötelezettséget, melyből nem hátrálhat ki. Köteles a szavakon túl a tetteiben is megvalósítania, és a költségvetésben haladéktalanul megtalálni az ehhez szükséges fedezetet.

Az állásfoglalás szerint Magyarország Alaptörvénye egyértelműen kimondja, hogy minden embernek joga van az élethez, az emberi méltósághoz. Magyarországon mindenki egyenlő, és tilos mindenfajta - közte megemlítve a fogyatékosok szerinti – megkülönböztetés. Ráadásul Magyarország az esélyegyenlőség és a társadalmi felzárkózás megvalósulását külön intézkedésekkel segíti, illetve külön intézkedésekkel védi a családokat, a gyermekeket, a nőket, az időseket és a fogyatékos embereket.

Ezen alapelvekkel megy szembe mindenki, aki az M3-as metró beruházásakor nem tesz eleget akadálymentesítési kötelezettségének, melyet amúgy a hatályos építési jogszabályok is előírnak. A hazai jogforrásokon túl ráadásul még nemzet-

közi vállalatok is arra kötelezik Magyarországot, hogy megfelelő intézkedésekkel segítse elő a fogyatékosokkal élő személyek önálló életvitelét, az élet valamennyi területén történő teljes körű részvétel lehetőségét, illetve másokkal azonos alapon biztosítsa a fogyatékosokkal élő személyek számára a fizikai környezethez, a közlekedéshez mind városi, mind vidéki területeken. [Fogyatékos emberek Jogairól szóló ENSZ egyezmény].

Az akadálymentesítés elmaradásával a magyar állam nyílt üzenetet küld a magyar fogyatékosokkal élőknek, a babakocsival közlekedő kisgyermekes édesanyáknak és az idősebb embereknek, hogy másodrendű állampolgárok.

Az M3-as metróvonal akadálymentesítésének elmaradása több hazai és nemzetközi jogszabályban deklarált jogokat sért, így amennyiben az M3-as metró beruházása során a magyar állam nem tesz eleget akadálymentesítési kötelezettségének, úgy hátrányosan megkülönbözteti a fogyatékosokkal élő embereket. A MEOSZ szerint a projekt uniós forrásból valósul meg, ahol szintén meg kell felelni a hozzáférhetőségi követelményeknek, a részleges akadálymentesség nem elfogadható. A jogszabályi kötelezettségek betartásában a kormánynak, mint a végrehajtó hatalomnak felelősége van.

Sérelmezzük továbbá, hogy a beruházás kapcsán úgy születnek meg döntések, hogy abba a fogyatékos személyek érdekképviseleteit érdemben nem vonták be, illetve, hogy nem is tájékoztatják őket, holott az akadálymentesítés igenis szakpolitikai kérdés, amelybe az érintetteket be kell vonni.

A Szövetség közérdekű adatkéréssel fordult az illetékes hatóságokhoz, melynek eredményeként megkaptuk az M3 metró felújítására vonatkozó, beadott pályázati anyagokat. Az anyagok alapján megállapítható, hogy az akadálymentesítés megvalósítására vonatkozóan nem készültek teljeskörű, kiviteli szintű tervek, csak becslések, mely alapot szolgáltattak a költségek csökkentéséhez.

## A fogyatékosügy szakpolitikai kérdés és nem politikai!

A MEOSZ elkötelezett abban, hogy Magyarországon megvalósuljon a közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés, ezért a fogyatékos-sággal élő emberek érdekében kizárólag egyetlen megoldást tud elfogadni, és ezt a magyar állam is vállalta: ha minden megálló teljes körű akadálymentesítése megvalósul. Ez emberi jogi kérdés és nem lehet pénz kérdése.

Az M3-as metró teljes körű akadálymentesítésének megvalósítása érdekében a MEOSZ 2017. október 30-ára megbeszélésre hívta a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumot, a Főpolgármesteri Hivatalt, a BKV Zrt. metró felújításért felelős projektigazgatóságát, az érintett kerületek polgármestereit, a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóságot, az Egyenlő Bánásmód Hatóságot, az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalát. Az egyeztetés résztvevői elvi szinten egyöntetűen támogatták az M3-as metró teljes körű akadálymentesítését, és közösen megállapították, hogy az akadálymentesítési tervek nem megfelelő szakmai színvonalon vizsgálják a kérdést, és nem megalapozottak a kivitelezés kapcsán előirányzott összegek. A tanácskozáson a MEOSZ javaslatot tett egy munkacsoport felállításra, melynek feladata lenne, hogy állomásról állomásra megvizsgálja, milyen műszaki megoldásokkal lehet akadálymentesíteni a most kimaradó megállókat. Gondoskodik arról, hogy elkészülje-

nek a részletes szakmai tervek, és ezek alapján ismertek legyenek a pontos költségek is. A munkacsoportot a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Főpolgármesteri Hivatal, a BKV Zrt. az érintett kerületi önkormányzatok, a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság, az Alapvető Jogok Biztosának Hivatala, az Egyenlő Bánásmód Hatóság és a MEOSZ delegáltjai alkotnák.

Az egyeztetést követően a fenti javaslattal a MEOSZ 2017. november 16-án Tarlós István főpolgármesterhez és Orbán Viktor miniszterelnökhöz fordult, mivel úgy látta: az M3-as metró fővároson túlmutató, országos jelentőségű beruházása kapcsán olyan szemlélet kezd kibontakozni, mely szerint az emberi jogokat, a fogyatékos emberek jogos igényeit megelőzik a gazdasági szempontok.

Miután sem a főpolgármesternek, sem a miniszterelnöknek intézett levelekkel nem történt előrelépés, a MEOSZ 2017. decemberében az Egyenlő Bánásmód Hatósághoz fordult, és kérte, hogy a Hatóság állapítsa meg, hogy a Magyar Állam, Budapest Főváros Önkormányzata és a BKV Zrt. az M3-as metró részleges akadálymentesítésével megsértette a fogyatékos személyekkel szemben az egyenlő bánásmód követelményét. Az eljárás jelenleg is folyamatban van a Hatóság előtt.

Miután a pártok politikai ügyé próbálták tenni az M3-as metró akadálymentesítését, a MEOSZ elnöke 2017. decemberében nyílt levélben fordult a főpolgármesterhez, kormányzati és ellenzéki politikusokhoz, és arra figyelmeztetett, hogy az M3-as metró ügye lassan túlmutat a valódi okon, és a választások előtt már a politikai csatározások színtere lesz. Felhívta a figyelmet arra, hogy a fogyatékosügy szakpolitikai kérdés és nem politikai!

Elvárjuk, hogy Önök ezt a számunkra méltatlan helyzetet ne a politikai csatájuk egyik eszközévé tegyék! Elvárjuk, hogy a politika emelkedjék felül ezen, és a politikai érdekük felett kezet fogva együtt tegyenek a megoldásért! Felhívom a

figyelmüket arra is, hogy a fogyatékos emberek helyzetét senki se használja ki álságos módon politikai haszonszerzésre vagy a szavazatai növelésére! A fogyatékos emberek szavazatai nem eladók! Ne csak a választások idején figyeljenek a közösségünkre, hanem mindig! Ne csak ellenzékben legyenek harcosak a közösségünkért, hanem döntéshozói helyzetben is! A jogszabályok nem arra valók, hogy kedvünkre facsarjuk érdekeink szerint, hanem a jogállam alapjai, amelyek mint zsinőrmérték vannak jelen a mindennapjainkban – fogalmazott Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke. A MEOSZ leszögezi, hogy a fogyatékossgal élők közlekedéshez, illetve hozzáféréshez való joga nem pártpolitikai kérdés. Elhatárolódunk attól, hogy a pártok politikai csatározásukhoz eszközként használják a fogyatékossgal élő embereket. A kimaradó megállók jelentős közlekedési csomópontokban, fontos egészségügyi intézményeknél, lakótelepeknél találhatóak, többségük a belvárosban, ezért sem engedhető meg, hogy a

következő 30-40 évben az utasok jelentős része ne érhesse el ezeket metróval.

A MEOSZ többször jelezte azt is, hogy az akadálymentesítés nemcsak a mozgássérült emberek miatt szükséges, hanem a kisgyermekes, babakocsival közlekedő családok és a nehezen mozgó idős emberek miatt is.

Az M3-as metró beruházása kapcsán érintett főváros és a MEOSZ képviselői között időközben konszenzus látszott körvonalazódni a tekintetben, hogy technikailag megoldható az M3-as metró teljes akadálymentesítése, ahhoz azonban megfelelő összegű, további forrás szükséges.

Az egyeztetések során a MEOSZ kezdeményezésére egy munkacsoportot állítottak fel, mely keresi a megoldásokat a megállók teljes körű akadálymentesítésére, és folyamatosan figyelemmel kíséri azt a megvalósulás folyamatában is.



# KÖZLEKEDÉS





”

„ A MEOSZ a jelen érdekvédelmi munkában nemcsak elment a falig, hanem át is törte azt. Hasonló sikerre, eredményre a mozgáskorlátozottak mozgalmának magyarországi történetében még nem volt precedens. Mindez példaként szolgálhat a többi érdekképviselő számára is az érdekvédelmi munkája során”

(dr. Chikán Csaba,  
a MEOSZ alapító elnöke)

**A Mozkáskorlátozott embereknek ugyanolyan joguk van részt venni a közösségi közlekedésben, mint bárki másnak. Számukra az akadálymentes közlekedés elemi szükséglet. Ez nem kegy és jótékonykodás, hanem emberi jogi kérdés. A MEOSZ érdekvédelmi munkája arra irányul, hogy ez a jog maradéktalanul érvényesüljön. Az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése a MEOSZ érdeme. Az itt elért eredményeink zsinórmértékül szolgálnak a többi közlekedési lobbinkban is. Mert teendő bőven akad. A tömegközlekedéshez való egyenlő esélyű hozzáférés ugyanis jobbára csak a jogszabályok szintjén létezik. A gyakorlat ettől még nagyon messze van.**

## **M3-AS METRÓ**

### **A MEOSZ ELÉRTE AZ M3-AS METRÓ TELJES KÖRŰ AKADÁLYMENTESÍTÉSÉT**

*A Mozkáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége elérte a kormány és a főváros képviselőivel folytatott egyeztetések eredményeként, hogy az M3-as metró mind a 20 állomása akadálymentes lesz 2023-ig. Az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése mérföldkő a MEOSZ érdekvédelmi munkájában, mert a Szövetség ezáltal megmutatta, hogy a kizárólagos szakmai alapon nyugvó, a mozkáskorlátozott emberek önrendelkező életét elősegítő következetes lobbija révén az érdekvédelem komoly sikereket érhet el. A MEOSZ elnöke szerint mindez mérföldkő a magyar fogyatékosügyi szakpolitikában is.*

A MEOSZ következetesen vallja, hogy a fogyatékosügy nem politikai, hanem szakpolitikai kérdés, s ennek szellemében folytatta a méltóságteljes, önrendelkező élet megvalósítása érdekében kifejtett tevékenységét a teljes körű akadálymentesítés kapcsán is. A MEOSZ csak olyan műszaki megoldásokat fogadott el az akadálymentesítés során, amelyek az önálló, biztonságos és méltóságteljes használatot teszik lehetővé az M3-as metró valamennyi állomásán.

A MEOSZ elkötelezett abban, hogy Magyarországon megvalósuljon a közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés, ezért a fogyatékos emberek érdekében kizárólag egyetlen megoldást tud elfogadni: ha minden megálló teljes körű akadálymentesítése megvalósul. A Szövetség és

a Főváros közötti egyeztetési folyamatok eredményeként 2023-ig az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése megtörténik. Az idevezető út azonban korántsem volt zökkenőmentes, az elért sikerek a MEOSZ kitartó és következetes érdekvédelmi munkájának köszönhetőek.

A MEOSZ számtalan alkalommal szót emelt az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése érdekében, mert az ügyben érintettek a kezdetekben nem kezelték súlyánál fogva a problémát. A felújítás kezdetekor látott napvilágot, hogy csak részleges akadálymentesítésben gondolkodtak, azaz az eredeti tervek szerint az M3-as metróvonal csak 12 állomása lett volna akadálymentes. A MEOSZ ezt nem hagyta szó nélkül, egyebek mellett a fővároshoz, és a miniszterelnökhöz fordult,



mondván a fogyatékos személyek közlekedéshez, illetve hozzáféréshez való joga emberi jogi kérdés, ennél fogva csak a teljes körű akadálymentesítés fogadható el. Miután kezdetben a Szövetség nem érte el a célját, így 2017 végén az Egyenlő Bánásmód Hatósághoz fordult és eljárást kezdeményezett a magyar kormányval és a fővárossal szemben. 2018 elején a MEOSZ elnöke levélben fordult Orbán Viktor miniszterelnökhöz (mellékletek 166. oldal).

Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke először Tarlós István főpolgármesterrel egyeztetett, és ezután változott meg a főváros korábbi berögzült álláspontja és indultak el az érdemi tárgyalások a megoldás érdekében. Kovács Ágnes ezt követően egyeztetést folytatott a Miniszterelnökség, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a főváros képviselőivel, s a 2018. február 7-i egyeztetésen már körvonalazódott az a megállapodás, hogy az M3-as metró 20 állomása közül 18 akadálymentes lesz. Tarlós István főpolgármester akkor úgy nyilatkozott, hogy az esélyegyenlőség megteremtése érdekében a főváros saját erőforrásból a Kálvin téri megálló mellett, további öt megálló – Corvin negyed, Nyugati pályaudvar, Arany János utca, Ferenciek tere, Klinikák – akadálymentesítést magára vállalja a projekten kívül, de azzal párhuzamosan. A MEOSZ akkor ezzel elérte, hogy a 20 megállóból így már 18-at akadálymentesít a főváros. Tekintve azonban, hogy Szövetségünk csak a teljes körű akadálymentesítést tartotta elfogadhatónak, a fennmaradó két megállóért tovább lobbizott.

A MEOSZ, a főváros és az M3-as metróberuházás projektjének képviselői 2018. február 13-án egyeztetést tartottak a MEOSZ székházában azokról az akadálymentesítési műszaki megoldásokról, amelyek az önálló, biztonságos és méltóságteljes használatot teszik lehetővé a hármas metró valamennyi állomásán. A megbeszélésen minden állomás esetében külön-külön megvizsgálták, hogy melyek azok a műszaki megoldások, amelyek a fenti célokat a lehető legjobban szolgálják.



A MEOSZ elfogadhatónak találta, hogy 6 állomás esetében – Kálvin tér, Corvin negyed, Nyugati pályaudvar, Arany János utca, Ferenciek tere, Klinikák –, ahol a műszaki feltételek nem adták a hagyományos liftek kiépítéséhez, ferdepályás liftekkel valósuljon meg az akadálymentesítés. A Szövetség azonban csak olyan ferdepályás liftet talál elfogadhatónak, amelyben az aktív kerekesszékek, az elektromos kerekesszékek, és elektromos mopedek is kényelmesen elférnek. A Fővárosi Közgyűlés elé kerülő megállapodás is tartalmazza, hogy 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 tovább folytatódott az egyeztetés, mivel a fennmaradó két állomásra még nem született megállapodás. Miután a MEOSZ jelezte, hogy csak a 20 állomás együttes akadálymentesítését tudja elfogadni, így először a korlátliftek beépítését vállalta volna a főváros. A MEOSZ ezt nem tudta elfogadni végleges megoldásnak hivatkozva a 2017. nyarán kiadott korábbi állásfoglalásra (mellékletek 168. oldal), így Tarlós István főpolgármester azt az ajánlatot tette: ha a Fővárosi Közgyűlés megszavazza, akkor kötelezettséget vállal a 2023 december végéig történő teljes körű akadálymentesítésre. A MEOSZ így elérte, hogy a fennmaradó két állomás – Pöttyös utca és Ecseri út – is akadálymentesítve lesz legkésőbb 2023 december végéig.

A MEOSZ elnöksége és a Főváros megállapodásban rögzítette, hogy a további akadálymentesítéssel kapcsolatos döntések a MEOSZ álláspontjának kikérése mellett, annak lehetőség szerinti figyelembe vételével történnek. Továbbá, a Fő-

város vállalta, hogy munkacsoportot hoz létre az akadálymentesítés, az egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása érdekében, amelynek tagja a Főváros, a Metró Projektigazgatóság és a MEOSZ.

2018. április 25-én a Fővárosi Közgyűlés – a MEOSZ következetes érdekérvényesítő munkája nyomán – megszavazta, hogy az M3-as metró mind a 20 állomása 2023-ig teljes körűen akadálymentes lesz. A MEOSZ és a főváros közötti tárgyalások nyomán a Fővárosi Közgyűlés által – 2018. április 25-én – elfogadott határozat értelmében a metrófelújítási projekt keretében 12 állomás akadálymentesítését végzik el. A főváros ezen felül 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 úti állomás akadálymentesítése – tekintettel arra, hogy a szerkezetépítési munkákhoz a pótlóbuszok forgalmát jelentősen korlátozni kellene – a felújítás után az északi szakasz üzembe helyezését követően lehetséges, amelyre a főváros vállalása szerint legkésőbb 2020.09.30-ig sor kerül. Az Ecseri út, Pöttyös utca állomások esetében 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 – a MEOSZ által nem támogatott, de az átmeneti időszakra tudomásul vett – korlátliftek folyamatos üzembiztos használatát garantálja. A határozat nyomán a MEOSZ visszavonta az Egyenlő Bánásmód Hatóságnál indított eljárást a magyar állam és a Fővárosi Önkormányzattal szemben.

A MEOSZ Küldöttközgyűlése 2018. április 24-én határozatában (mellékletek 172. oldal) fogalmazta meg elismerését Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke és munkatársai irányában az M3-as metróhálózat teljes körű akadálymentesítésének ügyében kifejtett erőfeszítéseikért.

## ÜNNEPÉLYES ALÁÍRÁS A VÁROSHÁZÁN

Az M3-as metró teljes körű akadálymentesítéséről szóló megállapodást 2018. május 10-én írta alá a Városházán Tarlós István főpolgármester és Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke. (mellékletek 173. oldal)

Kovács Ágnes a megállapodást több szempontból is mérföldkőnek nevezte. Mérföldkő azért, mert egy beruházás úgy valósul meg, hogy az minden magyar állampolgárnak egyenlő esélyű hozzáférést biztosít majd, függetlenül attól, hogy mozgássérültként éli-e az életét, babakocsival közlekedik, vagy idős, vagy nehéz csomagjaival utazik. A Főváros és a MEOSZ közös lobbijának eredményeként olyan pozitív döntés született, amely láttatja, hogy a mozgássérült emberek aktív és értékes tagjai a társadalomnak. Az érdekképviselőeknek, a társadalomnak, az államnak és a döntéshozóknak azon kell dolgoznunk, hogy a jogszabályban rögzítettek a mindennapi gyakorlat részévé váljanak, mert ezzel kinyitjuk a kaput afelé, hogy a fogyatékos emberek minden értéküket megmutatva még színesebbé tudják tenni a közös világunkat.

- A jogszabályokban rögzített „semmit rólunk nélkülünk” elv azt jelenti, ami ma itt történik. Úgy születik döntés, hogy abba bevonták a fogyatékos emberek érdekképviselőit, és velünk közösen alakítanak ki olyan konstrukciókat, amely a mozgáskorlátozott emberek közössége számára is megfelelő. A Főváros ezzel a beruházással megüzeni más önkormányzatoknak, a magyar társadalomnak és a magyar államnak, hogy egy beruházást ilyen minőségben is meg lehet valósítani, csak konszenzus, konstruktivitás és megfelelő nyitottság kell hozzá. Különösen örömteli számomra, hogy a mai napon kötendő megállapodás része egy másik szóbeli megegyezés is, mely

szerint az M1-es metró akadálymentesítésébe is bevonják Szövetségünket. Ez egy újabb mérföldkő lesz, mert a MEOSZ-t, mint érdekvédelmi szervezetet már a tervezési folyamatokba is bevonják a beruházás során, és nem utólag kell az érdeket érvényesíteni, annak érdekében, hogy egy ilyen pozitív megállapodás születhessen. Azaz, már az alapoktól közösen dolgozhatunk azért a célért, hogy ma Magyarországon senki ne kerüljön hátrányos helyzetbe a közösségi közlekedés használata során – fogalmazott az ünnepélyes aláírásakor Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke, aki végül köszönetet mondott a főpolgármesternek és a Fővárosnak azért a konstruktivitásért, melynek eredményeként ilyen konszenzus születhetett a magyar mozgássérült emberek érdekében, mely mérföldkő a magyar fogyatékosügy szakpolitikában is.

Tarlós István főpolgármester a megállapodás aláírásakor elmondta: a Klinikák állomásnál a peronszint és a felszín között épülne ferdepályás felvonó, ez a becslések szerint nettó 640 millióba kerülhet. A Corvin-negyednél a peronszint és az aluljárószint között ferdepályás felvonó, az aluljáró és a felszín között hagyományos felvonó épülne nettó 929 millió forintból. A Kálvin térnél a peronszint és az aluljárószint között épülne ferdepályás felvonó nettó 671 millió forintos becsült összegből, a Ferenciek terénél pedig nettó 656 millió forintból. Ennél a két állomásnál az aluljáró és a felszín között már van lift. Az Arany János utcai állomás esetében a peronszint és a felszín között ferdepályás felvonót építenének. Ennek becsült költsége nettó 653 millió forint.

A Dózsa György úti állomásnál a peronszint és a felszín között lifteket építenének, amelyek - lehetőség szerint - az aluljárószinten is megállnának. A Dózsa György úti állomás akadálymentesítésé-



re az északi szakasz üzembe helyezését követően kerülhet sor, mivel a szerkezetépítési munkákhoz a jelenleg közlekedő metrópótló buszok forgalmának jelentős korlátozására lenne szükség. A mostani megállapodással a főváros vállalja, hogy az állomást legkésőbb 2020. szeptember 30-ig akadálymentesíti.

A Deák Ferenc téri állomáson nem ferdepályás, hanem hagyományos függőleges lift épül, a korábban oda tervezett Nemzeti Színházhoz készült liftakna felhasználásával.

Tarlós István hangsúlyozta, hogy a metró középső szakaszának belvárosban lévő mélyállomásainál a ferdepályás liftek megépítése megoldható. A BKV Metró Felújítási Projekt Igazgatósága február közepétől 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. Március végéig 5 gyártói képviselőt adott pozitív visszajelzést, konkrét indikatív árajánlatok is érkeztek. Az előzetes gyártói vizsgálatok alapján minden mélyállomásnál megoldható a ferdepályás felvonók alkalmazhatósága. A ferdepályán mozgó felvonók előnye, hogy a mozgásukban korlátozottak önállóan használhatják azokat, nem igényelnek költ-

séges, csak kockázatos építési módszerekkel kialakítható új szerkezeteket, a hagyományos liftek árának negyedéből-ötödéből megvalósíthatók, ráadásul vannak használatban lévő, európai referenciák. A Fővárosi Közgyűlés a 2018. április 25-i ülésén arról döntött, hogy a metróállomások speciális akadálymentesítésének tervezésére és kivitelezésére 5,6 milliárd forintot biztosít a BKV-nak.

Mindezekkel együtt az M3-as metró 20 állomásából 18 akadálymentessé válik. A további két állomás – Ecseri út és Pöttyös utca – esetében a most aláírandó megállapodással a főváros vállalja, hogy 2023 végéig olyan végleges műszaki megoldást alakít ki, amely a mozgásukban korlátozott személyek akadálymentes, önálló, biztonságos és méltóságteljes használatát biztosítja. A két állomáson addig ideiglenes megoldásként korlátliftek épülnek – ismertette a főpolgármester.

Tarlós István bejelentette, hogy a megállapodás alapján a főváros munkacsoportot is létrehoz az akadálymentesítés, az egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása érdekében, a MEOSZ részvételével. A főpolgármester közölte: a munkacsoportot bevonják a millenniumi földalatti felújításába, amelynek során akadálymentessé teszik az állomásokat, az új járművek pedig teljes hosszukban átjárhatóak lesznek.

## MEGKEZDŐDÖTT A MŰSZAKI EGYEZTETÉS A MEOSZ ÉS A BKV ZRT. METRÓ FELÚJÍTÁSI PROJEKT IGAZGATÓSÁG KÖZÖTT

2018. június 29-én megkezdődtek az egyeztetések a MEOSZ és a BKV Metró Felújítási Projekt Igazgatóság képviselői között a MEOSZ székházában azokról az akadálymentesítési műszaki megoldásokról, amelyek az önálló, biztonságos és méltóságteljes használatot teszik lehetővé az M3-as metró ferdepályás liftekkel érintett állomásain. Radnay Tibor, a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság projektigazgatója arról tájékoztatót, hogy az összes, EU szabványnak megfelelő gyártótól bekérték az általuk gyártott ferdepályás liftek műszaki paramétereit, ezek után pedig négy, komoly szakmai portfólióval rendelkező gyártótól kértek ajánlatot. Miután ismertette azok működését és kialakítását, a MEOSZ képviselőivel

együtt az azt a megoldást preferálták, amely a kivitelezési szempontokon túl a biztonságosabb használatot is garantálja. A MEOSZ kérdésére tisztázták, hogy a ferdepályás liftek az előzetes vizsgálatok alapján valamennyi érintett állomáson beépíthetők, és a fölkék kialakítása is mindenben megfelel a MEOSZ elvárásainak, abban nemcsak az aktív, hanem az elektromos kerekesszéket, illetve mopedet használó utasok és kísérők is kényelmesen elférnek.

Mivel a MEOSZ nemcsak a méltóságteljes, de a biztonságos használatot is kiemelt szempontként kezeli, felmerült, számoltak-e azzal, mit lehet tenni egy esetleges meghibásodás esetén. A



projekt igazgatóság képviselői elmondták, hogy az áramkimaradás a metróállomásokon a többszörös túlbiztosítás és két független saját áramforrás megléte miatt szinte kizárt, vészhelyzet esetén pedig a lift járószékébe beépített akkumulátorok biztosítják a ferde liftek üzemképes működését. Egy esetleges fizikai kimenekítésnél ráadásul nagyobb biztonságot nyújtanak a hagyományos, aknás lifteknél, a ferde liftek pályáján, annak részeként ugyanis menekítőlépcsőt is kialakítanak, így azon egyszerűbb és biztonságosabb a felszínre juttatás, mint a függőleges liftekben. A MEOSZ külön is tájékoztatást kért a liftek üzembiztos működésére vonatkozó műszaki paramétereiről. Az igazgatóság munkatársai ennek kapcsán elmondták: a ferdepályás lifteknek az üzembiztos működés tekintetében lényegesen magasabb kritériumoknak kell megfelelniük, mint a függőleges kialakítású liftek; az év minden napján minimum 22 órán át kell üzembiztosan

működniük. Tájékoztattak arról is, hogy mindeddig még nem történt baleset a ferdeliftek meghibásodása folytán. Radnay Tibor projektigazgató arról is beszámolt, hogy a Corvin negyed megállónál a Főváros saját költségén megoldja az aluljáró és az utcai térszín közötti akadálymentesítést. A jelenlegi tervezés fázisában az aluljáró és az utcai térszín közötti akadálymentesítés több állomás esetében sem megoldott, ezért a MEOSZ elnöke ez ügyben egyeztetést kezdeményez a BKK-val. A projekt igazgatóság a MEOSZ-szal történő egyeztetést követően, az elfogadott koncepció terv és a műszaki leírás elkészülte után a közeljövőben módosítja a folyamatban lévő tárgyalásos, közbeszerzési eljárást a ferdepályás liftekkel történő akadálymentesítésre. A nyertes ajánlatot követően pedig megtörténik a ferdepályás felvonók építési engedélyezési és kiviteli tervdokumentációjának az elkészítése. 2019-ben folytatódik az együttműködés.

# KÖZLEKEDÉS



*„A mentorált érdeklődött, hogyan tudna tömegközlekedési eszközzel eljutni más településekre. Sajnos az elektromos kerekesszékével vagy az elektromos mopdjével nem tud a városban elérhető tömegközlekedési eszközök egyikére sem feljutni. A városon áthaladó buszjáratok üzemeltetőivel is felvette a kapcsolatot, de semmi olyan információt nem kapott, ami megoldaná ezt a helyzetet.”*

A MEOSZ Korlátok nélkül című projektjének egyik résztvevője

**S**zövetségünk elfogadhatatlannak tartja, hogy a mozgáskorlátozott emberek számára a közösségi közlekedés több mint 20 évvel a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény (Fot.) elfogadása után sem egyenlő eséllyel hozzáférhető. Közösségünk tagjainak nincs több idejük a várakozásra. Az érintettek számára biztosítani kell a közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférést, amely magába foglalja, hogy a közlekedési rendszereknek, a tömegközlekedési eszközöknek, az utasforgalmi létesítményeknek – beleértve a jelző- és tájékoztató berendezéseket is – alkalmasnak kell lenniük a fogyatékossgal élő személyek általi biztonságos igénybevételre. MEOSZ megkerülhetetlen szereplő kíván lenni a közösségi közlekedéshez való egyenlő esélyű hozzáférés sarokköveinek kidolgozásában.

## M3-AS METRÓ

### FOLYTATÓDOTT AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS A BKV METRÓ FELÚJÍTÁSI PROJEKT IGAZGATÓSÁGÁVAL AZ M3-AS METRÓVONAL TELJES KÖRŰ AKADÁLYMENTESÍTÉSE KAPCSÁN

*A MEOSZ 2019-ben is szoros együttműködést folytatott a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóságával az M3-as metróvonal akadálymentesítése kapcsán. Az áprilisi és októberi egyeztetéseken az igazgatóság képviselői beszámoltak a korábbi egyeztetések óta történt akadálymentesítési munkálatokról. A MEOSZ munkatársai 2019. május 16-án a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság és a Budapest Közút Zrt. Metró Mérnök Igazgatóság képviselőivel közös helyszínbemjáráson vettek részt a felújított M3-as metró északi, Újpest-központ állomásról az Árpád híd állomásig terjedő szakaszán. A bal peronzakasz bejárása során tett megfigyeléseik a MEOSZ munkatársai észrevételeket és javaslatokat fogalmaztak meg az akadálymentesítésre vonatkozóan.*

A Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége a kormány és a főváros képviselőivel folytatott egyeztetések eredményeként elérte, hogy az M3-as metró mind a 20 állomása akadálymentes lesz 2023-ig. Az erről szóló megállapodást 2018. május 10-én írta alá a Városházán Tarlós István főpolgármester és Kovács Ágnes, a Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége elnöke. Ennek folytatásaként a MEOSZ 2019. április 4-én az M3-as metró akadálymentesítésével kapcsolatos egyeztetést tartott a MEOSZ központban a Metró Felújítási Projekt Igazgatóság és a RECORE szakértőinek részvételével, a tavaly júliusi, utolsó egyeztetés óta történt akadálymentesítési munkálatokról.

A találkozó célja volt, hogy a Fővárosi Önkormányzattal 2018 májusában kötött megállapodás alapján a MEOSZ tájékoztatást kapjon arról, hogy a 2018. júliusi találkozó óta milyen fejlemények történtek az M3-as metró felújítás során megvalósítandó akadálymentesítési munkálatokkal kapcsolatban.

Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke az áprilisi megbeszélésen felhívta a figyelmet, hogy a megállapodás értelmében a MEOSZ-t kötelező bevonni az akadálymentesítési folyamat valamennyi fázisába, így érthetetlennek tartja, hogy Szövetségünk nem kapott lehetőséget az északi szakasz átadás előtti véleményezésére és bejárására. Radnay

Tibor a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság projektigazgatója ígértet tett arra, hogy a jövőben eleget tesznek az együttműködési kötelezettségnek e tekintetben is. A BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság képviselői a megbeszélésen beszámoltak az M3-as metró átadott északi szakaszán eddig megvalósult lépésekről, valamint a jövőben a déli és középső szakaszon tervezett beruházásokról. Radnay Tibor az M3-as metró északi szakaszának átadása kapcsán elmondta, hogy 6 állomás került átadásra. Az Újpest-központ állomás, az Újpest-városkapu állomás, a Gyöngyösi utca és a Forgách utcai állomás már akadálymentes, a Dózsa György úti állomáson egyelőre mozgólépcső került üzembe helyezésre, a teljes akadálymentesítésre pedig legkésőbb 2020. szeptember 30-ig kerül sor. Az Árpád híd állomás teljes körű akadálymentesítése még folyamatban van.

Elhangzott továbbá, hogy a déli szakasz felújítása 2019. április 6-án kezdődik. A Pöttyös utca és Ecseri út állomások legkésőbb 2023 végére lesznek teljesen akadálymentesek. A Népliget és Nagyvárad tér állomások a korábbi tervek szerint kerülnek akadálymentesítésre. A finanszírozás kapcsán Radnay Tibor kiemelte, hogy 2018 decemberében módosításra került a projekt támogatási szerződése, amelyben - többek közt a teljes akadálymentesítés érdekében - a projekt támogatási összege növelésre került. Az új támogatási szerződés már fedezetet biztosít az Árpád híd, Lehel tér, Nyugati pályaudvar, Népliget, valamint a Határ út metróállomásokhoz csatlakozó aluljárók felvonókkal történő akadálymentesítésére. Kiegészítésként elmondta, hogy a középső szakasz felújítása során a nyertes pályázó fogja a ferdepályás liftek beépítését kivitelezni. A Corvin-negyed és a Nyugati pályaudvar állomásokon az aluljáró és a felszín között is terveznek liftet. A Pöttyös utca és az Ecseri út állomásokon 2023-ig lépcsőlift fogja biztosítani az akadálymentes közlekedést, de ha előbb sikerül a normál liftek kivitelezése, akkor előbb is megszüntetésre kerülnek, és kiemelte, hogy ez utóbbira törekednek.



Az egyeztetésen Kovács Ágnes elmondta, hogy MEOSZ és a RECORE között tavaly kötött megállapodás keretében szorosan együttműködnének, a MEOSZ érdekvédelmi munkáját a RECORE szakmailag támogatja. A RECORE tagjai bejárták a helyszínt és néhány észrevételt tennének az átadott szakasz kivitelezésével kapcsolatban. A szakértők a kivitelezés egységességét kapcsán a következetesség szükségességét emelték ki, véleményük szerint meg kell határozni azokat a minimumokat, amit meg kell tenni, amiben nincs kompromisszum az építetők részéről. Legyen letisztázva az az abszolút minimum, amit a tervezés a kivitelezés során betartanak.



## A MEOSZ AKADÁLYMENTESSÉGI SZAKÉRTŐI VÁLTOZTATÁSOKAT JAVASOLTAK AZ M3-AS METRÓ ÁTADOTT ÉSZAKI SZAKASZA KAPCSÁN

A MEOSZ munkatársai 2019. május 16-án a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság és a Budapest Közút Zrt. Metró Mérnök Igazgatóság képviselőivel közös helyszínbejáráson vettek részt a felújított M3-as metró északi, Újpest-központ állomásról az Árpád híd állomásig terjedő szakaszán. A MEOSZ szakértői az akadálymentes közlekedés és használat szempontjából vizsgálták a felújított állomásokat. A Szövetség csak a teljes körű akadálymentesítést tartja elfogadhatónak, amely nemcsak a metróállomások, hanem az ahhoz közvetlenül kapcsolódó aluljárók és a felszíni közlekedés hozzáférhetőségét is magában foglalja. Így az Árpád híd állomásnál tapasztalt alapján – ahol a bejárás alkalmával a villamosmegállót az aluljáróval összekötő felvonók borzalmas állapotban voltak, illetve nem működtek, amelyről nincs megfelelő tájékoztatás sem kihelyezve – a MEOSZ a BKK Zrt. vezérigazgatójához fordult a probléma teljes körű és hosszú távú megoldása érdekében.

A bejárás kezdetén a MEOSZ képviselői jelezték, hogy az akadálymentesítést a Szövetség teljes körűen vizsgálja és részükről csak akkor tekinthető egy állomás akadálymentesítettnek, ha az teljes egészében, mindenre kiterjedően megvalósul. Tehát, ha a peronszintről lifttel elérhető az aluljárószint, de az aluljárószintet és a felszínt lift nem köti össze, akkor az akadálymentes közlekedés nem lehetséges. Ugyanilyen akadály lehet, ha a peronszintről ugyan lifttel fel lehet jutni a felszínre, de a felszínen a mozgássérült személyeknek tovább haladni (kereszteződések, gyalogátkelőhelyek akadálymentesítésének hiánya, akadálymentesített parkolók hiánya miatt) már nem tudnak.

A BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság és a Budapest Közút Zrt. Metró Mérnök Igazga-

tóság képviselői tájékoztatták a MEOSZ-t arról, hogy az M3-as metró rekonstrukciója során elsősorban a metróállomások utasforgalmi területeinek (peron és a bejárat kapu közötti terület) akadálymentesítése valósult meg. A felszínen csak a metrófelépítmények (lépcső mellvéd, lift felépítmény) környezetében és az állomások felújításához köthető közműépítések után helyreállított útburkolatok készültek akadálymentesített



kivételben. A metrórekonstrukcióval érintett és eddig akadálymentesített állomásokról azt tapasztaltuk, hogy a liftek folyamatosan szállítják az utasokat mindenkinek kényelmes és biztonságos közlekedést biztosítva. Elhangzott azonban, hogy a metró területéhez kapcsolódó, nem BKV Zrt. üzemeltetésében lévő (aluljárók, felszín) területek akadálymentesítése nem tartozik az M3 rekonstrukció projekt keretébe, így arról tájékoztatással nem tudtak szolgálni.

A MEOSZ munkatársai a bal peronszakasz bejárása során tett megfigyelései alapján észrevételeket fogalmaztak meg a BKV Zrt. Metró Felújítási

Projekt Igazgatóság és a Budapest Közút Zrt. Metró Mérnök Igazgatóság felé.

A MEOSZ munkatársai kiemelték, hogy a metró területének akadálymentesítése mellett az ahhoz kapcsolódó felszíni közlekedést is akadálymentesíteni szükséges (gyalogátkelőhelyek, mozgáskorlátozott parkolóhelyek kialakítása, stb.). A bejárt szakaszon a taktilis jelzések kialakítása több helyen nem felel meg a vonatkozó szabványoknak, valamint Braille-írástól tájékoztatás általában hiányzik az állomásokon. Például a kihelyezett menekülési útvonal táblánkon sincs Braille-írástól tájékoztatás, a tájékoztató szöveg a felhasznált karakterek kis mérete miatt gyengénlátó személyek számára nem használható, emellett nincs utalás arra, hogy tűz esetén a kerekesszékes, mozgássérült utas kimenekítése hogyan történik. Több állomáson a bal peron pereme és szerelvény közötti távolság túl nagy (6,5–10 cm), amely nagyban megnehezíti, bizonyos személyek esetében ellehetetleníti a szerelvényekre való feljutást, és még az átlag felhasználók többsége számára is balesetveszélyes.

Szövetségünk jó megoldásnak, követendő jó gyakorlatnak találta, hogy Újpest-városkapu megállónál a metró szintről mind a távolsági autóbusz, mind a vonat állomás lift segítségével akadálymentesen elérhető, ugyanakkor erről nincs megfelelő tájékoztatás. A MEOSZ hangsúlyozta, hogy fogyatékos emberek akadálymentes közlekedéséhez elengedhetetlen, hogy az utazásuk előre megtervezhető legyen, amihez nélkülözhetetlen a megfelelő tájékoztatás. Jelenleg a szükséges információ nem áll az utasok rendelkezésére, a különböző közlekedési eszközökkel érkezők nem tudnak az akadálymentes átszállási lehetőségekről. Javítani kell tehát a tájékoztatás minőségén úgy, hogy ezek az információk elérhetőek legyenek az állomások kiemelt pontjain.

A MEOSZ a bejárás tapasztalatai alapján javaslatokat fogalmazott meg, melyeket eljuttatott a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság

és a Budapest Közút Zrt. Metró Mérnök Igazgatóság részére. A javaslatok sorában szerepel, hogy az Újpest-központ megállónál szükség van az illetékes kerületi Önkormányzattal és a BKK-val együttműködve gyalogos átkelőhelyek és akadálymentes parkolók kialakítására a liftekhez legközelebb eső helyeken. A MEOSZ és az MVGYOSZ rehabilitációs szakmérnökeivel és akadálymentesítési szakértőivel együttműködve kiegészítő taktilis vezetősávok tervezése és kivitelezése is szükséges az OTÉK és EMMI akadálymentesítési segédletnek megfelelően.

Az északi szakasz felújított állomásai területén a vak és gyengénlátó személyek részére az OTÉK és EMMI akadálymentes segédletnek megfelelően Braille-írástól tájékoztatás pótlására van szükség. Emellett az újjáépített állomásokon kihelyezett menekülési útvonal táblákra vak és gyengénlátó személyek részére Braille-írástól és a mozgássérült utasok kimenekítésének menetét bemutató tájékoztatást is pótolni kell.

Azokon az újjáépített állomásokon, ahol a peron pereme és szerelvény közötti átlépési távolság meghaladja a 2 cm-t a MEOSZ rehabilitációs szakmérnökei és akadálymentesítési szakértői, addig is, míg a közeljövőben új szerelvényeket helyeznek forgalomba, áthidaló ideiglenes, épített, de bontható műszaki megoldást javasolnak. A javasolt műszaki megoldás szerint a peron kijelölt szakaszán, jellemzően az elején és a végén, a peron pereme és a szerelvény közötti átlépési távolságot szerelt, csavarozott, oldható-bontható technológiával készülő 4-8 cm széles peronkiegészítő „küszöbvel, minirámpával” látják el.

Valamennyi állomás esetében a peronok melletti függőleges falfelületen alacsonyabban kell elhelyezni a kijáratot és egyéb információt jelző nagyméretű táblákat, vagy ki kell egészíteni a falfelületre merőlegesen szerelt nagyméretű információs táblákkal. Az állomásokon nagyobb méretű, könnyebben érthető taposómatricákra lenne szükség.

## ÁRPÁD HÍD ÁLLOMÁS: TELJES KÖRŰ ÉS VÉGLEGES AKADÁLYMENTESÍTÉS SZÜKSÉGES

*A MEOSZ legsokkolóbb tapasztalata a bejárás során az volt, hogy az Árpád híd villamosmegállóját az aluljáróval összekötő felvonók borzalmas állapotban vannak, illetve nem működnek. Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke a fentiek kapcsán levélben fordult Nemesdy Ervinhez, a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. vezérigazgatójához teljes körű és végleges megoldást sürgetve.*

A 2019. május 16-án a felújított M3-as metró északi szakaszán a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság és a Budapest Közút Zrt. Metró Mérnök Igazgatóság képviselőivel közösen tartott helyszínbemjárás során a MEOSZ legsokkolóbb tapasztalata a bejárás során az volt, hogy az Árpád híd villamosmegállóját az aluljáróval összekötő felvonók borzalmas állapotban vannak, illetve nem működnek. A bal (Duna felőli) oldali lift nem üzemel, azonban erről nincs információ kirakva, sem arról, hogy meddig tart a felújítás, sem arról, hogy akadálymentesen, hogy lehet az állomást más módon elhagyni. Erről a megadott telefonszámon se tudtak információt adni. A metróban a megálló akadálymentesként van feltüntetve, holott egy lift üzemel, és egy rámpán lehet elhagyni az aluljárót, aminek a következtében kb. 15 perc az átszállás ideje egy kerekesszéssel közlekedő utasnak. Általánosan elmondható, hogy az Árpád híd felvonókat WC-nek használják, gyakori takarítása szükséges. Ezt jeleztük a központnak napok múlva történt meg a takarítása, de akkor olyan fertőtlenítő szag volt, hogy az ugyanúgy lehetetlenné tette a használatot.

Mindebből le kell vonni a tanulságot, hogy a liftek üzembe helyezéséhez rendszeres ellenőrzés szükséges. Nemcsak hogy higiéniai szempontok alapján erősen kifogásolható állapotok fogadtak bennünket, de az emberi méltóságot is sértik, tekintettel arra, hogy vannak olyan, a közösségi

közlekedést használó emberek, akik a fizikai állapotuk miatt mozgólépcsőn nem tudnak lejutni az aluljáróba, így egyéb alternatíva hiányában kénytelenek az emberi ürülékkel kikent, vizelettel elárasztott liftet használni.

Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke a fentiek kapcsán levélben fordult Nemesdy Ervinhez, a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. vezérigazgatójához teljes körű és végleges megoldást sürgetve. A levélben kifejti, hogy a hazai jogszabályok garantálják az emberi méltósághoz, és a szabad közlekedéshez, valamint az egészség biztonságához való jogot. Mindezen jogok az Árpád híd állomáson tapasztaltak esetében sérülnek minden olyan embernél, aki valamilyen okból kifolyólag csak és kizárólag a felvonókat tudja használni. A Szövetség nevében nyomatékosan kérte, hogy a lehető legrövidebb időn belül tegyék meg a szükséges intézkedéseket a helyzet rendezésére. Amennyiben szükséges, úgy a MEOSZ felajánlja szakmai segítségét a helyzet gyors, és tartós megoldása érdekében.





## A MEOSZ ÉSZREVÉTELEI NYOMÁN AZ ECSERI ÚT ÉS A PÖTTYÖS UTCAI MEGÁLLÓKNÁL IS HAGYOMÁNYOS LIFTEK LESZNEK

A MEOSZ korábbi észrevételei nyomán a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság a korlátliftek helyett a mozgáskorlátozott emberek számára végleges megoldást nyújtó hagyományos lifteket épít be az M3-as metró Ecséri út és Pöttyös utcai megállóinál – tájékoztatott Radnay Tibor, projektigazgató a MEOSZ által kezdeményezett egyeztetésen. A teljes metróvonal felújításának befejezése után valamennyi állomáson akadálymentesen lehet közlekedni. Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke a közeljövőben felveszi a kapcsolatot Karácsony Gergely főpolgármesterrel a MEOSZ és a Főváros között létrejött korábbi megállapodás garanciáinak betartása végett.

A MEOSZ kezdeményezésére 2019. október 18-án egyeztetést tartottak az M3-as metró teljes körű felújítása kapcsán a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóság és a MEOSZ munkatársai a Szövetség székházában. Miután a MEOSZ csak

az önálló, biztonságos és az emberi méltóságot tiszteletben tartó közösségi közlekedést tartja elfogadhatónak a mozgáskorlátozott emberek szempontjából, ezért folyamatosan figyelemmel kíséri az M3-as metró MEOSZ által elért teljes körű akadálymentesítésének folyamatát.

Radnay Tibor projektigazgató beszámolt a felújítás további tervezett folyamatáról. Ennek keretében a MEOSZ észrevételeit is figyelembe véve olyan előremutató lépéseket terveznek, mint például a korábban átmenetileg tervezett korlátliftek helyett az Ecséri út és Pöttyös utcai megállóknál a végleges megoldást szolgáló hagyományos lifteket építik be. E két megállót is érintő déli metrószakaszt a tervek szerint 2020 harmadik negyedév végén adják át. Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke üdvözölte ezt a döntést, ugyanis a MEOSZ mindvégig hangsúlyozta, hogy a korlátlifteket csak átmeneti megoldásként tudta elfogadni.

Radnay Tibor a középső szakasz felújítása kapcsán arról tájékoztatott, hogy a Nagyváradi téren az eredetileg tervezett, a felszín és a peron közvetlen összeköttetését biztosító lift kialakítása az Üllői úti közműhálózat teljes körű áthelyezését és a közúti forgalom lezárását igényelte

volna, ami kivitelezhetetlen. Ehelyett egy olyan konstrukciót alakítanak ki, ahol a peronszinttől az aluljárószintig három mozgólépcső és egy lift biztosítja az utasforgalmat, az aluljárószinttől a felszínig pedig további két lifttel lehet utazni. Így az utasok rögtön a metróállomásnál érhetnek a felszínre, míg a korábbi megoldás szerint a liftet csak jóval távolabb tudták volna kialakítani.

A középső vonalszakasz hat állomásán a tervek szerint ferdelifteket alakítanak ki, amelyek a peron és az aluljárószint közötti akadálymentes közlekedést hivatottak biztosítani, a vonatkozó közbeszerzési eljárás jelenleg folyamatban van. A megújult M3-as metróvonal átadására a tervek szerint 2022. december végéig kerül sor.

A megbeszélésen a MEOSZ szakértője, Nagy Bendegúz Lóránd építész, rehabilitációs szakmérnök – a már átadott északi szakasz bejárása során szerzett tapasztalatok alapján is – több észrevételt fogalmazott meg a megküldött tervrajzok kapcsán. Kritikaként fogalmazta meg a peron és a metrókocsi közötti nagy átlépési távolságot, mely a kerekesszékekkel közlekedők többségének leküzdhetetlen akadály. Ennek orvoslására áthidaló megoldást javasolt. Javaslatával egyezően a projektigazgatóság munkatársai azon elképze-

lésükről számoltak be, hogy a metrószerelvény első és utolsó kocsija, illetve az érintett peronrész lenne úgy kialakítva, hogy azokra áthidalókat építenek be, melyek segítségével tudnának a kerekesszékekkel közlekedő emberek fel és leszállni.

Németh Zoltán, a projekt műszaki vezetője az aluljárók és a felszín akadálymentesítési munkálatai kapcsán elmondta, hogy azok a BKK Zrt.-hez tartoznak, melynek kiviteli tervei már elkészültek, és tervek szerint kormányzati és fővárosi közös finanszírozásban valósulnának meg. Az erről szóló kormányelőterjesztést – ismereteink szerint – a BKK Zrt. már elkészítette, de döntés még nem született róla. Ennek keretében kerülne sor a metróállomásoknál a felszínen a mozgáskorlátozott embereknek fenntartott parkolók és a biztonságos gyalogátkelőhelyek kialakítására is. Így a kritikaként megfogalmazott Dózsa György úti és újpesti megállóknál is.

Nagy Bendegúz Lóránd felvetette, milyen garanciákat tudnak biztosítani a mozgáskorlátozott emberek kimenekítésére egy esetleges tűz esetén. A projektigazgatóság munkatársai elmondták: a katasztrófavédelem kiemelt feladatként kezeli ezeket az eseteket, személyesen végzik a kimenekítést, melyet hangosbemondón keresztül irányítanak. A felújítás keretében a már meglévő korszerűbb szellőzőrendszerekre cserélik le, amelyek a légcserén túl a hő- és füstelvezetést is meg tudják oldani.

Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke üdvözölte az előremutató lépéseket, melyek a mozgáskorlátozott emberek biztonságos és önálló közlekedését hivatottak biztosítani. Jelezte, hogy a közeljövőben egyeztetést kezdeményez a Főváros új vezetésével a MEOSZ és a Főváros között létrejött megállapodásban foglalt kötelezettségvállalásról.

# KÖZLEKEDÉS



*„Vépről utaztam volna Budapestre, a Kelenföldi pályaudvarra, majd vissza. Tájékoztattak az utazás esedékessége előtt röviddel, hogy két felújított szerelvényük van beépített emelővel, az egyiknek nem működik az emelője, a másik meg vizsgán van, tehát csak olyan állomások között tudnak utaztatni, ahol van hordozható emelő, így be kellett utaznom Vépről Szombathelyre autóval, ahonnan a Déli pályaudvarra vitt a vonat, innen tömegközlekedési eszközzel kellett visszamennem Kelenföldre, visszaúton meg ugyanez fordítva.”*

A MEOSZ Korlátok nélkül című projektjének egyik résztvevője

---

A fogyatékossgal élő emberek önálló életvitelének egyik előfeltétele, hogy a közösségi közlekedési szolgáltatásokban egyenlő eséllyel vehessenek részt, függetlenül mozgáskorlátozottságuk súlyosságától és az általuk használt segédeszköz jellegétől, típusától. Az érintettek számára biztosítani kell a közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférést, amely magába foglalja, hogy a közlekedési rendszereknek, a tömegközlekedési eszközöknek, az utasforgalmi létesítményeknek – beleértve a jelző- és tájékoztató berendezéseket is – alkalmasnak kell lenniük a fogyatékossgal élő személyek általi biztonságos igénybevételre. Fontosnak tartjuk a mozgáskorlátozott utasok jogainak még markánsabb megjelenését és annak számon kérhetőségét, A MEOSZ elvárja, hogy az Európai Unió, az Országgyűlés, a Kormány, valamint a szolgáltatók tegyenek meg minden olyan intézkedést, amely alapján a mindenki számára nyújtott közösségi szolgáltatások és létesítmények azonos alapon hozzáférhetők legyenek a mozgáskorlátozott emberek számára is, igényeikhez igazítottan.

---

## M3-AS METRÓ

### FOLYTATÓDOTT AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS A BKV ZRT. METRÓ FELÚJÍTÁSI PROJEKT IGAZGATÓSÁGÁVAL AZ M3-AS METRÓVONAL TELJES KÖRŰ AKADÁLYMENTESÍTÉSE KAPCSÁN

A Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége a kormány és a főváros képviselőivel folytatott egyeztetések eredményeként 2018-ban elérte, hogy az M3-as metró mind a 20 állomása akadálymentes lesz 2023-ig. Az erről szóló megállapodást 2018. május 10-én írta alá a Városházán Tarlós István főpolgármester és Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke. Ennek nyomán kezdődött el az M3-as metró akadálymentesítésével kapcsolatos egyeztetési folyamat Szövetségünk és a BKV Zrt. Metró Felújítási Projektigazgatóság között.

2019-ben befejeződött az M3-as metróvonal északi szakaszának (Újpest-központ, Újpest-városkapu, Gyöngyösi utca, Forgách utca, Göncz Árpád városközpont, Dózsa György út) korszerűsítése és akadálymentesítése.

2020-ban folytatódott a – 2019 tavaszán megkezdett – déli vonalszakasz öt állomásának korsze-

rűsítése, köztük annak az Ecseri úti és Pöttyös utcai metrómegállóknak az akadálymentesítése is, amelyek vonatkozásában 2019 őszén módosultak a tervek, és az eredetileg tervezett korlátliftet helyett a mozgáskorlátozott emberek számára végleges megoldást nyújtó hagyományos liftek beépítéséről született döntés. A MEOSZ már a 2018-as megállapodás szövegében is jelezte – egy korábbi állásfoglalására hivatkozva – hogy a Pöttyös utcai, és Ecseri úti metró megállónál ideiglenesen beépítendő korlátliftet nem támogatja, de tudomásul veszi, tekintettel arra, hogy a Főváros a megállapodásban vállalta, hogy 2023-ig végleges műszaki megoldást alakítanak ki, amely a két állomás önálló, és akadálymentes használatát teszi lehetővé.

Mindezek fényében 2020 tavaszán sajnálattal értesültünk arról, hogy a Metró Felújítási Projekt Igaz-

gatóság által az M3-as metró déli szakasz állomásainak rekonstrukciójával megbízott PARAGRAM Stúdió Kft. nem vonta be a MEOSZ-t a Pöttyös utcai és az Ecseri úti metróállomásokon kialakítandó liftek tervezésével kapcsolatos egyeztetésbe. Az egyeztetési folyamatról illetve a kialakítandó liftek akadálymentesítési szempontból történő véleményezéséről Szövetségünk – annak ellenére, hogy a lobbifolyamatban a fogyatékos személyeket képviselő érdekvédelmi szervezetek közül egyedül vett részt – csak a Fogyatékos Emberek Szervezeteinek Tanácsa (FESZT) tagjaként értesült. Ezt követően felszólítottuk mind a Metró Felújítási Projekt Igazgatóságot, mind a PARAGRAM Stúdió Kft-t, hogy a továbbiakban vonják be az egyeztetés folyamatába a MEOSZ-t.

Ezt követően végül 2020 tavaszán véleményeztük az M3-as metró Pöttyös utcai és Ecseri úti állomásain épülő liftek akadálymentesítése kapcsán megküldött tervdokumentációt. A szakértői véleményben felhívtuk a beruházó, üzemeltető BKV Zrt., a megrendelő, kivitelező STRABAG Építőipari Zrt., a Budapest Közút Zrt., a Metró Mérnök Igazgatóság, és a generál tervező FÖMTERV'TT Zrt. figyelmét, hogy az M3-as metró rekonstrukciója során a megküldött Ecseri út és Pöttyös utca metróállomások kiviteli tervdokumentációjában a tervlapokon a megjegyzésekben és a jelmagyarázatban az akadálymentesség, mint fogalom nem szerepel. A MEOSZ ezért kérte a kiviteli tervdokumentáció műszaki leírásának valamint a tervlapoknak a teljeskörű komplex akadálymentességre vonatkozó előírások alapján történő maradéktalan és részletekbe menő kiegészítését, majd annak elkészülte után az akadálymentességgel kiegészített kiviteli tervdokumentáció visszaküldésétvéleményezésre.

A MEOSZ felhívta a beruházó, az üzemeltető, a megrendelő, a kivitelező és a generál tervező figyelmét, hogy a felszínen a metrófelépítmények, a lépcső, mellvéd, lift felépítmény környezetében, valamint az állomások felújításához köthető közműépítések után helyreállított útburkolatok

is komplex módon akadálymentesített kivitelben készüljenek.

Tekintettel arra, hogy a metró területéhez kapcsolódó - nem a BKV Zrt. üzemeltetésében lévő - aluljárók illetve felszíni területek akadálymentesítésével az M3 rekonstrukció projekt nem foglalkozik, a MEOSZ arra kérte a BKV Metró Felújítási Projekt Igazgatóságot és a Budapest Közút Zrt. Metró Mérnök Igazgatóságot, hogy a teljes és komplex akadálymentesség érdekében működjenek együtt, kezdeményezzenek és készítsenek előzetes, időben sávosan megvalósítható akadálymentesítési koncepciótervet.

*2020 júniusában megkezdődött az M3-as metró Nagyvárad tér, Corvin-negyed, Nyugati pályaudvar állomások akadálymentesítésére vonatkozó tervek, valamint a középső vonalszakaszon a ferde felvonókból történő kimenekítéssel kapcsolatos állásfoglalás véleményezése is.*

A MEOSZ a **Corvin negyed** tekintetében elfogadta, és megfelelőnek tartotta a metró peronszint és a felszín között, az Iparművészeti Múzeum Kálmán tér irányába eső lépcsőkar helyén, kialakítandó lift koncepcióját. A **Nyugati pályaudvart érintő** lift-elhelyezési tanulmány alapján elfogadta, hogy az újonnan építendő lift a Skála Metró előtti süllyesztett területen keresztül az áruház előtti térrészre érkezzen a Bajcsy Zsilinszky út felé eső kijáratnál. A **Nagyvárad tér** esetében a MEOSZ elfogadta a tér két átellenes pontján, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem előtti, valamint a Szent István - Szent László kórházak előtti térrészen kerül kialakítandó két új lift, és az ezeket kiszolgáló szükséges számú felszíni új gyalogosátkelő kialakításának koncepcióját. Valamennyi gyalogos átkelőhelyel és akadálymentes parkolóval kapcsolatban elmondtuk, hogy az állomások felszínén a liftek környezetében a gyalogos átkelőhelyeket is akadálymentessé kell tenni. A liftek környezetében lehetőség szerint akadálymentes parkolót kell kiépíteni. Ha ez nem lehetséges, de 300 méteres távolságon belül már kiépítésre került, úgy erre



utaló tájékoztató jelzéssel kell segíteni az akadálymentes parkolást.

A Taktilis vezetősávok vonatkozásában kifejtettük, hogy az illetékes kerületi önkormányzattal és a BKK-val, illetve a MEOSZ és az MVGYOSZ rehabilitációs szakmérnökeivel és akadálymentesítési szakértőivel együttműködve kiegészítő taktilis vezetősávok tervezése és kivitelezése szükséges az OTÉK és EMMI akadálymentes segédletnek megfelelően. Az állomások felszínén a liftek környezetében a liftek hívógombja előtti vezető sáv, taktilis jelzés megszakítás nélkül vezessen el a buszok megállójába, legyen összekötve az első ajtót jelölő vezető sáv taktilis jelzéssel. Az állomásokon kihelyezett menekülési útvonaltáblán szerepeljen Braille-írással tájékoztatás, a tájékoztató szövegben használt karakterek mérete a gyengén látó személyek számára használható legyen, valamint legyen utalás arra, hogy tűz esetén a kerekesszékes, mozgásérült utas kimenekítése hogyan történik.

Fontosnak tartottuk kiemelni annak vizsgálatát, hogy az újjáépített állomásokon a peron pereme és a szerelvény közötti átlépési távolság meghaladja-e a 2 cm-t. Amennyiben a távolság 2 cm-nél nagyobb, akkor a MEOSZ rehabilitációs szakmér-

nökei és akadálymentesítési szakértői, addig is, míg a közeljövőben új szerelvényeket helyeznek forgalomba, áthidaló ideiglenes, épített, de bontható műszaki megoldást javasolnak. A javasolt műszaki megoldás, úgy néz ki, hogy a peron kijelölt szakaszán, jellemzően az elején és a végén, a peron pereme és a szerelvény közötti átlépési távolságot szerelt, csavarozott, oldható-bontható technológiával készülő 4-8 cm széles peronkiegészítő „küszöbvel, minirámpával” látják el.

A kényelmi mozgólépcsőkkel kapcsolatban elmondtuk, hogy az újjáépített állomások területén és másutt is, a lépcsőkarok melletti kényelmi mozgólépcsők csak egy irányba, jellemzően lefelé szállítanak, holott célszerű lenne mozgásérzékelős, irányváltós mozgólépcsők használata. Ha a műszaki és belekerülési okok miatt ez nem lehetséges, javasoljuk, hogy a kényelmi mozgólépcsők inkább felfelé szállítsanak. Az újjáépített állomások területén a peronok melletti függőleges falfelületen a kijáratot és egyéb nagyméretű információs táblákat célszerű lenne 50 cm-el alacsonyabbra, és/vagy a falfelületre merőlegesen helyezni, hogy azaz utasok megszokott haladási irányából könnyebben észlelhető legyen.

## AZ M3-AS METRÓ TELJES KÖRŰ AKADÁLYMENTESÍTÉSE ÉS A FELÚJÍTÁS FINANSZÍROZÁSÁNAK KÉRDÉSE

A metró rekonstrukció során 2020 nyarán a MEOSZ a sajtóból arról értesült, hogy az M3-as metró felújításának csúszása miatt a vágányépítés nem fejezhető be az eredeti kivitelezői szerződés szerint. A késés miatt az alagútfelújítást végző Swietelsky Vasúttechnika Kft. a munka további folytatásáért többletköltségeket kívánt felszámolni. A sajtóhírek szerint a BKV Zrt. a többletköltségek egy részének fedezésére nyolc állomás akadálymentesítésére félretett 5,6 milliárd forintot is felajánlotta a folytatásért cserébe.

A sajtóhírek nyomán Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke haladéktalanul tájékoztatást kért Karácsony Gergely főpolgármestertől. Levelében (mellékletek 208. oldal) kiemelte, hogy a Főváros – a Közgyűlése által is jóváhagyott – 2018. májusi megállapodásban vállalta, hogy az akadálymentesítéssel kapcsolatos döntések előtt meghallgatja a MEOSZ álláspontját, és azt lehetőség szerint figyelembe veszi. Sajnálatos, hogy a kialakult helyzetről – a megállapodásban foglaltak ellenére – a sajtóból értesültünk, holott az az aka-

dálymentesítés folyamatát jelentősen érintheti. Fentiek alapján az M3-as metró felújításával, illetve akadálymentesítésével kapcsolatban haladéktalanul tájékoztatását kért arról, hogy a Fővárosi Közgyűlés hozott-e döntést arról – ha igen milyen arányban – hogy a kivitelezés késedelme miatt keletkezett többletköltséget az M3-as metróvonal akadálymentesítésére félretett pénzből kívánják átcsoportosítani, illetve amennyiben a Fővárosi Közgyűlés az előzőek szerinti tartalommal döntést hozott a kérdésben, akkor adjanak tájékoztatás hogy mekkora összeget csoportosították át, és ennek előreláthatólag milyen következményei lesznek az M3-as metróvonal akadálymentesítésére.

A Szövetség elnöke hangsúlyozta, a MEOSZ, ahogy eddig ezt követően is mindent el fog követni annak érdekében, hogy a már elért eredményeket megőrizzük, és a tervek ne csak papíron valósuljanak meg. A MEOSZ a megállapodás megkötése előtti évben az M3-as metróvonal akadálymente-

sítésének ügyében eljárást indított az Egyenlő Bánásmód Hatóságnál (EBH), mert álláspontunk szerint amennyiben a kötelezettek nem biztosítják a fogyatékossgal élő személyek számára közlekedéshez való egyenlő esélyű hozzáférést, akkor az hátrányos megkülönböztetésnek, azaz diszkriminációnak minősül. A MEOSZ az EBH-hoz benyújtott kérelmét a 2018. évi megállapodást előkészítő tárgyalások megkezdése előtt visszavonta, mivel hatósági eljárás nélkül is biztosítottnak látta, az M3-as metróvonal teljeskörű akadálymentesítését. A megállapodásban szabályozott együttműködés – a 2020. július 14-i sajtóhírek megjelenéséig – jól működött a felek között, a MEOSZ a BKV Zrt-t tanácsaival segítette mind az előkészítési, mind az ellenőrzési szakaszban. Amennyiben azonban az állomások akadálymentesítésére félretett összeg átcsoportosításra került volna, és ezzel az M3-as metróvonal akadálymentesítése részben, vagy egészben meghiúsul, akkor Szövetségünk ismételen kész lett volna az egyenlő bánásmód követelményének jogi úton érvényt szerezni.



Az Egyesült Nemzetek egyezménye a fogyatékossgal élő személyek jogairól (CRPD) az első olyan kötelező erejű nemzetközi emberi jogi eszköz, amely kifejezetten a fogyatékossgal foglalkozik. A CRPD 9. cikke az egyenlő esélyű hozzáférés kapcsán így fogalmaz: „A fogyatékossgal élő személyek önálló életvitelének és az élet valamennyi területén történő teljes körű részvételének lehetővé tételére érdekében a részes államok <köztük Magyarország> megfelelő intézkedéseket tesznek, hogy másokkal azonos alapon biztosítsák a fogyatékossgal élő személyek számára a fizikai környezethez, a közlekedéshez, az információhoz és kommunikációhoz, beleértve az információs és kommunikációs technológiákat és rendszereket, valamint más, nyilvánosan hozzáférhető vagy rendelkezésre álló lehetőségekhez és szolgáltatásokhoz való hozzáférést, mind városi, mind vidéki területeken.“

Az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló 2003. évi CXXV. törvény (a továbbiakban: Ebktv.) 8. § g) pontja alapján hátrányos megkülönböztetésnek minősül az olyan rendelkezés, amelynek eredményeként egy személy vagy csoport valós vagy vélt fogyatékossga miatt részesül kedvezőtlenebb bánásmódban, mint amelyben más, összehasonlítható helyzetben levő személy vagy csoport részesül, részesült vagy részesülne.



A MEOSZ továbbra is arra törekszik, hogy elősegítse a mozgáskorlátozott emberek közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférést, amely magába foglalja, hogy a közlekedési rendszereknek, a tömegközlekedési eszközöknek, az utasforgalmi létesítményeknek alkalmasnak kell lenniük arra, hogy a fogyatékosággal élő személyek biztonságosan igénybe tudják venni azokat. Szövetségünk minden eszközt igénybe vesz annak érdekében, hogy a mozgáskorlátozott emberek a mindenki számára nyújtott közösségi közlekedési szolgáltatásokban egyenlő eséllyel az őket megillető méltósággal vehessenek részt.

A finanszírozás kapcsán látott napvilágot az az információ, hogy a felújítás ütemtervét a felvonók beépítése miatt is módosítani kellett, ami hozzájárult a kivitelezés csúszásához. Ezzel összefüggésben jelent meg az is, hogy az Ecseri úti és a Pöttyös utcai állomásokon a felvonók beépítését fák akadályozzák, ám a fakivágás iránt benyújtott kérelem kérdésében Józsefváros jegyzője még nem hozott döntést. Ennek kapcsán haladéktalanul megkerestük Józsefváros Polgármesterét, és tájékoztatás kértünk a Pöttyös utcai és az Ecseri úti metróállomások környékén található fák kivágása iránt benyújtott kérelmek helyzetéről.

2020. július 28-án Józsefváros polgármestere arról tájékoztatott, hogy az engedélyezési eljárásokban azért nem született még döntés, mert a fák kivágásához hiányzik a tulajdonos Ferencvárosi Önkormányzat hozzájáruló nyilatkozata, az eljárások pedig a BKV Zrt. kérelmére szünetelnek.

A Metró Felújítási Projekt Igazgatóságot ugyancsak megkerestük az M3-as metró teljes körű akadálymentesítésével és a felújítás finanszírozásával összefüggésben. A Józsefvárosi polgármester nyilatkozata után pedig tájékoztatást kértünk arról is, hogy a BKV Zrt. miért kérte a fakivágási engedélyezési eljárások szünetelését.

A Metró Felújítási Projekt Igazgatóság az M3-as metró finanszírozásával kapcsolatban arról tá-

jékoztatta Szövetségünket hogy a vágányépítési, alagúti és biztosítóberendezési munkák kivitelezését végző Swietelsky Vasúttechnika Kft-vel folyamatban vannak a tárgyalások a vállalkozói szerződés meghosszabbítása ügyében. A tárgyalások, illetve a vállalkozó részéről felmerült finanszírozási igények ugyanakkor nem veszélyeztetik a korábbi eredmények megvalósulását, a teljes körű akadálymentesítés megvalósítását. Az Ecseri úti, és Pöttyös utcai liftek építése, valamint a Népliget állomáshoz tervezett liftek felszíni megállóval történő kibővítése a déli vonalszakasz vállalkozójánál elrendelésre került, a kivitelezésük folyamatban van.

A középső vonalszakasz kapcsán, a peronszint és aluljáró szint közötti kapcsolatot adó ferde felvonók, valamint az aluljárókból a felszínre érő liftek tervezését és kivitelezését a középső vonalszakasz kivitelezője szerződéses feladatai között végzi. A Dózsa György úti liftek megvalósítására kiírt közbeszerzési eljárás szintén folyamatban van. A Főváros által akadálymentesítés céljára elkülönített forrás kifejezetten a fenti, az állomások teljes körű akadálymentesítése érdekében magvalósítandó többletfeladatok finanszírozásához szükséges forrás-visszapótlás fedezeteként szolgál.

A projekt igazgatóság válaszában megerősítette, hogy elkötelezettek a Támogatási Szerződésben rögzített akadálymentesítési feladatok teljes körű megvalósításában, a továbbiakban is ennek megfelelően kívánnak eljárni.

A Metró Felújítási Projekt Igazgatóság a fakivágás kapcsán arról tájékoztatott, hogy mindkét állomás környezetében találhatóak olyan fák, melyek





kivágása elengedhetetlenül szükséges a liftek szerkezetének megépítéséhez, a munkagödör kialakításhoz. A fakivágási engedély megszerzése nélkülözhetetlen előfeltétele a liftépítési munkák megkezdésének. Több egyeztetést tartottak a kivágandó fák lehetőség szerinti megvédése, megóvása érdekében. A benyújtott fakivágási tervet több ízben módosították, az engedélyezési folyamat több hónapig tartott.

A kivágandó fák Budapest, IX. kerület Ferencvárosi Önkormányzat területén helyezkednek el. Összeférhetetlenség miatt Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Polgármesteri Hivatalt jelölték ki az ügy elbírálására, mely szerv hiánypótlásra szólította fel a tervezőt, valamint a tulajdonos IX. kerületi önkormányzatot. A tervező határidőn belül lépett, azonban a IX. kerületi önkormányzat hozzájárulása a fák kivágásához nem érkezett meg. A jogszabályok értelmében a VIII. kerületi önkormányzatnak a meghatározott ügyintézési időn belül határozatot kell hoznia, amihez a IX. kerület tulajdonosi hozzájárulása is szükséges. E nélkül a kérelem elutasításra került volna, ha a szünetelésre tekintettel nem függesztik fel az ügy elbírálását. Az esetleges elutasítást követően a teljes engedélyezési folyamatot újra kellett volna indítani, jelentősen késleltetve a liftek kivitelezését, a Metró Felújítási Projekt Igazgatóság pedig ennek elkerülése érdekében kérte a szüneteltetést.

Az MFPI egyúttal értesítette a MEOSZ-t, hogy a fakivágási engedély kérelmet jóváhagyó VIII. kerület Józsefvárosi Polgármesteri Hivatal határozata végül 2020. augusztus 13. napjával elkészült.

Mivel az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése és a felújítás finanszírozásának kérdésére a

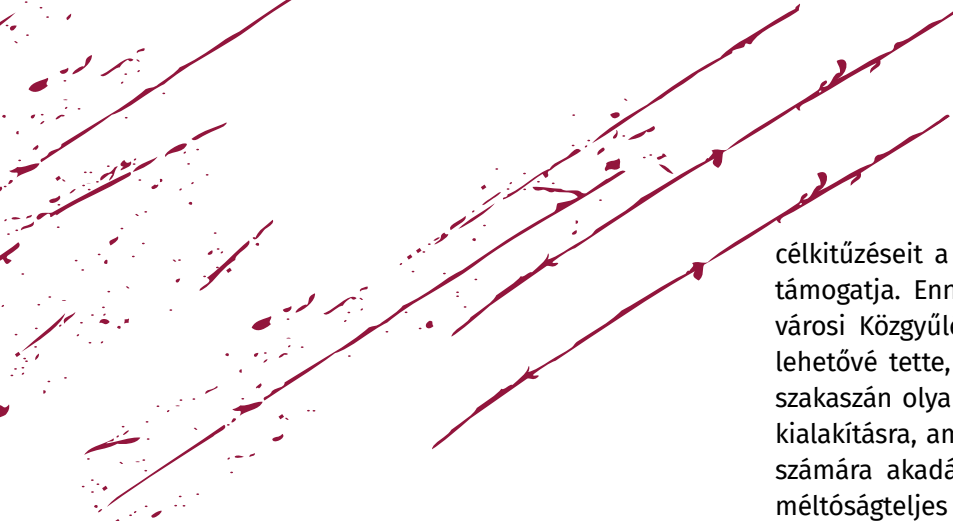
főpolgármestertől 30 napig nem kaptunk választ, ismételt tájékoztatást kértünk tőle (*mellékletek 211. oldal*) és egyúttal közleményt jelentettünk meg.

A korábban feltett kérdéseinken túl a sajtóban megjelent újabb hírekkel kapcsolatban is tájékoztatást kértünk, miszerint időközben a BKV Zrt. felfüggesztette a Swietelsky Vasúttechnika Kft-vel 2017. szeptember 4-én kötött szerződés egy részét. A sajtóközleményekből nem volt egyértelmű azonban, hogy a szerződés felfüggesztése érinti-e az átadás végső időpontját, egyes kivitelezési munkák elhalasztását, és ezáltal esetlegesen az állomások teljes körű akadálymentesítését is.

A MEOSZ figyelemmel a 2018 májusában létrejött megállapodás alapján fennálló tájékoztatási kötelezettségre ismételten felszólította a főpolgármestert. Levelünket azzal zártuk, hogy amennyiben veszélyeztetve látjuk az M3-as metró teljes körű akadálymentesítését, úgy újból eljárást indítunk az Egyenlő Bánásmód Hatóság előtt, amit korábban a megállapodás miatt szüntettünk meg.

2020. augusztus végén Bolla Tibor a BKV vezérigazgatója arról tájékoztatta a MEOSZ-t, hogy a Fővárosi Közgyűlés 2020. augusztus 27-i rendkívüli ülésén egyhangúlag megszavazta, hogy a BKV Zrt-vel aláírható a fejlesztési megállapodás az „M3 metróvonal állomásainak akadálymentesítése – tervezési és kivitelezési feladatok megvalósításához szükséges forrás biztosítása” tárgyában. Ennek értelmében a feladat megvalósításához biztosított 5 585 000 000-Ft rendelkezésre áll, az engedélyokirat aláírása rövidesen megtörténik. Ezzel a projekt eredeti műszaki tartalmában szereplő 12 állomás akadálymentesítése további 8 állomással kiegészül és így a teljes metróvonal a korszerűsítés befejeztével akadálymentes lesz.

Ezt követően a MEOSZ ismét levélben fordult a főpolgármesterhez (*mellékletek 213. oldal*), melyben kifejtettük: a több mint százezeres közösségünk nevében üdvözljük, hogy a Fővárosi Közgyűlés ismételten megerősítette a 2018. április 25-én született korábbi döntését, mivel ezzel az



célkitűzéseit a főváros vezetése messzemenőig támogatja. Ennek jegyében született meg a Fővárosi Közgyűlés augusztus 27-i döntése, amely lehetővé tette, hogy az M3-as metróvonal teljes szakaszán olyan műszaki megoldások kerüljenek kialakításra, amely a mozgáskorlátozott emberek számára akadálymentes, önálló, biztonságos és méltóságteljes használatot tesznek lehetővé.

M3-as metróvonalon olyan műszaki megoldások kerülnek kialakításra, amely a mozgáskorlátozott emberek számára akadálymentes, önálló, biztonságos és méltóságteljes használatot biztosítanak. Felhívtuk ugyanakkor Karácsony Gergely figyelmét, hogy a témával kapcsolatban már két alkalommal is megkerestük, választ azonban – a BKV Zrt. vezérigazgatója által kiadott tájékoztatásig – semmilyen formában nem kaptunk a kérdéseinkre. Álláspontunk szerint ugyanakkor – figyelemmel a Főváros és a MEOSZ között 2018 májusában létrejött megállapodásra – kiemelten fontos lenne, hogy a jövőben egymással is egyeztessenek, egymásnak kölcsönösen tájékoztatást nyújtsanak.

A MEOSZ a Főváros korábbi kötelezettségvállalására hivatkozva kérte, hogy a jövőben az akadálymentesítéssel kapcsolatos további döntések előtt a főpolgármester Budapest Főváros Önkormányzata nevében kérje ki és vegye figyelembe a MEOSZ álláspontját, mivel a felek közötti együttműködés, a folyamatos és jól működő kommunikáció az egyik záloga annak, hogy a mozgáskorlátozott emberek a közösségi közlekedés által nyújtott mind szélesebb körű szolgáltatásokhoz egyenlő eséllyel hozzáférhessenek.

Karácsony Gergely a MEOSZ elnökének küldött válaszában kifejtette, hogy a Fővárosi Önkormányzat elkötelezett aziránt, hogy a fővárosi tömegközlekedéshez a fogyatékossgal élő személyek egyenlő eséllyel hozzáférhessenek. Az e téren következetes és szakmailag megalapozott érdekvédelmi tevékenységét évtizedek óta végző Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége kiemelt stratégiai partnerük, és szervezetünk

A főpolgármester biztosította a MEOSZ elnökét arról, hogy a Fővárosi Önkormányzat a jövőben nemcsak a döntések tartalmában, hanem azok meghozatalának módjában is a MEOSZ-szal való együttműködésre és a jól működő kommunikációra kíván építeni. A korábbi kötelezettségvállalásnak megfelelően az akadálymentesítéssel kapcsolatos további döntések előtt Budapest Főváros Önkormányzata nevében ki fogja kérni a MEOSZ álláspontját, és azt közös célunk, a közösségi közlekedéshez való mind szélesebb körű egyenlő esélyű hozzáférés érdekében figyelembe fogják venni az eddigiekhez hasonlóan.

*2020 szeptemberében megkezdődött az M3-as metró középső szakaszán létesítendő ferde és függőleges felvonók, valamint a mozgólépcsők kiviteli terveiről az egyeztetés*

Az M3-as metróvonal középső vonalszakaszán található (Nagyvárad tér, Semmelweis Klinikák, Corvin negyed, Kálvin tér, Ferenciek tere metróállomások, Deák Ferenc tér, Arany János utca, Nyugati pályaudvar, Lehel tér) állomások esetében a MEOSZ elfogadta, az OTÉK-nak és a vonatkozó hatályos hazai és nemzetközi szabványok szerint megfelelőnek tartja a megküldött helyszínrajzokban, beépítési tervekben, műszaki leírásokban és táblótervekben részletezett felvonók, ferde felvonók és mozgólépcsők kialakításának koncepcióját, műszaki tartalmát, a kivitelezés módját és minőségét.

A Lehel tér metróállomás helyszínrajzát tanulmányozva a MEOSZ részéről az a kérdés merült fel, hogy a Lehel téren az utcaszintről a peronszintre

vezető meglévő íves rámpa megfelel-e az OTÉK-ban szabályozott akadálymentes hozzáférhetőség követelményeinek.

M3-as metró középső vonalszakaszával kapcsolatban 2020. október 6-i online tervezői egyeztetés kezdődött, ahol a Paragram Stúdió munkatársai bemutatták a MEOSZ munkatársainak az M3-as metróvonal középső állomásain a mozgásukban korlátozott személyek közlekedését segítő akadálymentesítési megoldásokat, valamint a Nagyvárad tér és a Lehel tér közötti állomások releváns tervlapjait. A rekonstrukció előkészítési szakaszában rögzített akadálymentesítési koncepcióhoz képest előrelépés, koncepcióváltás történt. Az egyes mélyállomásokra tervezett függőleges felvonók helyett (kivéve Deák tér) ferdepályás liftek létesülnek. A peronszintről függőleges felvonó indul a Nagyvárad tér, Deák tér és Lehel tér állomásokon. A többi, azaz a Klinikák, Corvin-negyed, Kálvin tér, Ferenciek tere, Arany János és Nyugati pályaudvar állomásokon ferdepályás felvonók jelentik majd az akadálymentes közlekedési útvonalat.

Az online tervezői egyeztetést követően a MEOSZ tájékoztatást kért Szabó Henriettnek írt levél arról, hogy a Corvin-negyed, illetve a Nyugati pályaudvar metróállomások esetében a kismelől magasságú függőleges felvonók, amelyek a felszint kötik össze az aluljáró szinttel a jelen szerződés keretében, határidőben megvalósulnak-e, illetve, hogy a Nyugati pályaudvar vonatkozásában a felszín teljes körű akadálymentesítésének későbbi időpontra halasztása érinti-e a felszint az aluljáróval összekötő függőleges felvonó jelen szerződés keretében történő kialakítását.

A Lehel tér vonatkozásában tájékoztatást kértünk, hogy mikorra várható a felszint az aluljárószinttel összekötő felvonók kivitelezése és a felszín teljes körű akadálymentesítése.

A Paragram Stúdió válaszában kifejtette, hogy a Corvin-negyed és a Nyugati pályaudvar állomások

esetében a felvonók melyek a felszint kötik össze az aluljáró szinttel, ismereteik szerint jelen szerződés keretében, határidőben elkészülnek. A Nyugati pályaudvar vonatkozásában a felszín teljes körű akadálymentesítésének későbbi időpontra halasztása ismereteik szerint nem érinti a felszint az aluljáróval összekötő függőleges felvonó jelen szerződés keretében történő kialakítását, azaz jelen szerződés keretében, határidőben foglalkozni megvalósulni. A Lehel tér esetében nem rendelkeznek információval arról, hogy a Lehel tér felszínét az aluljárószinttel összekötő felvonónak az aluljáró-felújítási program keretében történő kialakítása mikor kezdődik el, illetve mikor valósul meg.

Az aluljáró-felújítási programmal kapcsolatban arról tájékoztattak, hogy 2012 januárja óta a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. feladatkörébe tartozik a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő műtárgyakkal kapcsolatos fejlesztési és felújítási feladatok megvalósítása, így a gyalogos aluljárók teljes körű felújítása is. Az aluljáró-felújítási program keretében minden aluljáró esetében vizsgálni kell az adott csomópont/felszín akadálymentesítésének lehetőségeit, amennyiben ez jelenleg nem megoldott. A program és egyes részei megvalósításának ütemezéséről azonban nem áll rendelkezésükre információ.

A déli vonalszakasz öt felújított állomása 2020. október 22-én nyílt meg újra az utasok előtt. 2020. november 7-én lezárásra került a Nyugati pályaudvar – Semmelweis Klinikák állomások közötti középső vonalszakasz, amelynek átadása 2022 végén várható.



”

*Az M3-as metró teljes körű akadálymentesítését célzó konstruk-tív együttműködés rávilágít arra, hogy a közösségi közlekedés egyenlő esélyű hozzáféréseinek biztosítása nem politikai, hanem szakpolitikai kérdés.*

*Kovács Ágnes,  
a MEOSZ elnöke*

## M3-AS METRÓ

### AGGASZTÓ HÍREK AZ M3-AS METRÓ FELÚJÍTÁSÁNAK FINANSZÍROZÁSÁVAL KAPCSOLATBAN

2021. elején az M3-as metró finanszírozásával kapcsolatban ismét aggasztó híreket kaptunk, ezért Szövetségünk levélben fordult Karácsony Gergely főpolgármesterhez. Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke a főpolgármesternek írt levélben **(mellékletek 221. oldal)** jogsértőnek nevezte a főváros – sajtóhírek nyomán napvilágot látott – tervezett lépéseit, amely semmibe veszi Szövetségünk és a Fővárosi Önkormányzat között létrejött, a mozgáskorlátozott emberek méltóságteljes és biztonságos közlekedését garantáló érvényes megállapodást. Kovács Ágnes a főpolgármester haladéktalan tájékoztatását kérte, különös tekintettel Karácsony Gergely korábbi ígéretére, miszerint a főváros tartja magát a korábbi megállapodáshoz. A levélben kiemeltük, hogy a MEOSZ jogi úton szerez érvényt az egyenlő bánásmód követelményének, amennyiben átcsoportosítják az M3-as metróvonal állomásainak akadálymentesítésére félre-tett összeget, és ezzel részben vagy egészben megghiúsul az M3-as metróvonal akadálymentesítése.

A sajtóban megjelent hírek szerint az M3-as metró felújításának csúszása, és ezáltal a kivitelezési költségek növekedése miatt a BKV Zrt. több mint egymilliárd forintot vont volna el a megállók akadálymentesítésre szánt eredeti keretből a metróvonal felújítása kapcsán. A MEOSZ elnöke különösen sérelmesnek tartotta a témával kapcsolatban ismét elmaradt tájékoztatást, hiszen a kérdéssel kapcsolatban a Fővárost együttműködési megállapodás köti, amelyre ráerősítve tavaly nyáron a MEOSZ ígéretet kapott Karácsony Gergely főpolgármestertől mind az együttműködés betartására, mind a teljes metróvonal akadálymentesítésére. Kovács Ágnes legutóbb 2020 nyarán fordult az M3-as metró felújításával összefüggésben Karácsony

Gergely főpolgármesterhez, amikor napvilágot látott, hogy a metró vonalán a vágányépítés nem fejezhető be az eredeti kivitelezői szerződés szerint. A késés miatt akkor az alagút felújítást végző Swietelsky Vasúttechnika Kft. a munka további folytatásáért többletköltségeket kívánt felszámolni.

Az akadálymentesítés kapcsán 2020 nyarán Bolla Tibor a BKV vezérigazgatója arról biztosította a MEOSZ-t, hogy a Fővárosi Közgyűlés 2020. augusztus 27-i rendkívüli ülésén egyhangúlag megszavazta, hogy a BKV Zrt-vel aláírható a Fejlesztési megállapodás az „M3 metróvonal állomásainak akadálymentesítése, tervezési és kivitelezési feladatok megvalósításához szükséges forrás biztosítása” tárgyában. Tehát a projekt eredeti műszaki tartalmában szereplő mind a 20 állomás, a teljes metróvonal a korszerűsítés befejeztével akadálymentes lesz.

Karácsony Gergely főpolgármester 2020 őszén megerősítette, hogy a Fővárosi Önkormányzat elkötelezett az iránt, hogy a fővárosi tömegközlekedéshez a fogyatékosokkal élő személyek egyenlő eséllyel hozzáférhessenek. Levelében biztosította a MEOSZ elnökét arról, is hogy a Fővárosi Önkormányzat a jövőben nemcsak a döntések tartalmában, hanem azok meghozatalának módjában is a MEOSZ-szal való együttműködésre és a jól működő kommunikációra kíván építeni, és a korábbi kötelezettségvállalásnak megfelelően az akadálymentesítéssel kapcsolatos további döntések előtt Budapest Főváros Önkormányzata nevében ki fogja kérni a MEOSZ álláspontját.

Kovács Ágnes a jogi lépések kilátásba helyezése mellett a főpolgármestertől haladéktalan tájékoztatást kért.



## AZ M3-AS METRÓ FINANSZÍROZÁSÁVAL KAPCSOLATBAN MEGKERESTÜK A METRÓ FELÚJÍTÁSI PROJEKT IGAZGATÓSÁG VEZETŐJÉT RADNAY TIBORT IS

Levelünkben kiemeltük (mellékletek 224. oldal), hogy a sajtóban megjelent hírek szerint a BKV Zrt. azzal a feltétellel jutott egyezsége a Swietelsky Vasúttechnika Kft.-vel, hogy elismerte az alagút felújítást végző társaság többletigényének egy részét. A többletigény fedezete azonban sem a fővárosnak, sem a BKV Zrt.-nek nem áll rendelkezésére. Mivel a kivitelezés drágulása nem a műszaki tartalom növelésével áll összefüggésben, ezért valószínűleg újabb uniós, vagy állami forrásból nem lehet fedezni a felmerülő költségeket. A rendelkezésre álló sajtóértesülések alapján valószínűsíthető, hogy a BKV Zrt. a megállókhöz kapcsolódó aluljárók akadálymentesítését nem végzi el az eredeti tervek szerint.

A MEOSZ elnöke hangsúlyozta, hogy a fentieket jogsértőnek tartja, mivel az aluljárók akadálymentesítése nélkül az M3-as metróvonal nem lenne teljes körűen akadálymentes, hiszen a peronszint, valamint a metróállomás felszíni részének akadálymentesítésével a metróvonal nem lesz önállóan használható a mozgáskorlátozott utasok számára. Különösen aggályos ez azokon az állomásokon, ahol a ferde felvonók a jelenlegi tervek szerint az

aluljáró szintre érkeznének meg. Félő volt, hogy az M3-as metróvonalon olyan műszaki megoldások kerülnek kialakításra, amely a mozgáskorlátozott emberek (érinti ez az idősek és babakocsival utazókat is) számára az önálló, biztonságos és méltóságteljes használatot nem biztosítják. Jeleztük, hogy sorozatosan érkeznek hozzánk panaszok a déli vonalszakasz felvonóival kapcsolatban. A panaszok elsősorban a Népliget, illetve a Kőbánya-Kispest metróállomásokon beépített felvonók üzemképtenségére vonatkoznak.

A Metrófelújítási Projekt Igazgatóság válaszában kiemelte, hogy a Swietelsky Vasúttechnika Kft.-vel folytatott tárgyalások során megszületett a megállapodás a felek között, amit közös szándéknyilatkozatban rögzítettek. A munkák ütemezése változik, ez azonban nem veszélyezteti a projekt megvalósítását, azaz mind a 20 állomás akadálymentesítésére sor kerül. A tájékoztatás szerint egyes helyszínek esetében az M3 projekt terhére megoldják egyes csatlakozó aluljárók részleges akadálymentesítését, hagyományos felvonók beépítésével (Nyugati pályaudvar, Corvin negyed, Nagyvárad tér, Népliget, Dózsa György út).

## EGYEZTETÉSEK AZ M3-AS METRÓ AKADÁLYMENTESÍTÉSE KAPCSÁN

A 2021. februári egyeztetésen tisztázni kívántuk a projektben résztvevő felekkel többek között, hogy mi az oka annak, hogy a Fővárosi Önkormányzat a 2021-es költségvetésébe előkészítés alatt jelzéssel (C hatályos okirattal még nem rendelkező feladat) az M3 metró aluljáróhoz kapcsolódó felszíni akadálymentesítési feladatok címszó alatt dologi kiadásokra mindösszesen 14.500.000 Ft., felújításokra 113.500.000 Ft. került elkülönítésre. Választ vártunk arra is, hogy a BKK Zrt. feladatkörébe tartozó aluljáró-felújítási prog-

ram jelenleg működik-e, milyen ütemezéssel várhatóak a felújítások, különös tekintettel az M3 metró és a csatlakozó aluljárók rekonstrukciójára. Mikorra várható és milyen tervezett ütemezés szerint a BKK Zrt. „az M3 metróvonal állomása-hoz kapcsolódó gyalogos aluljárók és felszíni kijáratok rekonstrukciója” elnevezésű projektjének végleges befejezése, és ezzel az aluljárók és a felszín teljes körű akadálymentesítése, illetve a BKV Zrt. „M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciója” elnevezésű projektjének végleges be-

fejezése. Továbbá, rendelkezésre áll-e a két projekt **finanszírozásához szükséges összeg**.

Az M3-as metróvonal egyes állomásainak akadálymentesítésével kapcsolatban az egyeztetésen választ vártunk többek között arra, hogy a **Határ úti** metróállomásnál mikorra várható a liftek megépítése az aluljárószintről a felszínre, az aluljáró rekonstrukciós projekt keretében. Választ vártunk, hogy a **Pöttyös utcai, Ecseri úti, Dózsa György úti, és Lehel téri** megállóknál mikorra várható a liftek átadása, illetve a **Népliget** állomásnál mikorra várható, hogy a Kőbánya-Kispest felé tartó oldalon a lift üzemeljen, a felszín rendezése megtörténjen, a zebra elkészüljön a lifttől az Üllői úton át. Ismételten rákérdeztünk a **peron pereme és a szerelvény közötti átlépési távolság méretére**. A MEOSZ a 2019-es közös helyszíni szemlén felhívta a kivitelezők és a megrendelő figyelmét, hogy a peron pereme és a szerelvény közötti átlépési távolság nem haladhatja meg a 2 cm-t, ennél nagyobb távolság esetén ugyanis a metróvonal a kerekesszékekkel közlekedő mozgáskorlátozott emberek számára önállóan nem, vagy csak nagy nehézségek árán használható.

A februári megbeszélés eredményeként a főpolgármester kabinetfőnöke biztosította a MEOSZ elnökét arról, hogy a tervezési folyamat során az érintett fővárosi szakkégek továbbra is aktív együttműködő partnereként tekintenek Szövetségünkre. A megbeszélés után a Fővárosi Önkormányzat tájékoztató anyagot készített a MEOSZ részére a peron és a metró szerelvény közötti átlépési magasság és távolság mértéké-

re vonatkozóan, részletes szakmai anyagot bocsátott a MEOSZ rendelkezésére, amely tartalmazza az összes állomás akadálymentesítésére vonatkozó műszaki tartalmat, és ütemezést.

Az M3-as metróvonal felszíni akadálymentesítésének témájában megtartott áprilisi egyeztetésen bemutatott tervek kapcsán Szövetségünk sajnálattal vette tudomásul, hogy a Fővárosi Önkormányzat 2021-es költségvetésébe az M3 metró aluljáróhoz kapcsolódó felszíni akadálymentesítésével összefüggő felújításokra mindössze csak 113.500.000 Ft. került elkülönítésre. A szűkös keret miatt az M3-as metróvonalán 2021-ben csak a Nagyvárad tér, a Népliget, valamint a Pöttyös utcai megállóhelyek felszíni akadálymentesítése történik meg. A fenti három állomás környékén a felszín jelentős része akadálymentesen körbejárható lesz, ugyanakkor a teljes körű akadálymentesítést további munkálatok fogják biztosítani az elkövetkezendő években. **Az egyeztetést követően az M3-as metróvonal Nagyvárad tér, Népliget, Pöttyös utcai megállóhelyek aluljáróihoz kapcsolódó felszíni akadálymentesítés bemutatott terveit elfogadtuk, a Fővárosi Közgyűlés elé terjesztésével egyetértettünk.**

Az őszi egyeztetésre a **Dózsa György úti metróállomás akadálymentesítése** kapcsán került sor a bemutatott tervek alapján. A MEOSZ a kialakításra kerülő felvonókat, a felvonókhoz vezető akadálymentes utat (útvonalat jelző és egyéb információs táblákat, ajtók szélessége, nyílászárók folyamatos nyitva tartását), valamint a menekítés feltételeit véleményezte.

## ÁTADTÁK A PÖTTYÖS UTCAI ÉS AZ ECSERI ÚTI METRÓÁLLOMÁSOK AKADÁLYMENTES ELÉRÉSÉT BIZTOSÍTÓ LIFTEKET

Amikor 2018 februárjában a MEOSZ, a főváros és az M3-as metróberuházás projektjének képviselői egyeztetést tartottak azokról az akadálymentesítési műszaki megoldásokról, amelyek a fogyatékossgal élő emberek számára az önálló, biztonságos és méltóságteljes használatot teszik lehetővé az M3-as metró valamennyi állomásán még nagyon távolinak tűnt, hogy a szakasz valamennyi állomása akadálymentes legyen. Különösen így volt ez a metróvonal déli szakaszán található Pöttyös utcai és Ecseri úti metróállomásokkal. Az M3-as metróvonal felújítását és akadálymentesítését érintő első egyeztetéseken ugyanis még úgy tűnt, hogy az M3-as metró 20 állomása közül 18 lesz csak akadálymentes. A főváros képviselőivel történt első tárgyalásokat követően Kovács Ágnes a MEOSZ elnöke arra kérte a kormány képviselőit, hogy biztosítsák a költségvetésből a fennmaradó két állomás – Ecseri út és Pöttyös utca – teljes körű akadálymentesítéséhez szükséges összeget. A kormány képviselője ígéretet tett, amennyiben a főváros előterjeszti az ígért 18 megálló akadálymentesítésén felül a további 2 megállóra vonatkozó akadálymentesítési javaslatot, úgy a kormány megfontolja annak finanszírozását.

2018 márciusában a főváros, a MEOSZ és a Metró Felújítási Projekt Igazgatóság (MFPI) között

tovább folytatódtak a tárgyalások, mivel a két állomás vonatkozásában nem született megoldás. Miután elnök asszony jelezte, hogy csak a 20 állomás együttes akadálymentesítését tudja elfogadni, így először korlátliftek beépítését vállalta volna a főváros. A MEOSZ ezt végleges megoldásként nem tudta elfogadni, hivatkozva a 2017 nyarán kiadott állásfoglalására is. Tarlós István korábbi főpolgármester ekkor azt az ajánlatot tette, ha a fővárosi közgyűlés megszavazza, akkor kötelezettséget vállal a 2023. december végéig történő teljes körű akadálymentesítésre.

**Végül a Szövetség és a főváros közötti egyeztetési folyamatok eredményeként megszületett a döntés, amely szerint 2023 végéig megtörténik az M3-as metró valamennyi állomásának teljes körű akadálymentesítése.** Az Ecseri úti és a Pöttyös utcai állomások esetében a főváros vállalta, hogy 2023. december 31-ig olyan végleges műszaki megoldást alakít ki, amely a mozgásukban korlátozott személyek számára egyenlő eséllyel hozzáférhetővé teszi a szolgáltatást. A főváros vállalta továbbá, hogy figyelembe veszi a MEOSZ által elfogadott megoldásokat, és az átmeneti időszakban beépített – a MEOSZ által ugyan nem támogatott, de az átmeneti időszakra tudomásul vett – korlátliftek folyamatos üzembiztos használatát biztosítja.

## A MEOSZ ÉSZREVÉTELEI NYOMÁN A PÖTTYÖS UTCAI ÉS ECSERI ÚTI MEGÁLLÓKNÁL IS HAGYOMÁNYOS FELVONÓK LESZNEK

2019 októberében – a MEOSZ korábbi észrevételei nyomán – az MFPI projekt igazgatója arról tájékoztatta Szövetségünket, hogy az átmeneti megoldásként elfogadott korlátliftek helyett a mozgáskorlátozott emberek számára végleges megoldást nyújtó hagyományos lifteket épít be az M3-as metró Ecseri úti és Pöttyös utcai megállóinál. A MEOSZ elnöke üdvözölte a döntést, hiszen az egyeztetések alatt a MEOSZ mindvégig hangsúlyozta, hogy a korlátlifteket csak átmeneti megoldásként tudja elfogadni. Ezzel a döntéssel valósággá vált, hogy a teljes metróvonal felújításának befejezése után valamennyi állomáson akadálymentesen lehet majd közlekedni.

A Pöttyös utcát és az Ecseri utat is érintő déli metrószakaszt 2020 októberében adták át, azonban a szakasz teljeskörű akadálymentesítésére még várni kellett, miközben nem várt

nehézségek is hátráltatták a folyamatot. 2020 nyarán az M3-as metró felújításának csúszásával összefüggésben megjelent az a sajtóhír, hogy az Ecseri úti és a Pöttyös utcai állomásokon a felvonók beépítését fák akadályozzák, az ügyben a döntés húzódik, amely veszélyezteti a kivitelezést. A MEOSZ az illetékes polgármesterhez, és az MFPI-hez fordult 2020 júliusában. A fakivágási engedélyek megszerzését követően megkezdődhettek a munkák, amelyek végül 2021 őszén zárultak le.

2021 novemberében felkérték Szövetségünket, hogy vegyünk részt az Ecseri úti és a Pöttyös utcai metróállomásokon elkészült felvonók helyszíni bejárásán. A bejáráson részt vett a MEOSZ-INOTEK környezettervező és rehabilitációs szakmérnöke, aki akadálymentesítési szempontból vizsgálta az elkészült helyszínt.

## A FELVONÓKAT TÖBB MINT KÉT ÉVVEL A VÁLLALT HATÁRIDŐ ELŐTT ADTÁK ÁT

A MEOSZ az akadálymentes liftek beépítését és azok határidő előtti elkészültét egyaránt hatalmas sikerként értékeli. Szövetségünk mindent elkövetett annak érdekében, hogy a folyamat ne rekedjen meg, amelynek következtében 2021-ben a két megálló teljes körű akadálymentesítéséről számolhattunk be. A folyamat nem volt zökkenőmentes, hiszen 2018 elején a déli szakasz ezen két állomása

nem szerepelt az akadálymentesítendő megálló között, majd következett az ideiglenes korlátliftek időszak, míg végül a tudatos és következetes érdekképviselőnek köszönhetően ma elmondhatjuk, hogy a mozgáskorlátozott emberek számára önállóan és biztonságosan használható teljes értékű felvonót építettek be a Pöttyös utcai és az Ecseri úti metrómegállóinál.

## A HATÁR ÚT ÉS A GÖNCZ ÁRPÁD VÁROSKÖZPONT ALULJÁRÓINAK AKADÁLYMENTESÍTÉSÉHEZ – A NAGYOBB KÖLTSÉGEK MIATT – KORMÁNYZATI SEGÍTSÉGRE LESZ SZÜKSÉG

Sajtóhírekből értesültünk, hogy amennyiben két állomás aluljáróinak felújításához **szükséges forrás rendelkezésre áll**, úgy a munkálatok várhatóan 2022 tavaszán kezdődhetnek. A megjelent hírek aggodalomra adtak okot, hiszen finanszírozási problémák miatt a két aluljáró akadálymentes kialakítása bizonytalan ideig elhúzódhat, vagy kivitelezésük kérdésessé válhat.

A két állomás finanszírozásának kérdésével kapcsolatban megkerestük Karácsony Gergely főpolgármestert (**mellékletek 227. oldal**) hiszen a Határ út, valamint a Göncz Árpád városközpont aluljáróinak akadálymentesítése nélkül az M3-as metróvonal nem lenne teljes körűen akadálymentes, mivel a felvonók jelenleg a peronról az aluljárószintre érkeznek meg. Az aluljárószint és a felszín akadálymentes összekötésének elmaradása esetén nem a teljes metróvonal lenne önállóan használható a mozgáskorlátozott utasok számára.

A Fővárosi Önkormányzat arról tájékoztatta Szövetségünket, hogy költségvetési helyzetük

nem teszi lehetővé a projektet kizárólag saját forrásból valósítsák meg, a kivitelezéshez szükség lesz a Kormány beruházás költségvetési forrásból történő támogatására. A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa (Tanács) által meghozott, 6/2020-02-27/FKT határozatban foglaltak szerint a Kormány támogatja az M3-as metróvonal menti gyalogos aluljárók teljes körű felújítására és akadálymentesítésére, valamint a felszíni csomópontok akadálymentesítésére vonatkozó projekt megvalósítását. A hivatkozott határozatban a Tanács felkérte a Fővárosi Önkormányzatot, hogy a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. (BKK Zrt.) útján folytassa le a beruházással összefüggő feltételes közbeszerzési eljárást. A felkérés alapján a BKK Zrt. lefolytatta a közbeszerzési eljárásokat, melyek eredményeként a **két állomás aluljárójának akadálymentesítésére vonatkozó vállalkozási szerződést megkötötték azzal, hogy a szerződések hatályba lépésének feltétele a szükséges forrás rendelkezésre állása**. A Fővárosi Önkormányzat és Szövetségünk egyeztetéseket kezdeményezett a Kormány képviselőjével.

# KÖZLEKEDÉS



Illusztráció: Simonyi Eni

” Magasabb szintre kell emelnünk a gondolkodásmódunkat, ne csak a szavak szintjén kezeljük értéként a fogyatékos emberek közösségét, hanem az értük végzett intézkedéseinkben is lehessen ezt tetten érni.

Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke

A MEOSZ 2022-ben is figyelemmel kísérte az M3-as metró teljes körű akadálymentesítésének megvalósulását, és felléptünk a közösségi közlekedés más területein tapasztalható akadályok lebontásában is. Szövetségünk egyik kiemelt törekvése, hogy elősegítse a mozgáskorlátozott emberek közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférését, amely magába foglalja, hogy a közlekedési rendszereknek, a tömegközlekedési eszközöknek, az utasforgalmi létesítményeknek alkalmasnak kell lenniük a fogyatékossgal élő személyek általi biztonságos igénybevételeire. A mozgáskorlátozott emberek önálló, önrendelkező élete megteremtésének ugyanis egyik alapvető feltétele, hogy a közlekedéshez a fogyatékossgal élő személyek egyenlő eséllyel hozzáférhessenek.

## M3-AS METRÓ

### Határ út és Göncz Árpád városközpont aluljáróinak és felszíni csomópontjainak akadálymentesítése

2022 elején a M3-as metró Határ út, valamint Göncz Árpád városközpont aluljáróinak, és felszíni csomópontjainak akadálymentesítésével és finanszírozásával összefüggésben kértünk tájékoztatást Palkovics László innovációs és technológiai minisztertől. Levelünket tájékoztatásul Karácsony Gergely főpolgármesternek is megküldtük. Bár választ az érintettektől nem kaptunk, azonban Budapest Főváros Önkormányzata a 2022. február 23-i közgyűlésén a városüzemeltetési fősztály előterjesztése alapján tárgyalta a két aluljáró ügyét. Az ülésen határozat született arról, hogy a 3-as metróvonal Határ úti állomásához kapcsolódó gyalogos aluljáró felújítására és felszíni akadálymentesítésére 2,9 milliárd forintot biztosítanak. A tervek szerint a beruházás 2024. január 31-ig befejeződik. A képviselők felkérték a főpolgármestert, kezdjen tárgyalást az M3-as metróvonal Göncz Árpád városközpont állomáshoz kapcsolódó gyalogos aluljáró felújításához és felszíni akadálymentesítéséhez szükséges forrás biztosítása érdekében a miniszterelnökséget vezető miniszterrel.

2022 szeptemberében Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke a Göncz Árpád városközpont teljes körű akadálymentesítésének ügyében megkereste dr. Gulyás Gergely miniszterelnökséget vezető minisztert, (13. sz. melléklet ...oldal) dr. Navracsics Tibor területfejlesztési minisztert és Karácsony Gergely főpolgármestert. Levelünkben kitértünk rá, hogy az M3-as metró felújításának végső határideje 2023. december 31-e, a projekt uniós támogatásának pedig egyik alapvető feltétele a teljes vonal akadálymentesítése, és ezzel a közlekedéshez való egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása a fogyatékossgal élő emberek számára. Az évek óta tartó kivitelezés során több alkalommal is kritikussá vált a projekt finanszírozása; 2022 elején a Határ út illetve a Göncz Árpád városközpont aluljárói és felszíni csomópontjai akadálymentesítésének esetleges elmaradása veszélyeztette a projekt szerződés szerinti befejezését.

2022 februárjában a Fővárosi Közgyűlés úgy döntött, hogy az M3-as metró Határ úti aluljárójának illetve felszíni csomópontjának akadálymentesítését a BKK Zrt. végzi el, melyhez előirányzat átcsoportosítást rendelt el. A Fővárosi Önkormányzat költségvetési helyzete azonban kizárólag saját forrásból nem tette lehetővé a Göncz Árpád városközpont metróállomáshoz kapcsolódó gyalogos aluljáró felújítását és felszíni akadálymentesítésének kivitelezését is. A Fővárosi Közgyűlés ezért felkérte a főpolgármestert, hogy a Göncz Árpád városközpont metróállomáshoz kapcsolódó gyalogos aluljáró felújítása és felszíni akadálymentesítés kivitelezése pénzügyi fedezetének biztosítása érdekében kezdeményezzen közvetlen tárgyalásokat a miniszterelnökséget vezető miniszterrel. Rámutattunk, hogy a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa (Tanács) határozata szerint a kormány támogatja az M3-as metróvonal gyalogos aluljáróinak teljes körű felújítására és akadálymentesítésére, valamint a felszíni csomópontok akadálymentesítésére vonatkozó projekt megvalósítását. A határozatban a Tanács felkérte a Fővárosi Önkormányzatot, hogy a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. (BKK Zrt.) útján folytassa le a beruházással összefüggő feltételes közbeszerzési eljárást. A közbeszerzési eljárás eredményeként mindkét állomás (Határ út, Göncz Árpád városközpont) aluljárójának akadálymentesítésére vállalkozási szerződést kötöttek azzal, hogy a szerződések akkor lépnek hatályba, ha a szükséges forrás rendelkezésre áll. A Határ úti metróállomásnál a vállalkozási szerződés március 9-i hatályba lépése után megkezdődtek az előkészítő munkálatok. A Göncz Árpád városközpont vonatkozásában azonban forráshiány miatt a vállalkozási szerződés 2022. április 4-én nem lépett hatályba, és ezzel megszűnt.

Fentiek alapján a MEOSZ azzal a kéréssel fordult dr. Gulyás Gergely és dr. Navracsics Tibor miniszterekhez, segítsék elő, hogy a kormány biztosítsa

a szükséges forrást a Göncz Árpád városközpont metróállomáshoz kapcsolódó gyalogos aluljáró felújításához és felszíni akadálymentesítéséhez. Szövetségünk felhívta a figyelmet, hogy a szűkös határidő miatt a további halogatás veszélyezteti az M3-as metróvonal teljes körű akadálymentesítésének megvalósítását, hiszen a Göncz Árpád városközpont felszíni kialakítása akadálymentesítési szempontból nem felel meg a jogszabályi követelményeknek. Az Európai Bizottság a metró rekonstrukciójának uniós támogatását többek között a vonal teljes körű akadálymentesítésének megteremtéséhez kötötte, azonban a Göncz Árpád városközpont aluljáróinak és felszíni csomópontjainak akadálymentesítése nélkül az M3-as metróvonal nem lesz egyenlő eséllyel hozzáférhető a fogyatékossgal élő emberek számára. Levelünkben részleteztük, hogy különösen nehéz helyzetben vannak a Buda irányából az 1-es villamossal érkező kerekesszékes emberek, mivel a Göncz Árpád városközpontnál az M3-as metró vonalát közvetlenül, és akadálymentesen csak a déli irányba tudják használni. Ugyanezen csomópontban az 1-es villamossal Pestről érkező kerekesszékes utasok közvetlenül és akadálymentesen az M3-as

metró vonalon kizárólag északi irányban tudnak tovább haladni. Amennyiben egy kerekesszékes ember az ellenkező irányba kíván haladni a metróval, mint ahová a villamos megállóból a lift érkezik akkor az aluljáróból kizárólag az Agora Park felé kialakított rámpán tud feljutni a felszínre, majd egy hatalmas kitérőt téve - kerekesszékes a Váci úton és a Róbert Károly körúton keresztül - tudja megközelíteni azt a liftet, amely a kívánt irányba haladó peronhoz viszi. Könnyen belátható, hogy a mozgáskorlátozott emberek számára az M3-as metróvonal ezen megállója nem használható akadálymentesen. A fővárosban élő mozgáskorlátozott emberek számára az M3-as metró teljes körű akadálymentesítése - a vonal hossza és elhelyezkedése miatt - az önálló, másoktól független közlekedés egyik fontos záloga. A MEOSZ elnöke arra kérte a kormányt, hogy haladéktalanul kezdjen tárgyalásokat az M3-as metróvonal közvetlen megközelítését szolgáló infrastruktúra felújításának és akadálymentesítésének kérdéséről, és a beruházás költségvetési forrásból történő támogatásáról. A terület akadálymentesítésének kivitelezésébe pedig vonják be a MEOSZ-t is.

## Helyszíni bejárások, és egyeztetések az M3-as metró állomásain

Az M3-as metró rekonstrukciója és akadálymentesítése kapcsán 2022 májusában részt vettünk a Klinikák, a Corvin-negyed és Kálvin tér állomások akadálymentes közlekedési útvonalainak helyszíni bemutatásán. A MEOSZ-INOTEK igazgatója a helyszíni szemlén apróbb hiányosságokat tapasztalt, (14. sz. melléklet ...oldal) mint pl: figyelmeztető jelzések hiánya, hangbemondás megfelelő hallhatósága, valamint a mozgólépcső „rendszeréhez” tartozó lépcső előtti pihenők burkolatának túlzott csúszóssága. A helyszíni szemlén többször elhangzott a peron és a metrószerelvény közötti **átlépési távolság témaköre** is, ahol ismételten pontos adatokat kértünk a peron és a szerelvény közötti rések méretéről.

## Egyeztetés a BKV Zrt. Metró Felújítási Projektigazgatóságán

Radnay Tibor a BKV Zrt. metró felújítási projektigazgatója megbeszélésre hívta Kovács Ágnes, a MEOSZ elnökét az M3-as metróvonal akadálymentesítése helyzetének áttekintése végett. A 2022. decemberi egyeztetésen a Budapest Közút Zrt. és a Főváros illetékes szakemberei is részt vettek. A társaság előzetesen jelezte, hogy piackutatást végzett a metrószerelvények és a peronok közötti átlépési távolságok csökkentési lehetőségeinek vizsgálata céljából. Az egyeztetésen áttekintették továbbá a metróállomások, a kapcsolódó aluljárók és a felszíni csomópontok akadálymentesítésének helyzetét is.

A MEOSZ-INOTEK igazgatója az egyeztetésről készült emlékeztetőre adott válaszában (15. sz. melléklet ...oldal) leszögezte, hogy támogatjuk a megoldásként javasolt PGF (azaz peronhézag-kitöltő) elemek beépítését, kérte azonban, hogy erősítsék meg és rögzítsék az egyeztetésen elhangzott átlépési távolság tervezett mérettartományát, melyek a PGF elemek elhelyezésével biztosíthatók. Kértük továbbá, hogy a PGF elemekkel ellátott felszállóhelyek jelölésére készüljék tervek előzetes (megvalósítás előtti) egyeztetésre küldjék át számunkra. A jegyzőkönyvben további megjegyzéseket fűztünk a menekítés, és a liftek kérdésköréhez is.

## További együttműködések a BKK Zrt-vel

2022 novemberében a BKK Zrt. megkezdte a SUMP irányelveknek (Sustainable Urban Mobility Planning) megfelelően készült **Budapesti Mobilitási Terv (BMT)** felülvizsgálatát. A 2030-ig szóló stratégiai dokumentum tartalmazza a fővárosi közlekedésfejlesztési célokat, és azok megvalósításának eszközeit. A MEOSZ aktívan részt vett a Civil Mobilitási Témacsoport első workshopján, amelyet a 2023-as évben további egyeztetések követnek majd. Szövetségünk 2022-ben a BKK Zrt. megkeresésére véleményezte a Társaság **esélyegyenlőségi képzésének oktatási segédanyagát**. Észrevételeinket az adott szövegrészhez kapcsolódóan megjegyzések formájában továbbítottuk.

## MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZRT.

2022-ben új elnök-vezérigazgató került a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (MÁV Zrt.) élére, ezért a korábban megkezdett együttműködési megállapodás kidolgozása továbbra is lassan halad. Szövetségünk elnöke dr. Pafféri Zoltán vezérigazgatónak írt levelében reményét fejezte ki, hogy a folyamat 2022-ben lezárulhat, és összefoglalta a korábbi évek eseményeit. Kovács Ágnes, a MEOSZ elnöke hangsúlyozta, hogy a közszolgáltatás fejlesztését megelőző egyeztető folyamatokba az egyenlő esélyű hozzáférés vonatkozásában a MEOSZ-INOTEK bevonása elengedhetetlen, a megfelelő tapasztalati és szakmérnöki tudás miatt.

A MEOSZ elnöke emlékeztetett, hogy a központi ráhordási rendszer kialakításába - mint a vasúti hálózat egyenlő esélyű hozzáféréseinek kialakítása szempontjából átmeneti megoldás kidolgozásába - a MÁV Zrt. nem kívánta bevonni a MEOSZ-t. Véleményünk szerint azonban ebben a projektben is felmerülnek olyan kérdések - így például: állomási infrastruktúra, peronok, parkolóhelyek, akadálymentes adatbázis kialakítása, vagy a személyi segítségnyújtás menetének kidolgozása - amelyek kiemelten fontosak a mozgáskorlátozott utasok vonatkozásában. A központi ráhordási rendszer ugyanis alapjait képezi a reményeink szerint a 2050 előtt létrejövő teljes körűen akadálymentes, és mindenki számára egyenlő eséllyel hozzáférhető vasúti személyszállítási közszolgáltatásnak. A személyi segítségnyújtás kérdése az akadálymentesítés ezen szakaszában kiemelten fontos, hiszen a központi ráhordási rendszer jellegéből adódóan még nem a teljes körű akadálymentesítésről szól, éppen ezért amíg a teljes körű fizikai és infokommunikációs akadálymentesítés nem történik meg, a fogyatékosokkal élő személyek számára történő magas színvonalú személyes segítségnyújtás elengedhetetlen a rendszer működtetéséhez. Fontos, hogy a MÁV Zrt. munkavállalói a mozgáskorlátozott emberek szempontjait is megismerjék, és ez alapján nyújthassanak segítséget, hiszen a vasúti személyszállításban az általunk képviselt csoport az egyik legsérülékenyebb. Kovács Ágnes hangsúlyozta, Szövetségünk egyik kiemelkedő célja, hogy részt vegyen – a MEOSZ-INOTEK bevonásával – azokban a folyamatokban, amelyek a mozgáskorlátozott emberek számára megteremtik az egyenlő esélyű hozzáférés feltételeit a személyszállításban részt vevő járműveken, pályaudvarokon, valamint az állomások és a megállóhelyek személyforgalom lebonyolítására és kiszolgálására szolgáló részein. A MEOSZ álláspontja szerint a két szervezet között létrejövő megállapodásnak egyenrangú feltételeken, bizalmon, szaktudáson, és a kölcsönös együttműködésen kell alapulnia, ezt az irányt kell tükröznie.