

Budapesti metró¹

Budapest metróhálózata Budapest közösségi közlekedési hálózatának legnagyobb kapacitású vonaliból áll.

Az első, a köznyelvben kisköföldalattinak nevezett vonala a kontinentális Európa első földalatti vasútja (és a világ első villamos-meghajtású földalattija) volt. A másik kettő, szovjet technológián alapuló viszonylata az 1970-es és az 1980-as években épült ki. A negyedik vonal átadására 8 éves építést követően 2014-ben került sor. Az ötödik vonal tervezése előkészítés alatt áll.





A hálózat összhossza 1990-ben 30,9 km, az állomások száma 42 volt. 2014-ben az új 4-es metróvonal átadásával a hálózat összhossza 38,6 km-re, míg az állomások száma 52-re nőtt.

Legrövidebb és leghosszabb állomásközök

A budapesti metró legrövidebb állomásköze az M1-es vonal Kodály körönd és Bajza utca közötti része, amely mindössze 190 méteres távolságot köt össze. A másik három vonal legrövidebb szakaszai a Szent Gellért tér–Fővám tér (M4, 424 m), a Deák Ferenc tér–Ferenciek tere (M3, 469 m), illetve a Kossuth Lajos tér–Batthyány tér (M2, 578 m).

Két megálló közt a legnagyobb távolság a Keleti pályaudvar és a Puskás Ferenc Stadion között található (M2, 1760 m), a második leghosszabb szakasz a Határ út–Kőbánya-Kispest állomások között helyezkedik el (M3, 1753 m), a harmadik leghosszabb Újbuda-központ és a Bikás park között található (M4, 1488 m). Az M1-es vonal leghosszabb állomásköze a Mexikói út–Széchenyi fürdő közti, 735 m-es távolság.

Vonalak

Szám	Vonal	Nyitás	Hossz	Állomások	Járművek
 1	Vörösmarty tér ↔ Mexikói út	1896	4,7 km	11	MillFaV
 2	Déli pályaudvar ↔ Örs vezér tere	1970	10,3 km	11	Alstom Metropolis
 3	Újpest-Központ ↔ Kőbánya-Kispest	1976	16,5 km	20	Ev3, 81–717
 4	Kelenföld vasútállomás ↔ Keleti pályaudvar	2014	7,4 km	10	Alstom Metropolis

A hálózat térképe



Adatok

Átadás	1896	Állomások száma	52
Hálózat hossza	38,6 km	Nyomtáv	1435 mm
Vonalak száma	4	Napi forgalom ²	829 000 fő

¹ A Wikipédiából, a szabad enciklopédiából: http://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti_metr%C3%B3

² 2011-es adat

M1 – Millenniumi Földalatti Vasút (köznyelvben: „földalatti”, illetve „kisföldalatti”)



A kontinens legelső elektromos földalatti vasútja. 1896-ban építették a világkiállítás számára. 1973-ban új szerelvények érkeztek a vonalra és meghosszabbították a Mexikói útig. Rákosrendezőig való meghosszabbítása a távlati tervek közt szerepel. Az első Európai földalatti vasút Londonban 1863-ban épült meg, ám ez még gőzhajtású volt.

M2 – Kelet–nyugati metróvonal (köznyelvben: „piros metró”)



1970-ben adták át első szakaszát a Deák Ferenc tér és Fehér út között. Ebben az időben csak kapukon keresztül lehetett bejutni a metró állomásaira.

A vonalat eredetileg csak a Stadionok állomásig tervezték. A középső két vágányon metró, a szélső két vágányon pedig HÉV végállomása lett volna. Ez az elképzelés még ma is felbukkan néha a köztudatban, ám sajnos a megvalósítási költségeihez képest szegényesen oldaná meg az átszállási problémákat. Ennek dacára a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület a Gödöllői HÉV-vel való összekötését szorgalmazza. 2004-ben elkezdődött a vonal felújítása. A vonal állomásai egységesek lettek, a falakat pedig a felszínen található épületek, nevezetességek fotói-ból készült montázsok díszítik.

M3 – Észak–déli metróvonal (köznyelvben: „kék metró”)



1976-ban adták át első szakaszát a Nagyvárad tér és a Deák tér között. Ezen a vonalon már kiépítették az automatikus vonatvezető rendszert, ennek segítségével egy személy is vezetheti a szerelvényeket.

A vonalat eredetileg Káposztásmegyerig tervezték, amely szakasza még ma sem épült meg. A vonal Ferihegyi repülőtérig való meghosszabbítása is szóba került már. A közel jövőben várhatóan 2-es metró után ezt a vonalat is felújítják majd.

Összekötő vágány – A Deák térnél a Kelet–nyugati metróvonal és az Észak–déli metróvonal között található egy 1799 méter hosszú összekötő vágány is, amely egyvágányú. Üzemi célokra használják, utasszállítás ezen a szakaszon nincs.

M4 – Dél-Buda–Rákospalota metróvonal („zöld metró”)



A négyes metró építését eredetileg 1978-ban kellett volna elkezdni. A tervezésre az évtizedek során rengeteg pénzt költöttek. Távlatban meghosszabbítanák a Virágpiacig, Újpalotáig és Budafok irányába, ám ezeknek a szakaszoknak az elkészülése nagyon bizonytalan.

Az állomásokat 2006-ban, az alagutakat pedig 2007-ben kezdték el építeni. A vonalon 80 méteres peronokat építenek egyes vélemények szerint 120 méteresre lett volna szükség.

Tervezett vonalak

M5 – Észak–déli regionális gyorsvasút

A vonal építését az ígéretek szerint 2007-ben megkezdték volna. Kaszásdűlő és Könyves Kálmán körút között lesz majd a földalatti szakasza, a felszíni szakaszokat a jelenlegi Szentendrei-, Csepeli- és Ráckevei HÉV képezik majd.

Az első szakaszát várhatóan a H6-os és H7-es HÉV összekötésével és meghosszabbításával az Astoriáig építik ki.

A budapesti metróvonalak története

M1-es metró (Millenniumi Földalatti Vasút; MILLFAV)

A Terézváros fő útvonalát, a Sugárutat 1884-re faburkolattal látták el. A Városliget felé rendszeres omnibusz járt, de az akkori ütéren, a Király utcán közlekedő villamossal együtt is kevésnek bizonyult, a járatok túlszűfoltak voltak. Tekintettel a közelgő millenniumi kiállításra is – melyet a Városligetbe terveztek –, a sugárúti közúti vasútra egyre égetőbb szükség volt.

A Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) vezérigazgatója, Balázs Mór, londoni tapasztalatai alapján foglalkozott egy pesti, felszín alatti vasút gondolatával. Legnagyobb riválisával, a Budapesti Közúti Vaspálya Társasággal (BKVT) együtt pályáztak az Andrássy (Sugár) úton építendő felszíni vasútra, melyet a hatóságok – a korábbi véleményüknek megfelelően – elutasítottak: „az Andrássy úton nem építhető közúti vasút”. A két cég azonban előzőleg megállapodást kötött: amennyiben a felszíni terveket elutasítják (melyre joggal számíthattak), földalatti vasút építését kezdeményezik. A terveket a Siemens és Halske cég készítette. A fennmaradt látványtervek szerint a városligeti fürdőtől a Vigadóig egyajtós, de háromosztatú szerelvények közlekedtek volna; a középső utastér bal oldalán külön fülkét szántak a dohányos férfiaknak, jobb oldalán pedig a nőknek. Az ajtók önműködően, a vezető által irányítva nyíltak-zártak volna, és automatákból árusították volna a jegyeket.



A Millenniumi Földalatti Vasút egy állomásának korabeli keresztmetszeti rajzon

Az engedélyt megkapták, sőt 90 éves engedélyidőt, 15 éves adókedvezményt és 5 évre menetjegyek utáni illetékbélyeg-átalányt kaptak. Cserébe viszont az Ezredévi Kiállítás megnyitásáig el kellett készülnie a vasútnak. Az engedély megadásától 21 hónap volt hátra a Kiállítás megnyitójáig.

Az első budapesti metróvonalat 1896. április 11-én adták át. Ez volt Millenniumi Földalatti Vasút.

A földalatti vasútépítés gondolata és megvalósítása egyidős a londoni földalatti vasútvonal születésével. 1860-ban kezdtek hozzá az építéséhez és 1863-ban helyezték üzembe az első földalatti vasutat. London után, elsőként az európai kontinensen, a millenniumi kiállításra készült el Budapesten a Sugárút alatt haladó földalatti kéregvasút. A belváros és a Városliget közötti kapcsolatot teremtette meg. A második világháború végéig a további fejlődés nem folytatódott.

M2-es metró

A 3 éves terv sikere érlelte meg az ország vezető szerveinek döntését, hogy Budapesten föld alatti gyorsvasutat kell építeni. 1949-ben megkezdődött a metró törzshálózatának, illetve első vonalának tervezése. A budapesti metróhálózat építését az 1950. szeptember 17-i minisztertanácsi határozattal rendelték el. A tervek szerint a metró a Népstadion (Puskás Ferenc Stadion) és a Déli pályaudvar állomás között közlekedett volna. A Népstadionnál akartak közös végállomást kialakítani a gödöllői HÉV-vel, amelynek nyomai a mai napig láthatók (4 vágány az állomáson). Az állomás két kupolás épülettel volt lefedve, amit később lebontottak. Ma a BKV metró, HÉV és villamos üzemigazgatósága található az állomás felett. Az állomás négy vágányát később egy lehetséges új szárnyvonalhoz hasznosították volna a korabeli tervek szerint. Ez a szárnyvonal Kőbánya-Felső, Kőbánya-Alsó és a Zalka Máté tér (ma: Liget tér) állomásokat tartalmazta volna.



A 2-es metró Pillangó utcai állomása a felújítás után

1954–55-re kellett volna elkészülnie a teljes vonalnak, de az 1950-ben nagy erővel megindított építkezést 3 és fél éves munka után más nagy beruházásokkal együtt le kellett állítani. 1954-től egészen 1962-ig a metró építése szünetelt, s csak az állagmegőrző munkákat végezték el. Az 1963.

november 14-én hozott kormányhatározat rendelte el a továbbépítést, a határidőket 1970. december 31-ben, a teljes vonalra 1973. december 31-ben jelölve ki. Ekkor már a tervek az Örs vezér téréig (Fehér útig) való megépítésről szólnak, a tervezett üzemi vágányok mentén. Ezzel az útvonal 2,3 kilométerrel meghosszabbodott. Az Astoria állomást is utólag tervezték be.

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

M3-as metró

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



Időközben a vonal déli végállomása Határ úti csomópontból Kőbánya-Kispest MÁV állomás mellé, az északi végállomás pedig Káposztásmegyerre került, mivel ott egy új városrész építését kezdték el. A vonal tervezett hossza ekkor 20,5 km-re, az állomások száma 24-re változott.

A hármas metró vonala az 1976-os átadása óta nem került felújításra. A tervezett fejlesztés keretében 2016 és 2020 között megújulnak az állomások, átépítik a pályát, a biztosítóberendezéseket, felújítják a szellőzést és az alagutak szigetelését. Tervek szerint az eljárás nyertes tervező vállalkozással novemberben kötnek szerződést 660 napra, a komplex tervezési folyamat pedig várhatóan 2015 nyarán fejeződik be. A tervezési munkák teljes egészében az Új Széchenyi Terv keretein belül, európai uniós forrásból valósulnak meg. A beruházás elemeként tervezik még a metróvonal esetleges meghosszabbítását Káposztásmegyerig.

M4-es metró

A 4-es metróvonal építésének ötlete 1972-ben merült fel. Ekkor még Budafokot kötötte volna össze az Astoriával, keresztezve a Kálvin teret. Később a Blaha Lujza téri végállomás is szóba került. Egy 1996-os tanulmány alapján nyerte el lényegében a mai formáját (Etele tér-Keleti pályaudvar-Bosnyák tér), azzal a különbséggel, hogy azokban a tervekben a Bocskai úti megálló helyett a Kosztolányi Dezső téren létesítettek volna metróállomást. Végül ezt a változtatást az indokolta, hogy a 4-es metró vonalvezetése ne essen teljesen egybe a 49-es villamoséval, és így a Kosztolányi Dezső téren lévő Volánbusz pályaudvart is áthelyezték az Etele térre. Az építése 2006-ban a felszíni munkákkal, 2007-ben az alagutak fúrásával kezdődött. Átadására 2014. március 28-án került sor.

