

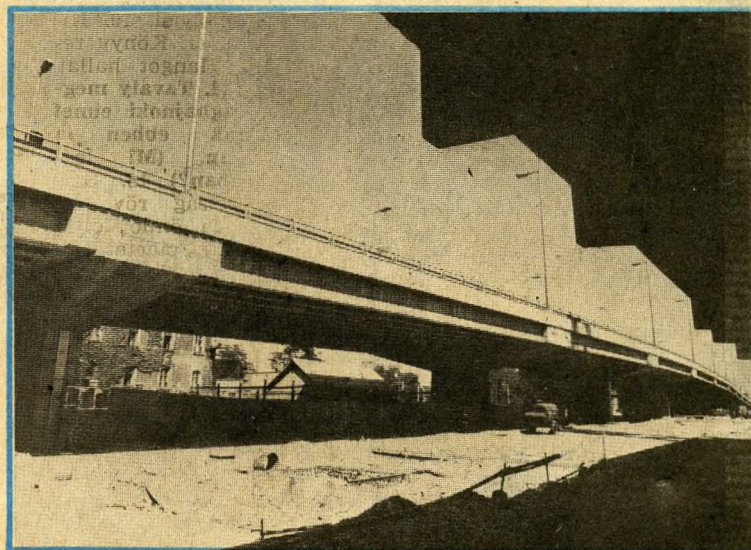
244



TERMÉSZET, TUDOMÁNY, TECHNIKA

# A világhódító METRÓ

**Budapest leghosszabb  
földalattivonala**



**A** mikor a tervezők hosszú távon megalkotják egy nagyváros közlekedési rendszerét — így van ez Budapestével is —, figyelembe kell venniük többek között a város kiterjedését, földrajzi adottságait, lakótelepeinek, ipari üzemeinek elhelyezkedését, a fejlődés várható alakulását, a lakosság számának, életszínvonalának növekedését is. Így volt ez a metró építésénél is.

Mint az előző számban már említettük, a kelet-nyugati metróvonal kijelölésénél e tényezők városrendezési szerepe még nem volt ennyire ismert, mégis a Fehér út—Déli pályaudvar között olyan csomópontok keletkeztek, mint a Keleti pályaudvari, a Batthyány téri vagy a Déli pályaudvari.

A villamosvonal megszüntével a Rákóczi úton korszerű, négysávos autótút alakult ki, ahol a nap minden szakában hömpölyög az autók áradata. Új városközpont alakult ki az Őrs vezér téren is.

Amikor a tervezők asztalán megszületett az észak—déli metróvonal, már kialakultak a városrendezés új lakótelepekkel elképzelt városközpontjai. Ehhez alakították a 22 km hosszú harmadik metróvonal irányát. Amerre a metró mélyben futó szerelvényei elhaladnak, a felszínen szanálnak, csomópontokat, autóparkolókat, kereskedelmi egységeket hoznak létre, egy csapásra megváltoztatják a főváros arculatát. Mindaz, amit leírtunk, igazolva látszik az észak—déli metróvonal építésénél. A Kőbánya—Kispest vasútállomástól, a Rákospalota—Újpest vasútállomást érintve, a káposztásmegyeri új lakótelepet köti majd össze a főváros belső kerületeivel. Összesen 24 állomás.

Budapest belső kerületeit kivéve — ahol a beépítések miatt mélyvezetésű a vonal — Kőbánya—Kispest