

A teljes kelet–nyugati metró tengely

A múlt év végén — a tervezettnél egy évvel korábban — elkészült a kelet–nyugati metróvonal. A sok-sok híradás után ma már egyre megszokottabban, hétköznapiabban csengenek ezek a szavak. Ez így természetes, így jó.

Az előzmények

Vegyük sorra az előzményeket, a terveket, a jelenlegi tapasztalatokat. Nézzük meg, milyen rendkívüli és óriási erőfeszítések történtek, illetve állnak még előttünk. Szóljunk a várható, az előirányzott eredményekről, célokról, és ejtsünk szót — tanulság végett — a bosszúságokról is.

A budapesti közlekedési hálózat csirái már a XVI—XVII. századi térképeken fellelhetők. A hálózat fontosabb elemei pedig már a XIX. században, a millennium évében kialakultak, illetve az akkori időkhöz képest viszonylag modern formában kiépültek. Erre talán a legjellemzőbb, hogy az akkori lóvasúti hálózat villamosítása 1898-ban befejeződött, hamarabb, mint több európai világvárosban. Még a századforduló előtt, hazánk ezeréves fennállásának ünnepére, 1896-ban megépült fővárosunkban az európai kontinens első elektromos üzemű földalatti vasútja, és sor került néhány, akkor még technikai újdonságnak számító tömegközlekedési érdekesség — mint pl. a sikló (1870), a fogaskerekű vasút (1874) és az első HÉV-vonal (1887, Soroksár, Cinkota) stb. — üzembe helyezésére.

Fővárosunkban a városi közlekedésnek egyébként is jelentősek a hagyományai. Hiszen már 1849-ben megnyílt a Lánchíd, 1857-ben a Várhegy alatti közúti alagút, 1876-ban kiépítették az akkor korszerű, 34, illetve 45 m széles sugárutat (a mai Népköztársaság útját). A századforduló után csaknem valamennyi budapesti hídunk, megépült, az igen értékes rakparti környezettel együtt. S 1895-ben megjelent az első autó, 1912-ben az első taxi, 1915-ben megindult az első rendszeres autóbuszjárata.

Mint látható, a millenniumi időszak a főváros fejlődésében nagy állomást jelentett; de egyben „megállót” is — mert ezzel sajnos, hosszú évtizedekre minden befejeződött. Évszázadunk első felében Moszkvától Londonig a világnak minden nagyvárosa 100 meg 100 km-es földalatti hálózatot épített, így biztosítva a metropolisok modern közlekedését. Nálunk a fejlődés a biztató és grandiózus kezdet után megdermedt; s csak az 1950-es években — a többi világváros erőfeszítéseivel képest azonban nagy lemaradással — született meg véglegesen a budapesti metró terve és kezdődött meg az építése.

A munkák megindulása új szakaszt jelentett Budapest közlekedés-fejlesztésében. Bár az első vonal az egész hálózatnak csak kis része, de a cél már akkor is a hálózat teljes kiépítése volt. Ezzel a főváros hosszú évtizedekre elkötelezte magát, mert a met-

róépítés mint feladat — az általunk belátható távlatban — állandósult. A kelet–nyugati vonal megépítése tehát egy hatalmas metróépítési program első, de legnehezebb lépése volt.

Fél évszázad tudományos munkássága

A metróépítést több mint fél évszázad tudományos munkássága előzte meg. A budapesti Népköztársaság úti földalatti vasút létesítése nem kapcsolódott szorosan közlekedéspolitikai megfontolásokhoz, azonban már a tervezést megelőző 1894—96-os években található olyan feljegyzések, amelyek több, összefüggő vonalból álló budapesti földalatti vasúti hálózat létesítésével foglalkoztak.

Az első konkrétan felvázolt, nagyvonalú gyorsvasúti terv 1897-ben, tehát még a századforduló előtt készült, dr. Zielinski Szilárd elgondolása alapján. Az évek során több hálózati terv-változat készült. Ezek közül kiemelkedő Garády Sándor 1912. évi, Zelovich Kornél 1932. évi terve, majd a BESZKÁRT, illetve a Fővárosi Tanács különböző tervváltozatai. Nagyon érdekes, hogy már valamennyi tervben megtalálhatók a kelet–nyugati és az észak–déli metróvonalak elemei, sőt Kelenföld irányába és a Hungária körúton is számításba jött a földalatti vasút.

Több mint fél évszázad előkészítő munkájának eredményeként, szoros összhangban a városfejlesztési törekvésekkel alakult ki a mai, mintegy 160 km-es gyorsvasúti hálózat tervezete is.

Fővárosunk fejlesztésében a metróépítésnek döntő szerep jut; a metró-, illetve gyorsvasúti vonalak építése ugyanis nem csak a közlekedés javítását szolgálja. Mivel a főváros legdinamikusabban fejlődő, rendkívül nagyértékű alagút- és műtárgyrendszere, a kapcsolódó területek (építészet, avult épületek szanálása, kereskedelem, műemlékvédelem stb.) gyorsabb ütemű fejlesztését is kikényszeríti.

A teljességre való törekvés nélkül kíséreljük meg e hatásokat áttekinteni.

A pesti vonalszakasz kiépítése és hatása a környezetre

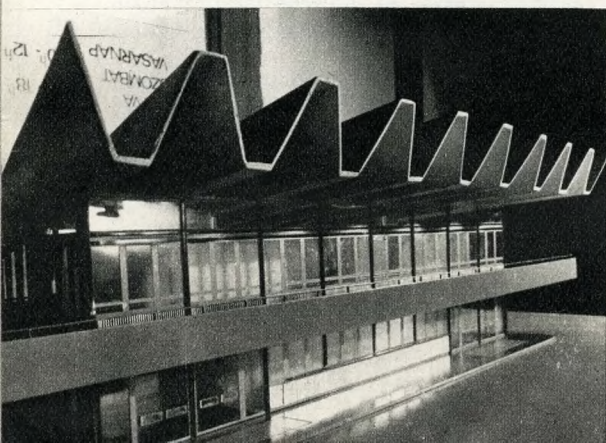
Megindult egy átgondolt, nagyvonalú városrendezési törekvés. Az első vonalszakasznál ez különösen a zuglói és a belvárosi részekben volt észlelhető.

Megkezdődött a kőbányai Harmat utcai, majd a zuglói Nagy Lajos király úti, később az Őrs vezér téri nagy lakótelepek építése; megszületik a belvárosi rekonstrukció, mely egyre korszerűbb és esztétikailag is igényes célokat juttat érvényre. Avult épületeket merészebben szanálnak; példa erre az életveszélyes állapotban levő Nemzeti Színház lebontása.

A metróállomások környezetében erőteljes törekvések tapasztalhatók a modernebb utcakép ki-



A kelet—nyugati metróvonal. Domonkos Endre felvételei



alakítására és a nagyvonalúbb, hatékonyabb közúti forgalomtechnikai megoldásokra. Árkádosítják a Rákóczi utat, szebbnél szebb üzletportálok létesülnek, a kereskedelmi létesítmények e környéken színvonalasabbak lesznek; erősödnek az utcai fények, jobb a közúti megvilágítás, sorban megjelennek a korszerű jelzőlámpás csomópontok, a kivilágított jelzőablak.

Sorra épülnek a metróépítéshez kapcsolódóan a többszintes csomópontok. Ezeknek műszaki, forgalomtechnikai és építészeti kialakítása már kielégíti a mai, korszerű igényeket.

Az építés sorrendjében az igények is egyre növekszenek; példa erre az egymás után épülő Astoria, Emke, Baross téri, Üllői úti csomópontok kialakítása. Ugyanezt illusztrálja az aluljárókban elhelyezett üzletek növekvő száma és emelkedő színvonala is. Az átépített csomópontok környezete is rendezésre került (Erzsébet-hídfők stb.).

A kelet—nyugati metró és közúti tengely kiépítése kikényszeríti a hálózati kapcsolatok tisztázását. Megszületett a kiemelt hálózat kiépítésének koncepciója:

— kelet—nyugati metró és közúti tengely



— észak—déli metró és közúti tengely
 — pest-budai Nagykörút
 — Hungária krt. (Róbert K.—Hungária —
 Könyves K. körutakkal együtt).

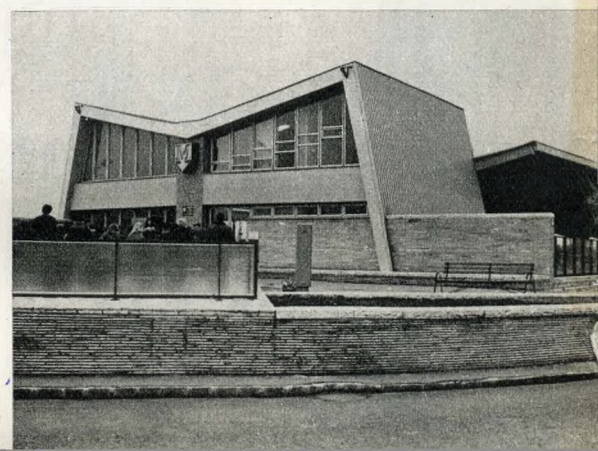
E koncepció kialakulása után a Főváros mintegy 10 évig ide koncentrált pénzügyi eszközeit, a gyorsabb és hatékonyabb építés végett. A kapcsolatok tisztázása után rendeződött a millenniumi földalatti vasút jövőbeni szerepe is, illetve megkezdődött a régi vonal rekonstrukciója és a meghosszabbítás munkálata.

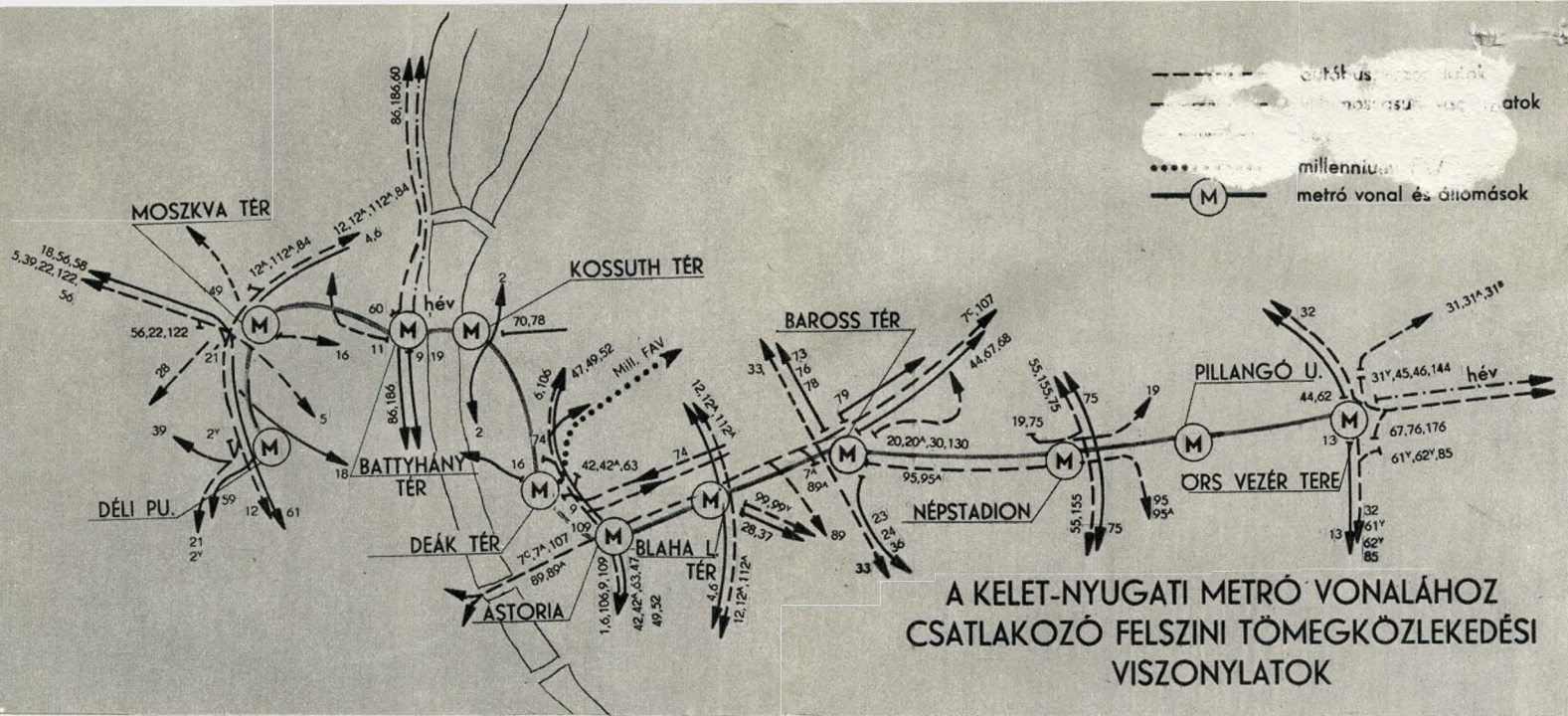
A metróvonal elkészülte után lehetővé vált a

pesti felszíni tömegközlekedési hálózat átrendezése, korszerűsítése, a rá- és elhordó hálózati rendszer kialakítása; ezt megelőzően, 1966-ban egy korszerűbb viteldíjrendszer bevezetése.

Az 1970-ben megnyitott metróvonalon a tapasztalatok igen kedvezőek. Naponta közel 240 000 utas veszi igénybe (legnagyobb sűrűség 1,5 perc, 3 kocsis szerelvényekkel). Talán a leggyesebb érzelmeket a szokatlan és gyors mozgólépcső váltotta ki.

A legtöbb javítanivalónk az ideiglenes forgalomtereléseknél van. Egyrészt színvonalasabb tájékoztatást kell adnunk az épülő objektumokról, más-





A KELET-NYUGATI METRÓ VONALÁHOZ CSATLAKOZÓ FELSZINI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI VISZONYLATOK

részt az amúgy is nehezen elviselhető építést (por, piszok, zaj, bukdácsolás stb.) az ott közlekedők, elsősorban a gyalogosok részére jobbá kell tenni.

A lakosság megszokta és megszerette a metróközlekedést, igényli és várja a további vonalak üzembe helyezését, a csomópont-rendezéseket.

A budai vonalszakasz üzembe helyezése és a városrendezés

Budán is kiépült a teljes kelet—nyugati metrótenyegy, Kossuth tér, Batthyány tér, Moszkva tér, Jakobinusok tere (Déli pályaudvar) vonalvezetéssel.

Az eddigi 6,5 km-es metróvonal Buda bekapcsolásával 10,1 km-re növekedett.

Budán könnyen áttekinthető és érzékelhető, milyen rendkívül nagy fejlődést jelent a metró és a kapcsolódó közlekedési főérrendszerek kialakítása.

A IV. ötéves terv közlekedésfejlesztéseinek zöme Budára összpontosult és oda koncentrálódik még néhány évig.

Átalakult a teljes felszíni tömegközlekedési és a közúti hálózat tekintélyes része. Forgalmotechnikailag korszerű, a nagy forgalmat lebonyolítani képes megoldások születtek (például a Fő utca, Bem rakpart egyirányúsítása, a Margit-hídfő kialakítása, a forgalomterelések miatt már véglegesen megoldott Joliot Curie téri jelzőlámpás csomóponti rendszer, a hozzá tartozó egyirányúsításokkal stb).

Városrendezési és építészeti szempontból itt is rendkívül nagy az említett közlekedésépítések hatása. Valamennyi nagyobb csomópont, fontosabb

útvonal mentén örömdetes változások tapasztalhatók. Példa erre a Batthyány tér, a Csalogány utca, a Fő utca, a Déli pályaudvar és környékük lakóházainak, műemléki együtteseinek sortatarozása, a pályaudvar átépítése, a csomópontokon az üzletek portáljainak modernizálása. Kiemelkedő még a vízvárosi rekonstrukcióra gyakorolt hatás is, vagy az olyan nehézkesen szanált környékekre, mint az Alkotás utca avult keleti oldala. Eltűnt a már igen sokat szidott, a Margit-híd budai hídfőjében korábban kialakult lebujok, tönkrement üzletpavilonok sora. Helyette kialakult a városképhez jól illő Duna-parti zöldterületi együttes, mely az értékes fürdőnegyedet majd kellően reprezentálja.

Megszületőben vannak Észak-Buda és Dél-Buda új nagy lakótelepének korszerű közlekedési kapcsolatai; példa erre az óbudai, a tervezett békásmegyeri, a lágymányosi és kelenföldi, illetve az épülő örmezei lakótelepek bekapcsolása.

A szentendrei HÉV-nek mint gyorsvasútnak korszerű metrókapcsolata a Duna-kanyar tömegközlekedését jelentősen javítja; javul a római-parti víkend-telepek közlekedési ellátása, illetve Szentendréig biztosított a Duna-kanyar kiszolgálása. Ezt támogatja a Szentendrei út osztottpályás kiépítése, ami a személygépkocsi-forgalom miatt már nélkülözhetetlen.

A teljes vonalon négy kocsiból álló vonatok közlekednek, a csúcsidőszakban ugyancsak 1,5 perces indítási időközökkel. A szállítóképesség — a legrövidebb, de üzemszerűen tartható fordulódó ismeretében — 19 000 fő/óra/irány.

A közlekedésfejlesztésben nincs megállás!

1972. december 22-én a Főváros egy újabb metróvonal-szakasszal gazdagodott, és ezzel befejeződött egy nagy, mondhatni Budapest eddigi legnagyobb közlekedési létesítménye építésének a története. A szó most már az üzemeltetőké. A metró a kapcsolódó létesítményekkel együtt mintegy 8 milliárd Ft értéket képvisel; ezzel tehát kerekén 8—10 Duna-híd értékű munka fejeződött be. Egyúttal egy újabb dunai átkelő is létesült; jöhet ez a föld alatt van, mégis, az új tömegközlekedési vonal meglévő Duna-hídjainkra is nagy tehermentesítő hatással van. A múlt évben a Lánchídon percnként haladt át egy-egy autóbusz — ma ennek csak a fele veszi igénybe az amúgy is túlterhelt hidat.

A fővárosi közlekedés problémái azonban nem engednek pillanatnyi megállást sem. További létesítményekre, újabb metróvonalakra, további nagy közlekedésépítési feladatok megoldására van szükség.

Már nyolc helyen épül az észak—déli metró. Az idén a tervek szerint üzembe kell helyeznünk a millenniumi földalatti vasút meghosszabbított vonalát. Tervezzük a csepeli HÉV Kálvin térig történő behozatalát. Tanulmányterv-szinten foglalkozunk a délbudai metróvonalal. Az OMFb segítségével vizsgáljuk a gyorsvasúti hálózat továbbfejlesztési lehetőségeit.

Szerénytelenség nélkül mondhatjuk, hogy a millennium óta nem volt tapasztalható ilyen óriási fejlődés a budapesti közlekedésben.

Épülő vonalszakasz a Kossuth térnél

A Moszkva téri mozgólépcső szerelése MTI Bara István felvételei

Az aluljárót fűtő csőhálózat a Vérmezőnél

