

Kétezerre valóság lesz

Nem egy vonal, nem kettő: hálózat ♦ Más színűek

Minőségi változás következik be a főváros közlekedésében aznap, amikor megindul az észak-déli vonalon az első szerelvény. Megnyílt ugyanis a második szakasz, már nem egy metróvonalról beszélhetünk csupán, hanem metróhálózatról.

Sőt! Nem szabad elfeledkezni a föld alatt robogó szerelvények öséről, a millenniumi vasútról sem. Persze, sem gyorsaságban, sem korszerűségben, sem utasszállító teljesítményében nem veheti fel a versenyt fiatalabb társaival, mégis, a metró alapvető jellemzői. (Hogy keresztezés nélküli vonalon, döntően föld alatt halad) rá is érvényesek.

Igy tehát már három vonal van. Együttesen ez közel húsz kilométer földalatti pályát jelent. Ebből 10,1 kilométer a kelet-nyugati szakasz, 5 kilométer a „kiszármazott” és a fordítólagutakkal együtt 4,5 kilométer az észak-déli vonal most átadott része.

Sárga, piros, kék és zöld

Már különbséget kell tenni az egyes földalatti metrók között. A jobb eligazodás, a közérthetőség kedvéért a különböző vasutak között színdinamika eltérés lesz. Mindenfajta felírás, tájékoztató tábla már színnel is kiegészül, melyik irányra vonatkozik.

Nekünk, utasoknak csak annyi a feladatunk, hogy megjegyezzük: a sárga szín a millenniumi földalatti jelöli, a piros a kelet-nyugati szakaszt, a kék pedig az észak-déli vonalat. Külön színt, a zöldet kapják a különböző állomásokra bevezető HEV-szerelvények.

Ez a hálózat további két hálózatot „tart el”: a HEV, illetve a vasút vonalait kapcsolja be a főváros közlekedésébe. A HEV már most is több ponton, az Órs vezér ténél, a a Batthyány téren találkozik a metróval, a jövőben még egy közös állomás alakul ki a Kálvin téren. Hasonló a helyzet a vasúttal is. Már most vannak közös megálló: Déli pályaudvar, Keleti pályaudvar, s a jövőben még több lesz.

Természetesen a MÁV ebben a rendszerben csak mint „híd”, a vidéket Budapesttel összekötő híd végpontja szerepel. De a HEV és a metrók olyan gyorsvasúti hálózatot alkotnak majd, amely valósággal körülöleli a várost. Most még csak — említettük — húsz kilométer metró van. Ehhez mintegy ötven kilométer HEV-vonal kapcsolódik a főváros területén. 2000-ig — szól a terv — 100 kilométer újabb vágányt fektetnek le, döntően a föld alatt. (Ebből mindössze 1,5 kilométer lesz a HEV-é; a csepeli gyorsvasút végállomását bevezetik a Kálvin tere.)

A második szakasz

120 kilométer metró lesz tehát 2000-ben a fővárosban. S ezen a 120 kilométeren bonyolódik majd le Budapest összes utazásának 80 százaléka.

Vagyis: érdemes metró építeni, mert csak ez tudja megoldani a jövő közlekedési problémáit. Nincs is pihenő, nincs megállás; a

mostani átadás után kezdődik minden elől. Illetve folytatódik, hiszen már a múlt évben belekezdtek az észak-déli vonal második szakaszának építésébe. Július 16-a, péntek reggel volt, amikor az Arany János utca alatt, valahol a mélyben megmozdult a soktonnás fúrópajzs. Utját vörös fénysugár: lézer irányította...

1980-ig elkészül a második szakasz. Ekkor már az Élmunkás tégig és déli irányban Kispest vasútállomásig haladhatnak a szerelvények, érintve az Arany János utcát és a Marx tere. Innen 1982-ig eljutnak az építők az Árpád-híd pesti hídfőjéig, majd tovább, egészen Újpestig, a Czabán Samu tégig. A Kőér utcában felépül az összesen 20,7 kilométeres vonal korszerű járműtelepe is.

Dél-Buda metrója

Közben azonban már 1978-79-ben megkezdik a következő, tehát a kiszármazott is számítva, a negyedik metróvonal építését. Ez Dél-Budát köti majd össze Rákospalotával. 34 milliárd forintba fog kerülni ez a 19,24 kilométer, de megéri: a tervek szerint naponként 812 ezer ember utazik itt. A megálló: Budafok városközpont, itt megszűnik az albertfalvai vasútállomás; Vegyész utca; Kondorosi út; Andor utca; Hengermalom utca; Bártfai utca; Móricz Zsigmond kör-

tér; Müszaki Egyetem; Kálvin tér, átszállási lehetőség az észak-déli vonalra és a csepeli HEV-re.

A következő megálló: Rákóczi tér; Köztársaság tér; Baross tér, átszállás a kelet-nyugati metróra, valamint a még későbbben épülő, ötödik metróra is; Cházár András utca; Hungária körút; Lumumba utca; Bosnyák tér; Miskolci út; Körvasút; Cservenka Miklós utca; Páskomliget; s végül Újpalota, Városcsopont.

Az ötödik

Az előbb, a Baross téri megállónál említettük az ötödik metróvonal is, amely egyelőre még csak terv, még ha realis terv is. 15 kilométeres vonalról van szó, amely összekötné Kelenföldet Obudával, úgy, hogy közben — qintha egy óriási kör peremén haladna — érinti Pestet is.

Tehát: az Ormezői lakótelepről indulna. Innen Kelenföldre menne, majd a Tétényi útra. A Kosztolányi Dezső tér után a Móricz Zsigmond körtér következne, ahol átszállásra lesz lehetőség a dél-budai metróra. A következő megálló a Mügyetem. A Boráros téren ismét átszállás, a csepeli HEV-re, s a következő megállónál, a Klinikánál is föld alatt lehet majd átszállni egy másik vonalra, az észak-déli szakaszra. A Kulich Gyula tér után a Teleki tér, majd a Baross tér következnek. Itt ez a vo-

nal találkozik a kelet-nyugati és a dél-budai metróval.

A Damjanich utca után a Körönd következik, ahol a millenniumi földalatti lehet felszállni. Az Élmunkás téren pedig az észak-déli metróra. Ezt követően a metró megáll Angyalöldön (a Pozsonyi úton), majd a Margitszigeten, utána a Kossy téren, ahol a HEV-re lehet majd felszállni. A Timár utca és a Flórián tér érintése után a végállomás valahol a Bécsi úton lesz.

Ez tehát a jövő programja. Hosszú időre szóló tervezet ez, akkora beruházás, amely példátlan a főváros történetében. Az építkezés éveit, évtizedeit alatt lassan el fogjuk felejtetni, hogy egykor még csak egyetlen földalatti járt a Népköztársaság útján; hatalmas nagyüzem, tízezreket foglalkoztató, s milliárdokat szolgáló közlekedési ágazat lesz a metró. S hogy 2000 után sem lesz pihenő, arra a rohamosan terjeszkedő, épülő, gyarapodó Budapest a biztosíték.



MAGYAROK ÉS KÜLFÖLDIEK

Alkotó kapcsolatok

Közös szóval: metrószok

Metrószok. Ezzel az egy szóval jelöljük azokat az ezreket, akiknek keze munkája nyomán mélyül az alagút, s épülnek a városok a föld alatt.

Háromezren vannak, ennyien dolgoznak minden centiméter előrehaladásért. Ötven hazai és jó néhány külföldi vállalat tökéletes együttműködésének eredménye minden átadott szakasz. Közösségük irányítója, a munka legfőbb összefogója a METRÓ Beruházási Vállalat. Nemcsak a szorosán vett föld alatti vonal elkészítése a feladatuk, hanem a megújulását élő budapesti közlekedés komplex fejlesztése is. Az új és új szakaszok folyamatos üzembe helyezésével párhuzamosan megváltoztatják a felszíni közlekedés arcát is: új utakat, felül-, s aluljárókat, kereskedelmi létesítményeket építenek.

A nagy mű megalkotásában részt vevő valamennyi vállalat felsorolására itt nincs mód. De azért néhány név, ízelítőül a listáról. Az elektromos berendezések szerelésében részt vett a Villanszerelőipari Vállalat. A hírközlőrendszert a Telefongyár, a BHG és a BRG mérnökei, technikusai állították munkába. A szovjet intézményeket és vállalatokat kell megemlíteni, amelyek kezdettől fogva részt vesznek a hazai metró beindításában. Így például a teljes járműparkot, eddig 125 metrókocsit a Szovjetunióból vásároltuk. Most újabb ötven érkezett. Ezek az észak-déli

szakaszon dolgoznak majd. Építő Vállalat, a postai kábelkötés, a Posta Központi Kábelüzem, az elektromos kábelkötés pedig a Budapesti Elektromos Művek szakemberei bálódtak.

A föld-, beton- és vasbetonipari munkák elvégzése után még hátra voltak a szerelő-, a szakipari feladatok. A burkolásokat, az üvegezést, a festést és a mázozást az Országos Szakipari Vállalat végezte el. A kőburkolatokat a Kőfaragó- és Szobrászipari Vállalat, valamint a Fővárosi 2-es számú Építőipari Vállalat szakemberei készítették. A fémborításokat a Fémmunkás Vállalat, a szellőzést a Csőszelvényipari Vállalat, a mozgólépcsőket a Gép- és Felvonószerező Vállalat szerelte be.

S ne feledkezzünk el a tervezőkről sem: a METRÓBER, az UVATERV, a MÁVTI, a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat és a BME vasútépítési tanács munkatársairól, mérnökeiről.

A metróépítésnek sajátos színt ad a nemzetközi részvétel, a külföldi vállalatok együttműködése. Közülük elsősorban azokat a szovjet intézményeket és vállalatokat kell megemlíteni, amelyek kezdettől fogva részt vesznek a hazai metró beindításában. Így például a teljes járműparkot, eddig 125 metrókocsit a Szovjetunióból vásároltuk. Most újabb ötven érkezett. Ezek az észak-déli

szakaszon dolgoznak majd. A Szovjetunióból nemcsak motorokocsik, hanem mérnökök, technikusok is jöttek. Ők segítettek a szerelvényeknél, a javításoknál is. A mozgólépcsők ugyancsak szovjet gyártmányúak: a leningrádi Kotljakov gépgyár küldte őket.

A kapcsolat nemcsak a tervezőintézetek között ilyen szoros, hanem a városok, a metrójáráttal rendelkező városok között is. Magyarországon csak Budapestben futnak metrókocsik, a Szovjetunióban azonban Moszkván kívül van metró Leningrádban, Bakuban, Tbiliszi-ben és Kijevben is. A peronárok érmebedobó gépeket például a moszkvai metróvállalat küldte, hasonlóan a kocsi futókezeiket is. Az alkatrész-ellátásban a leningrádi metró segít. A most épülő motor-kocsi-javitó főműhely ugyancsak a leningrádiak tapasztalatainak adaptációjával készül.

Évek óta gyakori vendégek a csehszlovák metrószok is. Ők a prágai metró építésénél hasznosították a budapesti tapasztalatokat. Szocialista szerződést kötött a két vállalat, amelyben például alkatrész-gyártásban való együttműködés is szerepel.

A különféle berendezések, tartozékok ismét más-honnan, jugoszláv, angol és nyugatnémet cégektől érkeztek: a metró építésében tucatnyi külföldi vállalat vett részt.

Az észak-déli metró átadását követően

megvalósuló járatok

Autóbuszok

Járat jelzése	Útvonala	Üzemideje első utolsó	Követési idő percben Csúcs- Nap- idő- köz- ben	Menet- idő perc	
6	Óbuda, Miklós u. — Engels tér	4,45 23,35	5,0	7,0	23
6	Óbuda, Miklós u. — Marx tér — Engels tér	5,00 24,00			
6 (piros)	Óbuda, Miklós u. — Marx tér — Engels tér	5,00 7,55 13,00 18,30	5-6		20
9	Pataky I. tér — Kőbányai út — Madách tér	4,40 23,45	3-4	4-5	47
109	Orezy tér — Baross u. — Duna u.	4,40 23,45	2-3	3	13
15	Boráros tér — Keeskeméti u. — (vissza: Váci u.) Gogol u.	5,15 22,45	3-4	4-5	26
135 (piros)	Nagyvárad tér — Üllői út — PL MAV-állomás	5,00 23,00	10-11	13	30
81	Üllői úti lakótelep — Üllői út — Nagyvárad tér	4,40 23,15	7-8	11-12	21
81 (piros)	Táblás u. — Fűtőcs u. — Nagyvárad tér	4,40 7,55 13,35 18,35	9-10		23
89	Aszód u. — Előd u. — Népszínház u.	5,05 8,20 14,00 19,00			
199 (piros)	Nagyvárad tér — Határ út — PE Erzsébet tér	4,25 22,55 5,00 23,20	10	11-12	25
		5,00 23,25	9-10	12-13	24
		4,35 23,00			

Villamosok

42	Nagyvárad tér — Üllői út — Kispest, Tóth. A. u.	4,45 0,45	5-6	8-9	24
42 A	Megszűnik				
52	Megszűnik	Külső szakaszán 50 A jelzésű villamos indul			

Új járatok

Autóbusz

Járatok jelzése	Útvonala	Üzemideje első utolsó	Követési idő percben Csúcs- Nap- idő- köz- ben	Menet- idő perc	
78	Baross tér — Rákóczi út — Naphegy tér	4,40 23,10	5-6	6-7	42
89 A	Aszód u. — Eötvös út — Veres Nagyvárad tér	4,40 23,40	9	14	17
182 éjszakai	Nagyvárad tér — Üllői út — Keeskeméti u. — Fűtőcs L. u. — Veres Pálné u. — Duna u. — (vissza: Váci u. — Tolbúthi krt. — Kálvin tér — Üllői út — Nagyvárad tér	23,40 4,20	20		20

Villamos

50/A	Nagyvárad tér — Vörös Hadsereg — Kispest, Villanytelep	5,00 8,00 14,00 18,00	8		22
------	--	-----------------------	---	--	----

Csupa újdonság

Az első budapesti metrószakasz megnyitása óta hat év telt el. Ez a hat év nemcsak arra volt elég, hogy bizonyosodjék: a tömegközlekedésben gyökereket és tartós javulást csak a metró jelent, hanem arra is, hogy a szakemberek, az építők, az üzemeltetők tapasztalatokat szerezzenek. Ezeknek az alapján jó néhány módosítással, újdonsággal találkozhatunk az észak-déli metró vonalán. A mérnökök, a tervezők mindent elkövettek, hogy az új szakasz megfeleljen a növekvő követelményeknek.

Újdonság lesz, biztosan sokan örülnek annak, hogy az észak-déli vonalon tökéletesítették a szellőzőberendezést.

Az észak-déli vonal első szakaszán összesen huszonhét mozgólépcső dolgozik majd. Új megoldás, hogy a nagy forgalmú állomásokon, a Ferenc körüti és a

Kálvin téri megállónál négy mozgólépcsőt állítanak üzembe.

Az elektromos rendszerben is sok a változás.

Az utasok kényelmét szolgálja: az új metrókocsik nagyobb teljesítményű, tisztioros szabályozású motorokkal érkeztek. Ezekkel nagyobb sebesség érhető el, s a gyorsulás is folyamatos lesz. A kocsi belső kialakításánál több gondot fordítottak az álló utasokra: az ajtóknál is elhelyeztek kapaszkodókat.

A jó pályához hozzá tartozik a jó irányítás is. Gondoskodtak arról, hogy még a jelentős kanyarokban se jelentkezzen az utasokat kellemtelenül érintő dőlés.

A sok új közül még néhány: füstérkező berendezést helyeztek el új rendszerű, szép kivitelű idő- és vonatkövetési jelzőket, színes, világító utastájékoztató táblákat építettek be.