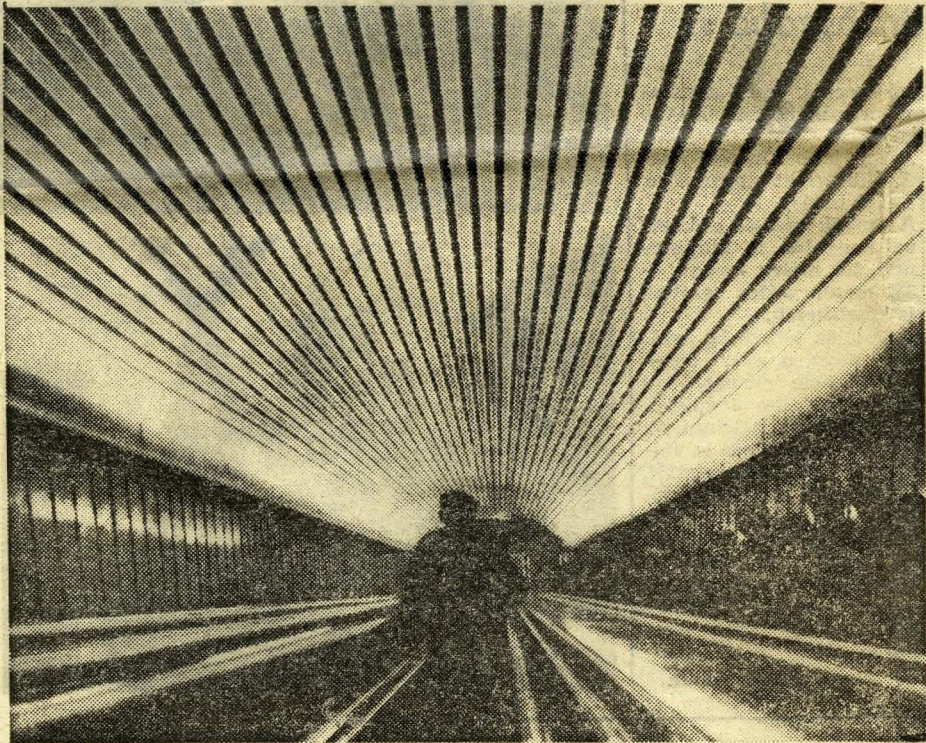


# EGY HÉT MŰLVA: METRÓ

Március 16-a óta mintegy tizenötezer fővárosi, vidéki és külföldi ismerkedett meg, egyelőre csak próbautasként, a metróval. Az utazásoknak az volt a céljuk, hogy a premier előtt a Földalatti Vasút Vállalat és a fővárosi közlekedési hatóságok szakemberei „élő forgalomban” szerezzenek tapasztalatokat a metró-közlekedés, valamint az utasbiztonság műszaki és forgalmi viszonyairól. Ezekről a tapasztalatokról és a legfontosabb tudnivalókról adunk ma tájékoztatást.



## AZ ELSŐ UTASOK VÉLEMÉNYE:

### Mozgólépcsőzni jó és nagyon kényelmes

A metró szakemberei szerint a próbautazások „slágere” a mozgólépcső volt.

Az óránként csaknem nyolcezer utast, mintegy harminc méter mélységbe, illetve felszállító, csillogó acélszalagot eleinte némi tartózkodással szemléltek, főként az idősebb utasok. Hamar kiderült azonban, hogy az aggodalom felesleges volt, a mozgólépcső a kényelmesen gyalogló, sétáló ember sebességével halad — csak rá kell „gyalogolni”. (Nem szabad azonban előtte megállni, vagy hirtelen ráugrani.) A lépcső egyébként egy méter széles, vagyis két ember kényelmesen elfér egymás mellett. A lépcső mindkét oldalán, a burkolat felett fekete gumikorlát halad a mozgólépcsővel azonos sebességgel. Az első tanács: amint ráléptünk a mozgólépcsőre, fogjuk meg a korlátot, s már nem lehet baj az egyensúllyal. Érdekes, hogy nemcsak a felszíni forgalomban, hanem a metró mozgólépcsőjén is van „jobbkez szabály”. Tanácsos ugyanis a lépcső jobboldalára állni, hogy a baloldali „sáv” azoknak maradjon, akiknek a mozgólépcső sebessége is kevés, és a lépcsőfokokon gyalogolva akarnak minél hamarabb lejutni.

### A CSOMAG

Hogyan nem szabad utazni a mozgólépcsőn?

Mindenekelőtt sok, vagy nagy terjedelmű csomaggal, olyannal, amit villamoson vagy autóbusszon sem lehet-

ne szállítani. Tilos és veszélyes a mozgólépcső gumikorlátjára, vagy magára a lépcsőre csomagot tenni. A lépcső végénél ne álljunk meg, ne itt kezdjük el diszkurálni, mert a felesleges megállás — még abban az esetben is, ha a lépcső kevés utast szállít — torlódást, zavart okozhat. Ajánlatos: öt éven aluli gyermeket karra venni, s kötelező — minden jóérzésű budapesti önként vállalt kötelezettségeként — idős vagy rokkant utastársainak segíteni. Megtörténhet, hogy valaki elcsúszik, elesik a lépcsőn. Ijedelemre, pánikra akkor sincs ok: a mozgólépcsőt ügyeltesei — minden lépcsőnél alul és felül egy-egy ügyeltes teljesít szolgálatot — azonnal megállítják.

### A BIZTONSÁGI SÁV

A metróállomások hossza 120, a peronok szélessége több mint három méter. A peronon legyünk mindig nagyon fegyelmekkel. A pályát a peron szabad tartózkodási helyétől egy világos vonallal jól elhatárolt, nyolcvan centi széles gumipadló választja el. Erre a gumisávra csak akkor szabad lépni, ha a szerelvény beérkezett és megállt az állomáson. A metrószerelvények óránként hatvan-hetven kilométeres sebességgel haladnak, s viszonylag kis idő — öt másodperc — alatt maximális sebességre gyorsulnak. Nos, ez a gumisáv védi az utast, hogy elsodorja a beérkező, vagy kiinduló szerelvény.

ria már a sebességről beszélünk, ne álljunk zsebre tett kézzel a kocsiban, ne támaszkodjunk az ajtóknak. Mindig fogózkodjunk!

A pesti ember közismeretlen kíváncsi, s ez a próbautazások során is kiderült. Sokan, egészen a peron széléig merészkedve, igyekeztek megtudni: honnan kapja a szerelvény az áramot, hol az áramforrás. Fent ugyanis nincs vezeték. A metrószakosok ezúton közlik, hogy az áramforrás — 825 voltos egyenárammal — a harmadik sín, s azt is, hogy a lehető legveszélyesebb könnyelműség a pálya széleig merészkedni, vagy netán egy beejtett esernyő, aktatáska kihalászását megkísérelni. Sokkal egyszerűbb és veszélytelenebb: szólni a peronügyeltesnek. Végül: a peronon nincs értelme tolakodni, türelmetlenkedni. A háromkocsis szerelvényen tizenkét ajtó — egy-egy ajtó csaknem másfél méter széles — és mintegy harminc másodperc áll rendelkezésre a ki- és beszálláshoz.

Ne itt siessünk...



Az első utasok

## A PILLANGÓ UTCÁNÁL

### Önkiszolgáló lámpa

Napi négyszázas turnusokban 1200 idős embert, nyugdíjast hívott meg próbautazásra a Hazafias Népfőnt, a Metró és az FKBT A metró első utasaitól

sok figyelemre méltó ötletet, javaslatot hallottak az utazás élményeit, tapasztalatait összegező ankétokon

a közlekedési és a baleset-elhárítási szakemberek. Az egyik észrevétel az volt, hogy a metrókocsikban viszonylag magasban van a felső kapaszkodórúd, az idősebb vagy alacsonyabb utasok nehezen érik el. Pótkapaszkodókat kértek. Mások arra kértek választ: hogyan közelíthetik meg a metró Pillangó utcai állomását, ehhez ugyanis át

kell jutniok a mindig forgalmas Kerepesi úton. Az illetékes közlekedési szervek e probléma megoldására érdekes tervet fogadtak el: a Kerepesi úton olyan forgalomirányító lámpát állítanak fel, amit majd a metróállomáshoz tartó gyalogosok kezelnek majd. Így — zöld jelzést adva maguknak — veszély nélkül és gyorsan átjutnak az úttesten. Arról is gondoskodtak, hogy

az önkiszolgáló forgalomirányító lámpa ne legyen gyerekek, vagy egyes önző gyalogosok játékszere.

A lámpát úgy állítják be, hogy meghatározott időben ad gombnyomásra szabad jelzést.

## AZ AUTOMATA NEM TÉVED

### Bérlettel, új forintossal

A BKV valamennyi villamos és kombinált bérlete, utazási igazolványa érvényesek a metróra. Akiknek tehát bérletük, vagy utazási igazolványuk van, a „B” betűvel jelzett bejáraton léphetnek a peronra: az igazolványokat kézben tartva — és felmutatva. A többi utas a fényjelzéssel ellátott bejáraton jut el a fotócellás automatakészülékig, amely a kiskalák — az új — egyforintos érme bedobása után „zöld” utat ad. Sem más érmevel, sem egyéb „pótlékkal” nem érdemes kísérletezni, az automata nem lehet becsapni... Az az utas, akinek éppen nincs egyforintos érmeje, ne forduljon vissza. A pénztárban váltsanak.

## PREMIER ELŐTT

# Próbautasok a metrón

## A biztonsági sáv ♦ Oktatófilm, füzet

— A metró, Budapest legújabb tömegközlekedési eszköze, nem kevés feladattal állította a Fővárosi Közüti Balesetelhárítási Tanácsot — mondja Wágner Miklós, az FKBT irodavezetője. — Bár a metró a lehető legkorszerűbb, az utazás pedig — mint a közönség majd tapasztalni fogja — gyors, kényelmes és biztonságos, mint mindenütt a közlekedésben, itt is számolni kell esetleges baleseti tényezőkkel. Ezért — részben a külföldi metrók tapasztalatai, részben pedig helyszíni vizsgálatok alapján,

a metró szakembereivel együttműködve már hónapokkal ezelőtt megvizsgáltuk a veszélylehetőségeket.

Ezen túl, a premier pillanatától kezdve állandóan figyelemmel kísérjük a metróforgalom biztonsági feltételeit.

— Milyen baleseti veszélyeket tapasztalt az FKBT?

— A tíz napja tartó próbautazások azt bizonyítottak,

hogy a mozgólépcső, amelytől sokan és főként a korosabbak tartottak, egyáltalán nem okoz majd gondot —, ha megtartják az előírásokat. A kocsik ajtaján a ki- és beszállás zökkenőmentes, biztonságos volt. Amire azonban nyomtatékosan szeretnénk felhívni az utazóközönség figyelmét — éppen a próbautazások tapasztalatai alapján —, az

a pályát a perontól elválasztó, nyolcvancentis biztonsági sáv: a metró úgyszólván egyetlen, különleges veszélyforrása.

Nem győzzük eléggé hangsúlyozni, hogy a szerelvények beérkezése előtt ezen a sávon tartózkodni — életveszélyes. Már a próbautak során is szembetűnő volt, hogy egyesek — nyilván kíváncsiságból — a sávon állva várták, lesték az alagútból kibukkanó szerelvényt. S mindez azután történt, hogy a metró szakemberei részletesen elmagyarázták: a biztonsági sávra azért van szükség, mert a nagy sebességgel érkező vonat lég-

örvénye könnyen elsodorhatja a közvetlenül a pályatest mellett álló, várakozó utast...

— Hogyan tájékoztatták a fővárosi utazóközönséget a metróval kapcsolatos legfontosabb tudnivalókról?

— A Fővárosi Közüti Balesetelhárítási Tanács és a Metró füzetben ismertette a mozgólépcső használatára vonatkozó biztonsági szabályokat, a peronon tartózkodás, az utazás, valamint a ki- és beszállás előírásait. Ez a füzetecske — szerénytelenség nélkül állíthatjuk, hogy nagy sikere volt — mássfél millió példányban jelent meg. Úgy véljük, aki előlvasta a kiadványunkat, s meg is szívleli tanácsainkat, aggály nélkül, biztonságban utazhat majd a metróon. Ezekről a legfontosabb tudnivalókról három kisfilmet is készítettünk;

a filmeket — még a metrópremier előtt — a főváros valamennyi filmszínházában és a televízióban is vetítik majd.

Megjelentettünk egy plakátot is, amely térképszerűen illusztrálja a metró és a felszíni tömegközlekedési járművek állomások szerinti csatlakozásait. A Hazafias Népfőnttal együttműködve megszerveztük a próbautazások „utazóközönségét”, majd ankétok során meghallgattuk és az illetékesekhez továbbítottuk a „próbautasok” reális, hasznos, megszívlelendő észrevételeit, javaslatait. A fővárosban már közismert udvariassági sorsjegyünk harmadik sorozatát áprilisban és májusban bocsátjuk ki, s jutalmazni fogjuk a legfegyelmesebb, legudvariassabb metróutasokat is.

— Tudjuk, hogy a pesti emberek túlnyomó többsége lokálpatrióta; szereti fővárosát. Hisszük, hogy a metró valamennyiünk közös büszkesége lesz. Érezze minden egyes budapesti ember sajátjának, óvja és vigyázzon rá.