

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 „kis-földalatti” és a fordítóágutakkal 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 színével is kifejezi, 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 befutó 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 S 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 megállók: 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 körülfutja 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 térre.)

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 metróra 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-án, péntek reggel volt, amikor az Arany János utca alatt, valahol a mélyben megmozdult a soktonnás fúrópajzs. Újtát vörös fénysugár: lézer irányította...

1980-ig elkészül a második szakasz. Ekkor már az Elmunkás térig és déli irányban Kispest vasútállomásig haladhatnak a szerelvények, érintve az Arany János utcát és a Marx tereket. Innen 1982-ig eljutnak az építők az Árpád-híd pesti hídfőjéig, majd tovább, egészen Újpestig, a Czabán Samu térig. 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 kisföldalatti 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 megállók: Budafok városközpont, itt megszűnik az albertfalvai vasútállomás; Vegyész utca; Kondorosi út; Andor utca; Hengermalom utca; Bátyfai utca; Mórész Zsigmond kör-

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

A következő megállók: 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; Körösi Csoma körút; Cserevika Miklós utca; Páskomliget; s végül Újpalota, Városcsokor.

Az ötödik

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

Tehát: az Örmézői lakótelepről indulna. Innen Kelenföldre menne, majd a Tétényi útra. A Kosztolányi Dezső tér után a Mórész Zsigmond körút következn, ahol átszállásra lesz lehetőség a dél-budai metróra. A következő megálló a Műgyetem. 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 következik. 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 Elmunkás téren pedig az észak—déli metróra. Ezt követően a metró megáll Angyaljöldön (a Pozsonyi úton), majd a Margitszigeten, utána a Kossy téren, ahol a HEV-re lehet majd felszállni. A Tímár 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 földalattit járt a Népköztársaság útján; hatalmas nagyüzem, tízezreket foglalkoztató, s milliókat 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 megújulás elő bu dapesti közlekedés komplex fejlesztése is. Az új és új szakaszok folyamatos üzembe helyezésével párhuzamosan megváltoztatják a fel-színi 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 Villanyszerelőipari Vállalat. A hírközlőrendszert a Telefongyár, a BHG és a BRG mérnökei, technikusai állították munkába. Az utat az Aszfaltútépítő Vállalat, a vágányokat a Betonútépítő Vállalat fektette le.

Nagy munka volt az építést akadályozó köz-művek átépítése is. A vízcsövekkel a Fővárosi Vízművek, a

gázvezetékekkel a Vízügyi Építő Vállalat, a postai kábel-ekkel a Posta Központi Kábelüzem, az elektromos kábel-ekkel 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 mázást az Országos Szakipari Vállalat végezte el. A köburkolatokat a Kőfaragó- és Szobrászipari Vállalat, valamint a Fővárosi 2-es számú Építőipari Vállalat szakemberei készítették. A fémberendezéseket a Fém-munkás Vállalat, a szellőzést a Csőszelőipari Vállalat, a mozgólépcsőket a Gép- és Felvonószerező Vállalat szerezte be.

S ne feledkezzünk el a tervezőkről sem: a METRÓBER, az UVATERV, a MÁVTI, a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat és a BME vasútépítési tan-szék munkatársairól, mér-nőkeiről.

A metróépítkezésnek sajátos színt ad a nemzetközi részvétel, a külföldi vállalatok együttműködése. Közülük elsősorban azokat a szovjet intézményeket és vállalatokat kell megemlí-tetni, amelyek kezdettől fogva részt vesznek a hazai metró beindításában. Így például a teljes járműpar-kot, eddig 125 metrókocsit a Szovjetunióból vásárol-tuk. Most újabb ötven ér-kezett. Ezek az észak—déli

szakaszon dolgoznak majd.

A Szovjetunióból nemcsak motorkocsik, hanem mérnökök, technikusok is jöttek. Ők segítettek a szer-vizellátásnál, a javítások-nál is. A mozgólépcsők ugyancsak szovjet gyártmá-nyúak: a leningrádi Kotlja-kov gépgyár küldte őket.

A kapcsolat nemcsak a tervezőintézetek között ilyen szoros, hanem a váro-sok, a metrójáratokkal rendel-kező városok között is. Ma-gyarországon csak Buda-pestben futnak metrókocsik, a Szovjetunióban azonban Moszkván kívül van metró Leningrádban, Bakuban, Tbilisizben és Kijevben is. A peronázó érmebedobó gépeket például a moszk-vai metróvállalat küldte, hasonlóan a kocsik futóke-rekeit is. Az alkatrész-ellá-tásban a leningrádi metró segít. A most épülő motor-kocsi-javító főműhely ugyancsak a leningrádiak tapasztalatainak adaptáció-jával készül.

Évek óta gyakori vendé-gek a csehszlovák metrószok is. Ők a prágai metró épí-tésénél hasznosították a bu-dapesti tapasztalatokat. Szocialista szerződést kötött a két vállalat, amelyben például alkatrész-gyártás-ban való együttműködés is szerepel.

A különféle berendezé-sek, tartozékok ismét más-honnan, jugoszláv, angol és nyugatnémet cégektől ér-keztek: 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- ben	Menet- idő perc
6	Obuda, Miklós u. — Marx tér — Engels tér	4,45 23,35 5,10 24,00	5,0 7,0	23
6 (piros)	Obuda, Miklós u. — Marx tér — Engels tér	5,00 7,55 13,00 18,30 5,20 8,15 13,20 18,50	5—6 —	20
9	Pataky I. tér — Kőbányai út — Madách tér	4,40 23,45 5,00 23,00	3—4 4—5	47
109	Orezy tér — Baross u. — Duna u.	4,40 23,45 4,52 24,00	2—3 3	13
15	Boráros tér — Kecskeméti u. — (vissza: Váci u.) Gogol u.	5,15 22,45 5,15 22,45	3—4 4—5	26
135 (piros)	Nagyvárad tér — Üllői út — PL MAV-állomás	5,00 23,00 5,00 23,30	10—11 13	30
81	Üllői úti lakótelep — Üllői út — Nagyvárad tér	4,40 23,15 5,05 23,40	7—8 11—12	21
81 (piros)	Táblás u. — Fűtőös u. — Nagyvárad tér	4,40 7,55 13,35 18,35 5,05 8,20 14,00 19,00	9—10 —	23
89	Aszód u. — Elnök u. — Népszínház u.	4,25 22,55 5,00 23,20	10 11—12	25
199 (piros)	Nagyvárad tér — Határ út — PE Erzsébet tér	5,00 23,25 4,35 23,00	9—10 12—13	24

Villamosok

42	Nagyvárad tér — Üllői út — Kispest, Tóth. A. u.	4,45 0,45 4,40 0,20	5—6	8—9	24
42 A	Megszűnik				
52	Megszűnik	külső szakaszán 50 A jelzésű villamos indul			

Új járatok Autóbusz

Járatok jelzése	Útvonala	Üzemidő		Követési idő percben		Menet- idő perc
		első	utolsó	Csúcs- idő- ben	Nap- köz- ben	
78	Baross tér —	4,40	23,10			
	Rákóczi út — Naphegy tér	5,00	23,10	5—6	6—7	42
89 A	Aszód u. —	4,40	23,40			
	Ecséri út — Nagyvárad tér	4,40	23,20	9	14	17
182 éjszakai	Nagyvárad tér — Üllői út —	23,40	4,20			
	Kecskeméti u. — Eötvös L. u. — Veres					
	Pálné u. — Duna					
	u. —			20	—	20
	vissza: Váci u. — Tolbuhin krt. — Kálvin tér — Üllői út — Nagyvárad tér	23,18	4,28			

Villamos

50/A	Nagyvárad tér — Vörös Hadsereg útja — Kispest, Villanytelep	5,00 8,00 14,00 18,00 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 győke-res és tartós javulást csak a metró jelent, hanem arra is, hogy a szakemberek, az építők, az üzemeltetők tapasztalatokat szerezzenek. Ezeknek az alapján jó né-hány 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 tö-kéletesítették a szellőző-berendezést.

Kálvin téri megállónál négy mozgólépcsőt állítanak üzembe.

Az elektromos rendszerben is sok a változás.

Az utasok kényelmét szolgálja: az új metrókocsik nagyobb teljesítményű, tirisztoros szabályozású motorokkal érkeztek. Ezekkel nagyobb sebesség érhe-tő el, s a gyorsulás is folya-matos lesz. A kocsik belső kialakításánál több gondot fordítottak az álló utasok-ra: az ajtóknál is elhelyez-tek kapaszkodókat.

A jó pályához hozzá tar-tozik a jó vonalvezetés is. Gondoskodtak arról, hogy még a jelentős kanyarok-ban se jelentkezzenek az utasokat keltetlenül érin-tő dőlések.

A sok új közül még né-hány: füstérzékelő beren-dezést helyeztek el új rend-szerű, szép kivitelű idő- és vonatkövetési jelzőket, szí-nes, világító utastájékoztató táblákat építettek be.