

A METRÓ

FŐVÁROSUNK KÖZLEKEDÉSÉNEK JÖVŐJE

A nagy építészeti alkotások létrehozóit mindig név szerint jegyezte fel a történelem. Am a városi tömegközlekedés kétségkívül legnagyobb vívmánya, a metró, sohasem kapcsolódott nagy nevekhez. A metró — így a miénk is, a centenáriumi karácsonyi ajándék — közösségi alkotás.

*

Tegnap hajnal óta zsúfoltszerűen száguldanak a föld mélyén a Fehér út és a Déli pályaudvar között. Kíváncsi pestiek tízezrei zsúfolódnak a metróállomások mozgólépcsőin, hogy később elmondhassák, milyen érzés átutazni a Duna alatt. E sorok írója — aki már túl van ezen az aktuson — az ünneprontás legcsekélyebb szándéka nélkül kijelentheti: nincs abban semmi különös, a metró a Duna alatt éppolyan, mint a Rákóczi út alatt. És funkcióját tekintve a metró éppolyan, mint a világ másik 35 nagyvárosában, ahol szintén van metró. A mi földalattiakat csupán annyi különbözteti meg a többitől, hogy vadonatúj és hogy a miénk. Meg aztán mi egyébként sem szeretjük a sablonokat: a metróépítés képzeletbeli magasugrólécét csak a második nekirugaszkodásra vitük át, annyit pletykálkodtunk a metróról, amennyit a világon se-

1949-es választások néppront-programjában nagyon vonzó pont volt a metró. Mondhatnánk, túl szépnek tűnt. Olyannyira, hogy a későbbi sajnálatos helyzetben még a józanabb körök is megalapozatlan, elhamarkodott döntésnek ítélték.

Valóban az lett volna? Most, hogy egy napja már teljes hosszában működik Budapest első metróvonalát, itt az illő alkalom a valósággal összevetni a legendát.

Szakértelem — a szomszédból

Az egészen szélsőséges, elképesztő meséken kívül általában három — vitára alkalmas — pontot szoktak emlegetni a metróépítés 1954-es „bukásának” okaként: a) a figyelmen kívül hagyott anyagi lehetőségek; b) a nehéz talajviszonyok; c) a szakértelem hiánya.

Az első ponttal a történetek után nehéz volna vitába szállni. Noha egy fiatal, lelkes társadalom óriási lendületére is számított az ugyancsak fiatal program. Ami a különlegesen nehéz talajviszonyokat illeti, erre szinte kár szót vesztegetni... Az elkészült, „élő” metróknak bizonyítja, hogy már az első döntés alkalmával sem tévedtek a geológusok.

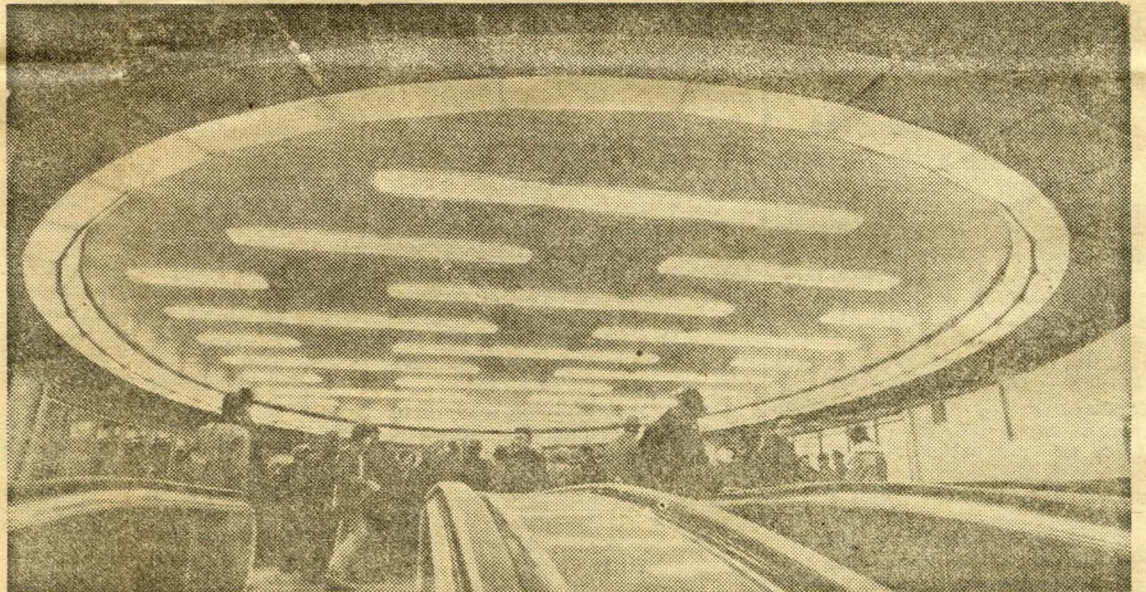
lan ezekbe a kifejezésekbe botlik a krónikás, amikor a hazai metró-történet kezdeteit kutatja. Csakis a kapott tapasztalatok nyomán születhetett meg az itthoni szakértelem.

metró egyszerre négyszer annyi utast szállít, mint a villamos, az autóbuszok sűrűbben és gyorsabban közlekedhetnek, mint régen, az egyéb gépjárművek pedig egy-egy újabb forgalmi sávot nyertek.

Bár a jó bornak valóban nem kell cégér — a metró előnyeivel senkit sem kell traktálni —, mégis ide kívánczik még valami, amiről kevés szó esik. A pesti ember ma már természetesnek tartja, hogy folyamatosan épül a metró és ezzel egyidőben — de ettől függetlenül — észreveszi, hogy korszerűsödnek a környező utak, útkereszteződések és terek. S aligha gondol arra, hogy mindez a metróépítés következménye. A metróállomások környékén kialakított közúti csomópontok nem csupán esztétikus látványt nyúj-

gyorsul majd a tempó, hanem azért, mert már most gondolni kell azokra a közlekedési problémákra, amelyek néhány év múlva óhatatlanul szorítják majd a fejlődő Budapestet. A módosított terv óvatos és reális: csak olyan mértékben gyorsítja az építkezést, hogy az semmi szín alatt ne jelentsen káros következményekkel járó megterhelést a népgazdaságnak. De még így is az eredetileg tervezett 1985-ös befejezési határidő helyett már 1982-ben elkészül az észak-déli metróvonal, amely Újpest központját köti össze Kispesttel, miközben a Deák térnél érinti a kelet-nyugati vonalat. Ennek első szakaszát a Nagyvárad tértől a Deák térig mához négy évre már használhatjuk.

Az új metrószakasz — amely-



Fénymennyezet. Ez fogadja a metróutast a Deák pályaudvarnál.

Elkészült a kelet-nyugati metróvonal és ezzel befejeződött az építés első igazán jelentékeny szakasza. Zárjuk le mi is azzal a múltat, hogy a 22 éves történetnek még az első felvonása miatt sincsen szégyenkezni valónk. Sem a szellemi, sem az anyagi értékek nem mentek veszendőbe: a temérdek törődés, a nehéz, áldozatos munka, a hatmilliárd forint itt zúg, suhan a föld alatt.

Végszóra!

Most, az ünnepek alatt bizonyára kevés olyan pesti akad, aki nem nézi meg az ajándékot, aki legalább egyszer nem megy le valamelyik mélyállomásra. A metrók ugyan felkészültek a nagy „idegenforgalomra” is, de igazában az ünnepek utáni munkanapok forgalmára készülődnek. Mert a metró új szakasza csak néhány napig lesz csodálni való látványosság, azután már sokkal fontosabb feladatot tölt be: az eddiginél is jobban kell segítenie a város tömegközlekedését. A metró, csupán azzal, hogy létezik, hogy gyorsabban tud haladni, mint a felszíni járművek, még nem sokat enyhít egy város közlekedési gondjain. Ennek a sebességnövekedésnek csupán akkor van értelme, ha a metró vonalához a lehető legésszerűbben illeszthető hozzá a felszíni tömegközlekedés, ha a földalatti gyorsvasút

teret, hanem ennél jóval többet: biztonságot. Akármilyen hihetetlen az első pillanatban, a metró legnagyobb értéke a városi közlekedésben a nagyfokú forgalombiztonság. Gondoljunk csak a metróvonal mentén épült aluljárókra, ahol a gyalogost tökéletesen megóvják a közúti járművek veszélyeitől. Vagy például tekintsünk végig ma azon a Moszkva téren, amelyre néhány hónappal ezelőtt gyalogos és járművezető egyaránt reszketve gondolt.

Az a változás, amit már eddig is hozott a főváros közlekedésé-

nek építése már javában halad — tehát Kispestről indul. A Nagyvárad teret érintve szinte nyílegyenesen halad a Kálvin térig, majd a Felszabadulás téren és a Deák téren át a Kiskörúton a Marx térig. Innen indul a Váci út alatt az újpesti szakasz az István térig.

A közúti közlekedésben is lényeges változásokat tesz majd lehetővé az észak-déli vonal. Azonkívül, hogy természetesen korszerűsítik a csomópontokat, jó néhány villamosvonalat is meg lehet szüntetni. Az Üllői út, Bajcsy-Zsilinszki út, Váci út teljes hosszában megszűnő villamosközlekedés nemcsak a felszíni forgalmat segíti, hanem a valóban korszerű, világvárosához méltó utcakep kialakításának feltételeit is megteremti.

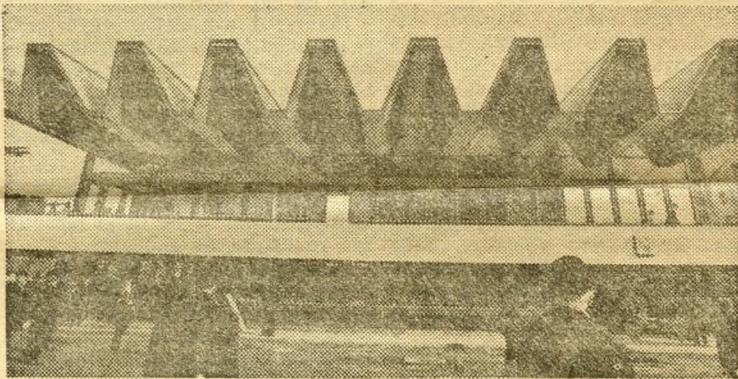
Távlati tervek

A metró jövője eldöntött tény, amely így, papírra vetve megdöbbentően egyszerűnek tűnik. Van már kiváló szakembereink, korszerű technikák (néhány gyorsabb fűrópajzsot be kell szerelni, mert a mostaniak teljesítménye már nem elegendő) — van az építéshez pénzünk és vannak már készülő terveink a távolabbi jövőre. Amikor a Kálvin térről kiindulva a Duna alatt Budafok felé tartanak majd a délbudai vonal építói, amikor a meglévő helyiérdekű vasutak és a későbbi gyorsvasutak kapcsolódnak a metróvonalakhoz... Persze a budapesti metró jövőjét nem leírni kell, hanem meg kell teremteni. És ehhez sok-sok munkás, technikus, mérnök áldozatos fáradságára van szükség. Nevüket külön-külön nem jegyzi fel az utókor, a következő nemzedék mégis tudni fogja, kinek köszönheti a felbecsülhetetlen értéket, amely nélkül néhány évtized múlva kellemtelenül szigorú keretek közé volnának kénytelenek szorítani a város fejlődését, gazdagodását.

A centenáriumi ünnepelő Budapest karácsonyi ajándékát — a metró első vonalának teljes elkészültét — jelképek tekinthetjük tehát Olyan jelképek, amely egy gazdag múltú város boldogabb jövőjének egyik legfontosabb zálogát jelenti.

Medveczky László

Fényképezte: Mikó László



Új építészeti remekkel gazdagodott a Moszkva tér.

hol, és a végén még azon is csaknem hajba kaptunk, hogy miként is nevezzük ezt a technikai csodagyereket.

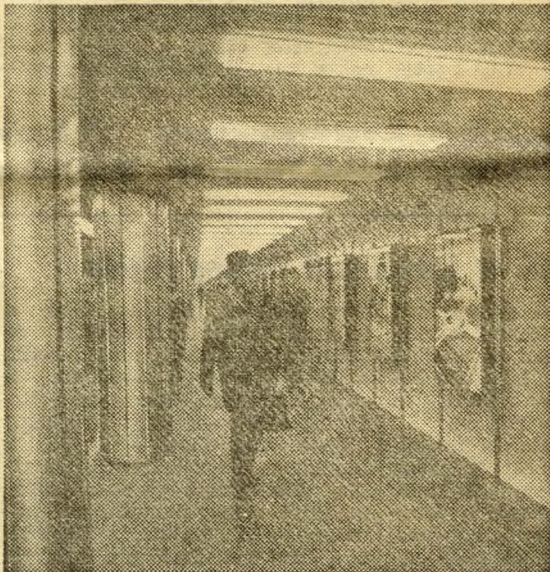
Elhamarkodott döntés volt?

Végül is az döntötte el a vitát a földalatti kontra metró elnevezés között, hogy a földalatti szó hozzatapadt a millennium idején épült vonalhoz. (Nem mintha a metró szó modernebb lenne, hisz az 1863-ban megnyílt, londoni Metropolitan Line rövidítéséből származik.) A század elejétől napjainkig sokkal inkább azon folyt és folyik a polémia világ-szerte, hogy a városi közlekedés megmentőjének tekinthető földalatti építésére mikor kell, mikor érdemes összegyűjteni az erőket.

A londoni utcákon az elérhető utazási sebesség ma éppen akkora, mint 100 évvel ezelőtt volt. A város egyik végéből a másikba 4 óra alatt lehet eljutni gépkocsival. Ugyanezt a távolságot a metró nem egészen egy óra alatt teszi meg. Könnyű kiszámítani, hogy ha a brit fővárosnak ma nem volna föld alatti közlekedési hálózata, jörszerével közlekedése sem volna.

Budapest nem London. Közúti járműforgalmát még ma sem lehet a másikéhoz hasonlítani. Mégis, miért határoztuk el már 1949-ben a metró megépítését? Egyszerű és bizonyíthatóan igaz a válasz: a döntésre azért volt szükség, hogy Budapest felszíni közlekedése ne jusson olyan szomorú sorsra, mint jó néhány európai nagyvárosban tapasztalni lehet. Kétségtelen ugyan, hogy az

gusok. Hanem a szakértelem: hát az valóban nem volt. Ugyan honnan is lett volna — ha csaknem a szomszédból. Hiteles tanú, az események részese, Kelemen János mérnök írja könyvében: „Egyetlen támpont volt, amely egyáltalában lehetővé tette a munkavégzést: a szovjet műszaki segítség. A moszkvai metró terveinek rendelkezésre bocsátása, a szovjetunióbeli tanulmányutak biztosítása, a szovjet szakértők jelenléte döntő feltétele volt a feladatok megoldásának”. Szovjet tervek, szovjet szakemberek, szovjet gépek — mindunt-



Városképek díszítik a Batthyány téri mélyállomást.

tehermentesít olyan főútvonalakat, amelyeken a rohamosan növekvő gépkocsiforgalom a zsúfoltság miatt érezhetően akad.

A budapesti metró első vonala a forgalom-szervező szakemberek szerint végszóra készült el. Most érte el a kritikus zsúfoltsági szintet a Rákóczi út és a Kossuth Lajos utca. És bár emlekeztes vita folyt a villamosok száműzése ügyében, mégis nyilvánvaló, hogy a döntéssel nem lett volna érdemes várni. A



Egy a sok ezer munkás közül, akiknek a metróért köszönhetjük.

ben az első metróvonal, óhatatlanul a jövőre irányítja a figyelmet. Nemrég látott napvilágot a kormány határozata a metróépítés programjának meggyorsításáról. Ez a döntés félreérthetetlenül bizonyítja, milyen nagy fontosságot tulajdonít kormányzatunk a közlekedésnek és ezen belül a városi tömegközlekedésnek, a forgalombiztonság javításának. Nyilvánvaló, hogy nem a most elkészült vonal sikerén felbuzdulva