

# A metró és környéke

A metró — mert a vi-ták ellenére a fővárosiak így hívják és nem föld-alatti gyorsvasútnak — a vártnál sokkal nagyobb forgalmat bonyolít le.

— Nincsenek végleges adataink, az utasszámlálást most értékeljük, de a gyorsstatisztika szerint egy nap alatt 222 818 utast szállítottunk — mondja Csukás Sándor forgalmi főosztályvezető. — A legnagyobb az Őrs vezér tér forgalma, 53 800 naponta, a legkevesebben a Pillangó utcánál — 5660 — szállnak fel, il-

letve le. Az üzembe helyezés előtt 100—150 ezer utasra számítottak a tervezők, a BHEV vonalának megrövidítése, az Őrs vezér téri csomópont és a kedvezőbb utazási lehetőségek hatására azonban több az utas, s a lakótelep elkészülte után jóval negyedmillió fölött lesz.

— Azt mondják, üzem-kezdéskor túl sok kocsi megy üresen, ugyanakkor este, különösen szombaton, több vonat is lehet-ne.

## Július 1-től új menetrend

— Most volt az első utasszámlálás, a menetrend lényegében bevált, annak ellenére, hogy semmiféle előzetes tapasztalattal nem rendelkezünk. Július 1-től meg akarjuk változtatni a menetrendet, nem 5 órától, hanem 5.30-tól közlekednek két és fél percenként majd a szerelvények, ugyanakkor este 19 órakor nem térünk át a csúcs utáni menetrendre, hanem csak 20 órakor és szombaton egész üzemzárásig sűrűbben indítjuk a vonatokat.

— Gyorsnak tartják a mozgólépcsőt.

— Nemzetközi szabványok vannak, mi is eszerint üzemeltetjük a mozgólépcsőket: másodpercenként 92 centiméteres sebességgel. Az első né-

hány napban negyven balesetünk volt, főleg idős emberek, akik szé-  
dültek a mélységtől, bi-  
zonytalanok voltak, nem  
fogták meg a korlátot.  
Aztán a vásárig alig-alig  
esett el valaki, viszont a  
BNV ideje alatt megint  
volt baleset. Ez azt bizo-  
nyítja, hogy a gyakorlat-  
lanság az oka, ha meg-  
szokják az emberek, hogy  
pontosan úgy kell rálép-  
ni a mozgólépcsőre, mint-  
ha az útjukat folytatnák,  
nincs baj.

— Az Őrs vezér téri bejárat szűk, a Pillangó utcánál néhány nappal ezelőtt még állványokat láttunk, a Népstadionnál pedig törmelékek, építő-  
anyagok állják a Kerepe-  
si úti oldalon az emberek útját.

## Rendet az állomások körül

— Hangsúlyozni szeretném, hogy az április 2-i avatás nem jelentette azt, hogy minden készen van. Minél előbb átkar-  
tuk adni a metró az uta-  
zóközönségnek, de né-  
hány munka még hátra  
van — kapcsolódik a be-  
szélgetésbe Balogh László főosztályvezető. — Az Őrs vezér téren nem szá-  
mitottunk ilyen forgá-  
lomra: 9200 utasunk van  
reggel 6—7 óra között a  
csúcsban. Vizsgáljuk a  
kapu szélesítési lehetősé-  
gét, a forgalmi iroda egy  
részének „levágásával”  
újabb ajtót lehetne nyit-  
ni. (Véleményünk sze-  
rint sürgős szükség van  
rá.) A Népstadionnál épül  
a metró irodaháza, a  
részleges átadás megke-  
zdődött, reméljük, nyár  
végére minden rendben  
lesz. A Pillangó utcánál  
az „M” betűt szerelték  
fel, ami még néhány meg-  
állóból hiányzik.

— Az utasok kifogá-  
solják — és joggal —  
miért építettek a Blaha  
Lujza téren két nagy  
„kaput”, ha csak egyet  
tartanak nyitva.

— El akartuk kerülni,  
hogy az emberek két ol-  
dalról érkezzenek a moz-  
gólépcsőhöz, még nincs  
elég gyakorlatuk a moz-  
gólépcső-közlekedésben.  
A műszaki lehetőség  
adott, s különösen a Cor-  
vin felőli forgalom szá-  
mára megnyitható a ka-  
pu, s ha ezt a forgalom  
indokoltá teszi, akkor  
intézkedünk.

— Huzatos a metró.

— Mi ezt nem így hív-  
juk, hanem azt mondjuk,  
hogy légegyensúly-prob-  
lémák vannak. Óránként  
ötször kicseréljük a leve-  
gőt, s ez az utasok érde-  
ke is. Milánóban csak a  
vonatokkal szellőztetnek,  
hiszen a szerelvény olyan  
mint egy dugattyú, csak-  
nem kitölti az alagútszel-

vényt, s nyomja maga  
előtt a levegőt. A párizsi  
metró áporodott, rossz le-  
vegője világszerte ismert.  
Mi azt akarjuk, hogy  
tisztá levegő legyen, és  
télen se sülyedjen a hő-  
mérséklet 5 Celsius-fok  
alá. Közrejátszik a lég-

mozgásban, hogy a felső  
ajtók üvegből készültek,  
az aluljárókból szinte  
húzzák be a levegőt. A  
Rákóczi úton most ké-  
szül el egy szellőző, újabb  
ventillátorokat helyezünk  
üzembe, s ez javít a hely-  
zeten, kiegyensúlyozot-  
tabbá teszi a légmozgást.

## Üzletek kellenek

Végül a kereskedelem-  
ről. Azoknak van iga-  
zuk, akik a metróállomá-  
soknál kereskedelmi cso-  
mópontok kialakítását  
szorgalmazzák. Az Őrs  
vezér téren például né-  
hány tolokocsin „él” a  
kereskedelem. Most üveg-

pavilonsort akarnak épí-  
teni, míg elkészül az új  
városrész ABC-áruháza  
és üzletei. A jövőben a  
metró és a kereskedelem  
terveit és ezek valóra vál-  
tását sokkal jobban  
szinkronba kellene hozni.  
Moldován Tamás