

Avatás előtt

Az észak—déli metró első szakasza

Hét perc: 28 millió munkaóra

A földkerekség minden fővárosának gondja azonos: lakás és közlekedés. A sorrend nálunk ugyanez, de a közlekedés kérdése sokkal jobban foglalkoztatja az embereket, mint bárhol másutt. A magyarokat kézenfekvő: Budapest úthálózata akkor alakult ki, amikor a fővárosnak alig több mint egy-millió lakosa volt — ma nap közben 2,2–2,4 millióan tartózkodnak itt — a motorizáció példátlan méretekben fejlődik, csúcsforgalomban csak lépésben tudnak haladni a járművek.

Rómában, Londonban és Párizsban korábban és délután az autóbuszok átlagos haladási sebessége óránként 4 kilométer. Nálunk a villamosok óránként 14 kilométert tesznek meg, az autóbuszok 18–20-at. Így hát sok külföldi szakértő szerint mi kedvező helyzetben vagyunk, mégis — joggal — szidjuk a zsúfoltság és a lassúság miatt a közlekedést.

A kormány az elmúlt években több rendkívüli intézkedést is tett a fővárosi tömegközlekedés gyorsítására, a zsúfoltság csökkentésére. Mindenekelőtt a munkaerőgondokat kellett megoldani, ezért került sor jelentős béremelésekre, pótlékok bevezetésére a BKV-nál, s ennek az intézkedésnek nem maradt el az eredménye, most már hosszú ideje nem csökken, hanem emelkedik a járművezetők száma. Enélkül elképzelhetetlen lett volna a fejlesztés.

A tények önmagukért beszélnek. A harmadik ötéves terv időszakában 6 milliárd forint jutott a budapesti tömegközlekedés fejlesztésére, a következő öt évben 16 milliárd. S most, az 1976–1980-as időszakban 26 milliárd, nyugodtan mondhatjuk, a népgazdaság szinte erején felül biztosít beruházásokat. A BKV minden eddigénél több, mintegy 1100 új autóbust, illetve trolibuszt vásárol, korszerűsítik a villamos járműparkját, s új trolibuszokat állítanak forgalomba. Hosszú idő után most először építenek újabb vonalakat, például a Tanács körút és a Kacsóh Pongrácz uti lakótelep között.

A Fehér úti főműhely, a cinkotai garázs és sok más jelentős beruházás is jelzi, hogy nemcsak a járművek beszerzéséről, hanem a magasabb szintű műszaki karbantartásról is gondoskodnak. Gyorsított ütemben épül a Soroksári út, gyorsvillamos lesz a Hűvösvölgyben, épül a Hungária úti körgyűrű, átadják az új Szentendrei utat, s a korszerűsített Bécsi utat, tizenkét csomópontot korszerűsítnek, hét vasúti, közúti kereszteződésnél lesz felüljáró.

S nemcsak beruházásokkal, hanem szervezéssel is megpróbálnak segíteni, nem eredménytelenül. A lépcsőzetes munkakezdés bevezetésével több mint 300 ezer ember szá-

mára tették lehetővé a kényelmesebb s gyorsabb utazást.

Eppen a külföldi példákól okulva azonban tudomásul kell vennünk, hogy a gépjárművek számának növekedésével önmagában az is eredménynek számít, ha nem lassul tovább a forgalom. A szűk utak határt szabnak, hiába van több jármű, ha ezek csak lépésben tudnak haladni. Minőségi változást, jelentős javulást csak a metró, a gyorsvasúti hálózat hozhat. Erre egyértelmű választ adott az első, a kelet–nyugati budapesti metróvonal is, amelyet a vártnál többen, naponta 530–550 ezren vesznek igénybe. A második metróvonal építésének előkészítése 100 millió forintot költött már 1970-ben megkezdődött, de két irányból az alagutak kialakításához 1972-ben láttak hozzá.

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa a gyártásban, és kivitelező 48 vállalat részvételével az építés első percétől biztosította az együttműködést. A vállalatok szocialista szerződést kötöttek, mégpedig úgy, hogy terveiket napi bontásban egyeztetették. Ennek az együttműködésnek is köszönhető, hogy az 5,1 milliárd forint értékű beruházás a közeljövőben elkészül, naponta 370 ezer ember számára válik lehetővé a kényelmesebb, gyorsabb utazás, mégpedig a főváros legzsúfoltabb területén, a Belvárosban.

A metró nemcsak a föld alatt tesz lehetővé gyors utazást — hét perc alatt juthatunk majd el a Nagyvárad tértől a Deák térig —, hanem sok kedvező változást is követel a felszínen. Hiszen minden csomópontban új aluljárók épültek, és a környezet is átalakult. Aki ma a Kossuth Lajos utcában sétál, új ruhába öltöztetett házakkal, passzázssokkal találkozhat.

Hét perc — 28 millió munkaóra. Ezek és ezek dolgoztak évekig — értünk. Több mint 500 ezer köbméter földet mozgattak meg, 190 ezer köbméter betont építettek be, csak a tübingek súlya meghaladta az 53 ezer tonnát.

S ami számokban nem kifejezhető, a munkás, a mérnök küzdelme minden centiméterért, az új megoldások keresése, hogy ez a metróvonal még szebb legyen, mint az előző volt. Akik részt vettek a próbaúton, látták már az új állomásokat, elmondhatják: a munkások, a tervezők csak elismerést érdemelnek. Minden állomás más és más, sehol nincsen a luxushatár, mindenütt takarékosra törekedtek, de a színvonal és a formákkal úgy bántak, hogy nemcsak gyorsabban és kényelmesebben fogunk utazni, de elmondhatjuk: szép a metró.

Nekünk a legszebb.



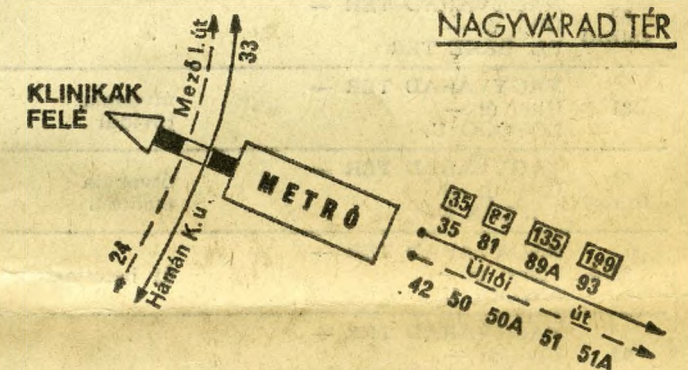
Építők, tervezők

Közlekedési Építő Vállalat, Metró Beruházási Vállalat, Betonútépítő Vállalat, 21. sz. Állami Építőipari Vállalat, Fővárosi Mélyépítő Tervező Vállalat, Gép- és Felvonószerelő Vállalat, Hidépítő Vállalat, Mélyépítő Vállalat, Villamos Berendezés és Készülék Művek, Országos Szakipari Vállalat, Kőfaragó és Épület-szobrásipari Vállalat, Csőszelőlőipari Vállalat, Közüti Gépellátó Vállalat, Aszfaltútépítő Vállalat, Villamosipari Kutató Intézet, Fém munkás Vállalat, Budapesti Közlekedési Vállalat, Fővárosi Köztisztasági Hivatal, Vízügyi Építő Vállalat, Budapesti Elektromos Művek, Fővárosi Vízművek, Fővárosi Gázművek, Fővárosi Csatornázási Művek, Posta Központi Kábelüzem, Telefongyár, Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár, Villamos Automatikai Intézet, Danuvia Központi Szerszám- és Készülékgyár, Fővárosi Kertészeti Vállalat, Kohászati Gvárbíró Vállalat, Fővárosi Szerelőipari Vállalat, Fővárosi Út- és Közútépítő Vállalat, MÁV Tervező Intézet, Budapesti Városépítő Tervező Vállalat, Könnyűipari Szerelő Vállalat, Posta Tervező Intézet, MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, Budapesti Távbeszélő Igazgatóság, Kereskedelmi Berendezéseket és Gépeket Gyártó Vállalat, Nehézipari Kalkulációs Vállalat, Volán 1. sz. Vállalat, Építőipari Szállítási Vállalat, Útvasútervező Vállalat, Budapesti Műszaki Egyetem, Beton- és Vasbetonipari Művek.

NÉPSZAVA

Nagyvárad tér

Ideiglenes végállomás — Üzletek az aluljáróban
Így jutunk el a József Attila-lakótelepre



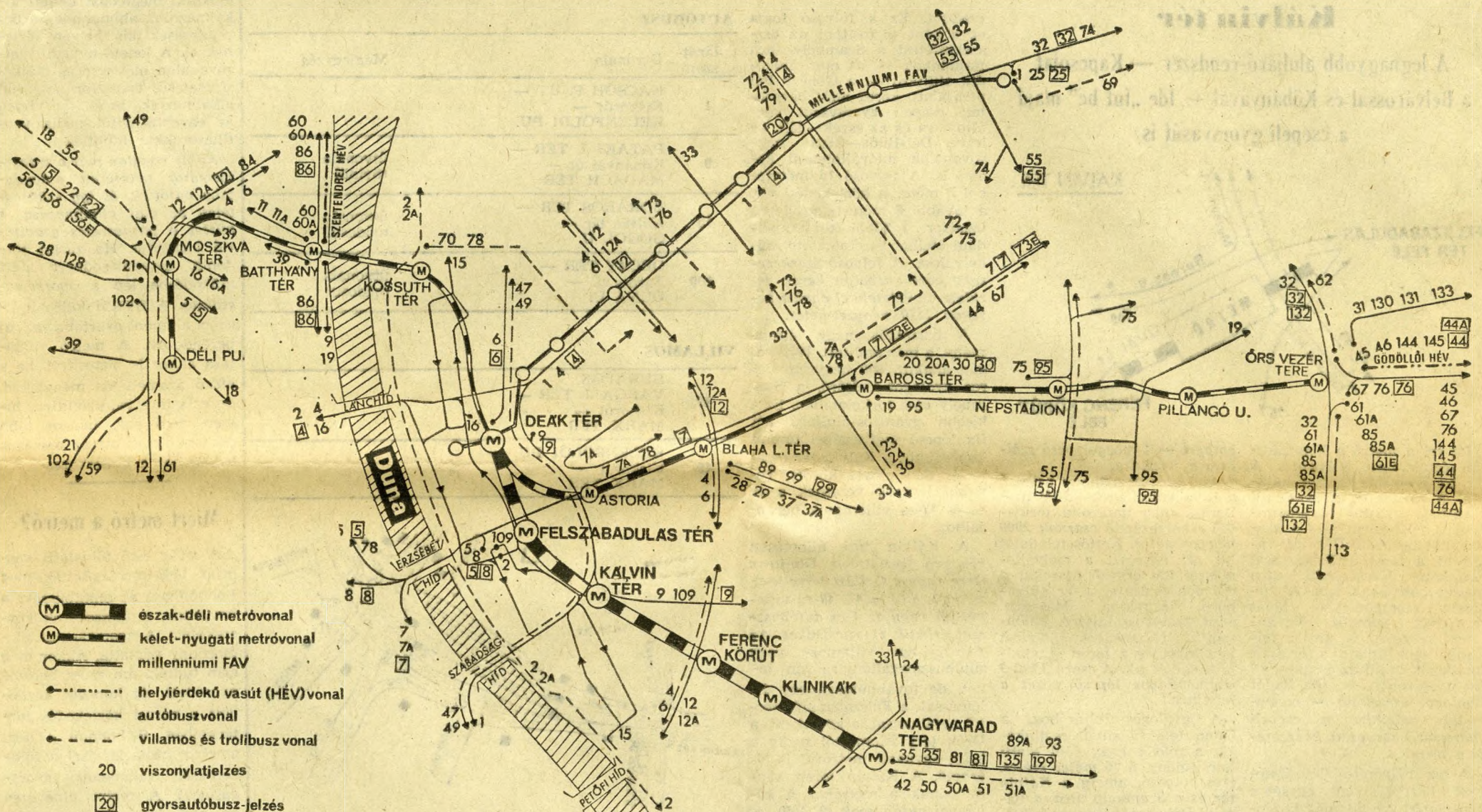
autóbusz útvonal
villamos útvonal
35 35 viszonylatjelzés; gyorsautóbuszjelzés

Az állomás: Az egyetlen állomás, amelynek nincs mozgólépcső, mindössze 7 méterre van a burkolat alatt. Az észak—déli metróvonal ideiglenes végállomása, amely nem sokkal a térszint alatt helyezkedik el. Hossza mintegy 120 méter. Az állomást a közvetlenül a felszín alatt levő elosztócsarnokból, más szóval galériából, fix lépcsőn lehet megközelíteni.

Az aluljáró: Az íves alakú folyosókból és oszlopos csarnoktérből álló aluljáró együttest a célt is szolgálja, hogy a gyalogosok a felszíni gépjárműforgalomtól elválasztva, biztonságosan mozoghassanak. Az aluljáróból szintén hagyományos, fix lépcsők vezetnek a felszínre, az Üllői út külső és belső ága felé, a Mező Imre út és Hámán Kató u. valamint a Hámán Kató u.—Mező Imre út irányában közlekedő 24-es villamos járdaszegélyeihez. A metróállomással összekapcsolt gyalogos-aluljáró alapterülete 900 négyzetméter. Ehhez csatlakozik 390 négyzetméter alapterület, az immár szokásos kisebb üzletek (hírlap-, édesség-, virág- és dohányárudák) számára.

Tömegközlekedés: Az ideiglenes végállomás felszíni részén kapcsolódik a metróhoz a külső kerületekből érkező 8 autóbusz-, 5 villamosvonal, amelyek Nagyvárad téri végállomásán a csúcsóránban tízezernél több utas száll át a metróra. Ezek az autóbuszok, villamosok kapcsolatot teremtenek a IX., X., XIX., XVIII. és XX. kerülettel.

Ide fut be az
— Üllői út vonaláról a 35/93 és 35-ös gyorsjárat,
— Üllői úti lakótelepről a 81-es és a 81-es gyorsjárat,
— Aszód utcai lakótelepről a 89A,
— Lakatos úti lakótelepről a 135-ös gyorsjárat,
— Pesterzsébetről a 199-es jelzésű gyorsautóbusz.
A villamosok közül pedig az — 50, 50A, az Üllői út vonaláról,
— a 42-es, Kispest, Ady Endre útról,
— az 51 és 51A Kispestről, Pesterzsébetről.
Itt halad át a 33-as autóbusz és a 24-es villamos is, amely a Mező Imre út felől teremt kapcsolatot a metróhoz (Folytatás a következő oldalon)



A metróvonalak áttekintő térképe