



NÉPSZAVA

1972. december 22.

Metróavatás

A közlekedés nem budapesti, hanem európai, sőt világ gond. Az európai polgármesterek budapesti tanácskozásán földrésznünk valamennyi metropolitánának képviselője elmondotta: az utcák túlszűfoltak. Az autóbuszok, a villamosok számának növelésével már nem lehet segíteni, megoldást csak a földalatti gyorsvasút hozhat.

Az első földalatti vasútvonalat a fiákeres, az omnibuszok korában, 1863-ban Londonban nyitották meg: a Metropolitan Line volt, s innen a név: metró. Európában harmadikként építettünk földalattit: 1896-ban „startolt” a milániumi kéregvasút, a kis metró.

Európa nagyvárosai szinte kivétel nélkül metróval építik meg a moszkvai vonalhoz hasonlóan 450 kilométerre terjedő Budapest naponta 5,2 millió alkalommal utaznak, ebből 4,6 millió utast a tömegközlekedési eszközök szállítanak. A hálózat nemzetközi viszonylatban is rendkívül sűrű: 4194 megállóhely van a lakásoktól, munkahelyektől legfeljebb 500 métert kell a legközelebbi tömegközlekedési eszközig átlagol megtenni.

A legnagyobb gondot mindannyiunk számára a zsúfoltság okozza, sokak szerint az utazási sebesség is alacsony. A villamosok átlagos utazási sebessége óránként 14 kilométer, az autóbuszoké 19—20, s ez a római, párizsi esücsidő 4—5 kilométeréhez képest száguldásnak számít. A közlekedési cső megelzése, az utazási idő csökkentése metró nélkül elképzelhetetlen lenne.

A földalatti gyorsvasút építésére mindössze három emberrel, 1950. január 1-jén alapították vállalatot. A tervezők, a munkások, s a különböző berendezéseket szállító vállalatok gigászi munkát végeztek, s közben kellett megismerniük, megtanulniuk a metróépítés tudományát. A csomópontokat is figyelembe véve, nyolcmilliárdos beruházásról van szó, s a feladat nagyságára csak egyetlen jellemző adat: a 10,3 kilométeres vonal építésére 100 millió munkaórát fordítottak.

A metró avatására a tervezettnél kilenc hónappal hamarabb kerül sor. A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa vállalja a koordináló szerepét, s valamennyi érdekelt megértette, hogy szinte elképzelhetetlen ennel méltóbb, rangosabb

centenárium ajándék a fővárosnak, az országnak.

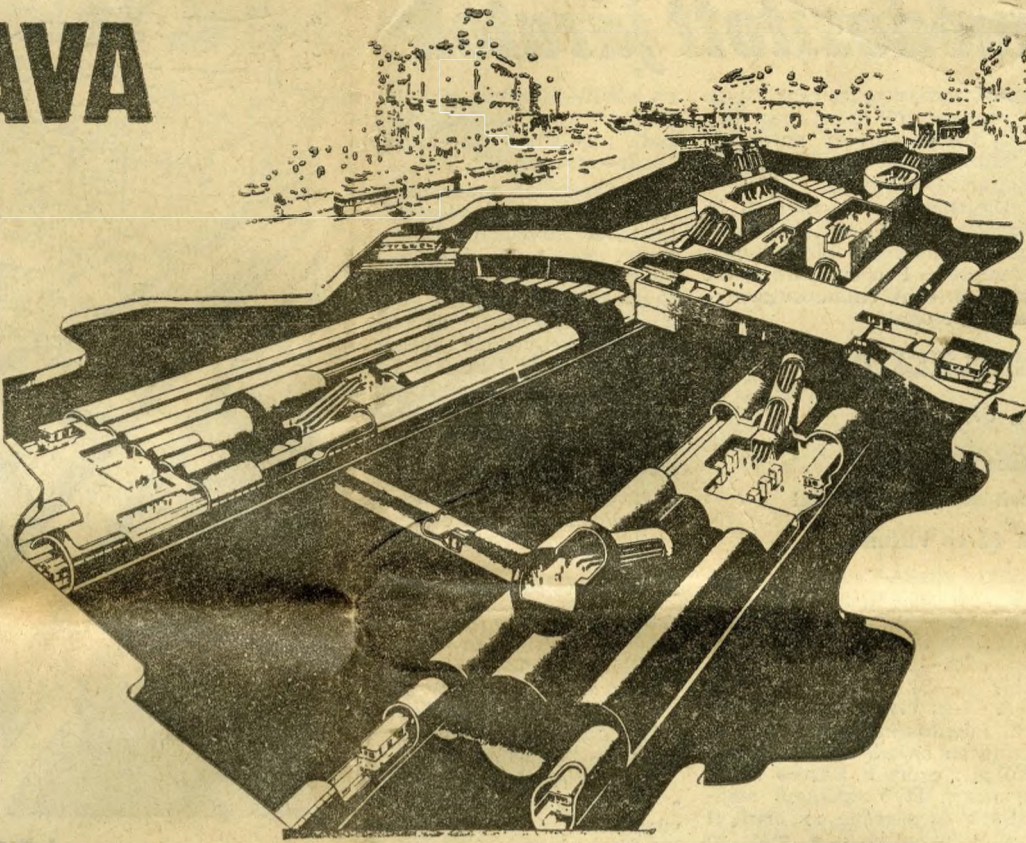
A kivitelezésben három ezer ember vett részt, s különösen most, a hajrában senki sem kérdezte, mikor van a munkaidőnek vége. Csak úgy tudták időt nyerni, hogy másodpernyi pontossággal összehangolták munkájukat. A tervezők, az UVATERV, a FÖMTERV, a kivitelezők, a Közlekedési Építő Vállalat, az Országos Szakipari Vállalat s a többiek — hiba lenne rangsorolni, hiszen a siker valamennyiükön múlt — tartalommal töltötték meg a szocialista szerződést, kitűnő példáját adták annak, hogyan lehet a vállalati érdekeket félretéve, közösen, gyorsan, gazdaságosan dolgozni, alkotni. Több mint 70 további üzem szállította a szükséges berendezéseket és az anyagokat. A szovjet vállalatok a metróépítés első percétől minden segítséget megadtak, nemcsak a fűrőpajzsokat, a mozgólépcsőket szállították soron kívül, de ki tudja, hány alkalommal szakmai tanácsadással is segítettek a mindennapi munka során adódó gondok megoldásában.

A budapestiek már 1970 áprilisa óta ismerkednek a metróval. S az első szakasz — Őrs vezér tere—Deák tér — a váránál nagyobb sikert hozott: naponta 200 000 utasra számítottak, s 250 000-en veszik igénybe. A közlekedési szakemberek szerint a teljes vonalon naponta 450—500 000-en fognak utazni, tehát félmillió ember kényelmesebben, gyorsabban jut el úticéljához.

A metró előnyeit mindenki ismeri. Csak egyetlen adat: ahhoz, hogy valaki villamossal vagy autóbusszal eljusson Zuglóból a Déli pályaudvarhoz, csaknem egy óra van szükség. A metróval 18 perc 30 másodperc.

S a metró nemcsak gyorsabb utazást, hanem a felszíni csomópontok rendezését is jelenti. Az Őrs vezér tere, a Baross tér, az Emke, az Astoria, a Batthyány tér, a Magyar Jakobinusok tere új aluljárókat kapott: búcsú a „dugóktól”, biztonságosabb közlekedés. S már épül a második metróvonal, az észak—déli, Kispeszt és Újpest között.

Az avatás tehát a metróépítők és az utas számára egyaránt az új vonal elkészültének ünnepe, a holnap fővárosi közlekedésének köszöntése.



Ek már együtt a jelen és a jövő. December 23-án a kelet—nyugati vonal új szakaszán, 38 méteres mélységben a Deák tér alatt, innen indulnak tovább, ide érkeznek a metrószereplvények. E szint fölött 14 méterrel, tehát a felszín alatt 24 méteres mélységben már épül az észak—déli metró szakasza; a 144 méter hosszú mélyállomás — ahonnan a metróval egyfelől a Marx térre, másfelől a Kálvin tér irányába juthatnak majd az utasok — az Engels téri autóparkoló alatt lesz. A csomópont harmadik „emelete” ugyancsak a felszín alatt van: a kis földalatti. A meglévő és az épülő metróvonalak között két mozgólépcsősor és egy gyalogjáró biztosítja majd a kapcsolatot. A most megnyitott szakaszon a Deák tér állomás után a Kossuth Lajos tér következik. A Parlament déli oldalánál, a Magyar Kereskedelmi Kamara és az MTE SZ új székházának földszintjére, a fehér márványruhába öltöztetett fogadócsarnokba jutnak a metróból mozgólépcsővel felfelé igyekvő utasok, s onnan léphetnek a térre. Egyébként a Kossuth Lajos téri mélyállomás a legmélyebb az összes közül (37 méter), s itt található a leghosszabb — 75 méteres — mozgólépcső is.

Változások a villamos- és autóbusz-közlekedésben

A kelet—nyugati teljes metróvonal megnyitásával egyidejűleg Budapest felszíni tömegközlekedésében nagyarányú módosításokat hajtanak végre. Tizenhárom villamosvasúti és 15 autóbuszviszonylat útvonalát változik vagy szűnik meg, s hét új autóbuszjárat kapcsolódik a tömegközlekedésbe, túlnyomó többségben december 23-án üzemkezdettől, kis részben december 31-től. Mi indokolja a fővárosi autóbusz- és villamosközlekedés változásait, milyen elvek szerint határozták azokról, s hogyan hatnak e változások Budapest milliós utazóközönségére — ezekkel a kérdésekkel fordultunk a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatója és a Budapesti Közlekedési Vállalat vezetőihez.

Rendkívül fontos népgazdasági érdek fűződik ahhoz, hogy az olyan nagy kapacitású, korszerű, sok milliárdos költséggel készült tömegközlekedési eszközt, mint a metró, a legcélszerűbben használtsuk — kezdtek tájékoztatásukat a főváros közlekedésének vezetői. Ennek az elvnek a jegyében vált szükségessé és a metró új vonala révén lehetővé is, hogy a felszíni hálózatot rendezzük, messzemenően figyelembe véve az utazóközönség érdekeit.

Intézkedéseinket rendkívül gondos tudományos munka, tanulmányok egész sora előzte meg. A döntések közlekedési és városrendezési szakemberek, intézetek, hatóságok, társadalmi szervek közös tevékenysége, alapos vizsgálata, beható szakmai vitája, és évekig tartó előkészülete után kovacsolták ki. A módosítások tervezésekor a következő alapelvek szolgáltak kiindulópontként:

— a változtatások révén javuljanak az utazás általános körülményei, elsősorban az úticél gyorsabb megközelítésével;

— a metró vonalával párhuzamosan haladó, illetve azonos úticélt szolgáló villamosvasúti és buszviszonylatok szűnjenek meg, az így felszabaduló járművek átcsoportosítása más vonalakra segítse a forgalom lebonyolítását, illetve a metróvonalak és a felszíni közlekedés kapcsolatát;

— az új lakótelepek, városnegyedek a lehető legkedvezőbb feltételek között illeszkedjenek a közlekedési hálózatba;

— a módosításoknál a távlati közlekedési terveket is vegyék figyelembe.

A forgalmi viszonyok és az előzetes, igen részletes elemzések választ adtak arra a kérdésre, hogy a főváros utazóközönségére milyen hatással lesz a felszíni közlekedési hálózat átszervezése. A villamosvasúti vonalak és viszonylatok változásai naponta mintegy 380 ezer utast érintenek. Az utazás gyorsasága szempontjából vagy anyagi kihatásukat tekintve 36 százalékban előnyösen, 23 százalékban kedvezőtlenül. Az utasok 41 százalékának utazását az intézkedések nem befolyásolják. Az autóbuszvonalak és viszonylatok változásai naponta 245 ezer embert érintenek: 43 százalékuk előnyösebb körülmények között utazhat, mint korábban, alig 6 százalékukat érintik kedvezőtlenül a módosítások. Az autóbuszutasoknak több mint felét sem előnyösen, sem hátrányosan nem érintik a változások.

A legnagyobb visszhangot a felszíni közlekedési hálózatra tervezett intézkedések közül — s tegyük hozzá, a leg-

több aggodalmat is — a Rákóczi úti villamosjáratok tervezett megszüntetése váltotta ki. A továbbiakban még részletesen válaszolunk mindazokra az ellenvetésekre és kérdésekre, amelyek ezzel kapcsolatban felmerültek. Előljáróban csak annyit — a Rákóczi úti villamosokon a Baross tér és az Erzsébet-híd budai hídfője között naponta mindkét irányban összesen mintegy 165 ezer utas utazik, tehát az egész budapesti tömegközlekedésben részt vevőknek csupán két százaléka. Számításaink szerint még ezeknek az utasoknak 56 százaléka, tehát napi 92 ezer utas közlekedését nem befolyásolja lényegesen a villamosforgalom megszüntetése. Az utasok 44 százaléka, mintegy 73 ezer utas utazási körülményeit bizonyos fokig hátrányosan érinti az intézkedés. Ugyanis átszállásra, illetve rövid vialozatra kényeszerülnének, vagy pedig villamos helyett autóbust vesznek majd igénybe. Annyi azonban bizonyos, hogy az úticél megközelítése csaknem minden alternatívában — amint ezt az alábbiakban bemutatjuk — kevesebb időt vesz majd igénybe, mint most.

Mindezt mérlegelve, az észszerűségi elvvel vezérelve, több tényező is arra indította a közlekedési hatóságokat, hogy a metró indulásával egy időben a Rákóczi úti villamosokat megszüntessék. Melyek ezek a tényezők?

Először: a Rákóczi úti villamosvonal jelentős részen párhuzamosan haladnak a metróval. A metróvonal Déli pályaudvarig történő megnyitása után jelentősen csökken azoknak az utasoknak a száma, akik a felszíni közlekedési járműveket vennék igénybe, mert Buda közpós és északi részén a földalatti gyorsvasúttal lényegesen kedvezőbb körülmények között közelíthetők meg.

Másodsor: a Rákóczi út—Kossuth Lajos utca, amely Budapest kelet—nyugati fő útjává, a csúcspont idején már most sem képes megbirkózni a hónapról hónapra fokozódó autó- és autóbuszforgalommal. Az útvonal áteresztőképességét csak a villamospálya helyének felszabadításával lehet növelni. Ennek megtörténtével lehetővé válik az autóbúztasok zavartalan, gyorsabb eljuttatása az úticélhoz.

Harmadsor: a legforgalmasabb órában hétezer, zömmel délbudai utas elszállításáról kell gondoskodni a villamosközlekedés megszűnése után; közülük 2600-an a metró veszik igénybe, mintegy kilencszáz gyalogosnak tesznek meg körülbelül egy megállónyi távolságot, 3300 utas számára pedig autóbúszközlekedést fogunk biztosítani.

Negyedsor: a Rákóczi úti villamosvonal állapot rossz, balcsesztvályos, teljes felújításuk mintegy 25 millió forintba kerülne. A villamosközlekedés megszűntetése ennek az összegnek a megtakarítását és több korszerű villamosvasúti szerelvénynek Budapest más pontjaira történő átcsoportosítását teszi lehetővé.

A villamosközlekedés megszüntetésének várható hatásait mérlegelve, a szakemberek egységesen arra az álláspontra jutottak, hogy a szükséges közlekedési és műszaki feltételek megteremtésével az érintett utasok többségénél a főváros közlekedése és a gazdasági érdekek szempontjából is, az intézkedés előnyei lényegesen többet nyomnak a latban, mint hátrányai. Ennek megértését és méltánylását kérjük a nagy jelentőségű intézkedés végrehajtásakor Budapest utazóközönségétől — mondták a fővárosi tömegközlekedési irányító szervek vezetői, akik befejezésül közölték, hogy a villamos-, autóbusz- és trolibuszviszonylatok új menetrendjét már véglegesen kidolgozták, a változásokról pedig százezer tájékoztató röplappal és 15 ezer kis illusztráló térképpel értesítik a főváros utazóközönségét.

