

244 Igények és lehetőségek a metróprogram gyorsítására

(Tudósítónktól.)

Két héttel ezelőtti ülésén, mint arról hirt adtunk, a kormány az autóbuszvezetők bérének, szociális és egyéb juttatásainak számottevő emelésével lehetővé tette, hogy viszonylag hamar megjavuljon Budapesten az autóbuzsközlekedés. Tegnap a Minisztertanács egy ennél is jóval nagyobb horderejű, bár hatásában nem egykettőre észlelhető döntést hozott, amikor úgy határozott, hogy a metróprogram végrehajtását, az anyagi eszközök-höz mérten és a jobb munkaszervezés, műszaki tökéletesítés stb. lehetőségeit felhasználva, meg kell gyorsítani.

Mit jelent már most?

Másfél éve, hogy hat kilométeres távon naponta csaknem negyedmillió utast — a számítottnál többet — szállítanak a budapesti metróvonalak, egyelőre egy útvonalon. Már csak alig egy esztendő, s ez az útvonal a Déli pályaudvarig ér. Addigra a kelet—nyugati metrószárny teljes költségei megközelítik a 6,3 milliárd forintot. A roppant összeg ellenértéke: az autóbusz- és villamosforgalom nyolcszázalékos tehermentesítése, ezen belül a belvárosi tömegközlekedésben az utazóközönség negyedrészenek átvállalása. A szakemberek most elemzik, van-e reális lehetőség, hogy a kelet—nyugati metróvonal teljes megnyitásakor a Rákóczi útról kiiktassák a villamost. Ez esetben a Kerepesi úttól az Erzsébet-hídon át a balatoni autópályáig a mainál sokkal nagyobb gépkocsiforgalom is zavartalan lenne.

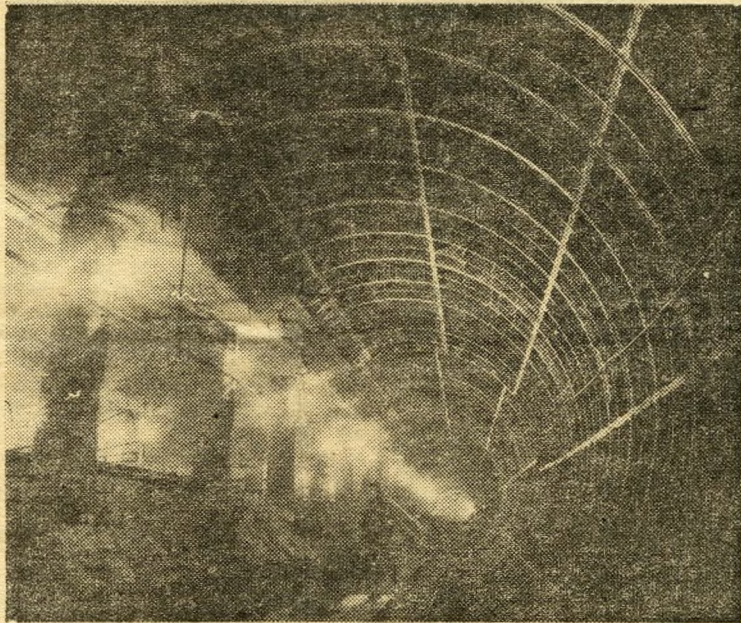
S ha már a gépkocsiforgalomnál tartunk: öt éven belül a jelenleginek a háromszorosára nő a személygépkocsik száma, fokozódik a fővárosi útvonalak telítettsége, az autóbuszok mostani, szintén igen lassú közlekedése még dögösebbé válnék. Nyilvánvaló, hogy a tömegközlekedés gyorsítását és az útvonalak kapacitásának növelését csakis a kelet—nyugati és észak—déli metróvonalak együttes forgalma szolgálná nagymértékben. Ezek a felszíni közlekedésben részt vevő utasok 20 százalékát szállítanák, a belterületeken ennek kétszeresét.

Jelenleg azonban a metróépítkezés a nemzetközi összehasonlítás tapasztalatai szerint lassú. A külföldi átlag évi 2—5 kilométer, minálunk egy.

Mind a négy szakasz

A metróhálózat építése nem egyszerűen a felsorolt előnyökkel jár; ez a munka nélkülözhetetlen, vagy ha úgy tetszik, kényszerítő szükségesség. Nem véletlen tehát, hogy az utazóközönség, a főváros és a KPM vezetői, főbb gazdasági szerveink egyetértéssel abban: az Újpest—Belváros—Kispest 18,6 kilométeres metróvonal építését meg kell gyorsítani, az eredeti, 1985-ös befejezési határidőt előbbre kell hozni.

A közlekedési igények teljes mértékben indokolják az első Deák tér—Nagyvárad tér közötti



Épül a Batthyány téri mélyállomás.

(Bara István felvétele — MTI Foto.)

— mély vezetési szakasz mielőbbi megnyitását, hiszen csőd várna a Belváros rohamosan növekvő gépjárműforgalmára, ha csupán 7—8 év múlva indulna a metró. A második szakaszban viszont azért sürgető a Nagyvárad tér—Határ út közötti vonal megépítése, mert a kispesti végállomáson telepítik a járműtárolót, a berendezések javítóbázisát. Ezzel egyidőben érdemes megnyitni a harmadik szakaszt — a Nagyvárad tér—Marx tér között —, mert akkor a Marx tér és a Kálvin tér között kivonhatnák a forgalomból a villamosjáratokat, véglegesen megoldanák a Belváros közlekedési gondjait, s olyan kritikus forgalmi csomópontok rendezését végezhetnék el, mint a Nagyvárad téri, a Kálvin téri, a Felszabadulás téri. E három metrószakasz építése a három legnagyobb budapesti pályaudvar gyors, biztonságos összeköttetését is megteremtené. Végül az észak—déli metró befejező, negyedik szakaszának gyorsabb építése az észak-pesti lakótelepek és iparnegyedek mielőbbi kedvező összeköttetését biztosítaná a főváros más pontjaival.

A metróprogram gyorsítására tehát kényszerítő indokok tömegét lehet felsorolni. Vajon milyenek a lehetőségek a határidők előbbre hozatalára?

A közlekedési szakemberek — minden tekintetben még nem teljesen megalapozott — számításai szerint a Nagyvárad tér—Deák tér vonal 1977 helyett már 1976-ban megnyitható: rá két évre a Marx tér—Deák téri és a Nagyvárad tér—Határ úti szakasz 1979-ben a Marx tér—Árpád híd, 1980 végére pedig az Árpád híd—Újpest, István téri szakasz megnyitásával az eredeti programhoz képest öt év időnyeréssel felépíthető lenne az észak—déli metrószárny. Az építési kapacitásra ugyanis lehet „építeni”. Ötszáz—hatszáz főnyi képzett, begyakorolt alagútépítő gárda áll rendelkezésre, folyamatos foglalkoztatásuk

nemcsak biztató prognózist feltételez, hanem szükségszerű követelmény is. A modern alagútépítő célgépekből sincs hiány, az áramellátáshoz, szellőzéshez, szivattyúzáshoz szükséges gépészeti berendezéseket pedig a hazai ipar időben el tudná készíteni. Ugyancsak nincs akadálya a szovjet motorokcsik, mozgólépcsők importjának.

Az anyagi lehetőségekhez mérten

A jelek szerint az anyagi lehetőségek döntik el, hogy milyen mértékű legyen a metróprogram gyorsítása. Az észak—déli szárny építésére 1,8 milliárdot szánnak a tervek 1971—1975 között. A kivitelezés tempója azonban már az idén olyan gyors, hogy csak a jövő évi pénzügyi eszközök terhére lehet folytatni a munkát. A gyorsított ütemezéshez ezért 1,8 milliárd forint helyett 3,1 milliárd forintba lenne szükség már a negyedik ötéves tervben és egymilliárd forintba az ötödik ötéves tervben. A KPM és a fővárosi tanács a beruházási keretek átcsoportosítása, illetve a többletbevételek révén 400—400 millió forinttal már meg tudnák előlegezni a szükséges kiadásokat. Ez a többlet lehetővé teszi, hogy 1977-ben meginduljon a forgalom a Deák tér és a Nagyvárad tér között, a teljes vonal 1980. évi megnyitásához azonban kevés. Az eredeti és a gyorsított ütemezés különbözetéből adódó 1,3 milliárd forint többletkiadás fedezésére még körülbelül 500—600 millió forintba lenne szükség. A fővárosi tömegközlekedés rohamosan növekvő igényeinek ellátása miatt mind nagyobb szükség van arra, hogy a hiányzó összeget — akár más, a metróhoz képest másodlagos jelentőségű beruházások terhére — a pénzügyi eszközök megfelelő átcsoportosításával — a KPM és a főváros előteremtse.

Fekete Gábor