

# A budapesti metró jövője

Mindenkit érdeklő témát tűzött napirendre a Hazafias Népfront budapesti elnöksége, amikor dr. Reischl Antal alelnök tájékoztatója alapján megvitatta a metró észak—déli vonalának építésével kapcsolatos városfejlesztési kérdéseket.

A beszámoló és az ezt követő eszmecsere két alapvető elvre helyezte a hangsúlyt. Az egyik, hogy a főváros közlekedésének és így természetesen az egyre nagyobb szerephez jutó metróhálózat kialakításának *összhangban kell állnia a hosszú távú városrendezési elképzelésekkel.* A másik az az elv, hogy *a fővárosi közlekedés alapja a tömegközlekedés, s azon belül is a metró.* Ennek kell tehát alárendelni a távlati koncepciókat és valamennyi egyéb intézkedést is.

## Hetvenhét kilométer

Elhangzott és nem árt talán megismételni azok számára, akik olykor túl borúlátóan ítélnek meg a főváros közlekedési helyzetét, hogy *a metróhálózat dinamikus kiépítésével sokkal gazdagabb városokat is megelőztünk* — lásd Sao Paulo, Rio de Janeiro vagy akár a szomszédos Bécs —, azonkívül a tömegközlekedés érdekeinek előtérbe helyezésével remélhetőleg elkerülhetjük a gyors motorizáció folytán zsákutcába került városok — például Washington — súlyos közlekedési nehézségeit.

Budapest tervezett metróhálózata a rendelkezésünkre álló anyagi eszközök és a másik, nem kevésbé fontos összbudapesti érdek, a lakásépítés ütemének függvénye. Az elképzelések — és részben már készülő tervek — szerint *négy, úgynevezett törzsvonalból és három elágazó vonalból áll majd.* Együttes hosszuk 77 kilométer lesz. A gyorsvasúti hálózat kiegészítői az elővárosi HÉV-vonalak, amelyek korszerűsítésével a hálózat teljes hossza eléri a 120 kilométert. Kiépülése után a tömegközlekedés teljesítményének körülbelül 70 százalékát vállalhatja majd megára.

E hosszú távú tervnek rendkívül jelentős része a metró most épülő észak—déli vonala, amelynek teljes hosszát 19,4 kilométerben határozták meg. Az első szakasz hat állomást foglal magában a Nagyvárad tértől a Deák térig. A közbúlsó állomásokat a klinikáknál, a Ferenc körútnál, Kálvin térnél és a Felszabadulás térnél alakítják ki. A második útemben készül el a Nagyvárad tér—Kőbánya-Kispest vasútállomás, illetve a Deák tér—Élmunkás tér közötti szakasz. Hossza az elsőnek csaknem kétszerese lesz, nyolc állomással. A harmadik — 8,4 kilométeres — szakasz tíz állomása az Élmunkás tér és Rákospalota városközpont között sorakozik majd.

A törzsvonalon kívül a szakemberek a távlatban *két kiágazó vonallal is számolnak:* északon Káposztásmegyert, délen pedig Kispest—Lőrinc irányában.

## Kétpercenként

Nagyon érdekesek azok az előrebecslések, amelyek a vonal különböző szakaszainak várható forgalmáról szólnak. Az észak—déli vonal I. és II. szakaszán — az üzembe helyezés után — kereken 780 ezer utazásra számíthatnak. (Összehasonlításként: a kelet—nyugati vonalat naponta — két irányban — 520 ezren veszik igénybe.) Azt lehet tehát mondani, hogy az említett két szakasz és a kelet—nyugati vonal együttesen *a főváros tömegközlekedésének hozzávetőlegesen egynegyedét bonyolítja majd le.* Az állóhelyterhelés, a kétpercenként járatott ötkocsis szerelvények, és a tervezett óránként 32—33 kilométeres utazási sebesség figyelembevételével kiderül, hogy a vonal teljes hosszát igénybe vevő utasok *a villamoshoz képest 35 az autóbushoz képest pedig 24 perces utazási időt takarítanak meg.* Még jelentősebb lesz a harmadik szakasz, amely egymaga napi 457 ezer utazással növeli az I. és II. szakasz várható forgalmát. A harmadik szakasz megnyitásától kezdve a teljes észak—déli vonalon hatkocsis szerelvényeket közlekedtetnek, a csúcsporga-

lomban kétperces időközönként.

A hatalmas anyagi áldozatokat követelő program — 1972-es árszinten is csaknem 23 milliárd az észak—déli vonal beruházási összege — *a felszabaduló közúti kapacitások kihasználását is elő akarja segíteni.* Szorgalmazták, hogy az ehhez szükséges munkálatokat részben a metróvonal üzembe állításával *egyidőben,* részben *röviddel utána* végezzék el. Így a közúti és gyalogos forgalom zsúfoltsága tovább enyhül, az utak, csomópontok korszerűsítése és nem utolsósorban a feleslegessé váló felszíni tömegközlekedés — főleg a villamosjáratok — megszüntetése révén.

Az észak—déli vonal elkészültével ugyanis *megszűnhet a villamasközlekedés a Nagyvárad tér—Határ út, a Madách tér—Marx tér, a Marx tér és az Élmunkás tér között.* Feleslegessé válik a Kádár utcai villamos-végállomás és új végállomásokat létesítenek a Határ útnál a kispesti, az Élmunkás téren pedig az újpesti viszonylatok számára. Ugyanezeket a helyeken és Kőbánya-Kispest vasútállomásnál új autóbush-végállomás is épül.

## 18 aluljáró

A beruházás keretében összesen 18 gyalogos aluljáró megépítését tervezik, amelyből négy nem a metrókijáratoknál, hanem nagyforgalmú, gyalogos-átkelőhelyeken létesül. Az aluljárók a Marx téren, Élmunkás téren, Határ úton, a Kőbánya-Kispest MÁV-állomáson, az Ecseri út—Üllői úti csomóponton és a Könyves Kálmán körút—Üllői út kereszteződésében jelentősen növelik a korszerűsített utak kapacitását. Ugyancsak e célból *több felüljáró* építését is tervezik.

Az észak—déli vonalból egy 4,5 kilométer hosszú szárnyvonal megépítésére a káposztásmegyeri lakótelep létesítésével párhuzamosan kerül majd sor.

Ugyancsak a jövő jelentős anyagi erőket igénylő terve a *III. és IV. törzsvonal megépítése.* Megvalósításuk több

ötéves terv időszakát veszi igénybe, és népgazdaságunk anyagi lehetőségeitől, egyéb gondjaink megoldásának ütemétől, nem utolsósorban mindnyájunk odaadó munkájától is függ. Az elképzelések szerint a II. vonal Dél-Budáról Újpalotára vezet, a IV. pedig a Kelenföldi pályaudvartól kiindulva — pesti állomásokat is érintve — Obudára futna be. Színtén szerepel az elgondolások között a kelet—nyugati metró egy körülbelül 2,5 kilométernyi elágazása a Népstadion állomástól a kőbányai Patáki István térig.

## Néhány észrevétel

A Hazafias Népfront budapesti elnöksége jogos elismeréssel fogadta e valóban lelkesítő, Budapestet tömegközlekedésében is magasabb rangra emelő terveket. Felhívták azonban a figyelmet a *Belváros zsúfoltságára, közlekedési nehézségeire,* felvetve a kérdést, hogy a tervek és a korszerűsítés jegyében születő új megoldások ezek leküzdését szolgálják-e? Rámutattak arra is, hogy mennyire fontos a „*lazítás*”, a bontások, majd az építkezések végeztével az *új parkok, kisebb-nagyobb zöldterületek kialakítása,* vagy akár csak néhány fa, bokor, cserje elültetése azokon a helyeken, amelyekben most azokat annyira hiányoljuk.

Többen felvetették a *Moszkva tér mind ez ideig megoldatlan problémáit,* amelyek áttekinthetlenné, sőt *életveszélyessé* teszik ott a közlekedést. Szóltak a kialakuló metróvonalaknak a nemzetközi utakhoz való kapcsolatáról, a *régi, műemléki épületek megóvásának fontosságáról,* tekintettel a mélyben folyó munkálatok nyomán fennevető süllyedés veszélyére. Végül megállapították, hogy a lakosság túlnyomó része megértéssel és őszinte érdeklődéssel kíséri azt a hatalmas munkát, amely első-sorban a kulturált tömegközlekedés megteremtésére egyre fokozódó ütemben, lendületesen folyik a főváros — mondhatni — legforgalmasabb és legfrekvenciáltabb pontjain.

(komor)