

## METRÓ-SZTORI

Ha valaki egy nagyvárosba érkezik, és ott van metró, legbiztosabban akkor tájékozódhat, ha vásárol egy metró térképet. Olyan városban, mint Tokió, ahol kevés kivétellel utcanevek sincsenek, és sűrű a hálózat, még a helybeliek is ezt használják. New Yorkban általános helyazonosító a metróállomás, a nem metró bűncselekményekről is eszerint tájékoztatnak, így még rosszabb hírű, az amúgy sem barátságos, 45 kilométeres hálózat. Moszkvában a világháború alatt is épült a metró, a város ostroma idején a kormányzati és politikai szervek leköltöztek a föld alá, a Majakovszkaja állomáson pártkongresszust is tartottak. Londonban a második világháború, a légitámadások idején megtanulták becsülni az emberek a közlekedés adta óvóhelyet. A metró mindenütt a város történetének fontos része lett, és nálunk, Budapesten is – amióta van – tükrözi a történelmet, és nem csupán a városét.

A vidéken élők számára mindig idegen a nagy pesti nyüzsgés, valójában a legtöbb városlakónak is már túl sok. A zsúfolt közlekedés, a várakozás, a forgalmi dugó igénybe veszi az idegeket, bárhová utazunk. Ráadásul túl sok dunai átkelőhely sincs, így Budapest vonzása ezért is jelentős. Valamikor, a reformkorban az ország függetlenségének egyik feltételének tekintették, hogy legyen Béccsel versenyre kelő magyar főváros. Százegynéhány évvel később Nagy-Budapest létrehozásával az egész ország ipari, közlekedési kulturális erejét kívánták hangsúlyozni. Csakhogy a nagyváros működőképességének, az ország egészére gyakorolt jó hatásának sok feltétele van, például az is, hogy a közlekedés képes-e megfelelő színvonalon, gazdaságosan, nagy idővesztések nélkül kielégíteni a város és az odalátogatók igényeit. 525 négyzetkilométeren kétmilliónyi ember és vendégei akarnak mozogni, lehetőleg biztonságosan és kényelmesen egy olyan hálózaton, melynek nagy teljesítőképességű alapja a metró.

Kik is az odalátogatók? Sok százezer külföldin kívül ide tartoznak a környező települések, a vonzáskörzet lakóinak utazásai, akik dolgozni, bevásárolni járnak Budapestre. Az ország minden részéről érkeznek hivatalos vagy magán ügyben az emberek a fővárosba, és ehhez járulnak azok az események, rendezvények, mint a Forma 1 vagy a BNV, vagy a Tavaszi Fesztivál, melyek ugyancsak sokakat vonzanak. Ilyen volt az 1896. évi millenáris ünnepség is, mely éppen a budapesti metró születését is hozta.

Az első londoni gőzvontatással közlekedő metró megépítése 1863-ban még nem lett volna olyan átütő erejű, de az elektromos vontatás bevezetése és a hálózat bővülése már meggyőzte a kételkedőket is. Íme megvan a megoldás a városi közlekedés hatalmas gondjaira, melyet az ipari forradalom hatásai felszínre hoztak: népességnövekedés a városokban, nagyobb utazó tömegek, munkaidőhöz kapcsolódó csúcsforgalom csúcsterhelése, nagyobb utazási távolságok a város terjeszkedésével, a felszíni zsúfoltság olyan városrészekben, melyeket lebontani, megnagyobbítani nem lehet. Az sem volt véletlen, hogy Londonban a fejlett országos vasúthálózat állomásai között létesítettek kapcsolatot először a metróvonalak. Máig a hálózatlétesítés egyik alapelve, hogy a nagyvasúti kapcsolatok a városrészek közötti forgalom, a belváros tömegközlekedési feltárása, a városrészközpontok összekötése, és Budapesten a dunai átkelőhelyek számának növelése együtt valósulhasson meg. Budapest esetében fontos volt az 1872 óta kiépült helyi érdekű vasutak bekapcsolása is. Mára lecsökkent a számuk, de az idősebbek még emlékezhetnek rá, hogy Dél-Buda felől HÉV járt a Móricz Zsigmond körtérig, valamint a gödöllői vonal is egészen a Keletiig közlekedett, és a megmaradtak szerepe ma is fontos.

A millenniumi kiállítás helyszínének és a belvárosnak az összekötése tömegközlekedési vonallal a tervezés korai fázisában megjelent. Balázs Mór, aki a budapesti közúti villamosközlekedés megindításában is döntő szerepet játszott, ismerte a londoni tapasztalatokat, és kiváló kapcsolatai voltak a korszerű építő és üzemeltető cégekkel,

elsősorban a Siemens-szel. A Sugárúton közúti villamost nem kívántak létesíteni városképi, környezetvédelmi okokból. A párhuzamos Király utca szűkös lett volna, így Balázs Mór javaslata a földalattiról győzött. Két év alatt a döntéstől a megnyitáig jutott a 3,5 kilométeres vonal a korszak legmodernebb építési és üzemi technológiájának felhasználásával. A Vörösmarty tér - akkor Gizella tér - és a Városliget között épült a vonal, a Hősök tere mögött elegáns íven érkeztek a felszínre a vonatok, hogy az Állatkertnél elérjék a másik végállomást. A sétalók kedvéért megépült a felszíni szakasz felett Magyarország első vasbeton hídja, mely szerencsére megmaradt a vonal átépítése és észak-keleti meghosszabbítása után is. I. Ferenc József ő császári fensége személyesen utazott a földalattin, és kegyeskedett hozzájárulni, hogy nevét viselje.

A fogadtatás többnyire kedvező volt, bár egyes híresztelések szerint például az alagútban összenyomódó levegő megfojtja az utasokat - hasonló bölcs rémhírek azóta is felbukkannak. A kis-földalatti kedvelt maradt, bár jelentőségét többször igyekeztek kisebbíteni. Akkoriban ez azt is jelentette, hogy azonnal megindult a további vonalak tervezése. Eleinte, amíg a technológia mást nem engedett, az utcák vonalát követő földalatti villamos vonalakban gondolkodtak, de a mélyalagút-építő pajzsok meghonosodása után, már a felszíni építmények helyzetétől függetlenül lehetett vonalakról gondolkodni. A harmincas-negyvenes években meg is kezdődött az előkészítés, talajfeltáró fúrások készültek, tervek, hálózati elképzelések ügyében döntés is született. 1942-t írtak akkor, és a háború minden tervet romba döntött. (Kicsivel később a meglévő épületeket, közlekedési vonalakat is.) A tervek kialakult koncepciója azonban túlélte a pusztulást. A meglévő földalattin kívül kell egy kelet-nyugati irányú vonal Buda és Pest között, a Déli pályaudvar és a Keleti pályaudvar között. Kell egy észak-déli, mely Újpest és Kispest között létesül, ugyancsak átszelve a belvárost.

Az ötvenes évekre új fordulat állt be a budapesti közlekedés fejlesztésében. Több tényező hatott egy irányba. Nagy-Budapest létrehozása, egy sor környező település fővároshoz csatolása megnövelte a város területét, és az utazási távolságokat. A Budapesthez tartozáshoz a megfelelő közlekedési kapcsolat nélkülözhetetlen. A háború utáni építési láz egy hatalmasra növő Budapestről álmódott, világvárosról, melynek méltónak kell lennie a szerepére. A hatalmas iparfejlesztés Budapesten is kiteljesedett, ha tetszik, mindaz lejátszódott, ami Londonban az ipari forradalom idején. A következő sürgető elem a politikai példa volt, a szovjet fővárosé. Moszkváé, ahol a világon leggyorsabban a legnagyobb és legszebb metró épül, „az egész Szovjetunió becsületbeli ügye.” A szovjet nép levelet írt nagy vezérének Sztálin elvtárnak: „Az Ön kezdeményezésére alkotott Moszkvai Metropolitan a legnagyobb építmény, amelyhez hasonló a világ egyetlen városában sincs.” Az újságok beszámoltak, hogy Hruscsov, Bulganyin, Kaganovics elvtársak közvetlenül vettek részt az építés vezetésében és a mérnöki feladatok eldöntésében. A politikai beavatkozás sem új a metróépítés történetében. Ha Moszkvában jó, gyorsan legyen Budapesten is, hiszen eddig csak egy kapitalista reklámvasút épült, ahogy a földalattit emlegették akkortájt. Ehhez járult a hidegháború fenyegetése, tehát a háború tapasztalatai alapján kellett az óvóhely és a földalatti szállítás lehetősége. A szükséglet felismerése és meglovagolása egy időben hatott.

Hol kell kezdeni? Szerencsére nem rugaszkodtak el nagyon a hálózat szakmai alapjaitól. A kelet-nyugati vonal a Déli pályaudvar és a Nyugati pályaudvar összekötésével kínálkozott először, ennek emlékét őrzi ma is a vonal északi kitérője, majd az, hogy épül a Népstadion és a Kerepesi úti lakótelep. Az építkezést az ötéves terv egyik legnagyobb erőfeszítésének tüntették fel, és ez lett a veszte. Amikor a túlhajtott ötéves terv megvalósíthatatlansága kiderült, szakmai érveket meg sem hallgatva tette a politika bűnbakká a metró. A fővárosi költségek túlzásairól írt néhány lap, az ellentét szítása máig hatásos módszer. A nemrég még hősként ünnepelt és jól fizetett alagútépítőket elbocsátották, a metróépítést saját tapasztalataiból kiválóan elsajátító szakember gárdát szélnek eresztették. Egyetlen szerencse volt, hogy az alagutak állagmegóvását engedélyezték, az elárasztásukról letettek.

A valódi értékrend kitűnt: a közlekedés nem termelő ágazat, az infrastruktúra nem olyan lényeges, mint a termelő ipar, a közlekedési beruházás veszteséges. Ez utóbbi, mint ágazati szemlélet máig tartja magát, pedig a közlekedés alkotásai az egész ország életére, sok területre gyakorolt hatásával értékelhető. Sehol sem azért építik, hogy nagy nyereséget termeljen a városi közlekedés, vagy részmegoldásokkal végül drágábban és kényelmetlenebbül működjön. Egészen a hatvanas évek közepéig, második feléig, az új gazdasági mechanizmus időszakáig csak állagmegóvás volt a budapesti metróban, miközben Európa városai már nagy ütemben építették új vonalaikat. Londonban például ma sem lassúbb a közlekedés, mint száz éve. 1963-ban újra indult a budapesti metróépítés. A részben elkészült vonalon korrekciókat határoztak el, hogy a valódi közlekedési szempontok érvényesüljenek. A dunai átkelőhely funkció betöltésére a Kossuth téren is épült állomás. A Sztálin tér (Deák tér) és a Blaha Lujza tér között a kész alagutak felhasználásával megépült az Astoria állomás, a vonal vége a Népstadiontól kijebb, az Örs Vezér térnél épült meg, ahol a Fehér út gyűrírányú forgalmához csatlakozik, és a HÉV végállomással, áruházakkal új központ alakult ki. Napi félmillió utas közlekedik ma ezen a valamivel több, mint tíz kilométeres vonalon.

Ebben az időben Budapest fejlesztése ismét országos ügyé vált, majd az új mechanizmus lefékezésekor kezdődött újra a főváros-vidék ellentét emlegetése. Az átadások 1970-ben az Örs vezér tere és a Deák tér között, majd 1972-ben Déli pályaudvarig, valóban ünnepi hangulatban zajlottak le a fővárosban. Téma lett, merre épül még metró. 1972-ben elkezdődtek az észak-déli vonal munkálatai is. Az érdeklődést fokozta, hogy ekkor a tömeges lakásépítés, a nagy lakótelepek építése még zajlott. A hálózati elképzelések bővültek, és a hetvenes évek közepére, második felére kialakult az a hálózat terve, melybe negyedik elemként egy Dél-Buda-Rákospalota vonal délről a Fehérvári út vonalából érkező és egy harántoló vagy körirányú elosztó vonal is belekerült Óbuda, Margitsziget, Lehel tér, Keleti pályaudvar, Boráros tér, Etele tér útvonalon. Az észak-déli vonalból a Határ útnál elágazó szárnyvonal terve jelent meg a Ferihegyi repülőtérig. Kiegészítő elemként a Hungária körúti 1-es villamos és a csepeli és pesterzsébeti HÉV Kálvin téri bevezetése és metrókapcsolata szerepelt. A terv alapjául elkészült egy hosszú távú budapesti közlekedésfejlesztési koncepció. Ekkoriban már a vidéki városok közül is felmerült néhányban felszíntől független tömegközlekedési eszköz fejlesztése, így Miskolcon, Szegeden és Győrben. Az olajválság mégis begyűrűzött, és így a tömegközlekedés elsőbbsége, mint stratégia még nagyobb jelentőséget kapott, de a gazdasági erőforrások hiánya miatt meglassult az építés. Az észak-déli vonal ma közel nyolcszáz ezer embert szállít naponta. Megvalósítása 1990-ben Újpest központnál leállt, Káposztásmegyer lakóit nem érte el, bár volt rá ígéret korábban elég. A hálózat egészének elképzelését az Állami Tervbizottság 1981-82-ben elfogadta, de jelezte, hogy a megvalósításra vonatkozóan más jogszabályok - költségvetés, induló beruházások jegyzéke intézkedik majd. A hozzáértők tudták, ez a hosszabb időre szóló újabb leállást jelenti. Az erőforrások oldaláról indokolt lépés, de a közlekedés szempontjából nehezen behozható lemaradást jelent. Elég, ha Bécs, Prága helyzetének alakulását látjuk. A magyar metrószok ismét szétszéledtek. Építettek metrókat Ankarában, Calcuttában, közúti alagutakat például Stuttgartban. Volt, aki a La Manche csatorna alagútépítő pajzsainak egyikének lett a parancsnoka, volt, aki itthon más építőipari munkához szegődött, és volt, aki szakmát váltott, például taxisnak állt.

A szovjet tartozás kiegyenlítése, a francia közreműködés körüli viták, egy sor sikertelen tender inkább rontotta a metró hírnevét, pedig a hálózatbővítés időszerű, például a most tervezett Dél-Buda-Rákospalota vonal napi utas-száma 420 ezer körülire becsülhető. Időközben a terve több ponton változott, déli vége a Kelenföldi pályaudvarhoz fordul. Nem tart egyenesen Budafokig, az állomások kiosztása pontosabbá vált, és a számunkra is elérhető korszerűbb technológia - résfalas milánói módszer, zárt pajzs, nagyobb teljesítményű gépek használata - az építkezés és üzem veszélyforrásait is csökkentti, az igényeket ott lehet velük kielégíteni, ahol jelentkeznek.

A 4. vonal megépítését elhatározta a főváros, a kormányzati támogatás ügyében újabb politikai vita gerjedt. Biztosan nem használ a metróépítés ügyének, a főváros fejlesztésének és az ország egészének sem. A metró drága beruházás és üzem, körültekintő műszaki döntések sorát követeli. Hogy miként folytatódik a munka Budapesten, az a közeljövő kérdése. Annyi bizonyos, hogy sok kellemetlenségen lennének túl, ha a hetvenes évek tervei szerint, amikor évi 1-1,5 kilométeres teljesítménnyel számoltak a szakemberek - a kis-földalatti építési tempóját megközelítő terv nem látszott reálisnak - megépült volna a kilencvenes évek közepére a 4. vonal, és már metrózhatnánk Dél-Budáról vagy Újpalotáról a belvárosba vagy keresztül a városon.