

## A BUDAPESTI METRÓ TÖRTÉNETE

Ha valakitől megkérdezik, mi az a metró, addig biztosan eljut, hogy egy közlekedési eszköz – esetleg klub vagy beatzenekar, lassan így mondjuk, a múlt századból. Szóval közlekedési eszköz. Hogy valójában pontosan mi, azt mindjárt tisztázzuk, amikor áttekintjük eddigi történetét, de látni fogjuk, mindig folyton valamilyen akkor időszerű ügy jelképévé vált, pedig csak egy közlekedési eszköz. Lenne.

Amikor a 19. század közepén a belvárosban már nem lehetett közlekedni a zsúfoltságtól és a city peremén fekvő vasútállomások között nem lehetett átszállni, egy Charles Pearson nevű ügyvéd gondolt egy merészet, és nagyot, hogy épüljön személyszállító földalatti vasút. 1863-ban 6,5 kilométeren megindult a forgalom Paddington és Farringdon állomás között. 1884-re elkészült a Circle Line, azaz a cityt körbe futó belső gyűrű. Az építető és üzemeltető társaság, a Metropolitan Railway nevéből származik a metró elnevezés, először Párizsban használták, onnan terjedt el, de például Londonban ma sem használatos ez a név.

Ha a név nem segít, akkor mi is a metró? A Nemzetközi Metró Bizottság volt elnöke M. Robbins meghatározása tekinthető legpontosabbnak. Eszerint: „A metró a vasút egy olyan sajátos típusa, amely nagy utastömegek városon belüli közlekedését látja el, teljes egészében vagy részben alagútban közlekedő vonatokkal, ahol a vonatok irányítása központilag történik, és a pálya minden más jellegű igénybevétel lehetőségétől elzárt.”

A függővasút és a nyeregvasút tehát nem metró, nem lehet alagútba helyezni, és ami a legfontosabb, sem járművel, sem gyalogossal nincs szintbeli kereszteződés vagy közös pálya.

A londoni példa nyomán 1868-ban New Yorkban, 1892-ben Chicagóban épült metró, miközben a londoni hálózat folyamatosan tovább bővült. Sőt, 1890 december 18-án az első villamos üzemű szakasz is megnyílt a Themsetől délre, a Northern vonalon.

A 19. század végén egész Európa a technikai fejlődés lehetőségeinek új távlatait látva lázban ég. Ezt tükrözi majd a híres párizsi világkiállítás – erre nyílt meg 1900-ban az első párizsi metróvonal. Magyarország a Honfoglalás ezeréves évfordulójára készül, és a millenáris ünnepségek városligeti helyszínére új tömegközlekedési vonalat terveznek. A szűkös Király utca lekerült a napirendről, a Sugárút képét pedig nem akarták tönkre tenni, tíz éves vitában állt szilárdan álláspontja mellett a Közmunkatanács. Balázs Mór, aki a Budapesti Villamos Városi Vasút vezérigazgatója volt, a földalatti építését javasolta. Kiváló Siemens céghez fűződő kapcsolatait is mozgósította. A BVVV Rt, és a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság közös javaslatát, a Gizella tér (Vörösmarty tér) – Harmincad utca – Váci körút (Bajcsy-Zsilinszky út) – Andrásy út- Városliget útvonalon közlekedő elektromos földalatti vasútra a fővárosi közgyűlés kedvezően fogadta, 1894. április 25-én kelt közgyűlési határozatában előírta a feltételeket, így például a felszíni csarnokok esztétikus kivitelezését. Megdöbbentő teljesítmény, hogy a 2000 munkás és a korszerű gépek munkájával 1896. április 1-jére, határidőre elkészült a 3695 méter hosszú földalatti, és a közönség május 3-án birtokába is vehette. A sokféle aggodalmaskodás helyét a lelkesedés vette át. A kontinensen elsőként épült meg „az elektromos Budapest föld alatti csodája” – írta büszkén a Budapesti Hírlap. A vonalat Ferenc József császár személyesen nyitotta meg, és kegyesen hozzájárult, hogy az a nevét viselje. Az ötletadó Balázs Mór nemességet kapott, címerében ott látható a földalatti szimbóluma. A budapesti „kismetró” pedig a magyar szellemiség egyik jelképeként működött a kiállítás idején, és azóta csak közlekedési eszközként is szeretett, megbecsült eleme a mai metróhálózatnak. Felújítása után visszaidéz sok mindent az egykor megépített szép alkotásból, és a Deák téri metró-múzeumban megtaláljuk, amit még sikerült megmenteni az egykori csodából. A vonalat 1973-ban meghosszabbították a Hungária körúton túlra, a Mexikói útig, jó ráhordó felszíni

tömegközlekedési kapcsolatot létesítve. Sajnos a felszínre kifutó, egykori városligeti szakaszból semmi sem maradt még muzeális emlékként sem, pedig látványosság lehetne ma is.

A szakemberek agya tovább működött. Amikor a további hálózatelemek tervezése felmerült, már nem a reprezentáció volt a fő cél, a minta pedig London? Eszerint a fő feladatnak a vasútállomások összekötését tekintették. Ettől a sémától máig nehéz szabadulni, pedig azóta a városi közlekedés önálló ággá vált. Már 1895-ben megjelent a "Magyar Metropol Vasút terve, és az észak-déli és a kelet-nyugati fő irányokat meg is határozta. Zielinszky Szilárd 1897-ben hozta nyilvánosságra metróhálózati elképzelését. Elsőnek ezért kapott a mérnökök között doktori címet. Tervében egy nagy központi vasútállomást álmódott a belvárosban a föld alatt. Ehhez kapcsolódott a metróhálózat, melyből a Kossuth Lajos utca alatti szakasz jó elképzelésként meg is valósult. A tervben szerepel egy Újpest felől és egy Ferencváros felől belvárosba futó szakasz, valamint egy Hungária körút – Duna part körvonal. Előbbi feladatát a mai 3. metró, az utóbbit az 1-es és a 2-s villamos látja el. 1912-ben Garády Sándor hozta nyilvánosságra vasúti pályaudvarokat összekötésére alapozott tervét. Újdonsága, hogy a mai 4. vonal egy budai szakaszát is szerepelteti. Az észak-déli vonal, akár Zielinszky Szilárdnál már létezik, de nem a Váci út vonalában, viszont megtartotta a Kossuth Lajos utcai szakasz gondolatát.

Időközben a világban egyre önállóbbá váltak a metróhálózatok a vasúttól, bár a kapcsolatokra ezután is figyeltek. Változatlan maradt azonban, hogy a vonaltervekkel a főbb közlekedési útvonalakat igyekeztek követni, hiszen az építés technológiájaként a kiásás, szerkezetépítés, visszatemetés volt az igazán járható. A húszas évek elejére már 14 városban volt metró a világon, gyűltek a tapasztalatok. Ezt tükrözte Sztrókey István 1921-ben született terve, mely a közben milliós létszámot meghaladó Budapestnek 70 km-es hálózatot javasolt. Vonalai a ma is meglévő fő közlekedési tengelyeket követik és a városrészközpontokban végződnek. Ez a terv is mutatja, hogy abban az időben a forgalomtechnikai tervezés és a számítási módszerek még hiányoztak. Az olcsóság ígérete akkor is hatott: Jób Imre magasvasúti rendszere ezért volt sokaknak vonzó. A New York-i tapasztalatok alapján mondhatjuk, szerencsére. Több terv született, de a két világháború közötti gazdasági helyzetben sokáig nem lehetett építésre gondolni, a világháború idejére azonban annyira növekedtek az igények, hogy a főváros a saját kezébe vette a metró ügyét. A negyvenes évekre a budapesti közúti forgalom is megnőtt annyira, hogy a mélyvezetés előnyei előtérbe kerültek. Az építéstechnológia is fejlődött a világban, viszonylag nagy teljesítményű pajzsok dolgoztak már Moszkvában is. 1942-ben egy mélyvezetésű hálózat előterjesztése készült el a fővárosban. A cél a teljesítőképességet növelő gyorsvasúti jellemzők biztosítása, a csomópontok minél rövidebb úton történő összekötése, nagyarányú épületbontás nélkül. A belváros területén megjelentek a mai hálózattervekből is ismert elemek kezdeményei. Már a világháborút megelőzően történtek talajvizsgáló próbafúrások is.

A II. világháború után a főváros újjászületésével együtt újra felmerült a metróépítés gondolata. A KPM 1949-ben megkezdte az előkészítést, és a Minisztertanács 1950. szeptember 5-i határozata kimondta: „Budapesten földalatti gyorsvasúti hálózatot kell építeni. A földalatti hálózat két átlós – kelet-nyugati és észak-déli – és ezeket összefogó körgyűrűs fővonalból álljon.” A határozat lényegében az 1942-es koncepció fejlesztéséről szól. „A földalatti gyorsvasút vonalai közül az első ötéves terv során a kelet-nyugati átlós fővonalat kell az újonnan épülő Népstadion és a Déli pályaudvar között megépíteni.” A terv az volt, hogy a vonal 1955-re elkészüljön. A valamivel kisebb forgalmú vonal előtérbe helyezése a labdarúgó aranycsapat sikereinek, a Kerepesi úti lakótelep-építés túlhangsúlyozásának egyaránt köszönhető volt. Ekkor esett el a Thököly úti vezetés a Kerepesi úti vonallal szemben. A hidegháborús időben a londoni és moszkvai példák nyomán a hatalmas óvóhelyként működő metróalagút létesítése is szempont volt, sőt a pályaudvarok közötti nagyvasúti mozdonyal történő vontatásra alkalmas alagútszerkezet mellett döntöttek. A tervezett állomások Déli pályaudvar – Széll Kálmán tér (ma Moszkva

tér) – Batthyány tér – Kossuth tér – Sztálin tér (ma Deák tér) – Blaha Lujza tér - Baross tér – Népstadion. Az Astoria állomás, valamint a Pillangó utcai és a Fehér úti megálló ekkor még hiányzik, és a Kossuth tér is csak utólag került a tervbe, korábban állomást a Szabadság tér északi oldalára terveztek.

Hogy nem csupán közlekedési eszközt akartak építeni, hanem mást is, mutatja az az előszó, melyet az „Utazás a föld alatt” című kiadvány előszavában 1950-ben írt Rákos Ferenc és György István: „A felszabadulás előtt, a régi Magyarországon nem voltak, sőt elképzelhetők sem voltak ilyen nagyarányú alkotások. A régi budapesti földalatti villamosvasút méretei eltörpülnek az új gyorsvasút mellett. Ez a régi „földalatti” érdekességét mindössze annak köszönheti, hogy a londoni után Európa legrégebb földalatti villamosvasútja. Közlekedési jelentősége ennek a rövidke, kis teljesítőképességű reklámvasútnak, mely a Millennium idején profitszerző látványosságnak épült, alig van. Közvetlenül az utcaburkolat alatt húzódó, keskeny, sötét alagútjával, szűk, homályos állomásaival műszakilag sem figyelemre méltó alkotás. Magán hordja a kapitalista vállalkozás jellegét. Így tehát nem ezt a földalattit kellett egyszerűen meghosszabbítani, hanem újat, valóban szocialista jellegű Metropolitaint, földalatti gyorsvasutat kell Budapesten építeni, amely Nagy-Budapest dolgozó tömegeinek gyors, olcsó és kényelmes utazását biztosítja. Ezt a célt kívánja megvalósítani az első magyar öt éves terv. Milyen legyen az új budapesti földalatti gyorsvasút? Erre a feleletet a moszkvai metró adja meg.”

Munkateljesítmények csúcspontjai, békekölcsön-jegyzés, szocreál filmalkotás a hős keszanosokról, a szovjet elvtársak mindenre kiterjedő segítsége – a sajtó minden eszközt kihasználta. Eközben a föld alatt hihetetlen nehézségekkel, gyenge gépesítéssel, igen magas túlnyomással víztelenített térben dolgoztak az emberek. Valójában mindent ott kellett kitalálni, hogyan kell csinálni. A szovjet politikai minta és néhány munkagép szállítása ehhez kevés volt. Igaz hihetetlen magas béreket kaptak a keszanosok, még az egyébként megbízhatatlan műszakiak is, de ezért kemény három műszakban kellett teljesíteni egy túlfeszített programot. A korszakra jellemző, hogy amikor a Baross téren a levegő túlnyomás kiszokott a föld résein, és az esőben a töcsák bugyborékolni kezdtek, feljelentések nyomán kiszállt az állambiztonság, mert szabotázsra gyanakodtak.

Amilyen nagy propaganda eszköznek tűnt a metróépítés, akkora gyűlöletet szítottak körülötte, amikor a túlfeszített gazdasági tervek teljesítése veszélybe került. Ideiglenes jelzővel, meghatározott újratelepítési időpont nélkül leállították az építkezést, az ott dolgozó embereket szétszórták az országban, közölték a csak elfogadható áthelyezéseket. A metró, mint a pazarlás jelképe hirtelen bűnbak lett. A megmaradt műszakiak ezután évekig – tudva, hogy a közlekedési eszközre egyszer szüksége lesz Budapestnek – állagmegóvást, és ennek örve alatt a szerkezet maradandóságát biztosító kisebb továbbépítést is végeztek. 1956-ban újabb gyűlölet hullám csapott a metróra. Elterjedt a hír, hogy a Köztársaság tér alatt a párháznál a metróból elérhető ávos börtön van, melyet a metróépítéskor alakítottak ki. A téren ásni kezdtek, de nem találták meg az objektumot. A metró, miután polgári védelmi célokra is épült, eleve titkosan kezelt létesítmény volt, egyes részeibe csak külön engedéllyel, meghatározott személyek léphettek. A titokzatos munkahelyre azonban a mai napig nem sikerült csak hírek formájában rábukkanni.

Ha a szigorú műszaki oldalt tekintjük, már a negyvenes-ötvenes években indokolt volt a földalatti hálózat építése. Ugyanakkor a háború és az azt követő időszak szegény országa számára, különösen például a dunaújvárosi beruházás és társai mellett sok volt a metró. A beruházásra fordított összegek egy százaléka körül volt a metró éves költsége, nem ettől borult fel az öt éves terv. A propaganda eredményeként még a szakemberek körében is terjedt a metróellenes hangulat. Ugyancsak hiba volt, hogy a metróra hivatkozva elmaradt a felszíni tömegközlekedés indokolt fejlesztése, ez is maradandó károkat okozott.

1955 és 1962 között szünetelt az építkezés. Közben a szigetetlen alagútszakaszok károsodása is fenyegetővé vált, megszületett 1958-ban a szigetelési program. Szerencsére az igen hangos „betömés-párt” lépéseivel szemben lassan egyre inkább a továbbépítés

került előtérbe, mert az élet kezdte kikényszeríteni. Az MSZMP VII. kongresszusa kimondta a továbbépítés szükségességét. 1963-ban jóváhagyták a továbbépítés programját. Ebben 1970 szerepelt a Deák tér - Fehér út szakasz átadása, 1973-ra teljes vonalé. 1970 április 4-én a kitűzött határidő előtt 9 hónappal - hiszen az átadás napja ismét hordoz politikai üzenetet - megindult a forgalom a kelet-nyugati vonal első szakaszán, és a teljes 10,3 km 1972 végére készült el. Az Aranycsapat közben széthullott, a város pedig terjeszkedett. Így a Pillangó utca és a Fehér út - az Örs vezér térenél - lett a két új állomás. Az Astoriánál is szükségessé vált az állomásépítés. A már kész vonalalagutak közé épült három újabb vonalalagút méretű cső, ebből lett az ötalagutas Budapest típusú állomás. A szükségből erényt kellett kovácsolni, hiszen így az állomás szélső alagútjait megépíthette a pajzs.

Az építkezés most Budapest szenzációja lett. Hol jó értelemben, hol rosszban. Amikor az Astoria aluljáró épült, a Zagyváról felhozott hídra terelték a forgalmat, valóságos búcsújárás indult megbámulni a szárazra vetett hidat. Az aluljáró álmennyezete nem bírta a villamosok vibrációs hatásait, a hibából szállóige lett - aha álmennyezet... Ugyancsak szerencsésen végződött a Puskin mozi alatti alagútszakaszban történt folyós homok betörés elhárítása. A nagyobb katasztrófát sikerült elkerülni, és kiderült, a bajt egy 1942-ben elvégzett és nem eltömített próbafúrás okozta, mely az ideiglenesen támasztott alagútszakaszba vezette a vizet, és vele a homokot. Mivel a mai bármilyen talajhoz alkalmassá tehető pajzsok ekkor még nem álltak rendelkezésre, ezért az építés kiváló szakembergárdát „nevelt ki”. Ismét bűnbak lett a metróépítés, a legnagyobb, szomorú szenzáció a Blaha Lujza téren történt. Már tudjuk, a Nemzeti Színház lebontására a metró szempontjából egyáltalán nem volt szükség, de jól rá lehetett kenni a dolgot a Blaha Lujza térenél, a Nagykörút alatti egykori holt Duna-ág területén valóban nagyon rosszak a talajviszonyok. Ugyanakkor az építés során, az akkori technológia mellett várható felszíni süllyedések sem veszélyeztették volna az 1908-ban ideiglenes Nemzeti Színháznak szánt, de a fennállásának több mint fél évszázada alatt igen megkedvelt épületet. Tény viszont, hogy az ekkor végzett felmérések szerint költséges lett volna az épület korszerűsítése és felújítása. Annak reményében, hogy pár éven belül felépül az új, az épület lebontása mellett döntöttek. Az idősebb lokálpatrióták ezt sosem bocsátják meg a metrónak. Az is tény, a Nemzeti Színház építése 2000-ben kezdődött el...

Már 1970-ben megkezdődött az észak-déli vonal építése is. A vonal utasforgalma jóval nagyobb a kelet-nyugatiénál. A nemzetközi gyakorlatnak megfelelően itt is a belvárosi szakasz készült el előbb, hogy az utasokat megfelelően eloszthassák, és megteremtődjön a kapcsolat a többi vonallal. A Deák tér és Nagyváradi tér között 1977-ben indult meg a forgalom. A Nagyváradi téren épült először résfalas állomás, amikor először az állomás oldalfalai épülnek meg egy speciális markolóval kiemelt részben, majd ezután az állomástérből kiemelhető a földmennyiség a résfalak vízbeáramlást megakadályozó védelmében. A vonal, mivel nem keresztezi a Dunát, magasabban feködhet, a vízzáró agyaghatár alatt 5 méteres takarásban. Az alkalmazott levegő túlnyomás is kisebb lehetett, mellyel a mélyvezetésű szakaszon távol tartották a vizet az alagúttól. Ennél a szakasznál még markánsabban látszott, a metróépítéssel párhuzamosan el kell végezni a városrendezési és forgalomátszervezési feladatokat is. Az építés most arról szólt, hogy közlekedési eszköz épül, az egyre inkább kialakuló öt vonalas hálózat része. A kis földalatti és a kelet-nyugati megvan, az észak-déli után jön a délnyugat-északkeleti vonal, a Dél-Buda - Rákospalota, majd végül egy körirányú vonal Óbudától Kelenföldig. A terv 2000 tájára megvalósulhat... Optimista idők jártak a metróberuházásra. Nagyobb konfliktusok sem történtek. A gyorsaság érdekében az Egyetemi könyvtár alatt robbantást végeztek a kivitelezők. Az épületkárosodás körül nagy vihar támadt. Kár volt elrontani, hogy a Kecskeméti utca, Szerb utca igen rossz állapotú házai alatt sikerült észrevétlenül átjönni. A legnehezebb feladat a Kálvin téri állomás helyének kiválasztása volt, mert a 120 méter hosszú állomás környezetében különösen kedvezőtlenek a talajviszonyok. Ezen a szakaszon alkalmaztak Budapesten először talajszilárdítást, amikor vegyi anyag injektálásával a talaj kötöttebbé, szilárdabbé és állékonyabbá tehető. A vonal szellőzése az átadás után később készült el, így a talajszilárdító szaga miatt sokáig igen illatos volt az észak-déli vonal. A

magyar fejlesztésű, acél tübbingek – alagútelemezeket kiváltó vasbeton falazóblokkok – viszont igen beváltak, még Indiában is épült ilyenből alagút.

A Budapesti Közlekedési Vállalat 1973-ban átvette a metró üzemeltetését is, az egységes hatalmas közlekedési vállalat ekkor született meg. 1976-ban bevezették a vonalak számozását és színjelzését. Az első szakasz után a vonal két irányban bővült egyszerre. Lényegében két vonal épült egyidőben. Egy inkább mélyvezetésű szakasz észak felé, a végén egy réselt Élmunkás téri – ma Lehel tér – állomással, és egy déli, az Üllői úton végig részfalak védelmében felszínről épült állomásokkal, a végén egy felszíni, MÁV kapcsolatot is biztosító végállomással. A déli irány haladt gyorsabban, és a tervezett közös befejezés helyett 1980 első felében a Nagyvárad tér és a Kőbánya–Kispest vasútállomás között megindult a forgalom. Az építés maradandó emléket hagyott az arra felé lakókban, közlekedőkben. Az Üllői út lezárásával ugyan kényelmes és biztonságos munkahely keletkezett, de az elterelt forgalom katasztrofális helyzetbe került. A hangos gépzaj, a sok por sok bosszúságot okozott. Ma már elképzelhetetlen ilyen építés, az úgynevezett Milánói módszernél a határoló részfalak elkészülte után készül a földem, és miközben lent épül az alagút és az állomás, a felszínen helyreáll a forgalom, csak néhány kiszállító helyet kell kialakítani. Megépült viszont a Ferihegy felé majdan kiépülő elágazás műtárgya, így nem kell annak idején leállítani a forgalmat.

Az északi szárny a vártnál később készült el, 1981 végén volt az átadás. A szakasz hírhedt fiaskója a Nyugati pályaudvari közúti felüljáró építése. A különleges szerkezetet azért választották, hogy a téren ne kelljen sokáig leállítani a forgalmat. A kész pillérekre elhelyezett pályaelemhez jobbról-balról ragasztják az újabb elemeket. Az elemek aljában futó merevítő szál meghúzása után éri el a híd végleges, enyhén íves alakját, és a szomszédos pillérek felől indított befüggesztések találkoznak. Nem találkoztak... A fővállalkozás premierje nem sikerült a metrónál. A híd egyes elemeinek szükséges helyzetét minden közbeni állapotra kiszámított adatok alapján ellenőrizni kellett volna. A fővállalkozó nem ellenőrizte magát, az észrevételeket – hiszen hamarabb látszott, hogy baj lesz –, nem vették komolyan. Ehhez járult, hogy a betonelemeket összekötő ragasztó mintája másként viselkedett, mint a leszállított "végleges". A vártnál gyorsabban megkötött a ragasztó, így az alsó feszítő szálakat már hiába húzták volna, az elemsor nem hajolt lefelé a helyére, hogy találkozzon a másik irányból épülővel. Statikusi bravúr kellett, hogy kiszámítsák, milyen minimális pályakorrekció és elemvisszabontás szükséges, hogy a híd biztonságos maradjon, ne legyen sokkal csúnyább, és határidőre elkészüljön.

Az észak-déli vonal a budapesti metróállomás-építés „kiállítása” is. Van felszíni állomás – Kőbánya-Kispest-, van közvetlen burkolat alatti Pöttyös utca, és van réselt galériás, ahol az állomás felett aluljáró is van, például a Nagyvárad tér. A mélyállomások között van Budapest típusú mini 5 csöves - ebben az alagutak belső átmérője 5,1 méter, a szélső csöveket a vonalalagút építő pajzs készíti. Ilyen a Klinikák állomás, azután van mini hatcsöves, ilyen a Kálvin tér. Van midi ötcsöves a Nyugati téri, az alagutak belső átmérője 5,5 méter, és van maxi, mint a Ferenc körút, ahol a pajzs átvontatható a kész állomáson, mert az alagút belső átmérője 6,3 méter. Csak a háromalagutas orosz állomásból nincs, amilyen például a Moszkva tér a 2. vonalon, mely három 8,3 méteres csőből áll.

Az észak-déli vonal déli szakaszának elkészülte után a szakemberek várták, hogy elkezdődhessen a 4. vonal építése. A gazdasági gondok azonban előre vetítették, a metróprogram lelassul. A DBR vonal beruházási javaslatát és a 2000-ig terjedő programot az Állami Tervbizottság tájékoztató jelleggel elfogadta ugyan, de az indításáról külön intézkedést jelezett a költségvetés függvényében. Amikor a DBR vonal nem szerepelt az indítható beruházások között, a szakemberek látták, mire számíthatnak. A gazdasági oldal persze érthető, de a hozzáértők látták, hogy ezt a sokadik késlekedést már nagyon nehéz lesz behozni, a főváros közlekedésének színvonalát, az eljutás sebessége romlani fog, a tömegközlekedés elsőbbsége nem lesz szervezéssel, szolgáltatással biztosítható.

Az észak-déli vonal újabb szakaszai közül 1984-ben elkészült az Árpád hídig tartó, majd 1990-ben az Újpest Városcsúszpontig tartó. A vonal hossz mindaddig 16,1 kilométer. Már a Káposztásmegyerve kiköltözőknek csak a busz és a meghosszabbított villamos maradt. Márpedig a DBR vonal feladatai igen fontosak. Dél-Buda bekapcsolása, a városrészcúszpont közlekedésének megoldása, egy Dunai átkelőhely létesítése a metró útján, a belváros, értékes, de ma elhanyagolt déli részének feltárása, a Kőbányai területől érkező tömegközlekedés kapcsolata, a Thököly út térségének ellátása és az újpalotai lakótelep bekapcsolása. Napi több mint 400 ezer utas. Ennek a forgalomnak a jelentős része ma a Móricz Zsigmond körtér, Bartók Béla út, Kálvin tér útvonalon szenved a nap jelentős részében a zsúfolt felszínen. Nekik az sem megoldás, ha metróval kerülővel utaznak.

Az időközben megsokszorozódott személygépkocsi állomány akár parkolni akar, akár a szűk utakon mozog, újra a tömegközlekedés fejlesztését veti fel. A mai hálózat lehetőségei, az utazások eljutási időigénye, a viszonylag magas tarifa következtében kevesen választják a tömegközlekedést, és ez a tendencia a város környezetszennyezési és mozgásképességi problémáit veti fel. A Dél-Buda – Rákospalota, röviden 4. DBR vonal már BKV beruházásban épül meg. A metróépítés azonban újra nem csak közlekedési eszköz teremtése lett. Politikai viták, valós és generált szakmai érvek mögé bújva megint nem a fő kérdéscúszról zajlik a vita, arról, hogyan lehet olcsón, jól megoldani a közlekedési igények kielégítését, ahol kell, hanem arról, hogy kinek lesz igaza, ereje. Pedig szükség csak a közlekedési eszközre lenne. Nem a környezeti hatások, tényezők figyelmen kívül hagyásáról van szó, hanem arról, hogy a modern technológia már nem teremt olyan kötöttségeket és veszélyeket, mint az évtizeddel ezelőtti. Arról, hogy a hálózatfejlesztés feláldozása sokba kerül, és nem csak a Főváros érintett és az egységes hálózaton keresztül egész budapesti lakosságának okoz gondot és kárt, hanem az ország egészének. Egyszóval a megindult beruházás kapcsán ismét csak abban reménykedhetünk, hogy végül csak egy közlekedési eszköz lesz a metró, kényelmes, biztonságos, gyors, nem több és nem kevesebb.