

MAGYARORSZÁG

Budapest

385.859
1973 JAN 28
244

Nyelvészek figyelmébe: új szó született Budapesten, az eddig egyetlen szótárban sem szereplő „metrózás”. Születésének időpontja nehezen állapítható meg: a budapesti köznyelv annak jeléül hozta létre, hogy nemcsak tudomásul veszi a főváros közönsége az új tömegközlekedési eszközt, hanem teljes mértékben sajátjának is tekintti. Ez fejeződik ki abban, hogy a pestiek (ide értve természetesen a budaikat is) nem egyszerűen utaznak vagy közlekednek a metróon, hanem „metróznak”.

Egész hálózat kell

Túl a szó nyelvészeti jelentőségén — ezzel zárult le tulajdonképpen a metró (korábbi és műszakilag nem egészen helytálló nevein: föld alatti gyorsvasút, új földalatti) építésének első szakasza. (Egy kis, korántsem történelmi visszapillantás: 1950-ben indult először az építkezés nagy költséggel és még nagyobb propagandával. 1954-ben mindkettő teljesen megállt, 1957-től folytatták a korábban elkészült részek karbantartási munkáit, 1963-ban megkezdődött az átgondolt, tervszerű építés, 1970 áprilisában átadták a forgalomnak az első szakaszt a Fehér út és a Deák tér között. 1972 végén pedig a teljes, 10,1 kilométer hosszúságú kelet—nyugati vonalat.)

Az első hónap gyakorlatban bizonyította be, hogy utazóközönség bőven van a metróra, s nemcsak akkor, amikor éppen téli szünet van, s a ráérő gyerekek óraszámra járnak a mozgólépcsőkön le s fel. A metró máris annyira pesti közlekedési eszköz lett, hogy megvan a maga naponta többszöri csúcsgorgalma is. (Ehhez néhány adat: egy-egy irányban óránként 42 000 utast tud szállítani a metró, a szerelvények másfél percenként követhetik egymást. A mozgólépcsők — másodpercenként 90 centiméteres „sebességgel” — óránként 8000 embert tudnak fel- vagy levenni.)

A metró szó a metropolisból ered, ami világvárost jelent. Egy világváros, a máris kétmillió lakosú Budapest közlekedésén tud ugyan valamelyest segíteni egy metróvonal, a gondokat megoldani azonban — hosszú időre — csak egész metróhálózat képes.

1972 decemberének utolsó napjaiban, amikor a vonalat ünnepélyesen átadták a forgalomnak — a tulajdonképpeni építők már csak vendégként jelentek meg a nagy eseménynél. Legalábbis, ami az alapmunkákat végző alagútépítőket illeti. Ők akkor már a második vonal építkezésén dolgoztak, s mert a város az első vonal megnyitására beszélt, szinte senki sem tudott róla, hogy mennyire haladtak előre a második vonalon. A második (az észak—déli) metróvonal első szakaszát 1976 decemberében át akarják adni a forgalomnak. Ez a szakasz a Nagyvárad teret köti össze a Deák térral, hossza 3,7 kilométer lesz.

Értékes tapasztalatok

Aki csupán utasként veszi igénybe a metró, az is újra ismerkedik a föld alatti közlekedéssel, bármennyit járt hasonló járművön Moszkvában vagy Párizsban. Sokszorosan így vannak ezzel azok, akik építik a vonalakat. Az első vonal építésének kezdetén volt már műszaki és szakmunkásgárda, többségében olyanokból, akik külföldön tanulmá-

nyozták a metróépítést, vagy könyvtárnyi könyvet olvastak róla. Ma pedig a Közlekedési Építő Vállalatnak több mint kétszáz műszaki és 1500—1700 fizikai dolgozója vesz részt a metróépítésben. A műszakiaknak mintegy fele 1963, az építés újrakezdése óta áll mostani posztján, s a fizikaiak közül is sokan voltak részesei az első szakasz nagy munkasikereinek (például és emlékeztetőül: amikor a kétfelől indult alagutak építői a Duna alatt találkoztak).

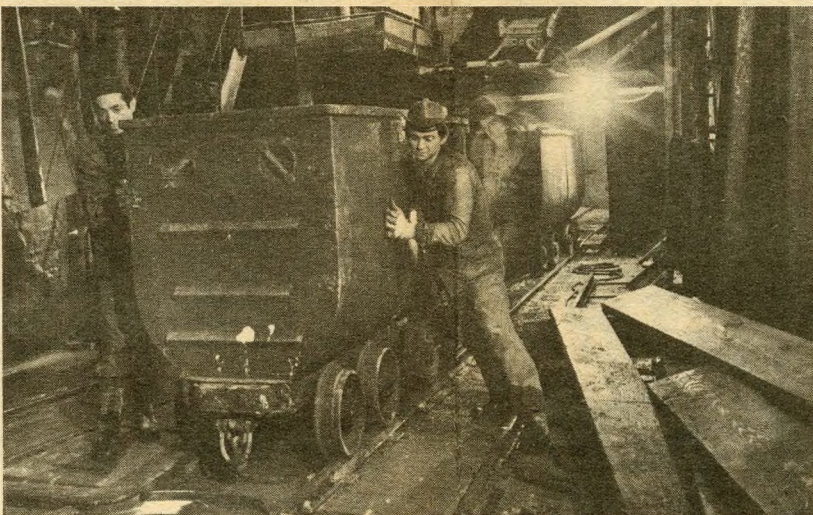
Ennek a gyakorlatnak birtokában a korábbinál nagyobb, bonyolultabb feladatokra vállalkoztak az észak—déli metróvonal épí-

Közlekedés

Új szó: metrózás

EVENKÉNT EGY KILOMÉTER

ELŐREJELZÉS HOSSZÚ TÁVRA



A MÁSODIK VONAL ÉPÍTÉSE A KUN BÉLA TÉR ALATT

Az építők ismét újabb területre vándorolnak

tői. A „rég” vonalon évenként 700 métert haladtak előre az alagutakkal — az új vonalon ez évi egy kilométer lesz. (Szendrői Dezső, a KÉV műszaki igazgatója: „Ez már megközelíti a világátlagot, bár egyes országokban újabb óriási összegeket fordítanak metróépítésre, az NSZK-ban például néhány év alatt akarnak egész hálózatot építeni a Ruhrvidéken. Az egy kilométeres évi átlag azonban így is nemzetközileg elismerésre méltó teljesítmény.”)

Ugyancsak az első vonalnál szerzett tapasztalatok tették lehetővé, hogy az észak—déli vonal építését rosszabb geológiai viszonyok között is vállalják. A kelet—nyugati vonal ugyanis 30 méteres, sőt helyenként ennél is nagyobb mélységben halad — az észak—dél felé 20 méter körüli lesz a mélység az első szakaszon. Ez pedig nem egyszerűen tíz méteres szintkülönbséget jelent, hanem azt, hogy míg a kelet—nyugati vonal alagútjait kemény agyagban fúrták — itt kavicsos, helyenként folyóhomokos talajban kell előre menni, ami sokkal nehezebb. (Az egyik főok: a megrendelők és beruházók — tehát a Fővárosi Tanács, illetve a Metró Vállalat — soknak tartják, hogy az utazóközönségnek egy teljes percet kell a mozgólépcsőn tölteni, a járat magasabb vezetésével az utasoknak akarnak időt megtakarítani.)

Jó néhány műszaki tapasztalatot is szereztek a metróépítők az első vonalnál. Ott tértek át — a Deák tér—Déli pályaudvar közti szakasz építése idején — az importált öntöttvas tübingek helyett a hazai gyártmányú betonblokk falazóelemek alkalmazására. Ez feleannyiba kerül, sokkal rövidebb a szerelési ideje és egyszerűbb a szigetelése is. Természetes, hogy a második vonalnál már ezeket alkalmazzák. (Sőt: nemcsak

Budapest új metróvonalánál, hanem a prágai metró C-szakaszán is, ahol 1 kilométer hosszan építették be a magyar falazóelemeket. A Közlekedési Építő Vállalat emberei kiutaztak a csehszlovák fővárosba, hogy az ottaniakat oktassák a falazóelemek alkalmazására.)

Egy új szigetelési eljárásukat, valamint az ahhoz szükséges új anyagot és gépet már szabadalmaztatták itthon, s most szerzik meg rá a nemzetközi szabadalmat. Ennek az eljárásnak a termelékenységére átlag öt-tízszere a korábbinál.

Talán még ennél is nagyobb annak a jelentősége, hogy míg az első vonal valamennyi aknáját légnomás alatt süllyesztették le, most a hidraulikus sajtózási módszert alkalmazzák. Ennek műszaki leírása nagyon bonyolult lenne, annál közérthetőbb az, hogy egy év helyett 4—5 hónapig tart így egy akna lesüllyesztése és csak negyedannyi munkaerőre van szükség hozzá.

A munkaerőhiány az építők legnagyobb gondja. A keszonok munkásgárdájából állandóan hiányzik 400—500 ember. Pedig nincs már akkora túlnyomás, mint kezdetben: 1,4—1,8 atmoszféra helyett most 1 atmoszféra nyomású keszonban dolgoznak. Felvétel előtt kétnapos, teljes orvosi kivizsgálásra küldik a jelentkezőket és két év óta egyetlen „keszonmegbetegedés” (csonttritkulás) sem fordult elő. A keszonmunkások 120 százalékos pótlékot kapnak — mégis kevés a jelentkező.

Mélyvasút, kéregvasút

Jelenleg — 1973 elején — a budapesti járókelő még nem sokat lát abból, hogy épül az észak—déli metróvonal. Hamarosan azonban a városképen is meglát-

szik majd, hogy tovább nő a metróhálózat. A Calvin tér közelében új utcát nyitnak a Baross utca és az Üllői út között, a tér egy részét elzárják a forgalom elől, az Üllői út egy szakaszán csak kifelé, a Baross utca elején pedig csupán a Belváros felé lesz közlekedés. Megkezdik a Calvin téri aluljáró építését — itt lesz a „metrózás” második központja. Tovább bővül az első is, a Deák téri, amelyhez az egész Tanács körutat érintő aluljárórendszer csatlakozik. 1976 decemberétől három szinten keresztezik itt egymást a föld alatti vonalak: az új, észak—déli vonal idáig épül meg, alatta halad a kelet—nyugati, (amelyet akkor már „réginek” fogunk nevezni), fölötte pedig a millenniumi földalatti. Ez ugyan nem tartozik a hálózatba, hiszen csupán földalatti villamos és nem metró.

S mert — úgy látszik — csak a kezdet volt nehéz, 1976 utánra is készen állnak a tervek. Az észak—déli vonal a Bajcsy-Zsilinszky út alatt megy majd tovább, az Élmunkás térig mélyen, onnan Újpestig és a Nagyvárad tértől kifelé a Határ útig kéregvasútként. Már megépült a metró alagútja a Kun Béla tértől a Szigony utcáig, az egyik cső 630, a másik mintegy 400 méter hosszúságban.

A harmadik vonal

Amikor a Nagyvárad tér és az Élmunkás tér között elkészül az alagút (ami még nem jelenti a vonal megnyitását, hiszen vagy harminc vállalat dolgozik tovább rajta, a padlóburkolóktól a fénycsőszerelőkhöz) — az építők ismét újabb területre vándorolnak. Megkezdődik a harmadik vonal építése. Ez Dél-Budát köti majd össze a városközponttal és tovább halad majd — egyelőre még el nem döntött másik végállomása felé.

Addig azonban — és ez a közelebbi jövő — aluljáró épül a Nagyvárad, a Calvin és a Felszabadulás téren, valamint a Deák tér körül. A metróvonalak elkészültével fokozatosan szűnnek meg újabb villamosjáratok a Bajcsy-Zsilinszky úton, a Váci úton, az Üllői úton és talán még más útvonalakon is.

Csupán 1973-ban 772 millió forintba kerül a metróhálózat továbbfejlesztése, s mire elkészül az észak—déli vonal első szakasza, ez az összeg milliárdokra nő. Nem olcsó dolog a metró. De nélküle ma már — nem lehet metropolis. Mi több: nagyvárosi közlekedés sem.

VÁRKONYI ENDRE