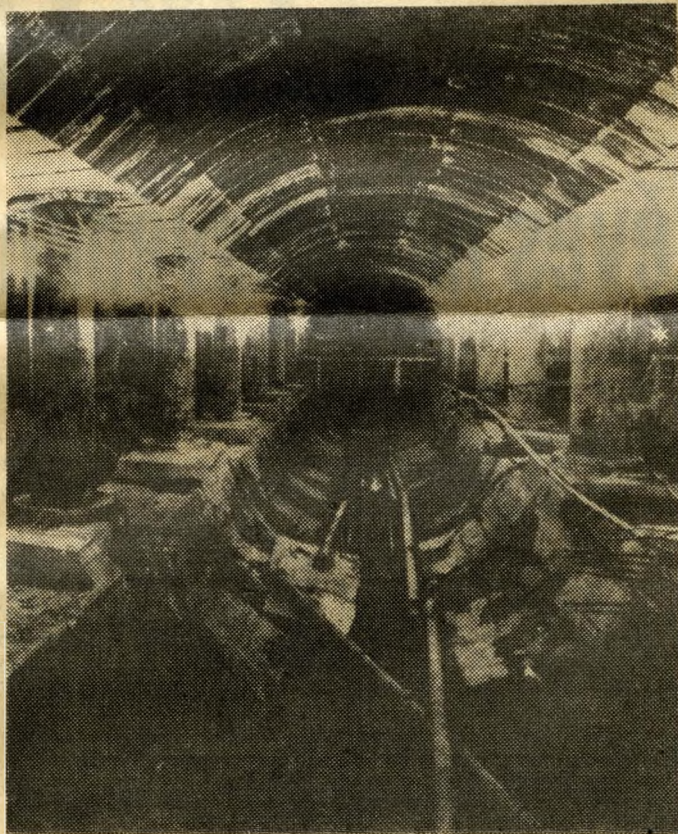


# Egy metró - nem metró



A Kossuth tér alatt...

A lift előbb felfelé indul, hogy aztán leszállhasson a mélybe. Fel kell tennem a bukósisakot, begombolnom a munkaköpenyt.

— Mélység: 30 méter a Kossuth tér alatt.

Cuppogós sárban, vágányok, csillék közt indulunk. Ez az állomás, a Kossuth téri, a metró tovább épülő keleti—nyugati vonalának legelőrehaladottabb stádiumban levő állomása.

— A peron, a vonal-alagút — mutatja kísérőm, Greshik Gyula, a „METRO” Budapesti Földalatti Vasút tervezési osztályának vezetője.

A mennyezetről csöpög a víz. De csak itt, ahol még nem kapta meg az alagút a víz ellen védő összehegesztett vaslemez köpenyt. Amelyet dróthálóra „lőtt” betonral védenek korrózió ellen.

— Miért kell így védekezni a víz ellen?

— Mert a talajban itt mindig a Duna vízszintjével azonos magasságú a talajvíz állása.

Ezer (!) tonna terhet viselő oszlopok. Kívülről vastag falú acélső abróncként fogja össze a beleöntött szilárd betont, amely a terhelést viseli.

Százezer (!) köbméter levegő áramlik óránként a szellőzőaknákból.

A metró építőinek — új technológiával — itt sikerült először pajzzsal olyan alagutat építeni, amelyben munka közben nem repedtek meg a vasbeton elemek. (A technológia iránt világszerte nagy az érdeklődés.)

Csillék jönnek-mennek. Itt hegesztenek, ott kalapálnak. Bemegyünk a Duna alá! Ebben a csöben, alagútban a Budáról jövő szerelvények közlekednek majd.

A felszínen alig sejteni, itt már majdnem kész az állomás.

— És a többi vonalon?

— 1973-ra terveztük a keleti—nyugati vonal második szakaszának megnyitását. Most éppen vizsgálják, hogyan lehetne előbbre hozni ezt a határidőt. Hiszen az üzembe helyezett metró bevált, többen használják a vártnál.

A Batthyány téren a metróállomással együtt épül a szentendrei HÉV és a Rózsadomb körüli autóbusszjáratok új végállomása. A Moszkva téren később kerül sor a felszíni rendezésre. A Déli pályaudvarnál egyide-

jűleg a MÁV tovább folytatja a pályaudvar rekonstrukcióját. A metróból közvetlen feljáratot építenek a peronra.

De mivel egy metró — nem metró, az építők mielőbb szeretnék beléptetni a forgalomba az észak—déli vonalat is. A kormány jóváhagyta az építési programot. S lényegében már megkezdődött az építés is. Épül a Ferenc körút és az Üllői út kereszteződésében az aluljáró, és még az idén megkezdik a hozzá csatlakozó mozgólépcső-alagút építését is. A Kun Béla téren a vonalalagút-építés előkészítő munkálatai folynak.

Jóval nehezebb a helyzet a sűrűn beépített belvárosban. A felvonulási terület kijelölése háztömbök lebontásával a közúti és a gyalogos forgalom megbolygatásával „fényezetett”. Míg nem a Felszabadulás téri állomás építéséhez a Károlyi-park egy részét áldozták fel. (Az építkezés miatt 7 évig szünetelnek a Károlyi-kerti hangversenyek.) A Kálvin téren — a Baross utca és az Üllői út között 6 épületet bontanak le, de nem a metró építése, hanem az új forgalmi rend miatt. Úgy tervezik, hogy a csepeli és a soroksári HÉV-vonalak közös, burkolat alatti végállomásával és a felszíni közlekedés rendezésével megoldódik a Kálvin tér forgalmi problémája.

A terv szerint 1977-ben adják át az észak—déli vonal Nagyvárad tér—Deák tér közötti szakaszát. (Ha lehet, előbb!)

— A már működő metrószakasz milyen tapasztalatokat adott? Változtatnak-e a később épülő állomások szerkezetén, méretein? Tudják-e csökkenteni a huzatot?

— Az Astoria-megállóhoz hasonló, öthajós szerkezetű lesz a Kossuth és a Batthyány téri megálló, és ugyanilyen szerkezetűek, csak nagyobbak lesznek az észak—déli vonal mélyen fekvő állomásai, ahová nem három, hanem négy mozgólépcsőt helyezünk el. A huzat csökkentésére az észak—déli vonal állomás előtt és után egy-egy összekötő alagút épül, amely kiegyenlíti a szerelvény előtt tolt levegő nyomását. A szerelvényeket továbbra is a Szovjetunióból szerezjük be, formájukban az első vonalszakaszhoz hasonlóak lesznek az állomások is.