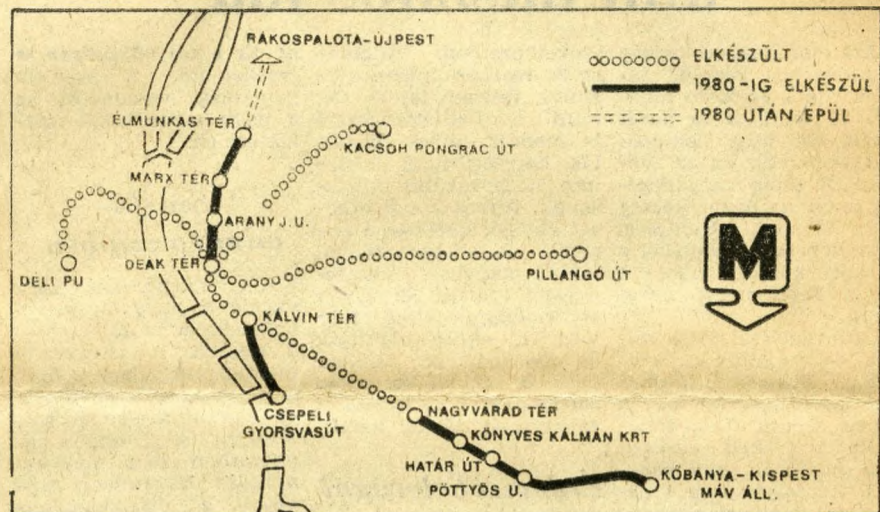


244

Expressztempóban épül a metró



(Ipach Ferenc)

A metró, a föld alatti gyorsvasút nem új találmány, még csak nem is századunk technikai csodája. Londonban 1863-ban, New Yorkban pedig 1868-ban avatták fel az első vonalat. Budapesten 1896-ban, akkor indult a millenniumi földalatti. Egy közelmúltban lezajlott nemzetközi konferencián elmondták: ma már a Föld 28 országában, 54 városban közlekedik metró, a vonalak együttes hosszúsága meghaladja a 3200 kilométert.

Gyorsvasúti hálózat

S igaz, hogy nem új találmány, de most jön igazán divatba. Jelenleg öt helyen — Finnország, Hongkong, India, Venezuela és Románia — is építenek vonalakat, s újabb államok szakemberei tanulmányozzák az eddigi tapasztalatokat. Találkoznak hasonló tervekkel. A miertre egyszerű válasz: sok világváros közlekedése már most a föld alatti megoldást, a metróhoz tartozó megoldást. Fontos javulást csak a metró hozhat. Mi panaszunk a villamosok, autók lassúsága miatt, ugyanakkor Róma, London, Párizs szakemberei szinte csodálják a budapesti helyzetet, mert itt még a tömegközlekedés óránkénti átlagos sebessége a négyszerese, mint nálunk.

Pedig Budapesten a hálózat kiterjedtebb, mint bárhol másutt, hiszen senkinek nem kell 500 méternél többet gyalogolnia az első megállóig. Kevés olyan főváros van, mint a miénk: itt él az ország lakosságának 20 százaléka, s az agglomerációhoz tartozó 44 települést is figyelembe véve, naponta 2,4 millió ember utazását kell lebonyolítani.

A metróépítés üteme az 1960-as évek második felétől gyorsult meg. A népgazdaság egyre nagyobb összegeket biztosít rá, az ötödik ötéves terv időszakában például több mint 11 milliárd forintot. Mindjárt tegyük hozzá, hogy a metró nemcsak gyors utazási lehetőséget teremt, de hozzájárul a város arculatának megváltoztatásához. Hiszen mindenütt, ahol gyorsvasút építésére sor kerül, alul-

és felüljáró rendszerek alakulnak ki; új ruhát kapnak a házak és megteremtődnek a külső kerületek új kulturális és kereskedelmi központjai is. Ezek a centrumok pedig kettős célt szolgálnak: az új lakótelepeken élők színvonalas ellátását, s ugyanakkor kiszolgálják az ingázókat is. Ilyen nagy építkezés színhelye jelenleg például az Őrs vezér téri is.

Amikor a metróról beszélünk, helyesebb, ha a gyorsvasutak hálózatára gondolunk. Budapest távlati programjában a HEV-vonalak, sőt a később kiépítésre kerülő Hungária körüli „lábakra” állított gyorsvillamosvonal is csatlakozik majd a metróhálózathoz. A szentendrei HEV már a Batthyány téren találkozik a metróval, így a Duna-kanyarból a főváros központjáig 25–30 perc alatt lehet elérni. A távlatokban a csepeli HEV megállója a Kálvin téren lesz. A HEV-vonalakon egyébként 60–80 kilométeres sebességgel robnak majd a szerelvények.

Mini, midi és maxi

Jelenleg három földalatti vonalunk van, s ezek a gyakorlatban kintőre vizsgáltnak. Naponta több mint 800 ezren utaznak földalatti gyorsvasúttal, ez a szám 1980-ban egymillióra emelkedik. Ha már a távlatoknál tartunk, várhatóan, 1990-ben 41 kilométeres, a teljes program valóra váltása után pedig 90 kilométeres hálózattal rendelkezünk majd. Az elképzelések szerint a most épülő metróvonalak mellett a többi között lesz egy budapest–újpalotai vonal is, sőt foglalkoznak a Bécsi út és az Őrmező közötti kapcsolat megteremtésével is, a Baross és a Boráros tér érintésével.

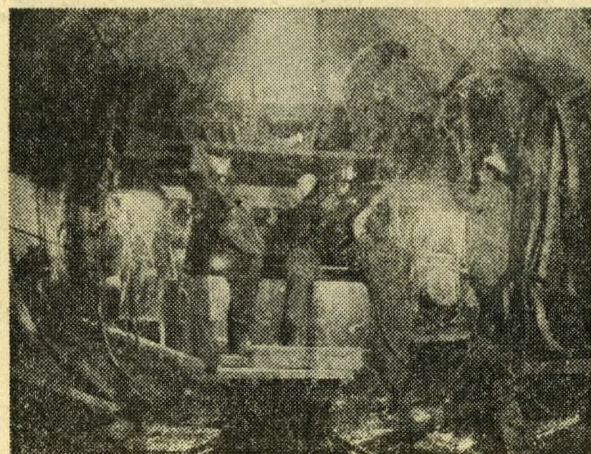
Ami minket közvetlenül érint és érdekel: hol tartanak jelenleg az építők. A metróprogram valóra váltása során a magyar és a szovjet mérnökök, szerelők, szakemberek szinte naponta együtt dolgoznak. Ez az együttműködés kölcsönösen sok haszonnal jár, hiszen a fűrópajzsoktól a mozgólépcsőkig, berendezések egész sora érkezik a

Szovjetunióból, részt vettek szakembereink kiképzésében, s a tervezési munka is összehangoltan történik. Az Astoriánál először alkalmazott ötcsöves állomás ma már nemzetközileg Budapest-típus néven ismert, ennek kivitelezése 100 millió forinttal olcsóbb, mint a hagyományos volt. Az állomások forgalmától függően mini, midi és maxi típusokat építenek, ezek egy újabb variációját alakítják most ki az Arany János utcánál.

Egy perc utazás, négy millió munkaóra

A metróépítés nemcsak az alagutakból áll, amelyek belső átmérője egyébként mindig 5,10 méter, hanem várost kell kialakítani a város alatt, önálló energiarendszerekkel, közműekkel, s olyan óriás vastüdőket, amelyek óránként többször is kicserélik a levegőt. A kivitelezésben ötven vállalat csaknem 3000 dolgozója vesz részt jelenleg, s a koordinációs feladatok segítségével a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa messzemenő segítséget nyújt. A legnagyobb feladatot a Közlekedési Építő Vállalatra, a KÉV-re, a Hidépitő Vállalatra, a Gép- és Felvonószerező Vállalatra, a VBKM-re és az UVATERV-re hárul. Az alagutak döntő többsége már elkészült, sőt több állomás belső szerkezetének kialakítását is befejezték, már csak az „öfőtötés” van hátra. Több helyen, így a Könyves Kálmán körúton, a Határ útnál, az Ecséri útnál épülnek alul- és felüljárók, a Marx téren pedig Budapest legnagyobb, több mint 7000 négyzetméter alapterületű aluljárórendszere lesz, amely nemcsak a tér különböző sarkaival, hanem a Nyugati pályaudvarral, sőt a Visegrádi utcai közlekedési csomóponttal is összeköttetést teremt. Az Üllői útnál a külső szakaszon egészen a Kőbánya–Kispest vasútállomásig, valamint a Marx teret követően a Váci úton egyelőre az Elmunkás téri kéreg alatt futnak majd a szerelvények. A Nagyvárád téri és Kispest, valamint a Deák tér és az Elmunkás téri szakasz az alul- és felüljárókkal együtt 1980 decemberéig át kell adni. Általában több mozgólépcső lesz, mint az első szakaszon, a forgalomtól függően, így például a Marx téren hét.

Amikor már a gyorsvasúton utazunk, minden olyan egyszerűnek tűnik. Pedig a szó igazi értelmében az alagutak, a metró építői minden centimétert megküzdnek. Kiszámították: ahhoz, hogy a metró egy percnyi utat megtegyen, négy millió órányi munkát kell elvégezni a föld alatt, s a föld felett a kivitelezés során. **Moldován Tamás**



Épül az alagút

(MTI Fotó)