

385.859

CSONGRÁD MEGYEI HÍRLAP

1979 JAN 6

244

Metróval, Budapesten

Magyarországon már a múlt század végén megépült az első földalatti vasútvonal. A londoni után — innen ered a metró elnevezése — a világon másodikként, az európai szárazföldön elsőként, Budapesten nyitották meg a földalatti villamosvasutat, az ezredéves ünnepség idején: 1896-ban. A 3,75 kilométer hosszú vonal a belvárost kötötte össze a Városligettel. A millenniumi földalatti vasutat a múlt év végén korszerűsítették, vonalát meghosszabbították, és új szerelvényeket helyeztek rá, modern jelezőbiztosító berendezésekkel.

Megnyitásától hét évtized felt el, amíg Budapesten ismét földalatti vasutat, igazi metrót avattak. 1970-ben megnyílt az úgynevezett kelet-nyugati vonal első szakasza, 1972-ben a második, és ezzel létrejött a 11 kilométeres földalatti gyorsvasút a főváros Déli pályaudvara és „keleti vaskapuja” között. Áthaladva a Duna alatt mindennél gyorsabb összeköttetést teremtve a legforgalmasabb városrészek között.

Két éve, január 1-én adták át a budapestieknek a harmadik metróvonalat, a 3,7 kilométer hosszúságú észak-déli földalatti pályát. Építése folyamatos: jelenleg a pesti szürke altalajban dolgozó két fúrópajzs valahol a Váci út és az Elmunkás tér között halad, hogy néhány év múlva, várhatóan 1980 elején a Deák tér és az Elmunkás tér, valamint a Nagyvárad tér és a Határ út között ismét újabb üzemi szakasszal bővíljön az észak-déli metróvonal. Végleges hosszúsága 21 kilométer lesz. A nemrég megnyitott 3,7 kilométeres szakaszon összesen 600 ezer köbméter földet termeltek ki. A kivájt üregekbe 190 ezer köbméter betont, 13 ezer tonna öntöttvas-tübinget és 40 ezer köbméter vasbeton elemet építettek be, összesen 28 millió munkára árán. Ime egy metróvonal ára csak 3,7 kilométer hosszúságban: 5 milliárd forint.

Öt emelet labirintus

Lent, az első budapesti földalatti vonal 5 méteres mélységben halad, közvetlenül az úttest alatt. A második — a Duna parancsolta így — 30 méterre fekszik, míg a harmadik — a legújabb — az első és a második földalatti vonal között helyezkedik el, a felszíntől számítva átlagosan 15–20 méteren.

Miközben Budapest mintegy karácsonyi ajándékként átvethette legújabb metróját, a pestiek elbűsűztak a megszokott egyszámban használt metró szócskától, mert odalent és fent a színes táblák sokasága már három metróvonalat mutat,

tájékoztal sárga, piros és kék színekkel. Vagyis Budapestnek immár metrói vannak.

Hét perc. Mindössze ennyi ideig tart, hogy a metróval az egyik végállomástól a másikig jussunk. Ennyi az utazási idő a legújabb földalatti vonalon. A második metróvonalon Budapest keleti kapujától, a Fehér úti végállomástól a Déli pályaudvarig: 18 perc. Nincs az a személygépkocsi, amely versenyre kelhetne a metróval. S mennyivel olcsóbb, mint az autós közlekedés. A viteldíj 1 forint.

A belváros szívében, a Deák térenél találkozik a három metróvonal, a sárga, a piros és a kék. Öt emelet labirintus vezet a mélybe: az utca járdaszintjéről az aluljáróba, talán a világ egyetlen földalatti vasúti múzeumába; a kis földalattihoz, az utaselosztó csarnokba; a mozgólépcsőkre; lefelé hajló folyosókba; az észak-déli metróvonal peronjaira; és a még mélyebben fekvő kelet-nyugati földalatti állomásaira.

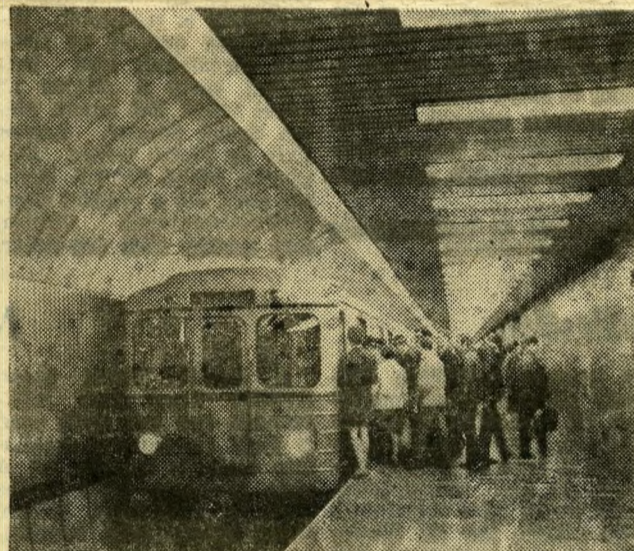
A kék vonal tovább kúszik

Szálljunk itt be a kék vonal metrószerelvényébe. Utazzunk végig a Deák tértől a Nagyvárad térig. A padlót gránit borítja. Az oldalfalakat krémszínű adriai kővel burkolták, a mennyezetet fehérre színezett alumíniummal. Felszabadulás téri állomás: sárga, barna, szürke színek, és ezek árnyalatai. Itt a padlóra oászszerű gránitot fektettek, az oldalfalakra sárga magyar mészkövet, a mennyezetet terrakotta luxaflexet. (Fent, a robogó kocsik fölött néhány méteres pesti őstalai után ismét betonmező alap következik, ott működik Budapesti első közúti aluljárója. Y-alakban építették az utca alá és mellé, hogy a gépkocsik kereszteződésmentesen haladjanak. Pestről Budára, át a Duna feletti Erzsébet-hídon, kihajtva a BAH-csomópontra, majd onnan egyenesen a dunántúli autópályákra.)

Következő állomás: Kálvin tér. A legnagyobb, a legszélesebb. Ide négy mozgólépcsőt építettek. A padlóra lengyel gránitot borítottak, az oldalfalakat fehér magyar mészkövekből készítették. Jugoszláv gránitból készült a Nagyörvös utcai állomás peronja, az oldalfalakon kék színű műanyag lapok takarják a szürke betont. A következő állomásnál, a Klinikáknál sárga színre váltották a borító burkolatot, és a padlót lengyel gránitkockákkal díszítették. A mennyezet piros színű alumínium panel. Az utolsó állomáson, a Nagyvárad téren véget ér a szín-



Öt emelet mélységbe visz a mozgólépcső



„Igyekezünk a beszállással” a Keleti pályaudvar metróállomásán soha nem fog el az embertömeg. (Fotó: MFI—KS)

kavalkád. A padlót jugoszláv gránit és norvég kvarcit fedi, az oldalfalakat zöld színű belga műanyag lemez, a mennyezet színe fehér.

A színek csak átmenetileg érnek véget a Nagyvárad téren és a Deák téren, mert a fúrópajzsok vonulatát a tervezők asztalán a két vonal követi, szinte mindennap előbbre kúszik, mint a hőmérő higanyszála. Meg sem áll az újpesti István térig, illetve Kőbányán a kispesti vasútállomásig.

Ha teljesen kiépül az észak-déli 21 kilométer hosszú földalatti pálya, naponta több mint 1 millió utast szállít Budapest déli városrészeiből az északba, és fordítva.

2000-ben — gyorsvasúton

Budapest távlati tervében az ezredfordulóra 77 kilométer hosszú metróvonal épül. Úgy tervezik, hogy általában három-négyévenként adnak át egy-egy újabb metrószakaszt. Lesz olyan metróvonal, amely a főváros legregebbi településéről,

Óbudáról indul, áthalad a Duna alatt, állomása lesz a Margitszigeten, majd ismét folytatja útját a Duna alatt, bebújik a pesti városrészek közé, itt keresztezi a legforgalmasabb kerületeket, átveszi a Népköztársaság útját. Állomása lesz a Lövölde téren, a Rákóczi téren, majd elhagyva Pestet, ismét a Duna alá bújik, és valahol Dél-Budán megáll. Ez lesz a negyedik budapesti metróvonal, építésének előkészítését máris megkezdték. A következő földalatti Dél-Budát köti össze Budapest legújabb és legnagyobb városrészeivel, Rákospalotával. Előreláthatólag 34 milliárd forintba kerül, de megerősítjük, hogy felépítsék, mert a 19,24 kilométer hosszú földalatti vasútvonalon becsülések szerint naponta 812 ezer budapesti utazik majd.

A metróvonalak előtérésével egy időben Budapest korszerűsíti elővárosi vasútvonalainak hálózatát is. Ezekkel együtt 2000-ben már 120 kilométer hosszú felszíni és földalatti gyorsvasúti hálózat Budapest lakosságának 80 százalékát viszi majd — kényelmesen, biztonságosan.

BÉKÉS ATTILA