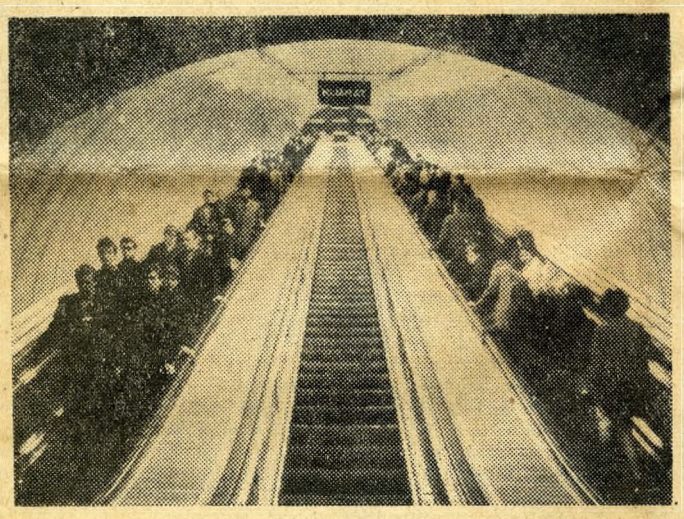
244

Metróval Budapesten

Budapesten naponta négy és fél millió ember utazik odavissza elővárosi vonaton, villamoson, autóbuszon, trolibuszon, fogaskerekűn, hajón és a főváros legújabb, legkorszerűbb tömegközlekedési eszközén — a metrón. A villamosok átlagosan óránként 14,2, a belvárosban 5-7, az autóbuszok óránként 17,4, a belvárosban 5,7 kilométeres sebességgel haladnak. Lent a föld alatt, a metró akadálytalanul robog. Végsebessége 70-80 kilométer. Az átlagos utazási gyorsaság óránként 30-40 kilométer. A csaknem 20 kilométeres metróvonal naponta csaknem 1 millió utast a mélybe szippant a felszíni közlekedésből.



Öt emelet mélységbe visz a mozgólépcső

De nem csak a metrószerelvények forgalmában nincs megállás — a metróépítők is menetrendszerűen haladnak, naponta méterről méterre kúsznak előre a fentről láthatatlan alagutak. Meghatározott terv és ütem szerint épül a budapesti metróhálózat, az elővárosi vasútrendszer, az ehhez kapcsolódó autópályák, a kétmilliós metropolisz új városkapui. Ma Budapesten a közlekedés korszerűsítése az egyik legnagyobb és legidőszerűbb feladat.

A főváros úthálózata helyenként már a mai gépjármű-forgalmat sem tudja befogadni, mindennapos jelenség a torlódás. A járművek utazási sebessége csúcsidőben a város belső területén közel azonos a gyalogosokéval. Új városrészek születnek és mind jobban növekszik a napi, az óránkénti utazások száma. A közlekedési eszközök túlzsúfoltak. A sűrűn beépített város és műemlékei, nevezetes értékei a védelem alatt álló belső városrészek sokszorozzák a közlekedés-tervezők gondját.

A megoldás felmérése nem újkeletű: fent és lent külön szintben vezetett, gyors közlekedési utakat kell építeni.

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 összesze a Városligettel. A millenneumi föld alatti vasútat a múlt év végén korszerűsítették, vonalát meghosszabbították, és új szerelvényeket helyeztek rá, modern jelzőbiztosító berendezésekkel.

Megnyitásától hét évtized telt el, amíg Budapesten ismét föld alatti vasútat, 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 Élmunkás tér között halad, hogy néhány év múlva, várhatóan 1980 elején a Deák tér és az Élmunkás tér, valamint a Nagyvárad tér és a Határ út között ismét újabb üzemi szakasszal bővüljön 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 vasbetonelemet építettek be, összesen 28 millió munkaóra árán. Ime egy metróvonal ára csak 3,7 kilométer hosszúságban: 5 milliárd forint.

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 átvehette legújabb metróját, a pestiek elbúcsúztak a megszokott egyesszámban használt metró szócskától, mert odalent és fent a színes táblák sokasága már három metróvonalat mutat, tájékoztat sárga, piros és kék színekkel. Vagyis Budapestnek immár metrói vannak.

Naponta csaknem egymillióan utaznak a sárga, piros, kék vonalakon

Hét perc. Mindössze ennyi ideig tart, hogy a metróval az egyik végállomástól a másikig jussunk. Ennyi az utazási idő a legújabb földalattiban. 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 térnél 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 mozgólépcsőkkel lefelé hajló folyosókba; az észak-déli metróvonal peronjaira; és a még mélyebben fekvő kelet-nyugati földalatti állomásaira.

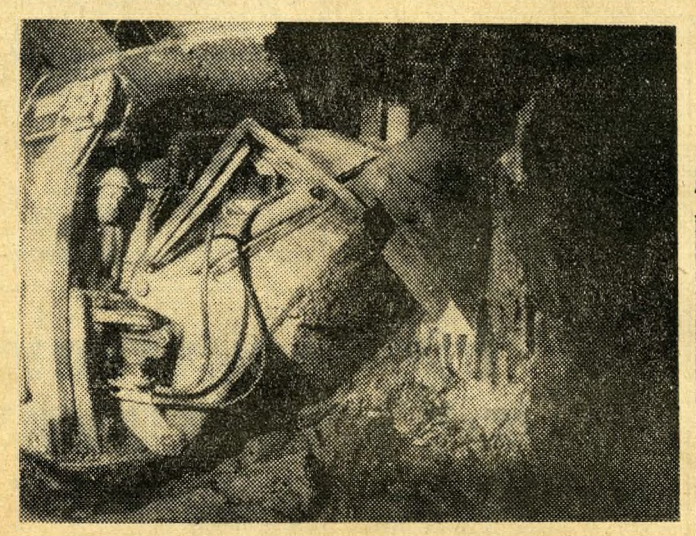
Szálljunk itt be a kék vonal metrószerelvényébe. Utazzunk végig a Deák tértől a Nagyvárad térig. A padlót gránit borítja. Az oldalfalakat krémszínű adriai kővel burkolták, a mennyezetet fehérre színezett alumíniummal. Felszabadulás téri állomás: sárga, barna, szürke színek, és ezek árnyalatai. Itt a padlóra olasz szürke gránitot fektettek, az oldalfalakra sárga magyar mészkövet, a mennyezetre terrakotta luxaflexet. (Fent, a robogó kocsik fölött néhány méteres pesti őstalaj után ismét betonmező, alap következik, ott működik Budapest első közúti aluljárója. Y-alakban építették az utca alá és mellé, hogy a gépkocsik keresztződésmentesen 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 Nagykörút alatti 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 színkavalkád. 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 városrészéből az északiba, és fordítva.

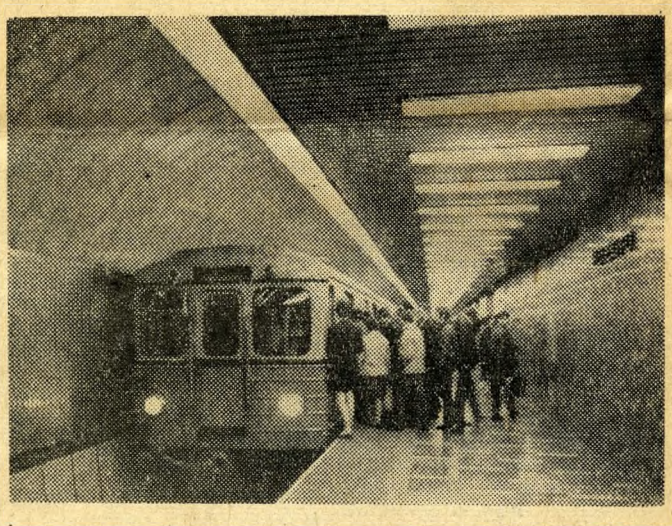
Budapest távlati terveiben az ezredfordulóig 77 kilométer hosszú metróvonal épül. Úgy tervezik, hogy általában három-négyévenként adnak át egy-egy újabb metrószakaszt. Lesz olyan metróvonal, amely a főváros legrégebbi településéről, Óbudáról indul, áthalad a Duna alatt, állomása lesz a Margitszigeten, majd ismét folytatja útját a Duna alatt, bebújik a pesti városrész alá, itt keresztezi a legforgalmasabb kerületeket, átszeli 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 városrészével, Rákospalotával. Előreláthatólag 34 milliárd forintba kerül, de megéri, hogy felépítsék, mert a 19,24 kilométer hosszú földalatti vasútvonalon becslések szerint naponta 812 ezer budapesti utazik majd.



A Marx tér és az Élmunkás tér közötti szakaszon dolgoznak a fúrópajzsok.
(MTI fotó: Benkő Imre, Lajos György, Kovács Sándor és Tóth Gyula felvételei — KS)

A metróvonalak építésével 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



„Igyekezzünk a beszállással". A Keleti-pályaudvar metróállomásán soha nem fogy el az embertömeg