

385.859

1972 DEC 14

1972. DECEMBER 11.

BUDAPESTI KÖZLEK

December 11-én próbaüzem, 22-én indulás teljes üzemmel

244

Az eddigi 50 helyett 100 motorkocsi

December 22-én adják át a forgalomnak a metró második szakaszát, é naptól kezdve tehát a földalatti vasút már nemcsak a Deák térig, hanem a Déli pályaudvarig közlekedik. Balogh Lászlóval, a metró üzemeltetési főosztályvezetőjével beszélgettünk arról: mennyiben változnak a mélyvasút forgalmi mutatói az új szakasz üzembe helyezését követően?

— A jelenlegi hat és fél kilométer helyett tíz kilométeres vonalon futnak majd a szerelvények — mondotta Balogh László —, s ennek következtében alaposan megnő a menetidő is. Egy fordulót negyvenkét perc negyvenöt másodperc alatt tesznek meg a kocsik, a menettartam tízennyolc perc, negyvenöt, illetőleg tízennyolc perc tizenöt másodperc lesz.

Csiklandós kérdés kíváncsított ki belőlem:

— Ennek a feszített, másodpercre kiszámított menetidőnek tudható be, hogy néha az utasok orra előtt csukják be az ajtó?

A főosztályvezető elmosolyodott.

— Az egyes szerelvények meghatározott időtávolságban követik egymást: ez csúcsforgalomban százharmincöt másodperc, napközben négy perc. A vonatoknak nem szabad leszakadniuk, s nem szabad egymásra ráfutniuk sem, mert mindkét esetben torlódás lesz a következmény. Egyperces túllépés — legyen az sietés vagy késés — már menetrendi eltérésnek számít. Tavaly 99,6 százalékos menetrendszerűséggel közlekedtek a szerelvényeink, az idén 99,4 százalékot értünk el —, azt hiszem, ez nem rossz átlag. És ha 135 másodpercenként követik egymást a vonatokat, elnézhető — bár ritkán fordul elő —, hogy egy-egy utas a peronon marad.

A ma még egyenlőtlen terhelés a teljes vonalon kiegyenlítődik, hiszen az utasok többsége reggel a végállomások felől a Belvárosba, délután a centrumból Budára, illetőleg Pest külső kerületeibe igyekszik. A teljes kelet-nyugati vonal kiszolgálására az eddigi ötven helyett száz motorkocsi áll rendelkezésre, s csúcsidőben huszonegy darab négykocsis vonat közlekedik majd. (A szerelvények egyébként már 1972 júliusától négy kocsiból állnak.) A Déli pályaudvaron állandóan készenlétben fog állni egy tartalékvonat, amely valamilyen zavar vagy járműmeghibásodás esetén azonnal forgalomba áll.

— Az a tény, hogy december 22-től teljes üzemmel működhetünk, jórészt a dolgozóink nem mindennapi erőfeszítésének köszönhető — folytatta Balogh László. — Október elejétől mintegy százötven közlekedési szakember segít a mozgólépcsők, a hírközlő- és vasúti automatikus berendezések, a peronzáró automaták felszerelésénél, motorvezetőink pedig több száz vagon szemetet, törmelékét szállítottak el. Minden lehetőség megvan arra, hogy december 11-én megindulhasson a próbaüzemelés: ez azt jelenti, hogy szerelvényeink nem a Deák téren fordulnak vissza, hanem a Déli pályaudvarnál — de az új szakaszon még üresen közlekednek.

— A terhelés várhatóan a duplájára duzzad: az eddigi 250 ezer utas helyett naponta 560—620 ezer ember utazik majd a föld alatt. Vajon bírja-e majd a műszaki apparátus a kocsik karbantartását, javítását, s ha igen, hogyan oldja meg ezt a feladatot?

— Hétköznapi kocsihibabcsátási tervünk 24+1 szerelvény lesz — válaszolta a főosztályvezető —; a vonatokat 6—10

üzemóra után időközi vizsgálatnak, 2500—3000 kilométer lefutása után alaposabb vizsgálatnak vetjük alá. A futójavitásokra 5—6 ezer kilométer megtétele után kerül sor; ily módon naponta egy szerelvény emeléses javításra, három szerelvény heti vizsgálatra, illetve futó- és időszakos javításra áll be a kocsiszínpba. Ezzel a felosztással minden brigádra egy vizsgálat, illetve javítás jut. A szerelvények háromnaponként kerülnek kézi és gépi mosásra, s nyolcnaponként — javítás előtt — porlefúvatásra.

A második szakasz munkaerő-szükségletének biztosításához már az év elején megtették a kezdő lépéseket. Ennek eredményeként a munkásállomány hatvan fővel emelkedett; a segédvezetői tanfolyamra az „utcaról”, a mozgólépcső-gépkezelői tanfolyamra pedig főképp olyanokat vettek föl, akik már korábban is — valamilyen más beosztásban — a metrónál dolgoztak. Hiány csupán a munkáslétszámban van: a zavartalan munkavégzéshez még körülbelül hatvan szakmunkásra (elsősorban villanyszerelőre és elektroműszerészre) és ötven betanított, illetve segédmunkásra volna szükség.

— A munkaerő-problémáink azonban nem veszélyeztetik a 22-i indulást — mondta befejezőleg Balogh László —, hiszen az utazó és az állomási forgalmi személyzet adva van. S ha a hatósági bejárás során, amelyen részt vesznek a Fővárosi Tanács közlekedési főigazgatóságának, a KPM-nek és egyéb szerveknek a képviselői, rendben lesznek a feladatok, semmi akadálya nem lehet annak, hogy karácsonykor már az utazóközönség is „kipróbálhassa” a földalatti második szakaszát.

(bálint)