

Viták a metró körül

Akik már kint vannak a vízből • Hol legyen a végállomás?

Fenn a jégmező, lenn az emberek. A kép nem antarktisi, mert a két végpont között a Duna fagyos vize folyik; ettől lejjebb a mederfenék kavicsos iszapja áll, majd a homokréteg következik, sok kővel és végül: világosság, boltívek, alagút, emberek, gép — elől a fűrőpajzs.

CSILLOGÓ

MÁRVÁNYRUHA

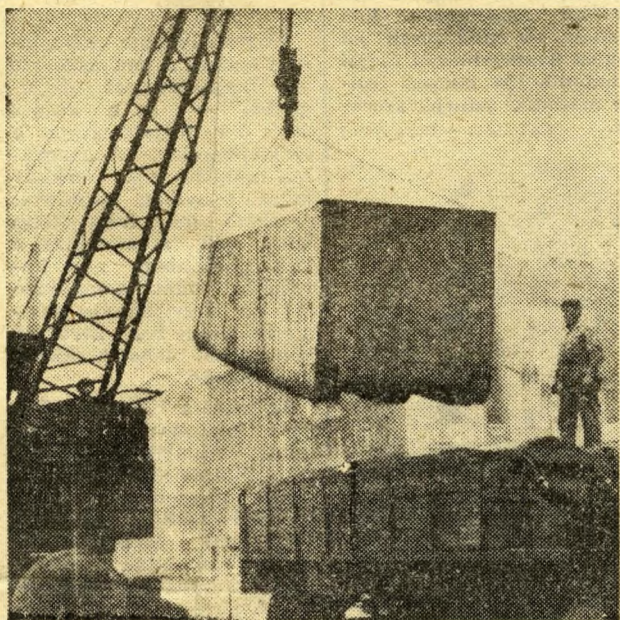
Ilyen most a Duna keresztmetszete a Parlament előtt, a víz alatt a Batthyány térig. Az egyik fűrőpajzs száz méterre megközelítette a Batthyány tér alvilágát, maga mögé hagyta a Duna súlyos vízterhét. Itt minden rendben megy. A másik alagútban kicsit laßsúbb a munka, itt a baráberék elmaradtak, mert a gép útjában rengeteg makacs homok áll. Robbantani kell.

A keleti—nyugati metróvonal pesti szakaszán sokkal könnyebb a dolguk a mozgólépcsőszerelőknek. A Baross téren már kész, a Deák téren befejezés előtt áll, a Blaha Lujza téren is megkezdődött a mozgólépcső szerelése. Tavasszal mennek az Astoriához. Gyakorlottan, jól dolgoznak. A leghálátlanabb munka a burkolóké. Csak közvetlenül a megnyitás előtt látják, mit csináltak. Akkor viszont mindennél hatásosabb: csillogó márványruha takarja a földalatti sok ezres kábelerezetét, sűrű betontagait. Közben a Népstadion állomásmánál az ötvenes évek felszíni épületét lebontották, helyére kerül a Földalatti Vasút Vállalat négy-öt emeletes irodaháza.

A szakemberek kiszámították: a keleti—nyugati vonal csak 7—8 százalékos veszít a felszíni utasforgalomból, de ha megépül az észak—déli szárny — a metró már húsz százalékkal enyhíti a pesti utca közlekedési krízisét. De már a jövő évben a csonka vonalon is a Fehér úttól a Deák Ferenc térig 15—20 százalékkal rövidül az utazási idő, a felszíni járművek, az autóbuszok, a villamosok ugyanis a zsúfolt útvonalakon óránként mindössze 12—16—18 kilométeres átlagsebességgel haladhatnak. A metró útja szabad, a pálya 90 kilométer óránkénti sebességet is elbír, ám a metrószerelvények maximális gyorsasága óránként 70 kilométer lesz, az átlagsebesség pedig óránként 33 kilométer körül ingadozik majd.

FORGALMI DUGÓ

1972—73-ban megépül teljes hosszúságában a keleti—nyugati vonal, a Vérmező és a Fehér út között. A folytatás: az észak—déli pálya. Ezt a vonalszakaszt most készítik elő, de máris látható: a munka igen bonyolult lesz. Ez a vonal ugyanis



Megérkezett a legújabb mozgólépcső-szállítmány a Blaha Lujza téri metróállomáshoz.

(Wormser févételei.)

metszi az összes pesti forgalmi gócot: a Marx teret, a Deák teret, az Astoriát, a Kálvin teret, a Nagyvárud teret, az Üllői út és a Könyves Kálmán körút találkozását. És a legtöbb helyen rendezni kell a felszíni forgalmat — alulvagy felüljárók építésével. Vita folyik arról is: mettől meddig haladjon és milyen ütemben építsék. Egyes vélemények szerint az északi végállomást az Újpesti Aruháznál, mások Káposztásmegyeren képzelik el. A déli végpontot Kispest kapujához, a Határ úthoz, mások a Lakatos utcai lakótelephez tennék.

KÉREGVASÚT IS?

Ami pedig a tervezett építési ütemet illeti: az észak—déli metróvonal kö-

zepe mélyvezetésű — a két csatlakozó része úgynevezett másfélszintes lenne. Olyan, hogy a felszín és a metró között elférjen egy gyalogos aluljáró is. A mélyvezetésű vonalak 5—6, a felszínközeli pedig 3—3 év alatt építenék meg.

Szó van arról is, hogy ebből a vonalból nyitnak egy dél-budai ágat. Ez az Astoriától haladna a Kálvin tér, a Gellér tér alatt, a mélyben, de a Fehérvári úttól közvetlenül a felszín alá emelkedne, sőt, a Hengermalom utcánál kibújna a földből és mint a HÉV haladna albertfalvi végállomásáig.

Ezt a sokféle elképzelést a közeljövőben egyesítik, megvitatják, majd előterjesztik a döntésre.

Békés Attila