



Az új vonatok belülről.

A kispesti metró próbaútjáról

Mához két hétre már olvasóink is utazhatnak a Deák tértől Kőbánya-Kispest vasútállomásig a kék metró vonalán. Március 29-én ugyanis ünnepélyesen forgalomba helyezik az új, négy és fél kilométeres szakaszt. Építése öt évig tartott, hétmilliárd forintba került. Ezen a vonalon új kocsik járnak; világoskékek, fénycsövekkel vannak megvilágítva, a vezetőállásban egyetlen forgószék áll, s a kocsi orra fekete. Túl vannak a hatósági vizsgán, hónapokig futottak az éjszakai órákban a meglévő vonalagutakban, 25 ezer kilométert. Jól kiállták a tartampróbát. Forgalomra készek.

Induljunk el a Nagyvárad térről. Az áramvezető sánt még csiszolni kell, hogy tökéletes legyen a fém felület, eltűnjék a legparányibb rozsdafolt is. Az érzékeny szerelvények biztosan jelzik, hol van valami hiba, ám a vonat vilámgyorsan veszi fel az utazósebességet, pillanatoknak tűnnek a percek, mely alatt befut az első új állomásra, a Könyves Kálmán körútra.

Egy nagyjából kör alakú aluljáróba jutunk a peronokról. Az oldalfalak zöld, a mennyezet bordó, a tájékoztató világitó táblák segítik. Ugyanis ebből az óriási gyalogos-aluljáróból nyolc ponton lehet kijutni a felszínre, vagyis a Fradi-pályához, az Állami Pénzverőhöz, a filmgyár sarkához, a Népligethez és a villamosmegállókhöz. Az aluljáró felett fel át a 360 méter hosszú közúti felüljáró, melynek legmagasabb pontja egy szinten van az FTC-pálya tribünjének tetejével. Az állomás környékén ma még krátervölgyek, gépek láthatók, s a szemlélődő alig hinné, hogy itt két hét múlva minden kész. Birtokba lehet venni a lejárásokat, nyitnak a pénztárak, az aluljáró üzletei, menetrendszerűen közlekednek majd az új villamos- és autóbusszjáratok, a mélyben pedig a metró.

— Olyan a metró — mondja dr. Várszegi Gyula, a Metróber igazgatója —, mint egy jéghegy. Amit a közönség lát, alig 20 százaléka annak, mint ami a mélyben van. Minden állomás alatt ugyanakkora alapterületű üzemi, kiszolgáló létesítmények találhatók, mint maga az állomás. A mélyben van a metró lelke.

— Most varrjuk fel a kabátot a gombot — toldja meg az elmondottakat Rusa György, a KÉV-Metró főépítésvezetője, aki már oly sok metróépítésben vett részt. — Ezekben a napokban mintegy 1500-an dolgoznak a vonalon. Most már felgyorsult minden, a finis, az üzembe helyezés lázas tempót diktál.

Mit jelent a lázas tempó? Az eredetileg tervezett határidőnél kilenc hónappal előbb vehetik birtokba a budapestiek a kispesti metró. Igaz, nem készül el teljesen ez az óriási létesítmény, mert még sok munka van hátra a felszínen, hónapokig dolgoznak majd az Üllői úton és környékén az útépítők, hiszen meg kell csinálni a kétszer három nyomsávos úttestet a mostani villamosínek helyén, ki kell alakítani a tervezett ingyenes parkolóhelyeket, rendezni a környezetet.

A második állomás az Ecséri út. A kék vonat sáttói sárga mészkövel burkolt peronokra fut be. A

mennyezet zöld, a fénycsövek nappali világosságot árasztanak. Ennél az állomásnál 42 ezer köbméter földet emeltek ki, 16 ezer köbméter betont és 337 tonna vasanyagot építettek be. Az utasok innen a 13-as villamos megállóhoz és a 189-es autóbusszokhoz jutnak.

Az állomások közötti távolságok rövidek. Pillanatok alatt a Pötyös utcánál vagyunk. Sárga burkolat, bronzszínű mennyezet, gránittal fedett padló fogadja az érkezőt. Következik a Határ út: az új szakasz legnagyobb állomása. 120 méter hosszú, átlagosan 30 méter széles. Kék burkolatú, ezüstösen csillogó alumínium lamellákkal díszített mennyezettel. Itt kellett a legnehezebb műszaki feladatokat megoldani, hiszen 16 méter mélybe süllyesztették a 15 ezer négyzetméter alapterületű vasbeton dobozt. Erdekesség, hogy itt már készen vannak az ezredforduló táján felépülő újabb metróvonal csatlakozópontjai is. A galériáról végigtekintve óriási színházteremben érzi magát az ember. Az a benyomásom, ez a legszebb állomás.

— Nekem mindenképpen — mondja Bándli Katalin, a Fővárosi Mélyépítő Tervező Vállalat irányító tervezője, akinek ez az állomás volt eddigi pályáján a legnagyobb feladat. — Ez az állomás voltaképpen nagy elágazás. Elkészült a Vörös Hadsereg útja alatt jövőben épülő metrócsatlakozás, megerősítettük az átszállási lehetőségeket. Azonkívül úgy kellett beépíteni a Feriegyi útra vezető felüljárót, hogy annak két pillérje észrevétlenül helyezkedjen el a csarnok dobozában.



Utolsó simítások a vezetősinen.

Mit lát itt az utas? Irányító táblákat, tágas tereket, piros dobozos vészjelzőket, padokat, s amint a kijáratok felé halad, találkozik a jegyárúsító-pénzváltó fülkékkel, az ideletpülő apró üzletekkel. A Határ útnál 12 villamos- és autóbusszjáratra lehet átszállni.

Ez alatt az állomás alatt is automaták, áramátalakító berendezések, nagy teljesítményű ventilátorok dolgoznak. Jellemző: az új szakasz villamosenergia-felhasználása naponta 80 ezer kilowattóra, annyi, mint 20 ezer háztartásé. Gondoltak a peronok, alagutak temperálására, óriás ventilátorok — géptüdők — egyenlítik ki a hőmérsékleti különbségeket, hogy ne legyenek húzások az állomások. A fő szellőzés ventilátorai óránként 120-150 ezer köbméter levegőt nyomnak be az alagútba, s ez négy-öt-szörös légcserelet jelent hatvanpercenként.

— Van egy érdekes számításunk — mondja Várszegi Gyula. — Minden pernyi útért a metróban négy millió órát kell az építőknek dolgozniuk.

Mert az utazáshoz hozzátartozik a Kőér utcai járműtelep is. Pár



A kocsivezető.



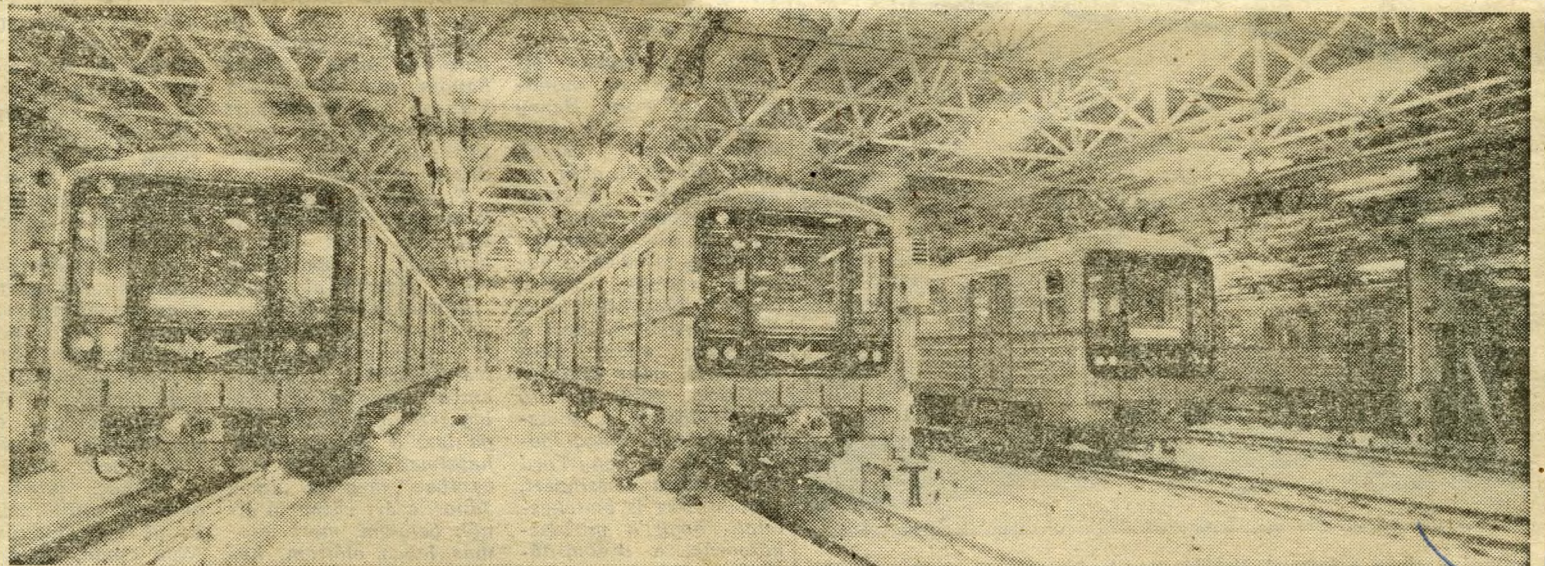
A tervező.



A főépítésvezető. A brigádvezető.

száz méternyire a metróalagúttól 20 hektárnyi területen mintegy 50 ezer négyzetméter alapterületű javítóbazis, metrógarázs épült ki. Hat óriási csarnokból áll, ahol tárolják a kocsikat, végzik a napi átvizsgálásokat és javításokat, reparálják a mozgólépcsőket.

— Amikor öt esztendője idekerültünk — idézi fel Bobák Alajos, a 21. számú Állami Építőipari Vállalat kiváló brigádjának vezetője —, derékig érő nád volt, a környékbeli gyerekek erre a tóra jártak fürödni. De február 17-e óta már itt vannak a BKV-sok a tárolócsarnokban, élesztik a berendezéseket, előkészítik az új



A Kőér utcai tárolócsarnokban indulásra készítik a szovjet és a magyar szerelők a fekete orrú, panorámaablakos szerelvényeket.