A budapesti metró alagutjaiban naponta másfél métert haladnak az építők

Legyen kiemelt beruházás • Terv, gép, hitel • Mikor készül el az első és a második szakasz

A budapesti metro továbbépítésének feladatait tárgyalta meg *a XII. kerületi pártbizottság és a Közlekedési Építő Vállalat pártbizottságának végrehajtó bizottsága.* A program szerint a földalatti teljes vonalát 1973. december 31-ig a Fehér út—Deák téri szakaszt 1970. december 31-ig adják át. A kivitelező vállalat képviselői hangsúlyozták: mindent elkövetnek, hogy a budapesti metro *a megadott időre* elkészüljön, sőt, arra is megvan a lehetőség, hogy az építkezést *hamarabb* befejezzék.

1,8—2,2 ATMOSZFÉRA

A főváros legnagyobb beruházásának ügyét az utóbbi években talán egyszer sem tűzték ennyire *gyakorlatiasan* napirendre, mint most, amikor a budapesti metro építése *döntő szakaszához* közeledik. Ma már például bizonyos, hogy *a legtovább tart majd az Astoria és Blaha Lujza tér közötti építkezés,* mert ezen a részen rendkívül *kedvezőtlenek* a talajviszonyok. E vonalszakasz építését 1964 második félévében indítják el. Itt aránylag magas: 1,8—2,2 atmoszféra légnyomásban dolgoznak majd a munkások, esetleg talajszilárdításra is sor kerülhet. A második, hosszabb szakasznál — 2,2 kilométer — *a Szent István tér és a Moszkva tér* között már bevetik a gépesített pajzsokat, felhasználják a vasbeton tübingeket, az alagút burkolásának anyagát. Itt a kedvező talajviszonyok miatt, a gépek alkalmazásával *a munka meggyorsul.* A sűrített levegőt is csak a Duna alatti szakasznál használják fel.

A pénzügyi görbe pedig így alakul: 1967-ig erősen emelkedő tendenciát mutat, azután 1973-ig arányosan csökken. 1965—66 között szökken a legmagasabbra: ekkor az elvégzendő feladatok megkétszereződnek.

SZOVJET FÚRÓPAJZSOK A DUNA ALATT

A földalatti vasút építésének legjelentősebb kulcskérdése: *a gépesítés.* Minél több a gép, annál nagyobb a termelékenység, s *gyorsabb az építés.* A budapesti metro alagútjaiban az építés *jelenlegi átlagsebessége egy-másfél méter naponta.* Ez elmarad a világszínvonaltól. De kétségtelen, hogy a talajviszonyok és az adottságok is *lényegesen kedvezőtlenebbek* az átlagosnál. Remélhető, hogy a közeljövőben két szovjet fúrópajzsot állítanak munkába a Szent István tér és a Batthyány tér közötti szakaszon. Addig azonban a mostani liftberendezések helyett *gyorsabb szállítóeszközöket* kell felszerelni vagy serleges földszállítókat kell alkalmazni, esetleg lejtaknákat nyitni, hogy a nagy teljesítményű gépek által kitermelt földet győzzék elszállítani.

A műszaki fejlesztés és a gépesítés körül azonban sok még a bizonytalanság, *nem tökéletes az együttműködés* az érdekelt vállalatok között. Ennek oka: az eddigi tervezés a hitelhiány miatt csak egy-egy munkarészre terjedt ki. Nem vették figyelembe az egész vonal adottságait, s nem is tudhatták, milyen géppark, felszerelés kerül majd alkalmazásra a földalatti építésénél. Az építkezés sem folyt műszaki sorrendben: a Baross téren például 1962-ben légnyomásos munkát, tavaly csak talajszilárdításokat, az idén ismét légnyomásos munkát végeznek. Az érdekelt vállalatoknak mielőbb dönteniök kellene, s egységes álláspontra kell jutniok.

A LEGFONTOSABB TENNIVALÓK

Csak távirati stílusban, ime a *legfontosabb,* megoldásra váró feladatok: az lenne a legjobb megoldás, ha a Közlekedési Építő Vállalat *mindent gyártana,* amire csak szüksége van. Célszerű lenne, ha *egy helyen állítanák elő az építéshez szükséges betont.* A tübingek gyártását 1965 elején már el kellene kezdeni. Jelenleg a földalatti építésén 569 munkás dolgozik. Később a mostani létszámnak *több mint háromszorosára* lesz szükség. S erről már most kell gondoskodni, ugyanakkor *rendezésre vár a metroépítők bérezése is.* 1966 januárjáig munkásszállást kell építeni. *Ha ez késik, akadályozza a létszámfejlesztést.*

A XII. kerületi tanácskozáson is kiderült, hogy a földalatti vasút építői között véleménykülönbség van abban, hogy mit, mikorra, mivel és hogyan. Az alapvető kérdésekben tehát egyeztetni kellene a nézeteket, hisz a négyszázmillió pesti utasnak nem mindegy, hogy ez a korszerű közlekedési eszköz hogyan valósul meg. Abban azonban mindannyian egyetértenek, hogy *szervezettebbé kell tenni a beruházás irányítását, s a budapesti metrót, a DCM példájára, a kiemelt beruházások jegyzékére kellene állítani!*

B. A.