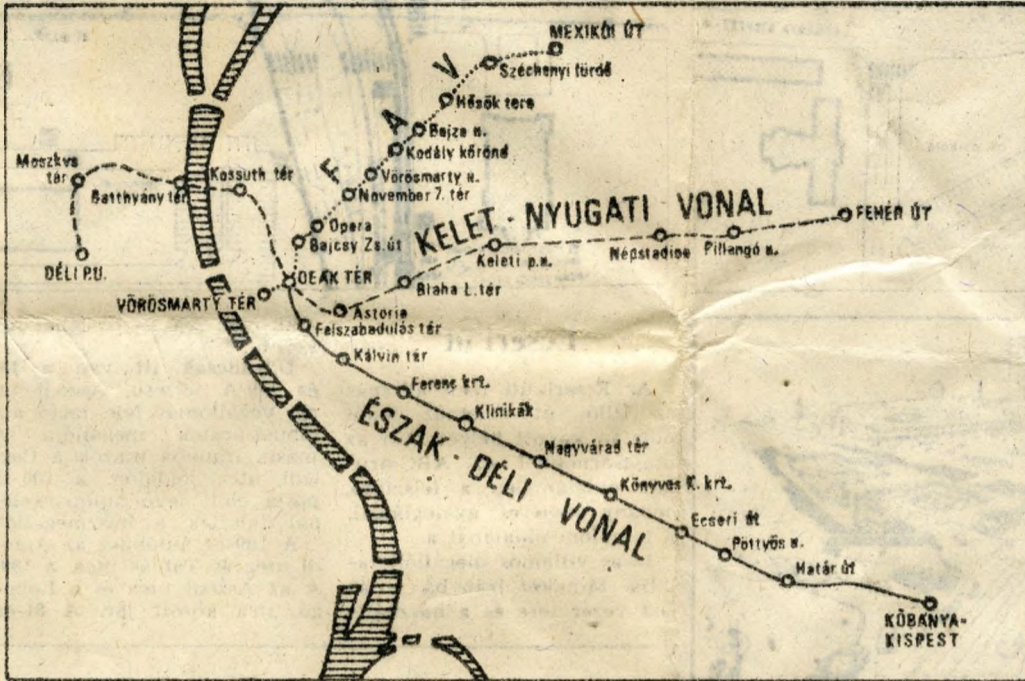


Huszonhatmilliárd a budapesti közlekedés fejlesztésére

Egy hét múlva avatják a földalatti gyorsvasút újabb szakaszát

AZ ÉLETE AZ ELŐNY!



A földkerekség szinte valamennyi fővárosa közlekedési gondokkal küzd. Mi szidjuk, a külföldiek dicsérik a budapesti tömegközlekedést. Kinek van igazsa?

Londonban, Párizsban, Rómában és sok más nagyvárosban igaz az az állítás, amely szerint ha valaki a csúcsban gyorsan akar célhoz érni, jobban teszi, ha gyalog megy. Az autóbuszok, villamosok óránkénti sebessége alig éri el a 4-6 kilométert. Ehhez képest a budapesti expresszbuszok óránkénti 20, a „sima járatok” 16-18, s a villamosok 14 kilométeres utazási sebessége száguldásnak számít. Így érthető, hogy míg mi lassunk, a külföldiek gyorsnak tartják a budapesti közlekedés tempóját.

A kormány, a Fővárosi Tanács vezetői a budapesti közlekedés megoldását, a gyorsítást, a zsúfoltság csökkentését éppen úgy, mint a lakásépítést, fontos politikai kérdésnek tekintik. A számok is ezt a törekvést jelzik, hiszen a népgazdaság teherbíró-képességének maximumát fordítják a célokra. Az V. öt-

éves terv időszakában várhatóan 26 milliárd forint új járművek vásárlására, az utak korszerűsítésére, felüljárók építésére, és természetesen, a metróprogram valóra váltására. Ez az összeg az eredetinel több, mert időközben a kormány újabb erőforrásokat bocsátott rendelkezésre, a metróépítés meggyorsítására. A szakemberek éppen a nemzetközi és a hazai tapasztalatok alapján egyetértenek azval, hogy a trolibuszhalózat fejlesztésétől az új járművek forgalomba állításáig sok mindent lehet és kell tenni a tömegközlekedés megoldásáért, de a legfontosabb változást csak a metró hozhatja.

A budapestiek szeretnek utazni. A fővárosnak alig több mint 2 millió állandó lakosa van, de a közlekedés szervezésénél nem lehet figyelmen kívül hagyni az ingázókat, s az egyre növekvő idegenforgalmat sem. Tehát a mérnökök sohasem csak a főváros 525 négyzetkilométeres területét, hanem a környező 44 települést is figyelembe ve-

szik, hiszen az itt élők döntő többsége Budapesten dolgozik. Napközben a városban általában 2,5 millióan tartózkodnak, nyáron, az idegenforgalmi csúcson, a külföldiekkel együtt, ez a szám sokszor meghaladja a 3 milliót is. Nemzetközileg is ritkaságnak számít, hogy egy ilyen méretű városban naponta 5,7 millió utazás bonyolódik le, ebből több mint 4,6 millió tömegközlekedési eszközökkel. Gazdasági számítások bizonyítják, hogy az utasszállítási teljesítményeket figyelembe véve, a forgalom lebonyolításához a legkevesebb energiára éppen a metróval van szükség. Ezért tehát nemcsak a gyorsaság, a biztonság, hanem az energiakérdés is sürgeti a metróhálózat kialakítását.

Jól haladnak az építők az észak-déli metró további kiépítésével is. Az Arany János utcában például már „öltöztetik” az állomást, kedvező hírek érkeznek az eddigi legnagyobb, a Marx téri, 5400 négyzetméteres óriási

aluljárórendszer építéséről, s szinte órára tartják az ütemet az Elmunkás térig. Így várhatóan 1981-ben újabb vonalszakaszt avatunk, most már Kőbányától egészen az Elmunkás térig utazhatunk a metróval.

A későbbiekben folytatódik a munka Újpest irányába. Az észak-déli metró teljes vonalhossza 18,1 kilométer lesz, nem sokkal kevesebb, mint a jelenlegi teljes, földalatti gyorsvasút-hálózat. Tervezik már a dél-budai metróvonalat is, s reális elképzelés, hogy a későbbiekben a csepeli gyorsvasút egészen a Kálvin térig szállítja majd az utasokat a föld alatt.

A régi zöld HÉV is megfiatalodik, csatlakozik majd a metróhoz, és gyorsvasúti hálózattá alakul át. Ennek előnyét már tapasztalhatják azok, akik a Duna-kanyarból, elsősorban Szentendre térségéből járnak Budapestre dolgozni, és a Batthyány tértől folytathatják útjukat. A metróhálózat kialakításánál a közlekedés vezetői egyeztetett programjaikat a városterve-

zőkkel. Így a Belvárost tehermentesítő hat városrészközpont közlekedését is első sorban a metróval oldják meg. Egyébként a földalatti gyorsvasút városformáló szerepét már az eddigi tapasztalatok is igazolják. A zuglói kapuban, különösen majd az új bevásárlóközpont átadása után, az Őrs vezér térnél egy olyan centrum alakul ki, amelynek a holnap Budapestjét elképzeljük. De Óbudán, Újpesten, Kispesten, a Moszkva térnél és a Mórty Zsigmond körtnél is hasonló törekvések érvényesülnek. Új ruhát kapott a Rákóczi út, megváltozott a Mártírok útja, ma már a Felszabadulás tér melletti Budapest legfontosabb központjához, s még hosszán lehetne sorolni azokat a példákat, amelyek igazolják a metró városformáló szerepét.

A kivitelezésben részt vevő csaknem 40 vállalat 3000 mérnökének, technikusának, szakmunkásának lelkiismeretes munkáját dicséri, hogy az észak-déli metróvonal Nagyvárád tértől Kőbánya-Kispest közötti szakaszát március 29-én ünnepélyesen felavathatják, s 30-tól megindulhat a menetrendszerű közlekedés.

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa nem kis feladatot vállal, hiszen mindegyik segített a napra, az órára kész koordinációban. A csaknem 7 milliárd forint értékű beruházás megvalósításánál új módszerek egész sorát alkalmazták, a többi között eddig importált anyagokat sikerült hazai termékekkel kiváltani. Igaz, a metróállomások közül a felszínen még sok munka van hátra. Hiszen parkokat kell kialakítani, parkolókat építeni. De azoknak volt igazuk, akik amellett kardoskodtak, hogy minél előbb induljon meg a forgalom, hiszen a vasúttal érkező ingázók, s a dél-pesti területen lakók így gyorsabban, kényelmesebben utazhatnak. Kispestről alig több mint 15 perc alatt lehet eljutni majd a Belvárosba, s most már elmondhatjuk, hogy naponta több mint 800 ezer alkalommal veszik igénybe a földalatti gyorsvasutat.

M. T.

Az észak-déli vonal második szakasza Nagyvárad tér—Kispest vasútállomás

Az új szakasszal az észak-déli vonal forgalmi hossza 4765 méterrel növekszik. Az egyes állomások közötti távolságok a következők:

Nagyvárad tér—Könyves Kálmán krt.	628 m
Könyves Kálmán krt.—Ecséri út	958 m
Ecséri út—Pöttös utca	620 m
Pöttös utca—Határ út	606 m
Határ út—Kispest—Kőbánya	1753 m

A szakaszon öt állomás van, melyből a Könyves K. krt. úgynevezett másfeles mélységű, az Ecséri út—Pöttös utca—Határ út közvetlen felszín alatti, a Kőbánya—Kispest végállomás felszíni kialakítású.

A pálya a Nagyvárad tér—Határ út között felszín alatti vezetésű, a Határ út—végállomás között felszíni vezetésű.

A tervezési munkákat a következő vállalatok szakemberei végezték:

- UVATERV (generáltervező);
- FŐMTERV (kéreg alatti szakaszok statikai tervei, felszíni rendezés);
- MÁVTI (Kőbánya—Kispest vá.);
- IPARTERV (Járműtelep);
- BUVÁTI, Bp-i Műszaki Egyetem (vasúti pálya);
- METROBER (utasforgalom);

A kivitelezésben többek között az alábbi hazai és külföldi gyártó, szállító vállalatok vettek részt:

- KÉV-METRO — Határ út és Könyves K. krt. közötti szakasz építése, épületgépészet;
- Hidépítő V. — Könyves K. krt. metróállomás, aluljárók és hidak építése;
- 21. ÁÉV — Járműtelep és végállomás;
- Betonútépítő V. — Vasúti és villamospálya-építés;
- Mélyépítő V. — út-, közmű-, vágányépítés;
- Aszfaltútépítő V. — út-, közműépítés;
- VBKM — villamos berendezések gyártása, szerelése
- Fém munkás V.
- Országos Szakipari V.
- Kőfaragó és Épületszobrászati V.
- Gép- és Felvonószerelő V.
- Közúti Gépeltető V.
- Villanyszerelőipari V.
- Fővárosi Szerelőipari V.
- BKV METRÓ Üzem
- Csepel Művek
- Ganz-MÁVAG
- Ganz Villamossági Művek
- Danuvia
- BHG
- Mitinszki Vagongyár
- Siemens

Beruházó: Budapest Főváros Tanácsa Közlekedési Főigazgatóság.

A beruházás lebonyolítója: METROBER.

Metrókrónika

A felszabadulás után a budapesti metróépítés 1950-ben kezdődött, és az 1953. évi leállásig a jelenlegi 2. vonal (Őrs vezér tere—Déli pályaudvar) alagútjainak 40 százaléka készült el.

A munka 1963-ban folytatódott és az első 6,6 kilométeres szakasz (Őrs vezér tere—Deák tér) üzembe helyezésére 1970. április 3-án került sor. Ezt követte a Deák tér—Déli pályaudvar közötti 3,6 kilométeres szakasz. 1972. december 22-én avatták.

Az első kapavágás

A 3. vonal építéséhez 1970-ben láttak hozzá. A Nagyvárád tér—Deák tér közötti 3,7 kilométeres szakaszt 1976. december 31-én avatták.

A most elkészült 4,7 kilométer hosszú Nagyvárád tér—Kőbánya-Kispest vasútállomás közötti szakasz kivitelezéséhez öt évre volt szükség.

Az építési munkák az 1975. év februárjában indultak meg: a Népliget—Határ út között a közművek (víz-, gáz-, csatorna-, posta- és elektromos

kábelek) kiváltásával, a villamosvágányok áthelyezésével. Megkezdődtek a Kőer utcai járműtelepen a tereprendezési munkák, valamint a kocsitároló épület építési munkái.

A közúti forgalom elterelése, valamint az észak-déli I. szakasz építésénél felszabaduló építési kapacitás átcsoportosítása 1976-ban gyorsította a munkát. Megindultak a részlelési munkák, az állomások és vonalalagutak szerkezetépítése. A járműtelepen elkezdődött a járműjavító és villamos-karbantartó épület, valamint a járműtelepet kiszolgáló iparvágány építése.

1977 elején az Ecséri úti állomás, a Pöttös utca—Határ út vonalalagutak részlelése, ugyanez év májusában a Pöttös utcai állomás részlelése is megindult. A Könyves Kálmán körútnál elkezdődött az állomások és aluljáró szerkezetépítése, majd áprilisban a felüljáró építése. A Határ úti állomás belső szerkezet-

építését júliusban, az itteni felüljáró alapozását novemberben megkezdték. Ősszel megindultak a Kőbánya-Kispest felszíni állomás alapozási munkái, áprilisban a Sibir Miklós úti felüljáró pilléreinek építése.

Kéreg alatt

Az 1978. évben folytatódott a kéreg alatti állomások és vonalalagutak szerkezetépítése, és az állomásokon elkezdődtek a belső szerkezetépítési, a cső- és villanyszerelési munkák, a Határ úti és Ecséri úti állomáson elkezdődtek a technológiai szerelések (áramellátás, biztosítóberendezések, hírközlés). Az év végén a Könyves Kálmán körúti és Sibir Miklós úti felüljárón, valamint a Könyves Kálmán körút—Ecséri út szakaszon megindult a közúti forgalom. Folytatódott a felszíni vágányépítések, és elkezdtek az alagutakban a vágányvázó beton építését a

Határ úti állomás körzetében. A járműtelepen a külső vágányhálózat és közműalagút nagyrészt elkészült.

Próbautak

Az 1979. évben a vonalalagutak és állomások meg hiányzó szerkezetét alakították ki, az állomásokon és aluljárókban az épületgépészeti és technológiai szerelések folytatódottak, és tavasszal a belsőépítészeti burkoló munkákat is megkezdtek. A forgalmi vágányok fektetése megtörtént, a járműtelepen a kocsitároló és járműjavító épület elkészült. Novemberben az Üllői út—Ecséri út—Száva utca közötti szakaszait részlegesen átadták a felszíni forgalomnak.

Ez év első hónapjaiban a belsőépítészeti burkolások, az üzemi berendezések szerelése folytatódott. Januárban megkezdtek a berendezések üzemi próbáit, a szabályozási munkákat. Az első próbaszerelvény március elején „startolt”.

