

# Földalattin a Fehér úttól a Deák térig

— Az ajtók csukódnak, tessék vigyázni!

Felzúg a motor. Indulás! Suhan a kék szerelvény. A Deák térről indultunk, a jelenlegi végállomástól. Most végig utazom a Metrón, egészen a Fehér útig. A menetidő 11 perc. Az állomások közt a fülemmel érzékelem a sebesség növekedését. A legnagyobb sebesség 90 kilométer lehetne óránként, de a sűrűn elhelyezett megállók ezt a felgyorsulást sehol sem teszik lehetővé. A most megnyíló szakasz 6 és fél kilométer hosszú és hét állomásos. Része a 10 kilométer hosszú kelet-nyugati földalatti vonalnak, amely a Déli pályaudvarig vezet, és összesen 11 állomása lesz. A második szakaszt a Deák tér és a budai végállomás között 1973-ban nyitják meg.

Aki járt már a moszkvai földalattin, ismerősnek találja a mienket is. Hasonló megoldásúak, elrendezésük az állomások, a mozgólépcsők, a kocsik szovjet gyártmányúak. A vonatvezetők, a mozgólépcső-kezelők egy része a Szovjetunióban tanult. A szerelvény minden kocsija motorkocsi. Egyelőre három kocsit kapcsolnak össze, amely egyenként 170 utas kényelmes befogására alkalmas. (Nagyobb zsúfoltság nélkül a 240-es utasszám is megengedett.) Később majd hat kocsi jár együtt. A menetrendszerinti forgalomban csúcsidőben két és félpercenként, egyébként 4 percenként követik egymást a szerelvények. A vonatok önműködő térközbiztosító berendezést működtetnek, amelyek a pálya mellett elhelyezett jelzők útján tájékoztatják a vonatvezetőt. Ha tilos jelzésnél áthaladna, automatikus berendezés fékezi le a vonatot. A központi forgalomirányító vonatrádión útján kapcsolatban áll a vezetőkkel.

A köralakú, 5 méter átmérőjű alagútban simán gördül a szerelvény. A vonal legnagyobb része jó vízzáró anyagban halad. Az alagutakat részben pajzson és részben bányászati építési módszerrel készítették. A jövő és a menő szerelvények a két párhuzamosan egymás mellett épült beton, előregyártott öntöttvas, vagy vasbeton elemekből épült „csőben” haladnak.

A Pillangó utcánál a felszínre érkezünk, s már itt is a végállomás, a Fehér út.

— Kérjük a kocsit elhagyni!

Kiszállók; egyik oldalon az új lakótelep szabályos fehér kockaházai emelkednek. A másik oldal a Metró járműtelepe, karbantartó részlege. A földalatti itt módosítja a felszíni közlekedést; a HÉV vonala megrövidül, nem megy be a Keleti pályaudvarig.

Kijárat, bejárat, a sínek fölött átvezető lépcső. A másik oldalon indul vissza a vonat.

— Tessék beszállni! — sietek, mindegyik állomásra kíváncsi vagyok.

A Pillangó úti megálló is a felszínen van.

Az állomások középperonosak. Jobb és bal oldalon



A mozgólépcső nagy sebességgel halad, 92 cm-t egy másodperc alatt.

jönnek, mennek a vonatok, téglalakú oszlopsor választja el a középső hajótól, az utastértől, amelyből mozgólépcsők vezetnek a felszínre. Többnyire a moszkvai Metró háromhajós megoldását alkalmazzák, modern belső-építészeti kialakítással. A három hajót 3 egymás mellett, 8 méter belső átmérőjű kör alakú alagútból alakították ki. A szélső alagutakban helyezkedik el a betonba ágyazott vasúti pálya és a 3 méter széles peron. Az állomásokhoz csatlakozva és az állomás-közökben szellőzőaknáknak épültek.

A harmadik megálló a Népstadion. Itt vasbeton „doboz” szerkezetű az állomás két peronnal, és két-két sínpárral. A stadionból kiáramló tömeget a tartalékvágányra állított vonatok fogadják.

A Baross téri az első igazán mély állomás. A Keleti pályaudvar előtti aluljáró nyitott terébe érkezünk.

A Blaha Lujza téri aluljárótól üvegajtó nyílik, fölötté az M-felirat. Az aluljáróból az utas a zöld mozaik burkolatú előtérbe jut, ahol pénzt válthat, s új egyforintos bedobása után a peronzár automata átengedi az állomási peronhoz. (A Metrón nem érvényesek a jelenleg forgalomban lévő villamos, vagy autóbusz jegyek. A bérlettel utazók külön a peronzár vonalában elhelyezkedő szolgálattevőnek mutatják fel igazolványukat). A falon a főváros szemantik térképe, amelyen vonalak jelzik a közlekedési irányokat. Szöveges tábla tájékoztat az utazási feltételekről.

Irány a mozgólépcső. A 30 fokos ferdeségű lejtaknába épített mozgólépcső három karja közül egyik le, a másik felfelé működik, a harmadik a tartalék.

— Milyen gyors ez a lépcső?

— Gyorsabb, mint a legtöbb külföldi mozgólépcső. 0,92 méter másodpercenként. Egy-egy lépcső óránként 8 ezer utast szállíthat.

A falon az állomást jelző feliratok, az útirányok, a vészjelző nyomógombok. Befutott a következő vonat. Egyszerre önműködően nyílik ki minden kocsi négy ajtaja. A szerelvények belül kellemes, világoszöld színűek, barna üléssel.

Utazom tovább az Astória megállóig. Köralapú oszlopok tartják a mennyezetet. Minden oszlopra 1000 tonna súly nehezedik. Közelebb merészkedek a sínhez. Rálépek a 80 centi széles biztonsági gumisáv burkolatra. Az ipari televízió fönt, a mozgólépcsők fölötti forgalomirányító fülkében jelzi a rendelkezés, Figyelmeztetnek — nem szabad ilyen közel menni a sínekhez. Gumipadló burkolja a mozgólépcsők indulási és érkezési helyét, a csúszásveszélyes helyeket.

— Deák tér! Végállomás.

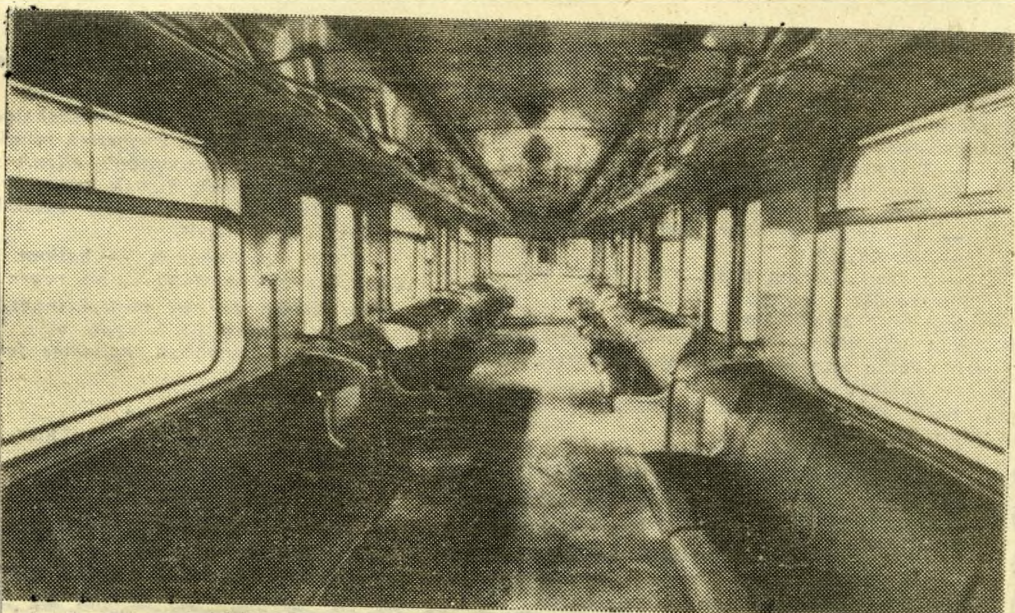
Végállomás, de csak egyelőre. A szürke márványlapok, az artisztikus világítás a legszebb, legizaltesebb állomással avatják a Deák téri, az eddig megnyílt vonalon. Az egyes állomások belső kialakítása, azonos alapelvek szerint készült, de különböző színhatású és kompozíciójú. Hogy az utas már a színekről is megismerje — a zöld, a szürke, a sárga márványburkolat melyik állomást jelzi.

A budapesti Metró hálózatát — az építés alatt álló kelet-nyugati és a tervbevétt észak-déli és dél-budai sugárvonalon a régi földalattival alkotják — 37 kilométer hosszúságban.

Míg a felszíni villamos vonalak irányonként, óránként maximálisan 16 ezer utast tudnak elszállítani, egy-egy metrónál 50—53 ezer utast is.

A Fehér út és a Deák tér között megindult a forgalom. A földalatti építői már a Moszkva tér alatt járnak.

Kádár Márta



A szerelvények kényelmesek, tágasak, 170—240 utas befogására alkalmasak.