



A Deák téri metróállomás keresztmetszete (Sipőczy Lajos rajza)

Dr. Rózsa László

Metró a Deák tér – Nagyvárad tér között

Budapestén a metró kelet-nyugati vonalának első szakaszát több mint három éve adták át a forgalomnak. A második szakasz üzembe helyezése óta egy év telt el. A kelet-nyugati vonal beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Az Őrs vezér téri-Deák tér közötti szakasz megnyitása után 250 000 utast szállított naponta, az egész vonalon pedig félmilliónál többet. A főváros lakossága megszerette a metró, az mindennapos életnek részévé, megszokott közlekedési eszközévé vált.

Csúcsidőben azonban ez a nagy teljesítményű vonal is zsúfolt, ezért indokolttá vált a jelenlegi 4 kocsiállóból álló szerelvények helyett 5 kocsiállós vonatok rendszeresítése. A fejlesztéshez szükséges további kocsikat a közeljövőben szállítja le a mitisinszki vagonygyár.

A szakemberek és a közönség előtt egyaránt világos ma már, hogy a gépjárművek számának növekedésével telítette vált főútvonalak, a belső városrészek tömegközlekedését csak kiterjedt metróhálózattal, azaz további vonalak építésével lehet megoldani. A közlekedési csomópontok korlátozott átterestőképessége, a legforgalmasabb órákban egyre tartósabb közlekedési dugók miatt a metróhálózat építését minél gyorsabb ütemben kell folytatni.

A kormányzati szervek döntése alapján épül és három év múlva, 1976 végén üzembe helyezik a metró következő, észak-déli vonalának első szakaszát: a Deák tér és a Nagyvárad tér között. A közel négy kilométer hosszú vonalszakaszon hat állomás lesz.

Az előzetes becslések szerint ezt az új szakaszt naponta mintegy 300 000 utas fogja igénybevenni. Ez a szám a további szakaszok üzembe helyezésével (a Deák tér és az Élmunkás tér között 1978-ban, a Nagyvárad tér és a Kőbánya-Kispest vasútállomás között 1980-ban) tovább emelkedik. Amikor az északi szakasz (a Rákospalota-Újpest vasútállomásig, illetve a jövőben épülő káposztásmegyeri lakótelepig vezető elágazás) is bekapcsolódik, megközelítően egymillió kétszázezren utaznak majd naponta az észak-déli vonalon.

A Deák tér és a Nagyvárad tér közötti vonalszakasz szerelvényeit a Fehér úti végállomás mellett épült kocsiszínbén tárolják. Egy kisebb tárolótelepet a Nagyvárad téri állomáson is létrehozhatnak.

A Deák téren három földalatti állomás lesz: a két metróállomás (az egyik a jelenlegi, a másik az észak-déli vonalé) és a millenniumi földalatti állomása. A két metróállomást a már meg-

épült üzemi alagút kapcsolja össze, ez lehetővé teszi a szerelvények átjárását a két vonal között.

A három állomás közötti utasforgalom mozgólépcsőkön, átjárófolyosókon bonyolódik le. A két metróállomás között 14 m a szintkülönbség. Az összekötő folyosó ennek a távolságnak a közepén helyezkedik el és mindkét állomással úgynevezett „kis emelési magasságú” mozgólépcsők kötik össze.

A Deák téren gyalogos aluljáró épül, így a metró lejáratai az utcák keresztezése nélkül elérhetők, s a felszínen megszűnhet a gyalogosforgalom. Az aluljáróból nyíló átjárón keresztül közelíthetik meg az érdeklődők a Közlekedési Múzeum állandó kiállítását, ami a millenniumi földalatti 1954-ben felhagyott alagútszakaszában kap helyet.

A Felszabadulás téri állomás a Károlyi Mihály utca alatt helyezkedik el. A téren jelentős változások lesznek. Az állomás kijárata a Ferenciek temploma előtti térségre vezet. A gyalogos aluljáróval egyidejűleg közúti alagút épül a Károlyi Mihály utca és a Petőfi Sándor utca között, ebből egy lekanyarodó ág az Erzsébet-híd felé fordul. További két aluljáró épül a metró kijárata és az Erzsébet-híd kö-

zött, ezek közül az egyik a Váci utca vonalában.

A Kálvin téren ugyancsak nagy kiterjedésű aluljáró épül. A teret átrendezik, megszünik az Üllői úti villamos, csak a Madách térről Budára tartó villamosok haladnak itt át.

A későbbiekben a Kálvin téri kéreg alatt bevezetik a csepeli gyorsvasutat, utasai itt szállhatnak majd át a metró észak-déli vonalára és az elképzelések szerint a 80-as évek közepén megépülő délbuda-zuglói metróvonalra, amelynek állomása szintén a Kálvin tér alatt helyezkedik majd el.

A Kálvin téri és a Ferenc körút-Üllői út keresztezésében fekvő állomásokon épül — Budapestben először — négy mozgólépcsős ferde alagút. A négy mozgólépcsőt érdekes kialakítású, oszlopos osztású lejtaknában helyezik el.

A Ferenc körút-Üllői út keresztezésénél épülő állomás mozgólépcsős-alagútja a forgalomnak már átadott aluljáróhoz csatlakozik. Az Üllői úti villamos megszüntetése és az úttest átépítése után a feleslegessé vált lépcsőlejárásokat lefedik.

A klinikánál épülő metróállomás mozgólépcsői az Üllői út páros oldalán fekvő felszíni csarnokba viszik az utasokat (mint a Kossuth Lajos téren). Az áthaladást az úttesten forgalmi jelzőlámpa teszi biztonságossá.

A Nagyvárad téri állomás a felszínen, nyitott munkagödörben, úgynevezett részfalas módszerrel épül. Az állomás mögött megépülő tárolóvágány-alagutak a Könyves Kálmán körútig húzódnak. A Mező Imre út és Üllői út sarkán a többirányú forgalmat kiszolgáló aluljáró épül.

A mélyállomások oszlopos csarnokait az egymáshoz kapcsolt öt alagút terében alakítják ki, hasonlóan a Kossuth Lajos téri és a Batthyány téri állomásokhoz, de (a Klinikák-állomás kivételével) nagyobb belső méretekkel. A pályamenti oldalfalakat alumínium panelekkel, a többi falat mészkövel, a padlót gránittal borítják. Az almennezet színes alumínium panelből készül.

A világítóberendezések a kelet-nyugati vonaléhoz hasonló jó megvilágítást tesznek lehetővé.

A metró új vonala középső szakaszának üzembe helyezése tehermentesíti az utakat, jelentősen gyorsítja a közlekedést, javítja annak biztonságát is — újabb lépést jelent tehát a főváros közlekedési rendszerének korszerű megoldása felé.