

1974 JAN 25

Magyar Ifjúság

385-1859

METRÓ

A NAGYVÁRAD TÉREN

Az észak—déli metróvonal I. szakaszának ideiglenes déli végállomása a Nagyvárad téren épül. A Nagyvárad tér—Deák tér közötti I. szakasz 1976. év végére készül el, és kerül forgalomba helyezésre. A Nagyvárad térre azért is mondjuk, hogy ideiglenes végállomás lesz, hiszen 1976 után folyamatosan tovább épül az észak—déli metró és végállomása Kőbánya—Kispest vasútállomásnál lesz.

Az I. szakasz a Deák tértől a Kun Béla térig mélyvezetésű, innen fokozatosan emelkedik, és a Nagyvárad tértől a Határ útig burkolat alatt vezet.

A Nagyvárad téri csomópontban kapcsolódva a mélyvezetésű alagútszakasz végéig (Kun Béla tér), illetve a később épülő Könyves Kálmán körüti metróállomásig terjedő 1073 m hosszú vonalrészlet egy építési szakasznak, illetve munkaterületnek tekintjük.

A munkaterület nagyságára való tekintettel építés szempontjából a területet három részre oszthatjuk.

1. Az ún. átmeneti alagútszakasz (Kun Béla tér és Nagyvárad tér közötti rész).

2. Aluljáró és állomási szakasz.

3. Kihúzóalagút-szakasz.

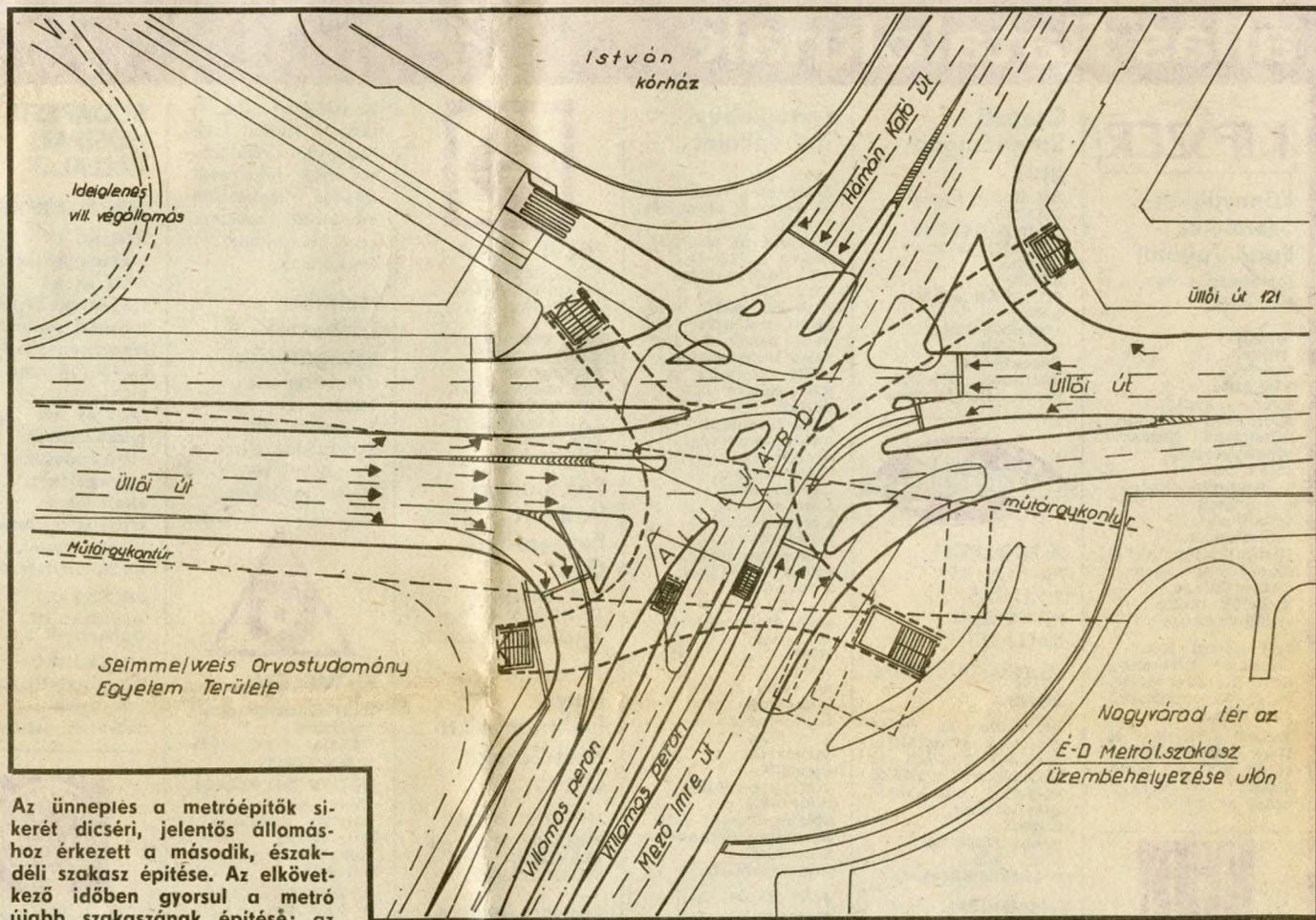
1. Az átmeneti szakasz: a Kun Béla téri mélyvezetésű szakasztól

(17,0 m mélységből) az alagút fokozatosan emelkedik, és a Nagyvárad tér előtt kerül burkolat alatti vezetésbe. (9,0 m). E szakaszon az alagút építését részben bányászati módszerrel, részben a felszínről részfalas eljárással végzik.

2. Aluljáró és állomási szakasz: A metróállomás bejáratának megközelítésére, valamint a csomópontban a gyalogos és gépjárműforgalom külön szintű keresztetésére aluljáró épül.

Az aluljáró az Üllői út, a Mező Imre út és a Háman Kató út kereszteződésének négy sarkához folyosóval és lépcsővel csatlakozik. A Mező Imre úti villamosperonokról is közvetlen lépcső vezet majd az aluljáró csarnokterébe. A mintegy 900 m² alapterületű aluljáróban virágüzlet, csemege-, dohány- és hírlapáruda, valamint telefonfülkék és különböző automaták kerülnek elhelyezésre.

Az aluljárót üvegfal választja el a metró pénztárcsarnokától, ahonnan az utazóközönség az állomási perontér felső légtérében, galériaszerűen kialakított elosztó csarnokba jut. Innen további lépcsőkön lehet a peronszintre lejutni. Az állomás középeronos kialakítású lesz és hasonlóan a kelet—nyugati metró állomáshoz 120 m hosszúságú. Az utasok kényelmét, valamint az eszté-



Az ünnepes a metróépítők sikerét dicséri, jelentős állomáshoz érkezett a második, észak—déli szakasz építése. Az elkövetkező időben gyorsul a metró újabb szakaszának építése: az észak—déli vonal első szakaszát a Nagyvárad tér és a Deák tér között 1976-ban adják át



tikus kialakítást szolgálják a peron déli részén és a galérián elhelyezett ülőpadok.

3. Kihúzóalagút-szakasz: A Nagyvárad tér és a Könyves Kálmán körút közötti alagútszakasz — a Kőbánya—Kispest vasútállomásig történő üzembe helyezésig — az ideiglenes kocsiszín szerepét fogja betölteni. Itt történik üzem közben a metrókocsi visszafordítása, éjszaka pedig a kocsik tárolása, ellenőrzése és kisebb javítása.

Az építés 1973 elején

kezdődött meg, és terveink szerint 1975 végére fejeződik be. Az építés szükségessé tette a forgalom elterelését az Üllői útról. Kifelé menet a Gyáli út, Üllői út, befelé jövet pedig a Népliget út és Elnök u. a terelő útvonal.

Időközben ugyan kisebb változások lesznek — különösen az aluljáró építése idején —, de ez a forgalmi rend várhatóan az építés befejeztéig megmarad.

A téren a metró átadása után —, a várható nagy forgalmat kielégítő

— jelzőlámpás csomópont épül.

Az 1976. évi üzembe helyezés után megszűnik a Nagyvárad tér—Kálvin tér között a belső Üllői úton a villamosforgalom, de még fennmarad a Nagyvárad tér—Kispest között a Nagyvárad téren épülő végállomással.

A Nagyvárad tér átépítésével fővárosunkban egy újabb, korszerű csomópont fogja szolgálni a gyors és biztonságos közlekedést.

Kálmán Gábor
okl. mérnök