MK SAJTÓFIGYELŐ
MAGYAR HIRDETŐ
BUDAPEST, IX., ÜLLŐI ÚT 51
Telefon: 138-068, 337-748, 340-726

385.859

Pestmegyei Hírlap

1973 JÚN. 4

A METRÓÉ A JÖVŐ

Ráckevéről a Kálvin térre

Naponta több mint félmillió utas — a főváros lakosságának egynegyede — utazik metróval. Alig néhány hónapja csak, hogy teljes hosszában megnyílt a 10 kilométeres kelet—nyugati vonal — s már alig nézzük meg az állomások márványburkolatát, alig akad meg szemünk a mozgólépcsősoron, nem csodáljuk a sebességet, az egymást gyorsan követő szerelvényeket. Birtokba vettük, használjuk, megszerettük, s megszoktuk a metrót. Csúcsforgalomban azon áhítozunk — bárcsak megnyitnák már a második vonalat is.

Nem is kell olyan soká várni rá — mondja *Greschik Gyula*, a Metró Beruházási Vállalat osztályvezetője. — 1976 végére átadjuk a forgalomnak az észak—déli metró Deák tér—Nagyvárad tér közötti vonalát. (E metrószakasz első tartozékát, a Ferenc körúti aluljárót már egy éve birtokukba vették a budapestiek.)

Tizenöt kilométer hosszú

— Milyen is lesz ez a második vonal?

— A várost észak—déli irányban metszi át, majd 15 kilométer hosszúságban. (A térképen.) A déli végállomás a kispesti Határ út és az Üllői út kereszteződésében épül, az északi végállomás Újpesten az István téren. A metró vonala az Üllői utat követi a Kálvin térig, innen a Belváros felé halad, a Felszabadulás tér, a Deák tér, Marx tér, majd a Váci út alatt húzódik Újpestig.

A Deák Ferenc téri átszálló állomás lesz a metróhálózat első jelentős csomópontja. Itt lehet majd átszállni a második metróvonalról a kelet—nyugatira és a régi földalattira is. Az észak—déli vonal állomása a már meglevő mellé, de 14 méterrel magasabbra épül. A két állomást kis mozgólépcső és átjáró köti majd össze.

— E második vonal kialakítását előtanulmányok, vizsgálatok előzték meg. Műszaki és gazdasági megfontolások alapján döntöttek arról is, hogy milyen mélységben haladjon itt a vonal. Eszerint a Marx tértől Újpest felé, illetve a Nagyvárad tértől Kispestig előnyösebb a kis mélységű burkolat alatti, kéregvasút építése. Úgy 8 méter mélységben — mint a kelet—nyugati metró Népstadion állomásánál. A belvárosban már 20—28 méter mélyen, az első szakasz fölött vezetik (az első szakaszt, mint ismeretes, a Duna-meder alatti átvezetés miatt kellett mélyebbre építeni.) A pesti oldal talajviszonyai nem éppen kedvezők a metró építésére. A felszín alatt 10—14 méterre a talaj Duna-hordalék, amelyben víz van. Ez alatt agyagos talajban halad az építés. És mert magasabb talajrétegben dolgoznak a metróépítők, mint korábban — több építési nehézség várható.

Naponta 2 méter

Jelenleg 10 munkahelyen 1500 ember épít. Állomások, alagutak formálódnak. Egy-egy nap általában 2 méternyit nő az alagút, egy év alatt 1—1,5 kilométer metróvonal épül. Természetesen felhasználják a kelet—nyugati metró építési tapasztalatait, olyan szerkezeteket alkalmaznak, amelyek már az első vonalnál beváltak. Így a szakirodalomban máris budapesti típusúnak nevezett öthajós rendszerű állomást. (A Kossuth Lajos téri és a Batthyány téri állomások ötcsöves rendszerűek.)

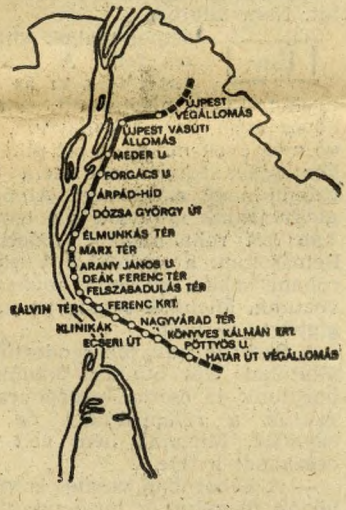
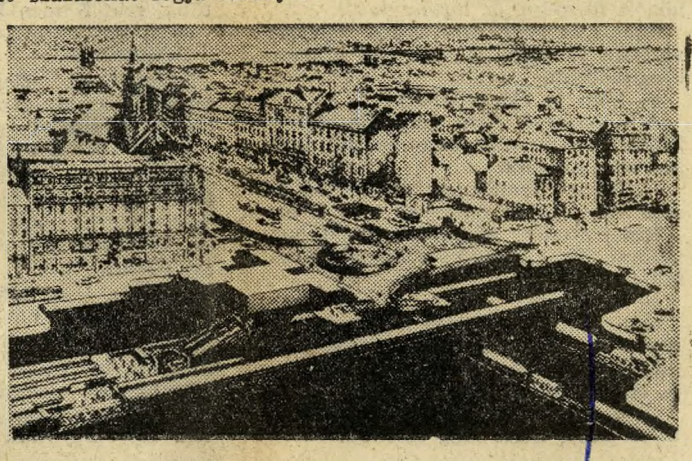
— Külsejében milyen lesz ez a vonal?

— Sokban hasonlít majd a már megépülthöz. Az állomások, a mozgólépcsők, az utastér kialakításában. A forgalmasabb helyeken már négy mozgólépcső szállítja majd az utasokat, ugyanolyan sebességgel, mint a mostaniak. A Szovjetunióból érkező szerelvények — bár külsejükben alig térnek el a már forgalomban levőktől — technikailag modernebbek lesznek. Az állomások építészetileg az első vonal állomásaihoz hasonlítanak.

Előzetes becslések szerint a kelet—nyugati vonal után a metró észak—déli vonalán utaznak majd a legtöbben. Eszerint a vonalat két irányban várhatóan naponta egymillió-egyszázezer utas veszi majd igénybe. A két metróvonal a teljes kiépítés után a főváros tömegközlekedésének 20 százalékát fogja lebonyolítani. Tehermentesítő hatása különösen a belső területeken lesz jelentős — s újabb felszíni villamosvonalak megszüntetését teszi lehetővé.

És a harmadik, negyedik?

Igaz, hogy több évtized távlatában, de már kirajzolódnak a további metróvonalak is. A A forgalmi közlekedési tanulmányok azt mutatják, hogy a harmadik metróvonalként a Délbuda—Zugló összeköttetést kell megteremteni. Elképzelés szerint e Budafokról induló vonal a Móricz Zsigmond körtér, a Kálvin tér érintésével jutna el az újpalotai lakótelepre. Ezért az észak—déli vonal Kálvin téri állomását már a későbbi terv figyelembevételével alakítják ki (a tervrajzon), ahol a két metróvonal átszálló állomása, a rácskevei HÉV és a csepeli gyorsvasút burkolat alatti bevezetése is összefut.

A negyedik vonal a jelenlegi elképzelések szerint talán Óbudát kötné össze a Boráros térrel, a Margit-szigetet, a Marx teret érintve a Nagykörút nyomvonalát követve.

K. M.