

Milyen lesz az észak—déli metrószárny?

Irány: Újpest—Belváros—Kispest — 800 méteres állomásközök
Négy mozgólépcső egy aluljáróban

Közeledik egyéves születésnapjához a budapesti metró első szakasza. A vártnál nagyobb a forgalma, naponta átlag negyedmillióan utaznak a szerelvényeken. A Deák tértől folytatódó második vonalrészénél — megnyitását jövőre vállalták az építők — már csak a Déli pályaudvar alatt folynak mélyépitő munkák, másutt már a belső berendezéseken dolgoznak. Erre — és az észak—déli metrószárnyra — több mint félmilliárd forintot költ az idén a főváros.

Az észak—déli irányú metróvonal tervezése még javában folyik, de már megkezdődtek a kivitelezés előkészületei is. Ennek látványos jele a többi között az Üllői út Ferenc körút kereszteződése alatt épülő 1800 négyzetméteres, ellipszis alakú aluljáró, amelyet már jóval a metró indulása előtt átadnak a gyalogos-forgalomnak; mélyítik már a Kun Béla téri, a Károlyi kerti és a Deák téri légnaknát, s a Kálvin térenél elrendelték a Baross utca és az Üllői út elején levő hat lakóház lebontását.

Négy szakaszban, lakótelepek érintésével

Milyen lesz az észak—déli metrószárny? Az Ut- és Vasúttervező Vállalat mérnökeinek tervei alapján 15 kilométer hosszú, s a teljes kiépítés után az egész főváros tömegközlekedésének 20 százalékát bonyolítja majd le. Tehermentesítő szerepe azonban ennél az aránynál is jelentősebb, mert a városközpont legforgalmasabb részeinek, s több lakótelepnek a felszíni tömegközlekedését veszi át.

A vonal északi végpontja Újpesten, az István téren lesz. A Váci út nyomában haladva a Forgács utcai és az Árpád-hídi állomásokon állnak meg a szerelvények. Ez a 4,2 kilométeres szakasz elkészülési sorrendben az utolsó — a negyedik — lesz; ezt

megelőzően épül meg a Dózsa György út—Élmunkás tér—Marx tér—Arany János utca—Bajcsy-zsilinszky út vonalában levő 3,9 kilométeres szakasz. A metró ezután a Belváros felé halad, állomásai a Deák tér, a Kossuth Lajos utca és Károlyi Mihály utca sarka, a Kálvin tér, az Üllői út—Ferenc körút kereszteződése, a klinikák és a Nagyvárad tér alatt lesznek. Ez a szakasz nyílik meg a leghamarabb, 3,7 kilométeres távon. Követi ezt a Könyves Kálmán körút, Ecséri út, a József Attila lakótelepi Pöttyös utcai állomásainak vonalában, a Határ út—Üllői út kereszteződésében kiépítendő és déli végállomással záródó 3 kilométeres pálya.

Huszonöt méter mélységben a Marx tér alatt

Az észak—déli metró alagútjainak fúrása két-két magyar és szovjet fúrópajzzsal a jövő évben kezdődik meg. Az állomások átlagosan 800 méter távolságban lesznek egymástól; a Nagyvárad tér—Marx tér között mintegy 20—25 méter mélységben építik meg az alagutakat, a többi szakaszon a felszínhez közel robognak majd a szerelvények. A számítások szerint naponta mindkét irányban összesen 1,1 millió utas veszi igénybe az észak—déli vonalon közlekedő vonatokat.

Dr. Rózsa László, az Uvaterv szakági főmérnöke a már működő föld alatti gyorsvasút építésétől eltérő jellegzetességekről számolt be. Például arról, hogy a várható nagyobb forgalom miatt a gyalogos-aluljárókat három helyett négy mozgólépcső köti majd össze a metróállomásokkal. Az észak—déli szárny elsőként épülő szakaszán először válik lehetővé a felszíni tömegközlekedési eszközök teljes kivonása a forgalomból: az Üllői úton a villamos-, a Baross utcában a trolibusz-közlekedést szüntetik meg a vonal átadásával egyidőben. Praktikus

módon oldják meg a mélyalagutak szellőzését is: a légaknából ventilátorok továbbítják a friss levegőt az állomásokra, az elhasznált levegőt pedig az alagutak szívják el; télen, a sorrend megfordításával, az alagútból már felmelegített friss levegő érkezik az állomásokra.

Földalattik randevója

Három, igen mozgalmas állomás is épül az észak—déli szárnyon: a Deák téri, a Kálvin téri és a Felszabadulás téri. A Deák térenél találkoznak a kelet—nyugati és az észak—déli föld alatti gyorsvasút szerelvényeinek utasai, hogy aztán mozgólépcső segítségével a 14 méterrel magasabban levő millenniumi földalattira is átszállhassanak. Egy másik föld alatti közlekedési centrum a Kálvin tér alatt húzódik majd; itt az észak—déli metró — a későbbiekben a kéreg alatt idáig vezetendő csepeli gyorsvasút és a vágóhídi HÉV, valamint a dél-budai, a Móricz Zsigmond körtérig ágazó föld alatti gyorsvasút szerelvényei futnak majd. A Felszabadulás téri végállomástól mozgólépcsőn érkező utasok számára olyan gyalogos-aluljáró épül, amely a Károlyi Mihály utcától a Petőfi Sándor utcáig vezet, de egyik folyosója az Erzsébet-hídra is elágazik. Ugyanezen a területen tervezik a főváros első gépjármű-aluljáróját.

Az észak—déli metró valamennyi állomása fölött felvonulási telegek nőnek ki, az építők szociális ellátásához, az anyagok, gépek elhelyezéséhez szükséges építményekkel. Jóllehet, ügyelni fognak ezeknek a telepeknak esztétikus építésére, átmenetileg kétségkívül zavarni fogják a környék megszokott rendjét, életét; ez a kellemetlenség azonban eltörpül a következő két évtizedben szakaszonként átadásra kerülő metróvonalak gyakorlati jelentősége mellett.

F. G.