

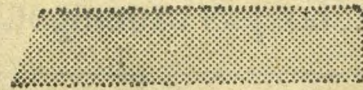
Gyorsított ütemben épül az észak-déli

METRÓ

Zenehat-
 milliárd
 teru-
 házásokra
 Expressz,
 lépcsőzetes
 munkakezdés
 Nem luxus
 a taxi
 Fellelegzik
 a Belváros
 Kispeszt—
 Újpest
 metróval
 Gyorsvasúti
 hálózat,
 tervezik
 a dél-budai
 vonalat
 Centrumok
 és decent-
 rumok
 A Fővárosi
 Tanács
 Közlekedési
 Főigazgató-
 ságának
 részletes
 tájékoztatója
 a metró-
 programról

A közlekedés a fővárosban a lakáskérdést követően vagy talán azzal egyenrangúan, mindenkit foglalkoztató gond. A következő években ugyan a motorizáció, a személygépkocsi-közlekedés előretör, de a meghatározó, a legfontosabb a tömegközlekedés lesz, hiszen még 1980-ban is, a számítások szerint, száz utazásból 76-ot villamosokkal, autóbusszokkal, trolibuszokkal, HEV-vel és a metróval bonyolítanak le.

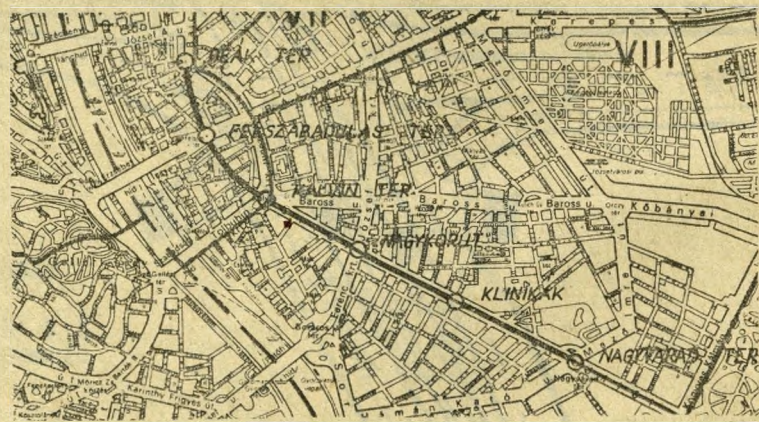
Az elmúlt években a kormányzat minden korábbinál nagyobb összegeket fordított a budapesti tömegközlekedés javítására. Elsősorban a lemaradás behozása volt a cél, s most a negyedik, majd az ötödik ötéves terv idő-



szakában már mód nyílik minőségi változás elérésére, tehát több viszonylatban a forgalom gyorsítására, és a zsúfoltság csökkentésére is.

Nálunk a villamosok óránkénti sebessége 14, a buszoké 18, sőt a gyors- és expressz járatoké 25 kilométer óránként. Rómában, Londonban és sok más nagyvárosban mindössze 4-6 kilométert tudnak megtenni a járművek a csúcsidőszakban.

Egy sor jelentős intézkedést már bevezettünk és több beruházásunk is befejeződött. Talán a legfontosabb: üzembe helyezték a kelet-nyugati metróvonalat, amely naponta 520 ezer ember utazását teszi lehetővé Zugló és



Az észak-déli metró első szakasza

Buda között. Elkészült a szentendrei HEV kéreg alatti bevezetése a Batthyány térig, s ugyanakkor elkészült a gödöllői HEV Őrs vezér téri végállomásának kialakítása. A millenniumi földalatti vonalának meghosszabbításával a Kacsóh Pongrác úti és az újjalotai lakótelep közlekedése javult, s megfiatalodott a fogaskerekű vasút, amelynek utazási sebessége kétszerese a korábbi-
 A negyedik ötéves tervben a kormányzat a rendelkezésre álló pénzüsségeket növelte, így új járművek beszerzésére, különböző beruházásokra, a közlekedés javítására az 1971-75 közötti időszakban 16 milliárd forint áll rendelkezésre. A BKV a többi között 30 HEV-szerelvényt, 72 csuklós villamost, 21 földalatti, 7 fogaskerekű szerelvényt és 1060 nagy befogadó képességű autóbust vásárolt, illetve vásárol,

Az egy időben rendelkezésre álló férőhelyek száma több mint 80 ezerrel növekszik a negyedik ötéves terv időszakában. Sokat segítettek és segítenek a szervezési intézkedések: jelenleg 30 expressz- és gyorsjárat közlekedik, ezzel 300 ezer ember utazását gyorsították, a zsúfoltságot pedig 15-20 százalékkal csökkentették a lépcsőzetes munkakezdés bevezetésével.

A kormányzat béremelésekkel, különböző kedvezmények bevezetésével megoldotta a BKV munkaerő problémáit, hosszú idő után nem csökken, hanem növekszik a járművezetők száma.

Tömegközlekedés és taxi. Sokan és sokáig vitatták, hogy a taxi valóban tömegközlekedési eszköz-e vagy luxus. A Fővárosi Autótaxi Vállalat statisztikája, s ami legfontosabb, tevékenysége egyértelműen bizonyítja, hogy fontos szolgáltatásról, tömegközlekedést segítő ágazatról van szó. Néhány évvel ezelőtt még sokat és joggal szidták a taxit.

Négy év alatt megduplázták a fuvarok számát. Tavaly összesen 15 millió 900 ezer fuvart bonyolítottak le a piros-fehér kockás kocsik, és 146 millió kilométert futottak. Huszonötmillió kilométerrel többet, mint 1971-ben. Tavaly ötvenmillió utasa volt a taxinak, tehát annyi, mintha minden budapesti huszonötször utazott volna egy év alatt.

Az eredmények több éves átgondolt program valóra váltásának köszönhetőek. Elsősorban annak, hogy mindenekelőtt az utas érdekeit tartják szem előtt, hiszen nincs más érdeke az utasnak, a gépkocsivezetőnek és a vállalatnak. Felújították a gépkocsiparkot, végleg nyugdíjazták a Warszavákat, s gyorsan népszerűek lettek a Zsigulik. Jelenleg már 1950 gépkocsijuk van. Néhány évvel ezelőtt még az autók 20-25 százaléka a műhelyekben vesztegelt javításra várva, most hetnyolc százalékos javítanak átlagosan, a többi forgalomban van.

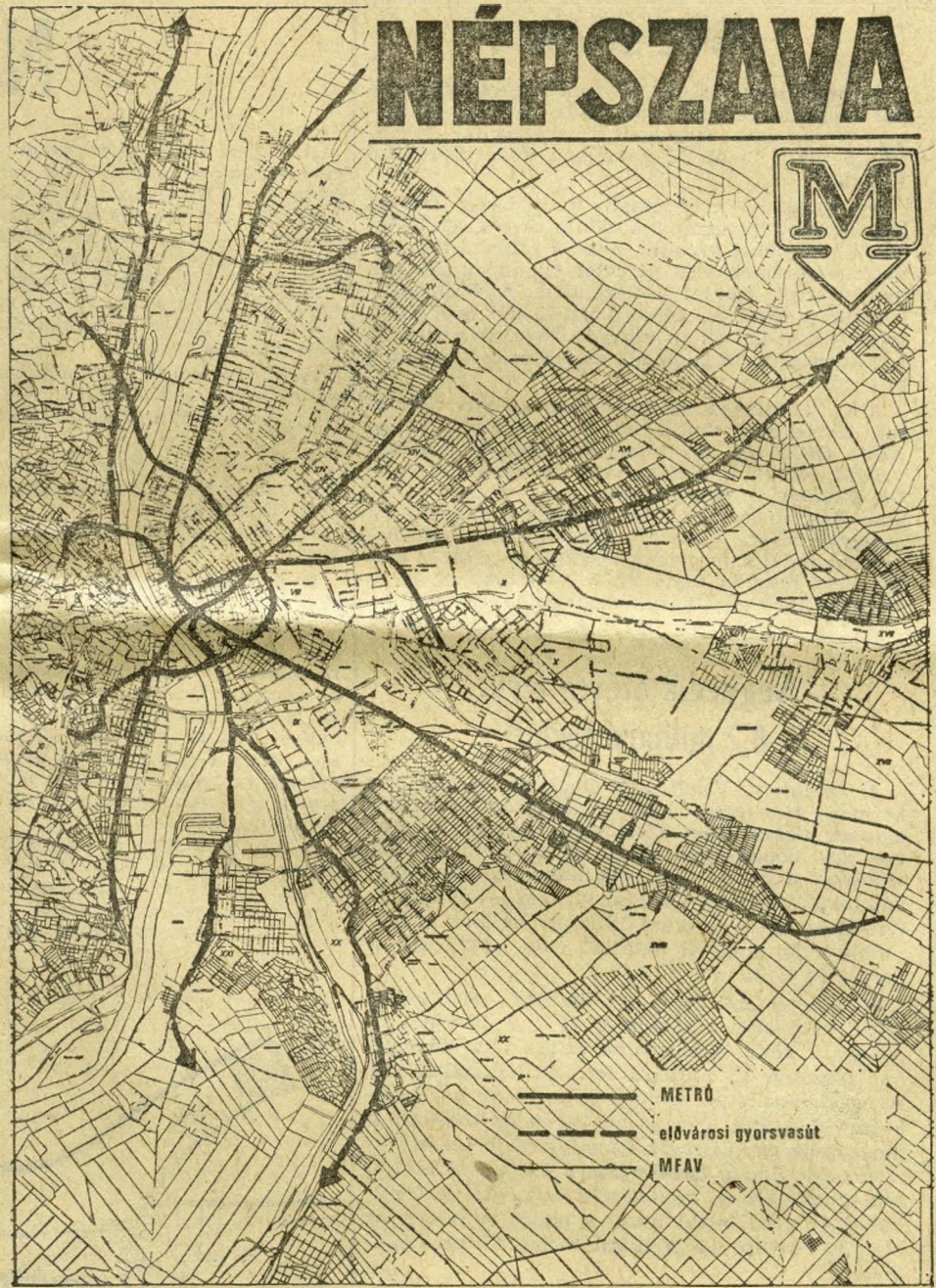
Az idén 850 kocsit vásárolnak. Megkezdődött az URH-program előkészítése: több száz taxiba szerelnék be adó-vevőket, így gyorsabb lesz a forgalomirányítás is.

Csúcsforgalmi időben nem volt könnyű taxit kapni, s ma is gyak-

ran jelez mással beszélget a taxi telefonközpontja. A központot teljesen kicserélték, új crossbarberendezés dolgozik, amely „sorba állítja” a hívásokat. A 222-222 1971-ben 1 millió 62 ezer megrendelést vett fel, a visszautasított hívások száma meghaladta a 103 ezret, több tízezer ember pedig nem tudta kivárni, mire sora került, annyiszor kapott más-sal beszél jelzést. Tavaly csaknem 1,2 millió címre küldtek telefonhívás alapján taxit, s mindössze 20 ezer alkalommal kellett azt mondani: sajnós, nincs szabad kocsink. Most már bevezették: akár egy hónapra előre is lehet taxit rendelni, sőt az expressz-, nemzetközi és gyorsvonatokon a kaulauk is felvehetnek ilyen előrendelést.

Eppen az első metróvonal bizonyítja, hogy végleges megoldást, döntő és tartós kedvező változást csak a gyorsvasúti hálózat kialakítása hozhat. Az észak-déli vo-

Alul-
 és felüljárók
 Türelem,
 megértést
 kérnek
 Autópálya-
 hálózat



A tervezett gyorsvasúti hálózat

nal építéskor kovácsolódott össze a szakembergárda, s ma már a technikai eszközök is rendelkezésre állnak ahhoz, hogy gyorsabban építkezzenek. Az észak-déli metróvonal tervezését több évvel előzte meg, a tervek több variációban készültek. Igazodva a városfejlesztési elképzelésekhez született döntés a vonal végleges kiépítéséről.

Az első 3,7 kilométeres szakasz kivitelezésén a Könyves Kálmán körüttől a Deák térig teljes erővel dolgoznak. Az ideiglenes végállomás a Nagyvárad téren lesz, a Könyves Kálmán körüti építkezésre azért van szükség, mert itt fordulnak majd meg a szerelvények. A gyorsított munkának köszönhető, hogy 1976 végén megindulhat a forgalom és ezzel Budapest egyik legterheltebb területét, a Belvárost, nagyrészt tehermentesítjük, csatlakozást biztosítva a millenniumi földalattival és a kelet-nyugati metróvonnallal is.

A második szakaszban a Kispeszt-kőbányai vasútállomás épül — az alagutat építése már az idén megkezdődött —, ezt 1978-ban adjuk át, s 1980-ban avatjuk a Deák tértől az Elmunkás térig az új vonalat. Így már 11 kilométer hosszúságban áll rendelkezésre a gyorsvasúti összeköttetés, naponta 780 ezer utasra számítnak. Ez azt jelenti: a napi 4,6 millió utasból másfél millió metróval érheti el lakhelyét, illetve munkahelyét. Különösen a csúcsokban segít sokat a metró, hiszen a forgalom 70 százaléka 7 óra alatt bonyolódik le. Kispeszt és az angyalföldi Elmunkás tér között az utazási idő 20 perc lesz, a villamosnál 33, a busznál pedig 24 perccel kevesebb. A későbbiekben megépítjük a dél-budai metróvonalat, amellyel a budafoki városközponttól a Móricz Zsigmond-Kálvin-Báross-Bosnyák tér érintésével Újjalotaiig lehet majd utazni. A távlati elképzelések szerint 65 kilométeres metróhálózatot alakítunk ki, amelyhez csatlakozik majd a HEV gyorsvasúti hálózata, például a többi között a csepeli HEV vonalát meghosszabbítjuk kéregalatti vezetéssel a Kálvin térig.

A metró- és gyorsvasúti hálózat gyors kapcsolatot teremt a kialakuló új városközpontig: Újpest, Őrs vezér tér, Kispeszt, Óbuda, Moszkva tér, Móricz Zsigmond körtér között, lehetővé teszi a felszíni közlekedés jelenlegi feszültségeinek megszüntetését, s

ugyanakkor sokat segít majd a naponta ingázó 200 ezer ember helyzetén is. Valamennyi fontos pályaudvarnak lesz metrókapcsolata, a Keleti és a Déli készen van már, a kőbányai-kispesti és a Nyugati pályaudvari most alakul majd ki.

A metró vitathatatlanul nagy előnye, hogy nemcsak a föld alatt, de a föld felett is „rendet teremti”. Ahol metró épül, ott a felszíni csomópontokat is ki kell alakítani. Néhány példa az észak-déli vonalról: a kőbányai-kispesti MÁV-állomás és a metró végállomása között gyalogos-aluljáró lesz. A Sibirik Miklós útnál közúti felüljáró épül s megoldódik a Ferihegyi-Üllői út gyors közúti kapcsolata. Gyalogos-aluljáró lesz a többi között a Könyves Kálmán körút-Üllői út kereszteződésében, a Nagyvárad, a Kálvin, a Felszabadulás, a Deák téren, teljesen átépítjük a Marx teret, közvetlen aluljáró-rendszerrel a pályaudvarhoz, három aluljáró lesz az Elmunkás téren s ugyanilyen létesítmények épülnek egész az újjalotai lakótelepig, végig a teljes 17 kilométeres vonalon. Lehetővé válik, hogy több helyen megszüntessük a lassú villamosközlekedést a metró átadása után, így az Üllői úton, a Madách és a Marx, illetve a Marx és az Elmunkás tér között s több nagy autóbussz végállomás alakul ki csomóponti jelleggel, így például a Kőbánya-Kispeszt vasútállomásnál, az Elmunkás téren, valamint a Határ útnál.

Az a gazdaságos és ésszerű, ha a csomópontok átépítésével egy időben valamennyi út- és köz-műépítési munkát is elvégzünk, tehát ott, ahol metróvonal lesz, hosszú időre mindent rendbe tesszünk. A belvárosi szakaszon az idén, a Duna-korzó, Belgrád rakpart, Dimitrov tér vonalában épül a 4-es számú víz főnyomóvezeték. A levegőtisztaság fokozása érdekében a városokban a jövő év végéig befejeződik a földgázprogram, de ehhez új csővezeték kell lefektetni. Teljes erővel dolgoznak a belvárosi üzletközpont kialakításán és épül Budapest legnagyobb telefonközpontja, a belvárosi. A közeljövőben esedékes az Erzsébet-híd időszakos felülvizsgálata, úthurkolatának cseréje. Ezt úgy kell ütemezni, hogy ne essen egybe a Margit-híd felújítási és burkolatátépítési



munkálataival, valamint az Árpád-híd 1977-ben kezdődő szélesítésével, mert azt akarjuk, hogy egyenlő Duna-híd sohase legyen zárva, illetve ne legyen többen forgalomkorlátozás. A metróállomások környékén a házakat tatarozzák, több szakaszon korszerűsíti a BKV a vágányokat, a posta, a vízművek, a gázművek és az elektromosművek is jelentős rekonstrukciót hajt végre ebben az időszakban.

A Belváros tehát a bontások, az építkezések színhelye lesz 1976 végéig. A Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága koordinálja a munkát, arra törekszik, hogy ebben az időszakban is a tömegközlekedést mindenütt fenntartsuk. Azt azonban nem lehet elkerülni, hogy a különböző autóbusszok vonalát megváltoztassuk, a járműveket terelőutakra kényszerítsük. Ez átmenetileg bosszúságot, hosszabb utazási időt jelent. De a lakosság, valamennyi utazó megértését kérjük, hiszen ezek az építkezések valamennyiünk érdekében történnek, évtizedekre megoldást jelentenek.

A metró továbbépítése pedig egy-egy vidéki város nagyságával felérő városrész közlekedését oldja meg véglegesen. Így a többi között az Újhegyi úti, a József Attila, az Árpád-hídi, az Újpesti és a káposztásmegyeri lakótelepeken élők utazhatnak majd kényelmesen, gyorsan. Sor kerül az elővárosi gyorsvasúti hálózat további korszerűsítésére is, amely a többi között Békásmegyert, Csillaghegyet és Óbudát „szolgáltat” ki. A „felszínen” pedig megkezdődik a budapesti autótúthálózat kiépítése, s ez nemcsak a fővárost tehermentesíti majd, de könnyebbé, gyorsabbá teszi Budapest megközelítését az ország különböző részeiből. Az M-3-as autótú építésén már nagy erővel dolgoznak is.

Építik, tervezik

A metró tervezésében, kivitelezésében közvetlenül harminc vállalat vesz részt, de további hatvan-hetven üzem termékeit használják fel. Az építés „gazdája” a **Metró Földalatti Vasút Beruházó Vállalat**.

Az alagutak, a gépészeti megoldások terveit, legfontosabb programunk döntő részét az **UVA-TERV** mérnökei készítik, akik a földalatti gyorsvasút építésének első percétől állandó kapcsolatban vannak szovjet kollégáikkal. A **FÖMTERV** irodájában készült a kéreg alatti alagút és állomás terve, ők állították és állítják össze az aluljárók, hálók, utak, a forgalomelterelések és csomópontok programjait.

A kivitelezésben résztvevő legnagyobb vállalatok: **Kötelekedési Építő, Hidépítő, Mélyépítő, 21. sz. ÁÉV, ORSZÁK, Kőfaragó és Épületszobrászati, VBKM, Közüti Gépállító, Gép- és Felvonószerelő, Út- Vasútépítő, Fém munkás.** A legnagyobb vállalatok szocialista szerződést kötöttek a munkálatok meggyorsítására, így válik lehetővé, hogy **1976 végén megindul a forgalom.** Jelenleg ezeröttszáz ember vesz részt a kivitelezési munkákban, de a csúcspanyoltságon több mint háromezren dolgoznak majd.

Negyedik ötéves terv: 6,2 milliárd forint

A **Földalatti Vasútépítő Operatív Bizottság** a kormány 1950. szeptember 17-én hozott határozata alapján alakult meg. Tizennégy helyen indították meg egy időben az építkezést, de aztán hosszú ideig szünetelt a kivitelezés, csak állagmegóvási munkálatokat végeztek. Az első szakasz — **Órs vezér tér—Deák tér** — avatása 1970. április 2-án, a második a jóváhagyott határidő előtt, 1972. december 22-én volt.

A beruházásra fordított összegek emelkedését jelzik a következő adatok az 1972-es árszintet figyelembe véve: A harmadik ötéves terv időszakában összesen 3,5 milliárd forintot használtak fel. A negyedik ötéves tervben a kormány a rendelkezésre bocsátott beruházási kereteket többször is megemelte, így összesen **6,2 milliárd forint jut erre a célra, amely tartalmazza a különböző aluljárók, csomópontok kivitelezési költségeit is.** 1968-ban 264 millió forint jutott a metró építésére, az idén 1,1, jövőre 1,5 milliárd forint áll rendelkezésre.

Alagutak, állomások

Már az első szakaszon is nagy gondot okozott a budapesti talaj, mert **sok helyen rendkívül agresszív a talajvíz.** Az észak—déli vonal ebből a szempontból még nehezebb. A Nagyvárad tér és a Klinika állomás között a kéreg alatti építkezéseknél kópadal kell megküzdeni, a Kálvin térenél agyagos, homokos talajban dolgoznak. A Deák tér kivételével mindenütt túlnyomást — 1 atmoszféra — kell biztosítani a munkahelyeken. A metróépítés hőskorszakában többféle pajzsral kísérleteztek. Most a **KÖZGÉP magyar gyártmányú fűrőpajzsával dolgoznak, amelyet a Ferenc körüli állomáson hamarosan „áthúznak”.** Ez a pajzs műszakonként 2—2,5 métert halad előre. A szovjet fűrőpajzsokon több módosítást is végrehajtottak, szerelésüket áprilisban fejezik be, s akkor megindulnak a Kálvin tér felé. Ezek hosszabb járatúak, a számítások szerint 3,5 métert haladnak előre műszakonként, s a földmunka hetven százalékát teljesen automatikusan, gépesítve végzik. A pajzsok 562 centiméteres kört „vágják ki”, 12 centimétert cements habarccsal töltenek ki, az alagút így kialakuló külső mérete 550 centiméter, a gyűrűk beszerelése után 510 centiméter. Korábban vastübbingeket használtak, de már a kelet—nyugati vonal második szakaszánál áttértek a csuklós, egymáshoz illeszkedő vasbeton tübbingekre: egy kör hét nagyobb és három kisebb tübbingből negyven perc alatt épül ki. Egy ilyen kör súlya 8,6 tonna, ára pedig egyharmada a vastübbingének. A Budapesti típusú állomás kényeszerből született. Az Astóriánál eredetileg nem terveztek állomást, de a forgalomszámlálásoknál kiderült, hogy szükség van rá. Így alakították ki az **UVATERV** mérnökei a korábbi három helyett az ötcsoves típust. A két vonali alagút folyamatosan építhető és ezzel ölelkezik össze másik három, amelyben mozgólépcső és elosztócsarnok is helyet kap. **Egy-egy ilyen típusú állomás ötven-százmillió forinttal olcsóbb, mint a régi, s így az új vonalszakasz első részén is ezzel a módszerrel dolgoznak.**

Szellőzőknak, anyag

Az első szakaszon tíz szellőzőknak építettek, amelyekben liftek működnek. Ezen utaznak az építők, s így biztosítják az anyag leszállítását is. A metró és az aluljárók építésénél összesen 350 ezer köbméter földet emelnek ki, ebből több mint 250 ezer köbmétert az alagutakból, állomásokból kell kihozni. A leszállított gépi berendezések, a cement, a belső kialakításhoz szükséges szerelési anyagok súlya a 3,7-kilométeres szakaszon meghaladja a százezer tonnát. Az állomások szellőzését 100—300 ezer köbméteróra teljesítményű ventilátorokkal biztosítják. Erre a többi között azért is szükség van, mert a gyorsan robogó vonatok rendkívül nagy mennyiségű hőt termelnek. Lent az állomásokon a hőmérséklet télen 10—15 fokkal több, nyáron pedig 10 fokkal kevesebb átlagosan, mint fent az utcákon. A kelet—nyugati vonal tapasztalatai alapján a **huzat csökkentésére a második vonalon már külön szellőzőalagutak épülnek.**

NAGYVÁRAD TÉR

Az észak—déli metróvonal I. szakaszának ideiglenes déli végállomását a Nagyvárad téren alakítják ki. Az állomás és a hozzá csatlakozó alagútszakasz építése 1973. év elején kezdődött meg. Ideiglenes végállomás szerepét tölti be egészen addig, amíg a vonal nem készül el Kőbánya-Kispest vasútállomásig.

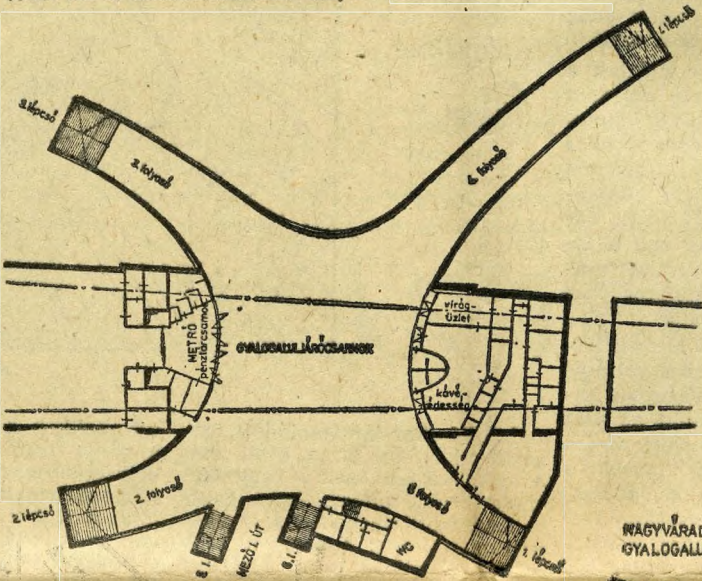
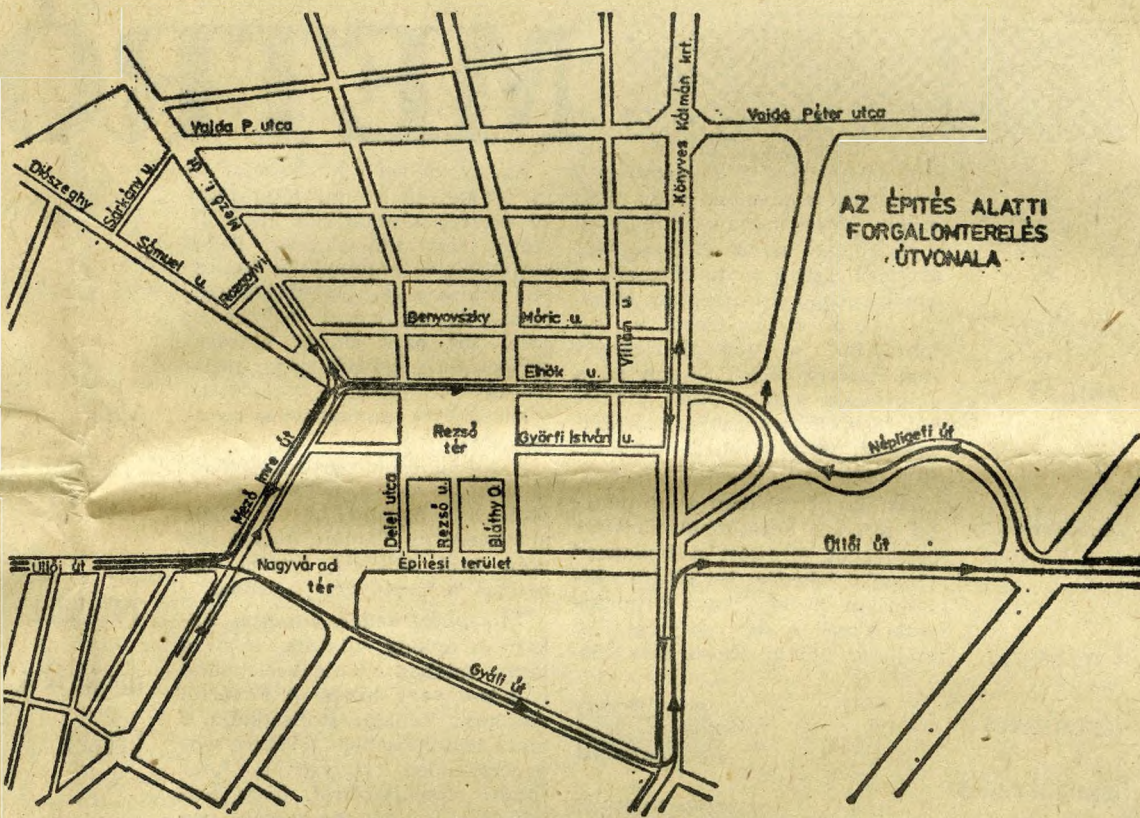
A Nagyvárad téri állomás közvetlen a burkolat alatt lesz. A kivitelezésre három szakaszban kerül sor:

- I. Átmeneti alagútszakasz Kun Béla tér és Nagyvárad tér között.
- II. Tároló alagút.
- III. Aluljáró és állomási szakasz.

Ez a felsorolás egyben az építési ütemeket is jelenti.

Az átmeneti alagútszakasz a Kun Béla téri mélyvezetésű szakasztól (a 17,0 méter mélységtől) az alagút fokozatosan emelkedik, és a Nagyvárad tér előtt kerül burkolat alatti vezetésbe (9 méter). Ezen a szakaszon az alagút építése részben bányászati módszerrel, részben a felszínről részletes eljárással készül.

A tároló alagút a Nagyvárad tér és a Könyves Kálmán körút közötti alagút az ideiglenes kocsiszín szerepét is be fogja tölteni. Az I. szakasz üzembe helye-



Ideiglenes végállomás
Kéreg alatti és mélyvezetés
A terelőutak
Jelzőlámpás csomópont

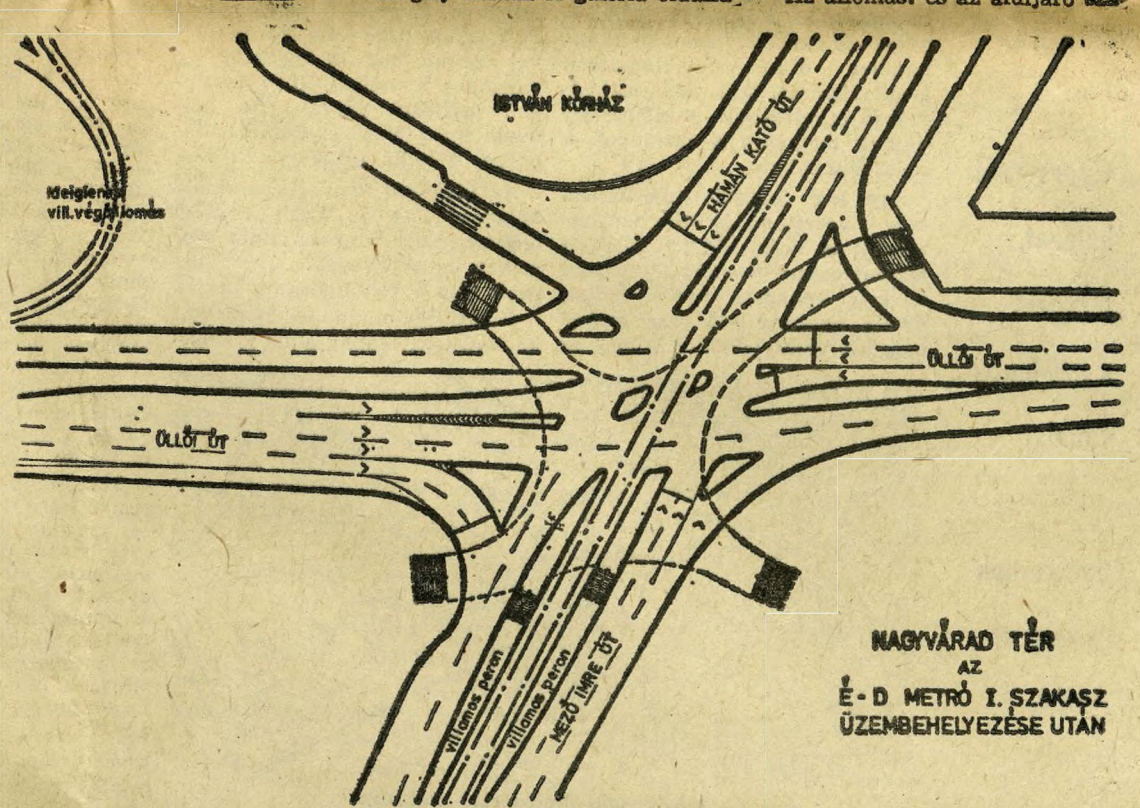
áttekinthetőség biztosítására tervezték az építész. Az állomás padlóburkolata gránit, fekete gumi-peronszegéllyel, fehér norvég gránit elválasztó csíkkal. A lépcsőkön a gránit fedlapokban csiszásgátló korundos szegély készül. A galéria oldal-

kítású lesz és hasonlóan a kelet—nyugati metró állomásaihoz, 120 méter hosszú. Az utasok kényelmét, valamint az esztétikus kialakítást szolgálják a peron déli részén és a galérián elhelyezett ülőpadok. Az állomást és az aluljáró sza-

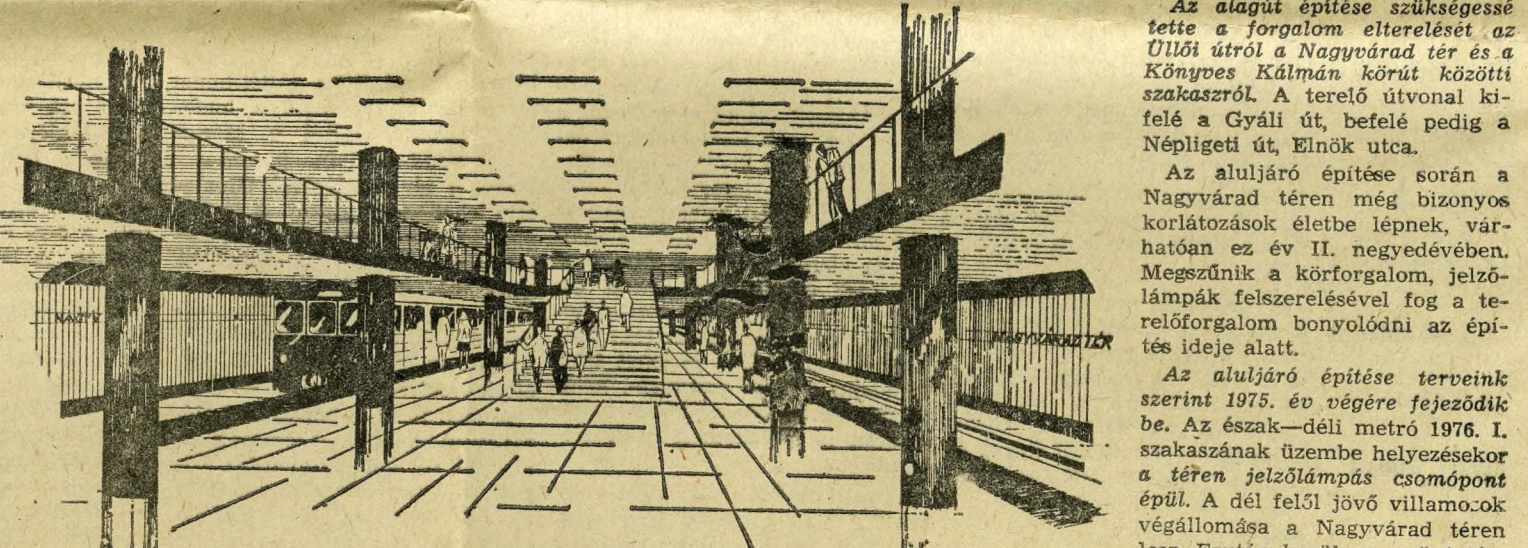
zése után itt kerül sor a szerelvények fordítására, illetve tárolására. A szerelvények éjszakai tárolásán túlmenően itt fogják elvégezni a kocsik ellenőrzését és kisebb javítását is. Ennek érdekében kerül sor — mintegy 170 méter hosszban — a vágányok alatt vizsgálóakna kialakítására.

Aluljáró és az állomás. A metróállomás bejáratának megközelítésére, valamint a felszíni csomópontban a gyalogos és gépjárműforgalom külön szintű keresztelődésére aluljáró épül. A gyalogos-aluljáró közlekedő tere íves vonalvezetésű folyosókból és a metróbejárat előtt kialakított csarnokból áll. A közlekedésre szolgáló tereken kívül az aluljáróba virágüzlet, édességbolt, dohány- és hírlapbolt kerül elhelyezésre. Ezen kívül még telefonfülkék, különböző automaták és nyilvános illemhely is kialakításra kerül.

Az aluljáróban a lépcsőkön és az üzletek elárúsító terében gránit padlóburkolat lesz, a pénztár-csarnokban pedig gumiburkolat. Az aluljárót biztonsági üveggel választja el a metró pénztár-csarnokától, ahonnan az utazóközönség az állomási perontér felső létebére, galériaszertien kialakított elosztócsarnokba jut. Innen pedig további lépcsőkön lehet a peronszintre lejutni.



Az építészeti érdekes hatású a pirogránit, a peronszinten az oldalfal luxaflex borítású. Az állomás középperonos kialakítására, az



Egyen lesz a Nagyvárad téri állomás

kaszt, valamint a csatlakozó tároló-alagútszakaszt is a felszínről részletes eljárással építik. Az alagút építése szükségessé tette a forgalom elterelését az Üllői útról a Nagyvárad tér és a Könyves Kálmán körút közötti szakaszról. A terelő útvonal kifelé a Gyáli út, befelé pedig a Népligeti út, Elnök utca. Az aluljáró építése során a Nagyvárad téren még bizonyos korlátozások életbe lépnek, várhatóan ez év II. negyedében. Megszűnik a körforgalom, jelzőlámpák felszerelésével fog a terelőforgalom bonyolódni az építési ideje alatt. Az aluljáró építése terveink szerint 1975. év végére fejeződik be. Az észak—déli metró 1976. I. szakaszának üzembe helyezésekor a téren jelzőlámpás csomópont épül. A dél felől jövő villamosok végállomása a Nagyvárad téren lesz. Ezután kerül megszüntetésre a villamos Nagyvárad tér és a Kálvin tér között az Üllői úton.

KÁLVIN TÉR

Több szintes csomópont
Csepeli gyorsvasút a Kálvin téren
Megkezdődött a közműcsere
Új forgalmi rend
Búcsú a körforgalomtól
Kereskedelem: 900 négyzetméteren
Beépítik a foghíjakat

A Kálvin téren a tervezett építések után a főváros egyik legjelentősebb tömegközlekedési csomópontja alakul ki. A jelenleg építés alatt álló észak-déli metróvonalon kívül mélyállomása lesz a Kálvin tér alatt, a tervek szerint az 1980-as években létesülő dél-budai metróvonalnak is, amely Dél-Budát (a Gellért tere, a Móricz Zsigmond tere stb.) köti össze majd Zuglóval. Meghosszabbítják — előreláthatólag az ötödik ötéves tervben — a csepeli gyorsvasutat, és a Boráros térről a Közraktár utca és a Gönczy Pál utca vonalán felszín alatt haladva, az új végállomás a Sza-

postai és elektromos kábeleket. Ha mindezzel elkészülnek, akkor kerülhet sor az észak-déli metróvonal felszíni kapcsolatának és a Kálvin téri gyalogos-aluljárónak a megépítésére.

Április közepétől az új forgalmi rend bevezetésétől lehetőség nyílik a Baross utca és a Kecskeméti utca torkolatára eső gyalogos-aluljáró műtárgy részének és a lépcsőknek a megépítésére, ugyanis a közúti forgalom a Baross utca és a Kecskeméti utca torkolatában megszűnik.

Az új forgalmi rend a következő: a Baross utcából a József körút felől érkező járművek a Szabó

A Kálvin téri forgalomterelés útvonala a Baross u. és a Kecskeméti u. lezárásának időtartama alatt.



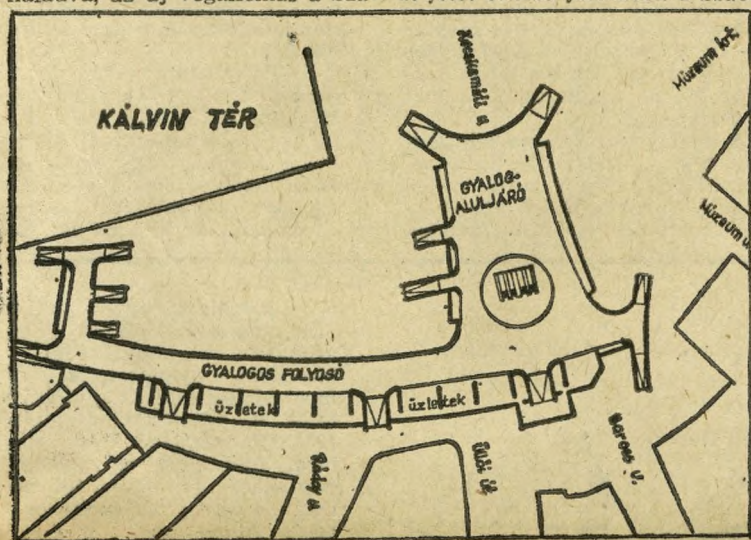
felében megszűnik a körforgalom, a közúti és a villamosforgalmat az újonnan megépült aluljáróra terelik és így szabaddá válik a tér középső része a gyalogos-aluljáró megépítésére. Itt először részfalakat készítenek a mozgólépcsőket magába foglaló lejtakna számára és ezután kiemelik a gyalogos-aluljáró helyén levő földet. Az épülő aluljáró alapterülete mintegy 3000 négyzetméter lesz (Budapesten a legnagyobb), amelyből az üzletek mintegy 900 négyzetmétert foglalnak el.

A gyalogos-aluljáró három részből áll majd: egy nagy csarnokból a Kecskeméti utca és a Baross utca—Üllői út között, egy 8 méter széles íves folyosóból és egy kisebb gyalogos-aluljáróból a Szamuely utca torkolatában. Ezen aluljárórendszer kialakítására azért volt szükség, mert a Szamuely utca torkolatában csatlakozik majd a később építendő gyorsvasút kéreg alatti végállomása a Kálvin téri gyalogos-aluljáróhoz. A gyorsvasúti végállomás építésével egyidejűleg a Kálvin téri áruházat le kell bontani, míg most a gyalogos-aluljáró építésekor a kirakatok egy részét árkádositják.

A nagy csarnok közepére érke-

ző esomópontot. A végleges megoldás kialakítását számos tanulmány és egy országos tervpályázat előzte meg. Az új csomópontnál megszűnik a körforgalom, a Baross utca torkolatát a Kálvin tér felé, az Üllői út torkolatát pedig a József körút felé a Névtelen utcáig egyirányúsítják. Ez az utca biztosít kapcsolatot a két főútvonal között. Egyirányú lesz a Kecskeméti utca is a Felszabadulás tér felé, illetve a Ráday utca a Boráros tér irányába. A Múzeum körút és a Tolbuhin körút között közvetlen, egyenes kapcsolat alakul ki, a Kecskeméti utca torkolatában egy háromfázisú jelzőlámpa irányítja majd a forgalmat. Forgalmirányító berendezés kerül véglegesen a Szamuely utca Tolbuhin körút torkolatába is, amely az előzővel összehangoltan működik és biztosítja a fő forgalmirányok zavartalan átvezetését.

A Kálvin tér forgalmi rendezése a metrómegnyitás időpontjára elkészül. A gyalogos-aluljáró és az új felszíni csomópont kialakítása a tervek szerint mintegy 200 millió forintba kerül. A tervek szerint az építés tovább folytatódik majd a csepeli gyorsvasút meghosszabbításával, mely



muely utcánál csatlakozik a Kálvin téri gyalogos-aluljáróhoz. Az észak-déli és a dél-budai metróvonalat, valamint a csepeli gyorsvasút végállomását közvetlen mozgólépcsők kötik majd össze egymással és a most épülő gyalogos-aluljáróval. Gyors és közvetlen átszállási lehetőséget biztosítva itt annak a mintegy napi 130 ezer utasnak, akik az építkezések befejezése után átszállnak majd a Kálvin téren.

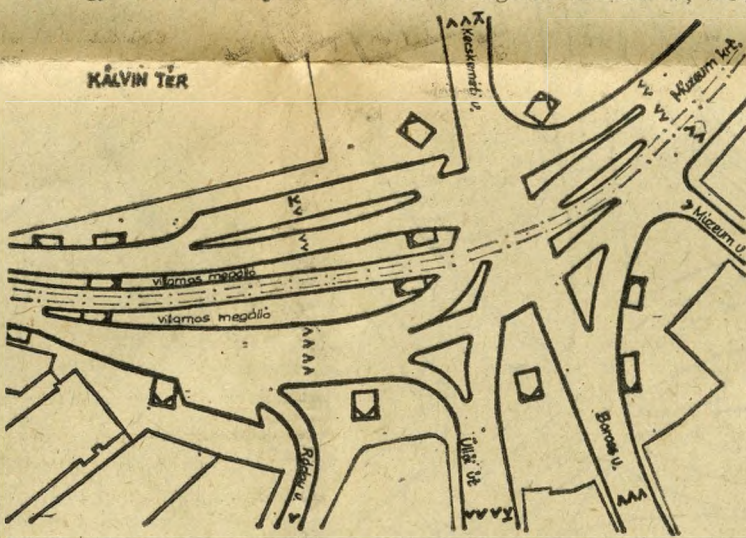
A Kálvin tér átépítése — mint ismeretes — 1973 decemberében megkezdődött. A munkálatok miatt megszűnt a 74-es trolibusz, amelyet a 9/Y jelzésű autóbusszal pótolnak. Szükségessé vált egyidejűleg a Baross utca egyirányúsítása is a Kálvin tér felé. Az elmúlt évben a Baross utca és az Üllői út között hét lakóházat lebontottak, a Szabó Ervin Könyvtár magasságában, amelyek helyén később új utcát nyitnak. Megkezdtek itt is a csatorna, a vízvezeték és a gázvezeték kivételését.

Nagy munkát végeznek jelenleg az építők magán a Kálvin téren is. A tervezett gyalogos-aluljáró útjában levő összes közművezetékét kiváltják. Elkészült már az 1200 mm-es víznyomócső cseréje is. Ez a vezeték táplálja a gellérthegyi tárolómedencét is. Folyamatban vannak a csatorna-kiváltások és építik már az új

Ervin Könyvtár magasságában nyitott új Névtelen utcán át érhetik el az Üllői utat és azon át a Kálvin tere. A Névtelen utca és az Üllői út kereszteződésében forgalmirányító jelzőlámpa szabályozza a járművek közlekedését. A Kálvin térről a Baross utcába az Üllői úton és a Névtelen utcán át lehet eljutni. A Kecskeméti utca torkolatának lezárásával a következő lehetőségek állnak az Erzsébet-híd irányába haladó járművek rendelkezésére: a Kálvin téren és a Tolbuhin körúton tovább haladva vagy az Egyetem tér felé egyirányúsított Királyi Pál utcán, vagy a Belgrád rakparton át érhetik el az Erzsébet-híd környezetét. Visszafelé a Kecskeméti utca helyett a Váci utcát vehetik igénybe a gépjárművezetők és a Tolbuhin körúti csomópont átépítésével lehetőséget biztosítottak a Kálvin tér felé balra kanyarodásra is. A Tolbuhin körút—Váci utca és a Tolbuhin körút—Szamuely utca torkolatában jelzőlámpa irányítja a forgalmat és segíti elő a járművek zavartalan közlekedését.

Ennek megfelelően módosul a 9/Y és a 15-ös autóbusszok útvonala mindkét irányban. Ezek a viszonylatok is az előzőekben ismertetett terelőútvonalakat vesznek igénybe.

A Baross utca és a Kecskeméti utca torkolatába eső aluljáró megépítése után az év második



zik majd az észak-déli metróvonal mélyállomását összekötő négy mozgólépcső, melyet a csarnok többi részétől köralakú üvegfal választ el. Az aluljáróban hírlap-, dohány-, virág-, édességbolt és kávézó lesz. Ezen kívül kirakat-sort és telefonfülkéblokkokat is terveznek. Az üzleteket üvegfal választja el a gyalogos-aluljáró többi részétől. A tér minden pontjára lépcső vezet majd fel, így a villamosmegállókhöz is.

A gyalogos-aluljáró szerkezeti munkáinak elkészítése után megépítik a felszínen az új közúti

egy későbbi ütemben szükségesé teszi a Kálvin téri áruház szanalását is. A Kecskeméti utca sarkán, a jelenlegi foghíjak helyén lakóház, illetve üzletek épülnek majd.

Így ül meg a tervek szerint az észak-déli metróvonal építésével kapcsolatban a Kálvin tér. Az építések azonban jelentős forgalmi kapacitáscsökkenést és torlódást okoznak majd, ezért minden gépjárművezetőnek ajánlatos a Kálvin tér környékének elkerülése a munkálatok időszakában.

Ragasztják a pályát

A legkevesebb idő mindig a pályaeépítésre jut, pedig ez az alagutakban jóval nehezebb, mint a felszínen.

A legmodernebb eljárást dolgozták ki, s ehhez minden szükséges berendezést megvásároltak. Elkészítik a betonágyat, gép rakja ki az illesztések helyét, s aztán úgy ragasztják le a sánt, hogy későbbi korrekcióra nincs szükség. A ragasztott, hézag nélküli pálya terhelés alatt sem mozdul el. Összesen nyolc kilométer hosszú pályát kell építeni, s erre a munkára tizenkét hónap áll rendelkezésre. Ezt a módszert nemzetközileg is elismerik, a közelmúltban például a kelet-berlini metró építésében vettek részt a magyar szakemberek.

Több mozgólépcső

A második vonal tervezésénél és építésénél messzemenően figyelembe veszik az eddigi tapasztalatokat. Néhány helyen, így a Kossuth, a Deák és a Blaha Lujza téren megrekednek az utasok a felszíni csarnokokban a csúcsforgalmi órák idején. Mivel az északi-déli vonalon várhatóan még nagyobb lesz a forgalom, néhány helyen: Ferenc körút, Kálvin tér nem három, hanem négy mozgólépcső üzemel, ezek közül kettő mindig abban az irányban közlekedik majd amerre nagyobb a forgalom, egy az ellenkezőben, és szükség esetén a negyedik, tartaléképcső is bekapcsolható. A mozgólépcsők másodpercenként 0,9 méteres sebességgel haladnak. Az első szakaszon — Nagyvárad tér—Deák tér — összesen húsz mozgólépcsőt szerelnek fel, ebből hat a Deák téren lesz. Három közvetlenül a felszínre hozza az utasokat, három pedig az észak-déli és a kelet-nyugati összeköttetést biztosítja.

Villamos energia

A metró áramigényére jellemző, hogy a kelet-nyugati vonal energiateljesítményével egy harmadeczer lakosú várost lehetne kiszolgálni. Az áram tízezer voltos távvezetékén érkezik, különböző irányból, így ha egy-egy erőműben kimaradás van, az ellátás akkor is zavartalan. A vonatokhoz 825 voltos feszültség szükséges, az állomási világítás pedig 220 voltról történik. Az átalakítást automatikusan vezérelt föld alatti transzformátor-állomások biztosítják, de feszültségkimaradások tartalék akkumulátoregységek is rendelkezésre állnak.

A motorkocsik

A motorkocsikat a második vonalhoz is a Szovjetuniótól vásároljuk, az első szakaszra ötvenet. Egy-egy motorkocsi 19 méter hosszú, 32 500 kilogramm az önsúlya és 42 ülés van, összesen 270 utas fér el benne. Az első vonalon jelenleg háromkocsis szerelvények közlekednek, de az állomások hat kocsiállás álló szerelvények befogadására alkalmasak, így egy-egy szerelvény maximálisan 1620 utast vihet el. A motorkocsik gyorsulási és fékezési tulajdonságai kedvezőek. A maximális sebesség óránként 90 kilométer, de ebből — mivel az állomások közel vannak egymáshoz — 60–70 kilométer realizálható. Figyelembe véve az állomási tartózkodást is, az utazási sebesség 33,5 kilométer, két és félszerese a felszíni villamosok sebességének.

Forgalmirányítás

A magyar közlekedés legkorszerűbb biztonsági berendezéseivel a metró rendelkezik. A központi forgalmirányító helyiségből integra-domino rendszerű berendezések segítségével — melyet a Telefongyár készített — az egész vonal helyzetét követni tudják. A földszínpécsér pontosan látja maga előtt a jelzések, váltók állását, a vonatok elhelyezkedését. Ha a mozdonyvezető nem veszi észre a tilos jelzést, automatikusan figyelmezteti egy berendezés, majd az „autóstop” üzembe helyezi a vészféket. Az állomásokat televíziós kamerákkal figyelik. Ha valamelyik utas átlép a gumiszőnyegen, vagy belesik az aknába, a helyi diszpécsér távvezérléssel működésbe hozza a közeledő szerelvény vészfékét. A mozdonyvezető és a forgalom irányítói között rádiókapcsolat van. A beszélgetéseket egy hatcsatornás berendezés rögzíti, s külön automata figyeli a menetrend betartását, a vonatok követését is.

Több millió ellenőr

Az aluljárók építőit a kétfélmillió Budapest lakói „ellenőrzik”. Az első aluljáró, az Astoria építésénél mindig százak és ezrek figyelték a járdaszíntekről, hogy hol tartanak az építők. Egy-egy nagyobb eseménynél, így például az óriás betonszekerények lesüllyesztésénél, az Astoriánál, az Emkénél, a Ferenc körúton, a Baross téren rendezték a fél város. Az észak-déli vonalon minden fontosabb csomópont építésénél óriás táblákat helyeznek el. Térképek, táblák segítségével mutatják be, milyen lesz az új aluljáró, hogyan alakul a holnap közlekedése. Több helyen külön dobogók is lesznek, ahonnan be lehet látni az építkezések színhelyeit.

Múzeum a Deák téren

A Deák téri kistoldalatti állomás elhagyott alagútszakaszán alakítja ki a fővárosi tanács és a Közlekedési Múzeum Európa első földalatti közlekedési kiállítását. Az elképzelések szerint a bejárat közvetlenül a most épülő aluljáróból lesz. Itt mutatják majd be az első földalatti és metrókocsit, sőt az elképzelések szerint egy villamosmátszám is helyet kap. Filmek, táblók segítségével ismerkedhetünk meg a budapesti közlekedés múltjával, jelenével és jövőjével.

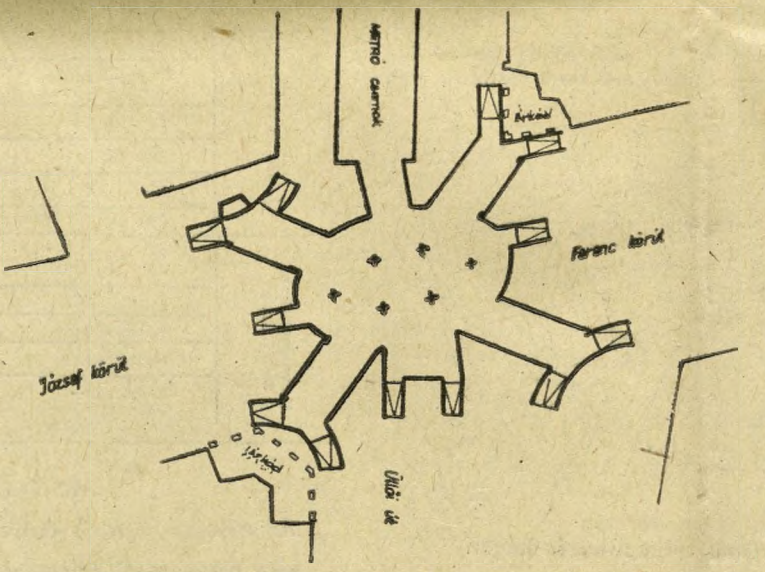
Klinika állomás

Az állomás felszíni kapcsolata az Üllői út és Szigony utca sarkán levő parkosított területre esik, aluljáró nem kapcsolódik hozzá. A bejárat a Szigony utca felől lesz. A felszíni csarnokban kerül elhelyezésre a pénztár, a szükséges ügyeleti és szociális helyiségekkel.

Az Üllői út környékén levő kórházak, klinikák súlypontjában helyezik el, így ezek gyors megközelítése biztosítva lesz.

A három mozgólépcső a járdaszintre érkezik. A mélyállomás a Kossuth téri állomás mintájára épül, funkciója is hasonló. A peronon és az elosztócsarnokban a padlóburkolat vörös gránit, az oldalfala pedig fehér márvány, fekete lábazattal kerül kialakításra. A mennyezet luxaflex burkolatú lesz.

Ferenc körút

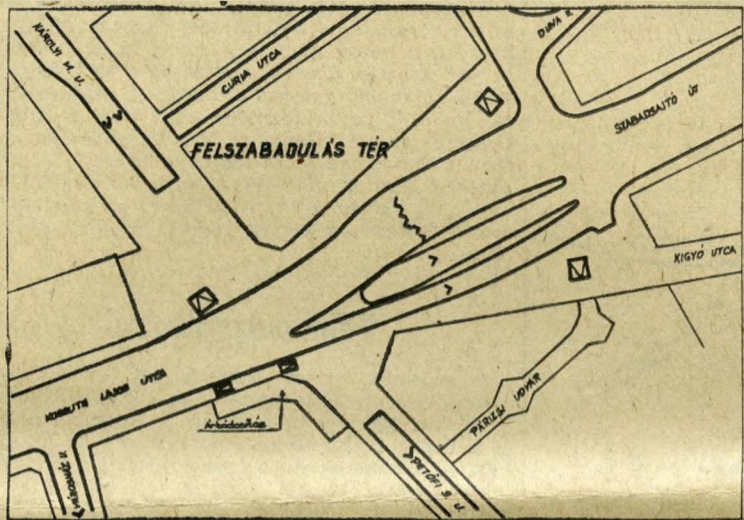


A felszíni rendezés és az aluljáró már 1971-ben megépült és azóta üzemben van. Az aluljáró a körút és az Üllői út kereszteződése alatt helyezkedik el, s feljárói a villamosperonokkal és a járdákkal biztosítanak kapcsolatot. A metró felszíni kapcsolót és a mélyállomást az aluljárótól délkeletre az Üllői út alatt fekszik.

A mélyállomás ugyancsak ötszöves típusú, 124,0 méter hosszú. Az állomás nyugati végétől érkezik a négy mozgólépcső az aluljáró szintjére.

A mélyállomás padlóburkolata sötét színű gránit és metrógumi. Az oldalfalak márvány illetve alumínium keretek közötti opálüveg. Az oszlopok rézlemez és márvány burkolatúak. A mennyezet luxaflex borítású.

FELSZABADULÁS TÉR



Felszíni csomópont

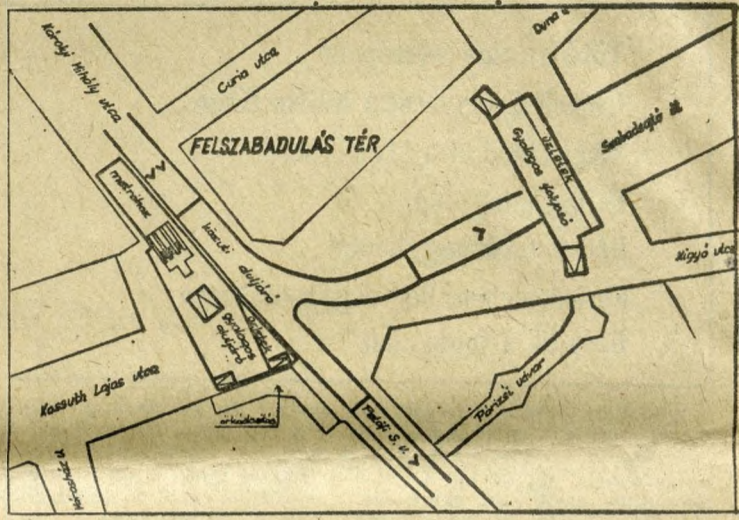
Még ez év első felében megkezdődik a Felszabadulás tér forgalmi rendezése. A Kálvin tér és a Deák tér között, a Belváros szívében, a Felszabadulás téren helyezkedik majd el a metróállomás. Utasforgalma várhatóan igen jelentős lesz, a teljes észak-déli metróvonal üzembe helyezése után meghaladja majd a napi 60 ezer főt.

A metró mélyállomása a Károlyi Mihály utca—Felszabadulás tér torkolata alatt helyezkedik majd el, és a mozgólépcsők egy felszín alatti gyalogos-aluljáróba érkeznek. A tér rendezésénél a közlekedésfejlesztési tervben rögzített és a kelet—nyugati metróvonal egyéb csomópontjainál is érvényesített elvet követtük,

mely az útvonal szintbeni keresztezéseinek kiküszöbölésére irányult.

A rendelkezésre álló szélességek és hosszak mérlegelése, a városképi és esztétikai követelmények figyelembevételével, a forgalomnövekedés arányainak elemzése alapján a keresztező közúti forgalom elkülönítésére a Károlyi Mihály utca—Petőfi Sándor utca között közúti aluljárót terveztünk. Az aluljáróból közvetlen vezetési rámpát alakítottunk ki, amely az Erzsébet-hídra irányuló nagyívű kapcsolat külön-szintű megoldását szolgálja. Így a csomópont tervezett forgalmi rendje a következő: észak felé az egyirányú Károlyi Mihály utcából indított közúti aluljáró Y

A Belváros szívében
Y alakú közúti aluljáró
Sétálóutca lesz a Kígyó utca
Plusz két gyalogos-aluljáró
Hidak, provizorikus utak



Aluljárórendszer

aluljárórendszer. Egyik ága a Petőfi Sándor utcában kiképzett rámpával a Duna balparti útvonalpár északra irányuló forgalmának, másik ága az Erzsébet-hídra irányuló nagyívű kapcsolatot a külön-szintű átvezetést szolgálja. Az Erzsébet-híd—Kossuth Lajos utca mindkét forgalmi irány a jelenlegi térszinten építendő pályán halad. A Kígyó utca átmenő forgalma megszűnik, helyén sétálóutcat alakítanak ki.

A tervezett építés a Felszabadulás tér és környéke nagy távlatra szóló végleges rendezését jelenti, mely bővíti a közúti kapacitást és növeli a forgalombiztonságot.

A metrókijáratot magában foglaló gyalogos-aluljárón és a köz-

út aluljárón kívül még két gyalogos-aluljáró épül. Az egyik a Veres Pálné utca torkolatát köti össze a Kígyó utcával és a Párizsi-udvarral, a másik pedig a Váci utca torkolatában épül. Így a kelet—nyugati közúti tengelyen jelentkező igen nagy közúti forgalmat keresztező gyalogos közlekedést nem zavarja.

A tervezett három gyalogos- és egy közúti aluljáró teljes alapterülete megközelíti a 2000 négyzetmétert. Az aluljárókban néhány kisebb alapterületű üzlet is elhelyezhető.

A gyalogaluljárók padlóburkolata világos színű gránitból, oldalfal kékes színű pirogránitból készül. Az oszlopok burkolata zománczott acéllemez, az üzletek portálja szekurit üvegből lesz. A megvilágítást kör alakú lámpatestek biztosítják.

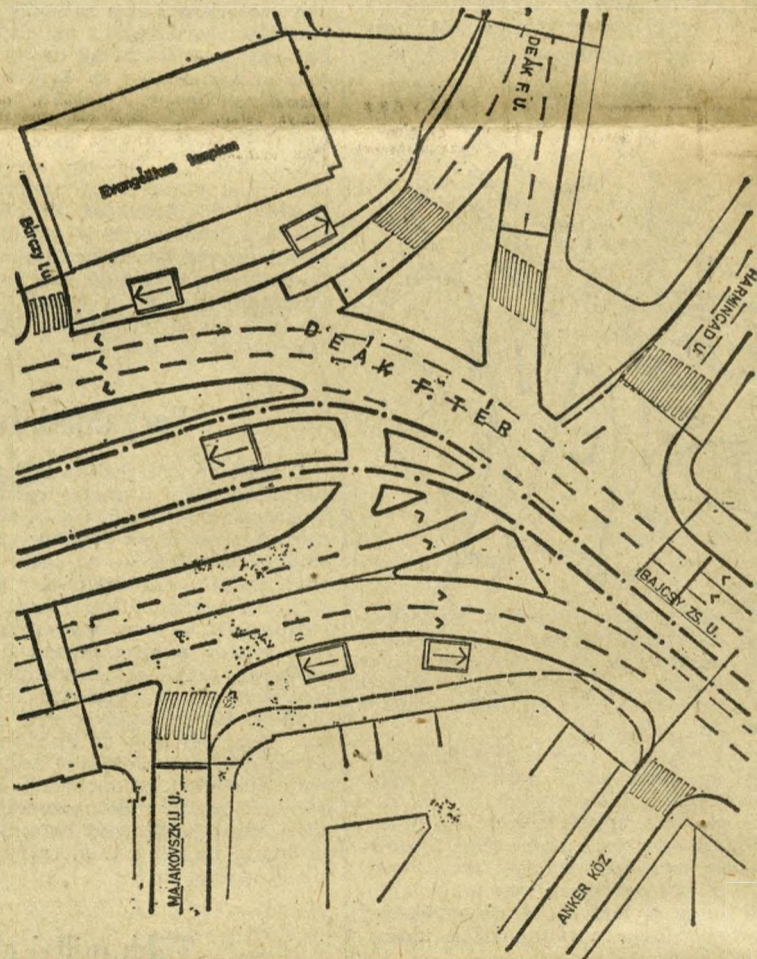
DEÁK TÉR

Ahol a két metró és a kis földalatti randevúzik

Közvetlen kapcsolatok

Aluljáró a villamosokhoz

Az aluljáró még az idén elkészül



DEÁK F. TÉR ÚTÉPÍTÉSI TERVE

A Deák tér az észak—déli metróvonal I. szakaszának utolsó, egyben ideiglenes északi végállomása. A Deák tér a főváros egyik legfontosabb tömegközlekedési csomópontja. Az észak—déli metróvonal elkészülte után 5 szintes közlekedési csomópont alakul ki: három földalatti vonal (keleti—nyugati, északi—déli, millenniumi földalatti) a térszint alatt keresztezik egymást, negyedik szintként az új gyalogaluljáró jelenik meg, a térszinten pedig a meglévő tömegközlekedési vonalak (villamos, autóbusz) csatlakoznak a metróvonalakhoz.

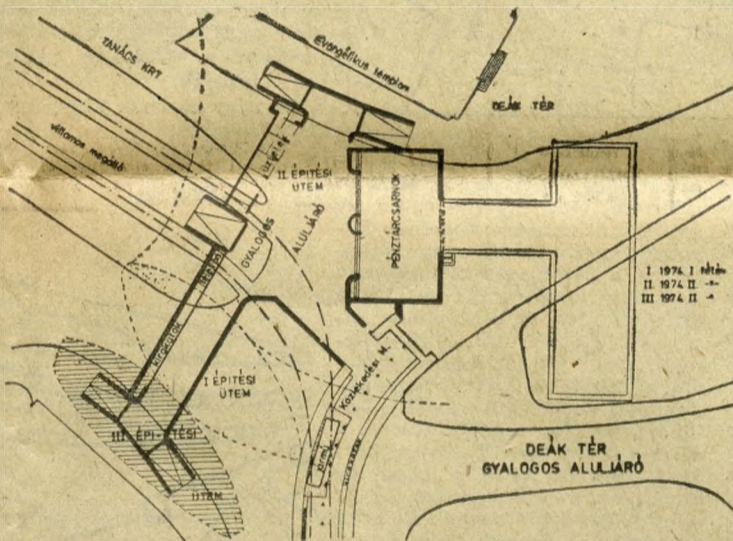
A két metróvonal és a millenniumi földalatti átszálló forgalma részben a már meglévő, részben pedig az észak—déli vonal állomás kijáratával együtt épülő teremszint alatti átszálló útvonalakon bonyolódik le.

Az aluljáró pénztárcsarnokától kis emelőmagasságú mozgólé-

pcsőn lehet eljutni a felszín alatti csarnokba, ahonnan háromkarú nagy mozgólépcső vezet az állomási peron déli részéhez. A mély-



Forgalomelterelés a Deák téri építkezés idején



DEÁK TÉR GYALOGOS ALULJÁRÓ

állomás elosztócsarnokából kis mozgólépcsőn és átjáró folyosón lehet majd eljutni a kelet—nyugati metró Deák téri mélyállomására. Tehát nem kell a felszínre feljönni azoknak, akik közvetlen akarnak az észak—déliről a kelet—nyugatra átszállni.

A három földalatti vonal utasait a gyalogos-aluljáró megvalósításával három útvonal szolgálja ki a Deák téren: a kelet—nyugati vonal meglévő utascarnoka a Belváros irányába; a gyalogos-aluljáró a Madách tér—Tanács körút irányába és; a millenniumi földalatti meglévő kijáratok az Engels tér—József Attila utca felé.

Ezen kívül az aluljáróból közvetlen kapcsolat lesz a Madách téri villamosmegállóhoz, valamint innen lehet bejutni az aluljáróval egy időben épített közlekedési metrómuzeumhoz, melyet

a millenniumi földalatti vasút felhagyott alagútszakaszában alakítanak ki.

Az aluljáró alapterülete mintegy 720 négyzetméter. Dohánybolt, újságvivő és virágüzlet kerül elhelyezésre. Az aluljáró padlóburkolata gumi, az oldalfalak és lépcsők márvány-labrado-

rit kombinációból készülnek. Számolva a később épülő nagyáruházra az aluljáróból való kapcsolat megteremtését már most biztosítjuk. Az aluljáró építését a közművek átépítésével 1973 IV. negyedévében kezdték meg. Időközben az aluljáróhoz csatlakozó lejtakna építése is megkezdődött, melynek során a Deák Ferenc utca lezárásra került. Az aluljáró építésének befejezése ez év végére várható. Az építkezés ideje alatt a közúti forgalmat részben a csomóponton belül tereléssel, részben a környező — tömegközlekedésre jelenleg is igénybe vett — utcákra történő tereléssel biztosítjuk. A villamosforgalom folyamatos fenntartását a vágányok többszöri áthelyezésével lehetővé tesszük.

A tér rendezése a közlekedésfejlesztési tervben meghatározott nagy távlatba illeszkedően készül, jelzőlámpás csomópont kialakításával.

A Deák téri mélyállomás szintén ötszöves típusú. A peronszint padlóburkolata fekete labradorit, a peronszéleken gumi burkolattal. Az oldalfalak mázas építészeti kerámia olajzöld színben készülnek.

Az észak—déli vonal I—II. szakaszának állomásai és felszíni csomópontjai

Szakasz	Állomás helye	Állomás távolság m	Felszíni csomópont kiépítése
II. vonalszakasz északi szárny	Elmunkás tér	909	3 db aluljáró
	Marx tér	823	csarnokaluljáró közúti felüljáró
	Arany J. utca	652	folyosóaluljáró
I. vonalszakasz	Deák tér	675	csarnokaluljáró
	Felszabadulás tér	468	csarnokaluljáró
	Kálvin tér	937	csarnokaluljáró
	Ferenc krt.	516	csarnokaluljáró
	Klinikák	1080	folyosóalulj. ideigl. vill. vá.
II. vonalszakasz déli szárny	Nagyvárad tér	825	folyosóalulj. ideigl. vill. vá.
	Könyves Kálmán krt.	962	csarnokaluljáró, közúti felüljáró
	Ecséri út	630	folyosóaluljáró
	Pöttyös utca	595	folyosóaluljáró
	Határ út	1722	folyosóalulj. vill. vá.
	Kőbánya-Kispest vasútállomás		folyosóaluljáró tömegközlekedési csomópont

AZ ÉLETÉ AZ ELŐNY

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács és a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának tájékoztatója.