

AZ ÉSZAK-DÉLI METRÓ

VÁRJA UTASAIT!

Az észak-déli metróvonal első szakaszának átadása az a nagyon várt „X” nap, már csak karnyújtásnyi távolságra van. Még ebben az évben elindul az első szerelvény a Nagyvárad tértől a Deák térig. S azzal a bizonyos „útnak indulással” lezárul egy korszak, egy fél évtizedes építési periódus.

Az ilyen jelentős pillanatokban általában emlékezni szoktunk. Emlékezni a múlt esztendőre, a pirosbetűs ünnepként megmaradt eredményekre és a szürkébb, de dolgos hétköznapokra.

Aztán: szólni kell ilyenkor a jelenről is. Arról, hogyan gyarapodott, hogyan változott munkánk nyomán fővárosunk, Budapest.

S ezek a percek alkalmasak arra is, hogy pillantásunkat a jövő felé fordítsuk, s végig gondoljuk a következő esztendők tennivalóit.

Ez az összeállítás az észak-déli metróvonalat hivatott bemutatni. Szól a múlttól; az előkészítést, az építés éveiről; a jelenről; a felépült mélyállomásokról, a beépített technikáról, a metró nappali és éjszakai világáról; s végül a jövőről is; a 2000-ig szóló tervekről, elképzelésekről.

TÁGASAK, SZÍNESEK

Találkozás a tér alatt

Több mozgólépcső ♦ Gránit, alumínium

Impozánsabbak, szebbek, tágasabbak az új vonal állomásai — minden bizonytalanságot elvetve az észak-déli metró első utasai. Az előző metró építése közben szerzett tapasztalatokat figyelembe véve, az új szakaszon három, különböző méretű állomástípust terveztek. Az azonos köztük: a megálló ikeralagutak szerkezettel — több, egymás mellett alagút összekapcsolásával — készültek.

3 típus

A Klinikák elnevezésű állomás kivételével valamennyi megálló tágasabb lesz az eddigi ismerteknél. Ez az egyetlen olyan állomás, amely a Kossuth és a Batthyány téri állomásokkal azonos módon és azo-

nos méretben készült. Itt a vonalalagutakat készítő pajzsok előbb megfúrták a két alagutat — ezekben haladnak a szerelvények —, s csak áthaladásuk után kezdtek el a közbelső réteget áttörni, az állomást kiépíteni.

A Ferenc körüti, a Felszabadulás és a Deák téri állomásoknál azonban másképpen jártak el. Itt nem várták meg a pajzsokat — nem várták meg: sürgetett az idő —, s már azok megérkezése előtt hozzáálltak a megálló kialakításához.

Ez a három állomás tartozik tehát a második csoportba. A harmadik típus a Kálvin téri állomás.

A Kálvin téri metró megálló ugyanolyan méretű alagutakból épült, mint a Klinikák állomás, de nem öt, hanem hat egymás melletti vágat összekapcsolásával. Ugyanis már most gondolták a megálló várhatóan nagy forgalmára: a Kálvin tér megállója lesz a tervezett harmadik, Dél-Buda-Zugló közötti metróvonalnak is.

Tehát összegezve az eddigieket: a Klinikák és a Kálvin téri megállók 5,10 méter átmérőjű belső alagutakból épültek fel — az előbbi öt, az utóbbi hat alagút összekapcsolásával —, a Ferenc körüti, a Felszabadulás és a Deák téri állomások pedig egyenként öt, 6,30 méter átmérőjű alagútból.

Öt szint

A szélső vágatokban haladnak a vonatok, itt vannak a szélső peronok. A közbelső alagutakból alakították ki a középő peronokat, az állomás üzemi helyiségeit. A megállók 120 méter hosszúak, így akár az ötkocsis szerelvények is kényelmesen elférnek. (Egy motorkocsi 18 méter hosszú.)

Az állomások kijáratai aluljárókba vezetnek. Kivétel a Klinikák állomás, ahol az utasok három mozgólépcsőn egy felszíni csarnokba érkeznek. A körüti és a Kálvin téri megállókban 4-4, a Felszabadulás tériből pedig három mozgólépcsőn lehet feljutni a mélyből. A Nagyvárad térenél nincs mozgólépcső itt mindössze hétméteres mélységről van szó, annál több lépcsősor fogadja majd a Deák terere érkezőket. Ez

ugyanis Budapest legbonyolultabb átszállóhelye lesz: a két metróvonal, a földalatti és a felszín között kellett tökéletes összeköttetést teremteni. A különböző aluljárókba, állomásokra összesen 13 mozgólépcső vezet!

Újdonság

Érdemes — ma még gondolatban — végigutazni a hamarosan meginduló metróon, megnézni: milyenek lesznek az állomások.

A Nagyvárad tér — közvetlenül a felszín alatt épült fel — padlóját jugoszláv gránitból és norvég kvarcitból készítették. Az oldal-falakat egy különleges, Belgiumból importált új anyaggal, glasallal borították. Színe: zöld. A mennyezetet fehér színű cehalin festékkel festették.

A Klinikák megálló meg- egyezik a Kossuth vagy a Batthyány téri állomások formájával. Három mozgólépcső dolgozik itt. A padlót lengyel gránittal burkolták, az oldalfalakat sárga színű glasallal készítették, a mennyezetet piros színű luxa; alumínium panel borítja. Ebben süllyesztették be a lámpatesteket. A középő tartóoszlopok — nemcsak itt, minden állomáson — rozsdamentes fémburkolatot kaptak.

A nagykörüti megálló magasabb lesz a megszokottnál. Négy mozgólépcső üzemel itt, ez is újdonság. A padlót jugoszláv gránit borítja, az oldalfalakat kék glasallal készítették, a mennyezetet fehér luxa burkolja.

A Kálvin téri megálló a legnagyobb, a legszelebb. Négy mozgólépcsőt építettek ide. A padlót lengyel gránit borítja. Az oldalfalakat fehér színű, süttői mészkőből készítették. A mennyezetet ugyancsak fehér luxa borítja.

A Felszabadulás téri állomás színei: sárga, barna, szürke és ezeknek árnyalatai. A padló szürke olasz gránit, az oldalfal sárga siklósi mészkő, a mennyezet terrakotta luxa. (Három mozgólépcsőt szereltek be.)

A Deák tér — mint említettük — Budapest legforgalmasabb csomópontja: valóságos labirintus. Az észak-déli szakasz megállójának padlóját gránit

borítja. Az oldalfalakat krémszínű, adriai kő burkolja, a mennyezet fehér luxa.



FÖLD ALATT ÉS FÖLD FÖLÖTT

Végállomás, átszállás!

MEGVÁLTOZOTT CSOMÓPONTOK

A metróépítés komplex feladat. Nemcsak a mélyben, hanem a felszín, sőt időnként még a föld felett is folyik a munka. Nemcsak alagutakat és mélyállomások épülnek, hanem felszíni lejáratok, gyalogosaluljárók is. Ezzel együtt, a megálló környéke is új formát kap: átalakul, megváltozik a csomópont: villamosvágányokat, útburkolatokat szerelnek, hidak, aluljárók születnek.

Fent és lent egyszerre teremtenek rendet.

Mindez — már hagyomány. Most is, az észak-déli metró üzembe helyezésével egyidejűleg befejeződött a metróállomásokhoz kapcsolódó csomópont átépítése. S ezzel megváltoztak az átszállási, közlekedési lehetőségek is.

NAGYVÁRAD TÉR

Nyolc autóbuszjárat végállomása lesz itt. A 35-ös és a piros 35-ös jelű gyorsjárat a Pestlőrinc, Béke tér irányából, a piros 135-ös jelzésűek a Lakatos úti lakótelepről szállítják az utasokat. A 81-es busz az Üllői úti lakóteleppel, a piros 81-es pedig a Táblás utcai Volán teleppel teremt kapcsolatot. A 89/A az Aszód utcai lakótelepre, a 93-as a Ferihegyi repülőtérre, a piros 199-es gyorsbusz pedig Pesterzsébet, Erzsébet tere viszi az utasokat. A 182-es éjszakai autóbuszjáratnak, amely a metró éjszakai üzemzsinete idején a Duna utcáig közlekedik, ugyancsak itt lesz a végállomása.

A téren keresztülhalad a 33-as autóbusz is, amely a Soroksári út felé, illetve a Baross téren keresztül a Lipótvárosig (Dráva utca) teremt jó kapcsolatot. Öt villamosjárat végállomása is a Nagyvárad téren lesz. A 42-es Kispest, Ady Endre utca irányából, az 50-es a Béke tér irányából, az 50/A Kispest, Villanyteleptől, az 51-es Pestimrértől, s az 51/A a Használtcikk-piacról érkezik a Nagyvárad tere. Ezen kívül áthalad a téren a 24-es villamos, amellyel a Soroksári útra, illetve a Baross tere felé eljutni.

KLINIKÁK

Az állomásnak felszíni tömegközlekedési kapcsolata nincs.

FERENC KÖRÜT

Innen könnyen elérhetők a nagykörüti villamosok, a 4-es, a 6-os, a Moszkva tér, illetve a Móricz Zsigmond körtér irányába; valamint

az autóbuszok, a 12-es és a 12/A jelűek, amelyek a Karolina út, vagy a Moszkva tér felé haladnak.

KÁLVIN TÉR

A megálló fölé, egy 3000 m² alapterületű aluljárórendszer csarnokába érkeznek az utasok. A téren átszállási lehetőség van a 47-es és a 49-es jelzésű villamosokra Budafok, Varga Jenő tér irányába, illetve a Kelenföldi pályaudvar vagy a Marx tér felé. Az 1-es autóbuszra a Kelenföldi pályaudvar vagy a Kacsóh Pongrác út felé, továbbá a 9-es és a 109-es autóbuszokra Kőbánya irányába. Megáll a téren a 15-ös busz is, amely a Boráros tér, illetve a Váci út irányába halad tovább.

FELSZABADULÁS TÉR

Átszállási lehetőség van a 7/A és a 7-es autóbuszokra a Bornemisza tér, a Baross tér, illetve Zugló irányába, vagy a csaknem azonos útvonalon közlekedő piros 7-es gyorsautóbuszra, a Kelenföldi pályaudvar, illetve a Bosnyák tér irányába. A Naphegy tér és a Baross tér között meginduló új, 78-as jelzésű autóbusz ugyancsak megáll a téren. Itt érhető el a Fodor utcai végállomás felé a 2-es autóbusz, valamint a Március 15. térről a Pasarétre induló 5-ös és a Farkasrétre járó 8-as autóbusz s ezeknek a gyorsjáratai.

Kedvező még az átszállás a 15-ös autóbuszra a Váci út irányába, s erről az állomásról érhető el a legkisebb gyaloglással a 2-es, a 2/A jelzésű villamos megállója is.

DEÁK TÉR

Itt alakul ki a főváros egyik legjelentősebb közlekedési csomópontja, ahová három földalatti vonal fut be. Ezekre természetesen kedvező az átszállási lehetőség, de nemcsak ezekre. Innen lehet eljutni a 47-es és a 49-es villamosokhoz, a Marx tér irányába. Obuda, Miklós utca felé indul a 6-os autóbusz és ezzel együtt a piros 6-os jelzésű gyorsautóbusz is, a Vár felé a 16-os busz.

Itt lehet átszállni az 1-es autóbuszra a Kacsóh Pongrác út felé, a 4-es buszra és piros 4-es jelzésű gyorsbuszra a Gyöngyösi út, illetve a Lékai János tér felé. Ugyancsak jó az átszállás a 2-es buszra a Fodor utca, s a 15-ösre a Váci út felé.

HOSSZA 3700 MÉTER

Közelebb a felszínhez

Kisebb mélységben halad majd a most megnyitott metró, kisebb mélységben vezet alagútja. A Kőbánya-Kispest és Rákospalota-Újpest vasútállomásokat összekötő észak-déli szakasz nagyobbik részét a burkolat alatt vezették, s csak mintegy harmada — középső harmada — mélyfekvésű.

De ez a mélyfekvésű szakasz is közelebb van a felszínhez, mint a már működő metróé. A Deák téren például az új állomás 12 méterrel van feljebb, mint a régi. S ez érthető is, hiszen az új vonal nem keresztezi a Dunát.

Az első metróvonal alagútjának a mélységét a Duna szabta meg. A másodikét a pesti talaj szerkezete, Pest alatt ugyanis körülbelül 15 méter mélységig omlós homok- és kavicsrétegek váltják egymást. Ebben a rétegben csak rendkívül drágán, felülről nyitott árokban épülhetne alagút. A szilárd agyagréteg, amelyben már lehet dolgozni, általában 15 méter alatt kezdődik. Ehhez további métereket kell még hozzászámolni, hiszen az agyagnak a vonal kifejtett ürege felett is szilárd boltozatot kell alkotnia.

Mindezekből következők: Pesten legalább 18-20 méter mélyen lehet metróvonalat vezetni. S ez így is történt, az új vonal átlagos mélysége ennyi. A vonalszakasz legmélyebb pontja a Szentkárolyi utcánál van, itt 30 méter. Innen a Deák tér és a Nagyvárad tér felé egyaránt emelkedik az alagút. A Nagyvárad téri, burkolat alatti állomás mélysége mindössze hét méter, a Deák téri mélyve-

zetésű állomása pedig 25 méter a felszín alatt.

A két végállomás között a vonalszakasz hossza 3700 méter. A két végállomás után, a Könyves Kálmán körút, illetve az Arany János utca felé fordítóalagutakat építettek. Természetesen ezek csak ideiglenesen használhatók, hiszen a teljes észak-déli vonal átadása után megszünik itt a fordulás, egyszerű vonalalagúttá válnak.

A Deák téren egy speciális, másfél kilométer hosszú átjárót is építettek. Ezen a szerelvények áthaladhatnak az észak-déli vonalról a kelet-nyugati-ra.

A mélyvezetésű alagutak kör keresztmetszetűek. Belső átmérőjük 5,10 méter, külső átmérőjük 5,50 méter. Anyaguk hazai gyármányú vasbeton blokk, s szovjet gyármányú öntöttvas tübbing. Ez utóbbiakat első sorban ott alkalmazták, ahol a homokos, iszapos talaj nagyobb teherbírást kívánt. Illetve, ugyancsak öntöttvas tübbingeket építettek oda, ahol a vonalalagúthoz különböző műtárgyak — szellőzők, vízátemelők stb. — csatlakoznak.

Már a régi metróvonalnál megtanultuk: a két irányban közlekedő szerelvényeknek két vonalalagút épül. Ennek a megépítése jóval könnyebb és gazdaságosabb, mint egy olyan nagy alagút, amelybe belelefér a két pálya. A mélyvezetésű alagutaknál 6,7 kilométer blokkos, és 2 kilométer öntöttvas tübbinges szakasz épült.

Észak-déli metró

Irány	Hétköznap		Szombat	Vasárnap, ünnepnap
	első utolsó	v. i. v. i.		
Nagyvárad tér	első	v. i. 4.30	4.30	4.30
	utolsó	v. i. 23.25	23.25	23.25
Deák tér	első	v. é. 4.37	4.37	4.37
	utolsó	v. é. 23.32	23.32	23.32
Deák tér	első	v. i. 4.30	4.30	4.30
	utolsó	v. i. 23.26	23.26	23.26
Nagyvárad tér	első	v. é. 4.37	4.37	4.37
	utolsó	v. é. 23.33	23.33	23.33