

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 szürkebb, 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 esztendőket tennivalóit.

Ez az összeállítás az észak-déli metróvonalat hivatott bemutatni. Szól a múlttól; az előkészítés, 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 bizonnyal így látják majd 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 megállóik ikeralakúak szerkezettel — több, egymás melletti alagút összekapcsolásával — készültek.

3 típus

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

nos méretben készült. Itt a vonalalagutat készítő pajzsok előbb megfűrték a két alagutat — ezekben haladnak a szerelvények —, s csak áthaladásuk után kezdtek el a közbeeső 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: *sürgött 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 metrómegálló ugyanolyan méretű alagutakból épült, mint a Klinikák állomás, de nem öt, hanem hat egymás melletti vágat összekapcsolásával. Ugyanis már most gondoltak a megálló várhatóan nagy forgalmára: a Kálvin tér megállója lesz a tervezett harmadik, Dél-Buda-Zuglói 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 középső 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 térben pedig három mozgólépcsőn lehet feljutni a mélyből. A Nagyvárad tértől nincs mozgólépcső — itt mindössze hétméteres mélységről van szó, annál több lépcsősor fogadja majd a Deák térre 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 oldalfalakat 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. Ebbe süllyesztették be a lámpatesteket. A középső 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 oldalfalak *kék glasallal* készültek, 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, süttő 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 *terracotta 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, gyalogos-aluljárók 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.

Míndez — 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 térre 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 Kispeszt, Ady Endre utca irányából, az 50-es a Béke tér irányából, az 50/A Kispeszt, Villanyteleptől, az 51-es Pestimrértől, s az 51/A a Használtcikk-piacról érkezik a Nagyvárad térre. Ezen kívül áthalad a téren a 24-es villamos, amellyel a Soroksári útra, illetve a Baross térre lehet 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 Mórty 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 Pongrácz 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 Pongrácz 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 megnyíló metró, kisebb mélységben vezet alagútja. A Kőbánya-Kispeszt 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 omló 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 Szentkirályi 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 használatosak, hiszen a teljes észak-déli vonal átadása után megszűnik 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 alagúté, amelybe belelefér a két pálya. A mélyvezetésű alagutaknál 6,7 kilométer blokkos, és 2 kilométer öntöttvas tübbinges szakasz épült.