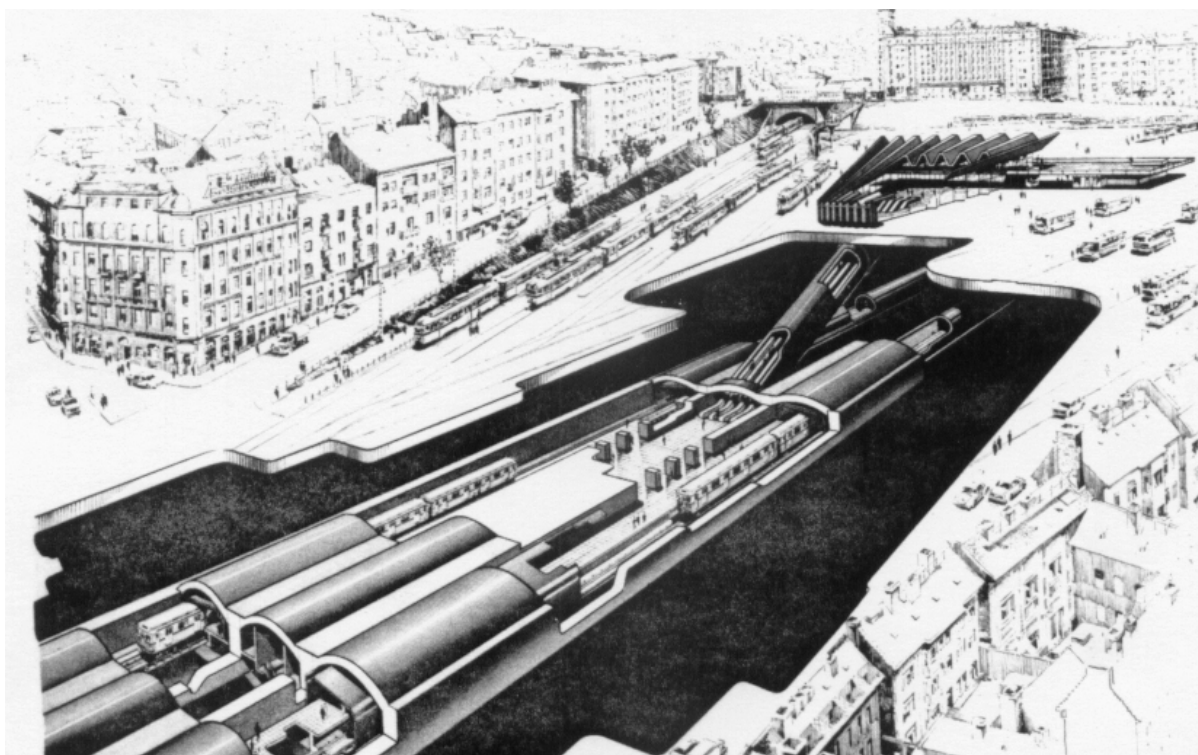


A BUDAPESTI METRÓHÁLÓZAT M2 VONAL

ÉPÍTETŐ:
BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA
FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL
1052 Budapest, Városház u. 9-11

TERVEZŐ:
ÚT-, VASÚTTERVEZŐ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
H-1117 Budapest,
Dombóvári út 17-19



Az M2 vonal “Moszkva tér” állomásának grafikai látványképe



Az M2 metróvonal (piros vonal)

Budapest metróhálózatának első nagy szállító kapacitású vonala. A főváros kelet-nyugati fő forgalmi tengelyében létesült. A vonal a belváros alatt átlagosan 25-30 m mélyen halad, itt keresztezi a Duna folyamot. A keleti végének 2,2 km hosszú szakasza a kéreg alatt illetve a felszínen van. Két nagy vasúti fejpályaudvarral teremt forgalmi kapcsolatot.

Építése két időszakra esik: 1950-1954-ig a moszkvai metró mintájára indultak meg a tervezési és építési munkák. Gazdasági problémák miatt az építkezés 1954-ben leállt. Az 1960-as évek közepén újraindult építkezések már magyar tervek alapján folytak, jelentős műszaki fejlesztési eredmények alkalmazásával. Ezek részben teljesen magyar szellemi alkotások voltak, (blokkos alagútfalazat, Budapest típusú ötalagutas metróállomás) részben a kor külföldi mélyépítési eredményei jelentek meg az építkezéseken (résfalas építési mód).

A munkák leírása:

Hossz: 10,0 km (7,8 km mély; 1,2 km kéreg; 1,0 km felszín)

Állomások száma: 11 (8 mély; 1 kéreg; 2 felszín)

Járműtelepek száma: 1 (A vonal keleti végén.)

Legrövidebb követési idő: 120 mp.

Napi utazás kezdések száma: ~450.000

Kezdetben a műtárgyak hagyományos (német, belga, stb.) bányászati módszerrel, kézi földfejtéssel, monolit betonból épültek, esetenként magyar módosításokkal kiegészítve (speciális acél mintaívek alkalmazása). Jelentős hosszúságú alagútszakaszok épültek meg öntöttvas tübbingekből. A műtárgyak bitumen anyagú szigetelést kaptak.

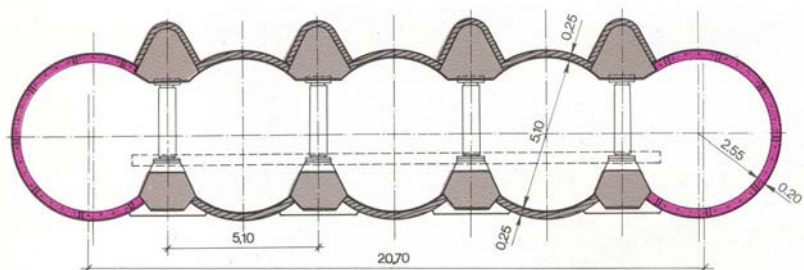
Az építkezések újraindulásakor jelent meg a vasbeton blokkos falazat, szovjet típusú gépesített pajzsok segítségével beépítve. Az „Europrefab” aranydíjával kitüntetett falazat magyar fejlesztésű volt, és mint a kitüntetés is bizonyítja a kor műszaki színvonalának élén állt.

Az állomások szerkezeti kialakítása vegyes képet mutat a vonalon, jól tükrözve a hosszú építési idő alatti műszaki változásokat.

A nagy átmérőjű öntöttvas tübbinges állomások mellett megjelent ennek vasbeton változata, majd az ötalagutas magyar fejlesztésű metróállomás.

Ez a jelentős kézi földfejtést igénylő szerkezet a kor hazai ár és bérviszonyai mellett igen gazdaságosnak mutatkozott, térkialakítása példamutóan esztétikus volt.

A vonal műszaki berendezései a kor színvonalán álltak. Megjelentek a nagy emelőmagasságú és kapacitású mozgólépcsők, az üzemi hő elvezetésére méretezett főszellőző ventilátorok, a



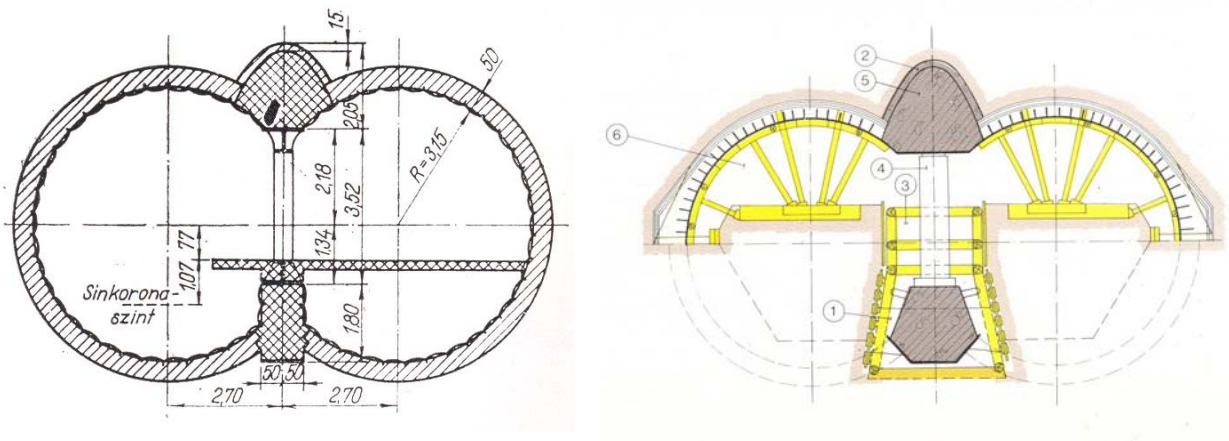
nagy teljesítményű egyenáramú energiaellátó berendezések. Az állomások utastereinek építészeti kialakítása már az 1970-es évek korszerű anyagait használta fel: luxaflex, luxalon álmennyezetek, és nemes kőburkolatok a falakon és a padlón. Az utastereket fénycsöves lámpatestek világították meg. Vontatási áramellátás: 750 V egyenáram, felső érintkezésű harmadik sín

Az M2 metróvonal műszaki létesítményeinek összes szakági tervezési feladatát UVATERV látta el. Generál tervezőként irányította a kapcsolódó beruházások – aluljárók, felszíni rendezések, stb.- tervezési munkáit is.

A metróvonalat két ütemben helyezték üzembe:

- Fehér út -Deák tér 1970 (6,5 km)
- Deák tér - Déli pályaudvar 1972 (3,5 km)

Az öttagutas “Budapest” típusú metróállomás kiinduló szerkezeti eleme az „ikeralagút”, és korabeli építési módszere:



Öntöttvas tübbinges állomás (Keleti pályaudvar) építése:

