

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Minisztertanács határozata*

Cím: *a földalatti gyorsvasút építéséről Magyar Nemzet 1950. február 17.*

Osztályozás

385.859

Idő:

"1950"

Személy:

Helyszám:

Budapest nyomda NV., Közp. városháza — 1896/50

Lap: *Magyar Nemzet*

Megjelent:



A minisztertanács határozata a földalatti gyorsvasút építéséről

Nagy-Budapest megalkotása, a budapesti ipar gyorsütemű fejlődése és a dolgozók számának állandó növekedése a főváros közötti közlekedésének nagyméretű fejlesztését teszik szükségessé.

A növekvő forgalom lebonyolítását egyedül a földfeletti közlekedési hálózat fejlesztésével biztosítani nem lehet. A budapesti közlekedés fejlesztése érdekében az ötéves tervről szóló törvény alapján a minisztertanács az alábbiakat határozta:

1. Budapesten földalatti gyorsvasúti hálózatot kell építeni. A földalatti hálózat két átlós — kelet-nyugati és észak-déli — és ezeket összefogó körgyűrűs fővonalból álljon.

A földalatti gyorsvasút vonalainak közül az első ötéves terv során a kelet-nyugati átlós fővonalat kell az újonnan épülő Népstadion és a Déli pályaudvar között megépíteni. A kelet-nyugati fővonal építését 1950-ben kell megkezdeni és az építkezést úgy kell ütemezni, hogy a

Népstadion és a Sztálin-tér (Deák-tér) közötti szakaszon a forgalom már 1954-ben meginduljon, az egész fővonal pedig 1955-ben készüljön el.

2. Az állomások elhelyezése a következő: 1. Népstadion. 2. Keleti pályaudvar. 3. Blaha Lujza-tér. 4. Sztálin-tér. 5. Kossuth Lajos-tér. 6. Batthyány-tér. 7. Széll Kálmán-tér. 8. Déli pályaudvar.

A földalatti vasút állomásait a szocialista művészet alkotásaival kell díszíteni és ezzel is kifejezésre kell juttatni, hogy a földalatti gyorsvasút szocializmust építő népünk hatalmas műve.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a főváros tanácsával együtt dolgozza ki a villamos, autobusz és helyiérdekű vasutak csatlakozását a földalatti gyorsvasúttal oly módon, hogy a dolgozók minden állomáson közvetlen csatlakozási és átszállási lehetőséghez jussanak.

3. A vonalak és állomások

építését a moszkvai Metrónál alkalmazott legújabb technika alapján kell elvégezni. A vonalak mélyvezetéssel készüljenek, fúrópajzsos eljárással. Az alagút belső átmérője 5 m, az állomások hossza 120 m legyen. Az állomásokat a föld felszínével mozgólépcsők kössék össze.

A földfeletti forgalom teljes zavartalanságát az építkezés egész ideje alatt biztosítani kell.

A földalatti gyorsvasút vonalain négytengelyes, 19 m hosszú, egyenként 240 utas befogadására alkalmas kocsiból álló vonatok közlekedjenek: egy-egy vonat 2, 4, illetve 6 kocsiállj. A vonatok legnagyobb menetsebességének óránként 70 km-t, az utazási sebességnek — a megállásokat is beleszámítva — óránként 36 km-t, vagyis a jelenlegi villamosközlekedés háromszorosát kell elérnie; a Népstadion és a Déli pályaudvar közötti utat a vonat tehát 16 perc alatt tegye meg. A hálózaton olyan tér-

közbiztosítási berendezéseket kell létesíteni, hogy a vonatok kétpercenként követhessék egymást.

4. A földalatti gyorsvasút építésének irányítására a közlekedés- és postaügyi miniszter felügyelete alatt Földalatti Vasút Beruházási Vállalatot kell létesíteni. A minisztertanács a vállalat vezetőjévé Széchy Károly Kossuthdíjas mérnököt nevezi ki. Az építkezés terveit a Mélyépítési Tervező Vállalat készítse el.

5. A keleti-nyugati fővonal beruházásainak összköltsége 2000 millió forint, amelyből 1550 millió forint mélyépítésre, 450 millió forint pedig járművekre és gépészeti berendezésekre jut. Az építés során 1.000.000 köbméter földmunkát kell elvégezni.

Az Országos Tervhivatal gondoskodik arról, hogy az építéshez szükséges anyagok rendelkezésre álljanak. Ehhez elsősorban biztosítani kell 85.000 tonna öntöttvasat, 30.000 tonna betongömbvasat, 150.000 tonna cementet és 600.000 köbméter kavicsot.