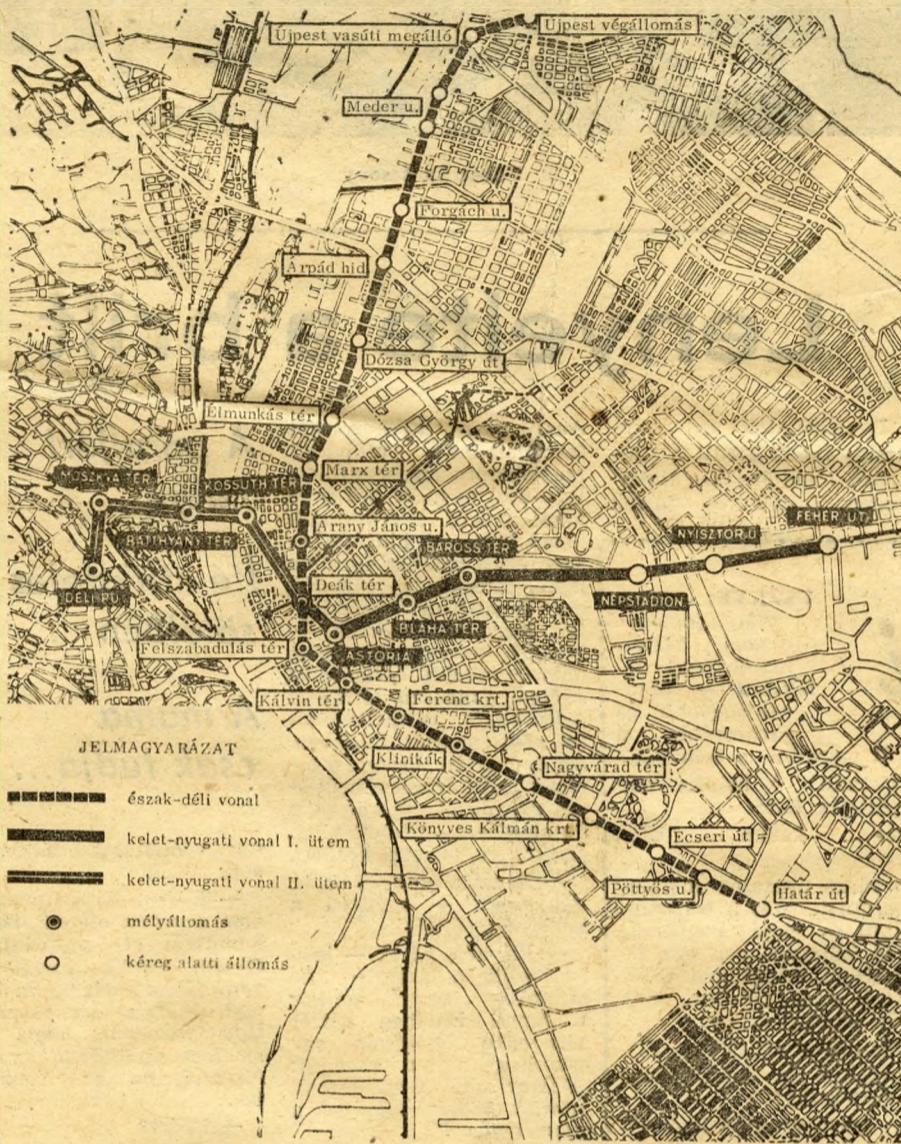


Négy szakaszban épül az észak-déli metró

Két-három évenként új vonalrész + Jövőre megkezdik a munkát



A földalatti hálózat meglévő, épülő és tervezett vonalai.

Döntötték a földalatti vasút új észak-déli vonalának felépítéséről. A bejelentést a főváros lakossága nagy érdeklődéssel fogadta, éppen ezért most részletesebb tájékoztatást kértünk a Budapesti Pártbizottság gazdaságpolitikai osztályán a jelentős programról.

— Miért van szükség erre az oly nagy összegbe kerülő beruházásra?

— Előzetes számítások szerint Budapesten 1983-ban — 1965-höz képest — 25 százalékkal többen utaznak majd. Ez nagyon nehéz feladat elé állítja a városi közlekedést, hiszen már a mai utasforgalom lebonyolítása is súlyos gondokat okoz. Az utasáramlás zöme most is és később is a városközpont felé irányul.

A jelenleg épülő kelet-nyugati és a tervezett észak-déli metróvonal a város tömegközlekedésének 20 százalékát, a városközpontba irányuló forgalom 40 százalékát veszi át.

A mennyiséget jelző számok mellett azonban azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a metró kulturáltabb és gyorsabb az utazás, mint a ma forgalomban levő járművek bármelyikén. De még ezenkívül is vannak előnyei: az új vonal üzembehelyezése után a városközpontban megszüntetnek néhány villamosjáratot, s a helyet átadhatják a gyorsabb, modernebb járműveknek.

— Mi a program lényege?

— A főváros vezetőinek javaslata szerint az új metróvonal építését 1970-ben kezdik el, s 1983-ban fejezik be.

Az észak-déli szárny — Kispest és Újpest között — 14,8 kilométer hosszan szeli majd át a várost. Nagyobb része, 10,2 kilométer, az útburkolat alatt épül, míg az Üllői úti klinikák és az Arany János utca közötti

szakasz mélyvezetésű lesz. A javaslattal a Gazdasági Bizottság egyetértett, s a vonal négy szakaszos felépítésére határozatot hozott.

— Hallhatnánk a négy részből?

— A Nagyvárad tér és a Deák tér közötti első szakasz 1970 és 1976 között épül fel.

A munkát tehát már jövőre el kell kezdeni, költségeire az első évben — a Fővárosi Tanács fejlesztési alapjából — 30 millió forintot fordítanak. Később erre a szakaszra még további 1,8 milliárd forintot költenek.

— Ezután következik a Határ út és a Nagyvárad tér közötti pálya építése. Átadási határideje: 1978. A Deák tere az Árpád-híddal összekötő szakaszt 1981-ben, az Árpád-híd és Újpest közötti vonalrészét pedig 1983-ban adják át.

— Az átadási időpontok közül a Gazdasági Bizottság csak az elsőre hozott határozatot, a többi egyelőre csupán tervezett irányszám. Az ország anyagi helyzetétől függően, ha lehet, csökkentenék szeretnék az egyes szakaszok átadásának határidejét. Eppen ezért a Gazdasági Bizottság úgy döntött, hogy a későbbi részekről — mindig a kellő időben hoz végleges határozatot.

— Mennyit költenek az új metróvonal teljes beruházási költségeire?

— Tizenöt év alatt 8 milliárd 300 millió forintot. Ez az összeg azonban magában foglalja 14 gyalogos-aluljáró és 11 felszíni közlekedési csomópont rendezését is. Az eddigi és a most kezdődő metróépítkezések eredményeként már a jövő évtől fogva egészen 1983-ig minden második-harmadik évben egy-egy új földalatti szakasszal gazdagodik majd a főváros, fokozatosan enyhülnek a közlekedés súlyos gondjai.

Halmai György