

MAGYAR HÍRLAP

1982 MAR 1 91

Az Állami Tervbizottság javaslata szerint

## Meghosszabbítják a metróvonalat

A Minisztertanács megerősítette az Állami Tervbizottság 1982. március 10-i döntését a távlati *metrófejlesztési programról*. E program részletesen feltárja a fővárosi közlekedés előtt álló feladatokat, és megfelelő fejlesztési javaslatot is ad azok megoldására.

A Minisztertanács csütörtöki döntése értelmében az észak—déli metróvonal a *Szilas patakig* épül ki. A jelenlegi végállomás az Él-munkás téren van. Az építők a tervek szerint 1984 októberének végéig az *Árpád-hídig* jutnak el, vagyis az új szakaszt a *hid felújítása befejezésével* egy időben adják át a forgalomnak. Az újabb hét kilométer hosszú, úgynevezett III/B szakasz innen északi irányba haladva a *Váci út vonalát követi majd*, és a járművek közvetlenül a burkolat alatt haladnak. A Forgács utcánál, a Gyöngyösi útnál, az újpesti vasúti megállónál, az újpesti Bajcsy-Zsilinszky útnál és a Rózsa utcánál létesül *metróállomás*. A metró a szobi vasút felé fordulva érkezik a felszínre és a vasúti pálya mentén halad. A Rákospalota—Újpest MÁV-állomásnál a kőbánya—kis-

pestihez hasonló megálló épül. A szakasz végállomása a Szilas pataknál lesz, vagyis az észak—déli vonal *eléri a káposztásmegyeri lakótelepet*.

A teljes, 18,3 km hosszú észak—déli vonal, *jól szolgálja majd* a vonal közelében már megépült és a későbbiekben épülő *lakótelepek közlekedését*. Az összesen *17 milliárd forintba kerülő* szakasz azonban nemcsak ezt a forgalmat segíti, hanem gyors összeköttetést teremt a főváros északi és déli részei között és kielégíti Kőbánya, Kispest, Angyalföld és Újpest fontos *inari üzemeiben dolgozók közlekedési igényeit* is.

A metróépítés *távlati programjának* kialakítására gondos előkészítő munka után került sor. Az előkészítés tapasztalatait az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság által létrehozott munkaközösség összegezte, és *kilenc hálózati-fejlesztési változatot* vizsgált meg. A legkedvezőbb elgondolás szerint a későbbiekben sor kerülhet az észak—déli vonal úgynevezett IV. szakaszának építésére, mely a káposztásmegyeri lakótelep tengelyében, a felszín alatt halad majd. A VII. ötéves terv első felében megkezdődik a Dél-Buda—Rákos-

palota irányú metróvonal építése. Első szakasza a XI. kerületi Bocskai út és a Baross tér között létesül. (Még *vizsgálják* annak a lehetőségét, hogy a Bocskai út és Kálvin tér közötti szakaszt már a teljes vonal megépítése *előtt* forgalomba helyezték.) Ha a Baross térig már eljutottak az újpalotai lakótelep irányában épül tovább a metró.

A Dél-Buda—Baross téri szakasz építésével kapcsolatos út-, csomópontépítések, a *felszíni tömegközlekedési viszonyok megváltozása* lehetővé teszi a végleges *forgalmi rendezést*. A metróval párhuzamosan a Bartók Béla úti és kiskörúti *villamosok megszüntetésével bővül* e forgalmas *közutak* és a Szabadság-híd *átteresztőképessége*. A Gellért tér és a Kálvin tér között a Duna alatt a metró több utast képes majd átszállítani Budáról Pestre vagy fordítva, mint a jelenlegi hidakon a tömegközlekedési eszközök.

*Csatlakozó beruhásként* a csepeli HÉV-et egészen a Kálvin térig vezetik majd. A IX. ötéves tervben várhatóan a Baross tértől a Bosnyák térig vezetik majd a metró.