

1973 JUL 29

Népszava

385-859

244

1973. július 29.

NÉPSZAVA

A kormány a tervezettnél nagyobb összeget biztosít a második metróvonal építésére

Európa metróát épít. Valamennyi fővárosban egyre nagyobb gondot okoz a tömegközlekedés. Sok helyen, például Londonban és Párizsban, a csúcsidőben autóbusz, villamos, személygépkocsi óránként

4-6 kilométeres sebességgel „cammog”. Az utak túlterheltek. Ezért akár csak nálunk, Budapesten, a legnagyobb forgalmú utakon metróval lehet megnyugtatóan megoldani a tömegközlekedést.

egyik vonalról a másikra átcsoportosíthatnak majd szerelvényeket. A Fehér úti főműhelyből érkező vonatok is ezen jutnak el a Nagyvárad téri vonalra. A fűrópajzsok a Calvin téren találkoznak.

tér — mindenütt az úgynevezett Budapest-típust alkalmazzák, azaz öt gyűrű ölelkezik össze. Az eddigiekhez képest azonban az állomások belső méreteit megnagyobbítják.

Az első szakasz: Nagyvárad tér—Deák tér

Ezt igazolja mindennap az első budapesti metróvonal, a kelet—nyugati. Az Őrs vezér tér és a Déli pályaudvar között az utazási idő a korábbinál a felére csökkent. A metróon többen utaznak, mint amennyire számítottak: naponta 550 ezren. Ezért újabb kocsivásárlásról tárgyalnak, ha ezek megérkeznek, a mozgólépcsőnél nem kell sorba állni. A kelet—nyugati vonal a szakemberek számára a metróépítés iskolája volt. Az elmúlt években, kiváló, nemzetközileg is elismert mérnök- és szakmunkás-gárda kovácsolódott össze.

A negyedik ötéves terv időszakában 1,8 milliárd forintot biztosítottak a második vonal építésére, az észak—délre, eredetileg. Időközben a kormány felülvizsgálta a programot, s az összeget 3,9 milliárd forintra emelte, mint megtudtuk Nagy Rudolftól, a fővárosi tanács köz-

lekedési főigazgatójától. Az észak—déli vonal — 17 kilométer hosszú lesz — a kispesti vasútállomástól indul, érinti a Nagyvárad teret, a Belvárost, a Marx teret, megoldja Angyalföld közlekedését, s végállomása Újpesten lesz.

Az első építési szakaszt a forgalomszámlálás alapján jelölték ki, figyelembe véve, hogy hol a legnagyobb a zsúfoltság. A Nagyvárad tér és a Könyves Kálmán körút között építik a kihúzó vágányokat, ott lesz az ideiglenes végállomás. A klinikák állomásig — Szigony utca — kéreg alatt futnak majd a vonatok, onnan pedig 15—25 méter mélységben. Már most 1500 ember dolgozik hat munkahelyen. A két magyar fűrópajzs a Nagyvárad tértől indult, az egyik már el is érte a Ferenc körutat, a másik pedig 700 métert haladt előre.

Már valamennyi állomás építésén dolgoznak is — az első szakaszon összesen hat lesz: a Nagyvárad tér, a klinikák, a Ferenc körút, a Calvin tér, a Felszabadulás tér és a Deák

A metró „nemcsak” a gyors föld alatti utazást teszi lehetővé, hanem segít a felszíni közlekedési gondokon is, hiszen aluljárók építését, új csomópontok kialakítását teszi szükségessé.

Még az idén megkezdődik több aluljáró kivitelezése

A 3,7 kilométeres vonalon a Nagyvárad, a Calvin, a Felszabadulás és a Deák téren lesz új aluljáró. A Calvin és a Deák téren még az idén megindul a munka. Budapest egyik legszűfoltabb csomópontja a Calvin tér, itt több szintes aluljárórendszert építenek és előkészítik a csepeli gyorsvasút bevezetését is. A Felszabadulás tér átépítéséről még nem döntöttek. Ugyanis több változatot javasoltak, az egyik elképzelés szerint bűjtatott útrendszer is lenne. A Deák téren az aluljáró a Majakovszkij utcához vezet majd. Az észak—déli, a kelet—nyugati metró, valamint a kis földalatti utasai úgy szállhatnak át az egyik vonalról a másikra, hogy nem kell feljönniük a felszínre. A kis földalatti vonalát, mint ismeretes, 1955-ben átépítették, ezért

a Deák téren egy kisebb alagút kihasználatlan. Ott földalatti múzeum lesz: 1896-ban gyártott kocsikkal, a millenniumi földalatti jelzőberendezéseivel, felszereléseivel ismerkedhetünk majd meg. A két legfontosabb átszállási csomóponton, a Ferenc körúton és a Calvin téren az eddigi gyakorlattól eltérően nem három, hanem négy mozgólépcsőt üzemeltetnek majd.

A Nagyvárad és a Deák tér közötti szakaszt, az eredetileg tervezettnél két évvel előbb, 1976-ban átadják. Napi félmillió utasra számítanak. A jövő év közepére elkészül a teljes vonal beruházási programja és megkezdődik a következő szakaszok kivitelezésének előkészítése, várhatóan a Marx tér irányában folytatják a munkát.

Budapest típusú állomások

A szovjet fűrópajzsok a jövő év elején a Bazilikánál kezdenek dolgozni, azt az alagútrendszert építik