

KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTERIUM



Előterjesztő: *Jelentés 92. 07. 11.*

Iktatószám: 00131/11 1950
 II. főosztály, melléklet: drb
 A beadvány száma: Hiv. kelte: VIII. 12.
 beérkezése: _____

Előirat: _____
 Utóirat: _____
 Kapcsolatos: _____

Egyúttal elintézett szám: _____

Határidő: _____
 Jóváhagyásra: **M** *R. V. 25/1950, 12*

Felülvizsgálat előtt: *at VIII/12*
 Főv. Tanács Végrehajtó Bizottsága Elnöke /Pongrácz elvtárs/
György d. Pongrácz
Előnök: B. /Kangy/
L. S. /Láng
29

Elküldés előtt (kiadmány aláírása után): _____

Elküldés után (irattárbahelyezés előtt): _____

*Szigorúan
 ma VIII/12*

Alattalról: *Repordexai Tanácshoz előterjesztés a kelet-nyugat irányú gazdasági veszt elleni terv.*

Elintézés:

SZIGORUAN BIZALMAS

Közlekedésügyi Minisztérium - (Közlekedésügyi Osztály)

ERKEZETT: 1950 AUG 25

00131/11 1950

3

Kiadóba érkezett: _____
 Másolta: *dr. Kungu*
 Egyeztetve: *W. K. /W. K.*
 Elküldés napja: VIII. 28.
 Az iktatókönyvben kivezette: _____
 Irattárba érkezett: _____
 Kiadmány 40 drb péld. VIII. 28.
 Pótv. száma: _____

19.....	Tétel:	Alapszám
Sz.		

Nirell 2322/23. - 46300 Légrády

A földalatti vasut kelet-nyugat irányu vonalának nyomvonal-tervét a MÉLYEPTI gyorsvasuti osztálya a Párt Gazdasági Bizottságának döntésében foglalt alapelvek, valamint az érdekelt hatóságokkal és közületekkel való tárgyalás alapján elkészítette.

A nyomvonalterv közigazgatási bejárását folyó évi június hó 30.-án megtartottuk.

A közigazgatási bejárásen jelen voltak:

Közlekedés- és Postaügyi Miniszterium részéről:

Rostásy István főosztályvezető, az eljárás vezetője
Ertl Róbert I/6.osztály részéről

Országos Tervhivatal részéről:

dr.Cséky Zoltán telepítési osztály részéről.
Okányi Endre " " " "
Bóna Lajos közlekedési főosztály részéről

Honvédelmi Miniszterium részéről:

Tüske Béla alezredes

Főváros részéről:

Preizich Gábor építési osztály részéről
Szécsényi Ferenc közlekedési osztály részéről

Építésügyi Miniszterium részéről:

Papp Imre VII.főosztály részéről

ÁMTI Gyorsvasuti főosztálya részéről:

György István főosztályvezető.

A közigazgatási bejárás tárgyalása során megállapítást nyert, hogy a nyomvonalvezetés, az állomások elhelyezése, a vonal emelkedőinek mértéke, a vonal mélységi elhelyezése, az úrszelvény és kanyarulati viszonyok, továbbá a Fővárosi Helyiérdekű Vasut K.V. gödöllői vonalához való csatlakozás és a második sorban megépítésre kerülő észak-déli vonalhoz való csatlakozás az előzetesen lefolytatott tárgyalásoknak megfelelően készült el, tehát a megjelentek részéről észrevétel nem merült fel és a részlettervezés alapjául elfogadták.

A közigazgatási bejárás döntései alapján a földalatti vasut létesítésével kapcsolatosan a Földalatti Vasut Beruházási N.V. elkészítette a "T e r v c é l és t e r v f e l a d a t"-ot, melyet megküldöttünk az Országos Tervhivatalnak.

A "Tervcél és tervfeladat" adatai alapján most már a teljes kelet-nyugat irányu földalatti vasut vonal építési költsége és ütemterve megállapítást nyert, ennek alapján a Népgazdasági Tanácshoz a jóváhagyás elnyerése végett az alábbi N.T.előterjesztést kívánjuk intézni.

Előterjesztés a Népgazdasági Tanácshoz.

A budapesti földalatti vasut vonalhálózatának kialakításában, valamint a vasutépítési feltételeinek megállapításában érdekelt hatóságokkal való tárgyalások és megállapodások alapján a Mélyépítési Tervező Intézet gyorsvasuti osztálya elkészítette a földalatti vasut kelet-nyugat irányu vonalának nyomvonaltervét, melynek közigazgatási bejárását az Országos Tervhivatal, Honvédelmi Miniszterium, Építésügyi Miniszterium, Budapest főváros polgármesteri hivatala bevonásával folyó évi június hó 30.-án megtartottuk. A megtartott közigazgatási bejárás a nyomvonallevezetés, az állomások elhelyezése a vonal emelkedőinek mértéke, a vonal mélységi elhelyezése, az ürszelvény és kanyarulati viszonyok, továbbá a Fővárosi Helyiérdekű Vasut K.V. gödöllői vonalához való csatlakozás és a később megépítésre kerülő észak-déli vonalhoz való csatlakozás tekintetében egyértelmű megállapodások jöttek létre.

A közigazgatási bejárás alapjául szolgáló tervek alapján az alábbi megállapítások rögzíthetők.

1./ Vonallevezetés:

A vonal a Déli p.u.alatt építendő földalatti állomásból indul észak felé, s egy 400 m-es iven áthaladva éri el a Szénater alatti fekvő "Széll Kálmán tér" állomást. Az állomásnál a vonal kelet felé kanyarodik 400 m-es iven, a következő állomása a Batthyány téren van. A Déli vasut és Batthyány tér között a vonal fokozatosan lejt, a folyó alagutpálya 17 ‰-es lejtőben fekszik, az állomások vízszintesben vannak. A Batthyány tértől keletre a vonal a Duna alatt vonul át és az Országház épületétől délre haladva a Kossuth Lajos téri állomáshoz vezet. A vonal mélységi fekvése a Duna kis vize alatt az alagutfal tetjétől számítva 20 méter /terepszint alatt 31 m/. A Kossuth Lajos téri állomás után a vonal 400 m-es ivvel dél-kelet felé kanyarodik a Sztalin tér keleti felén lévő ugynevezett Marókkói udvar épületcsoport alatt létesítendő "Deák tér" állomás felé. A Deák tér állomás lehetőséget nyújt a jelenlegi földalattira való közvetlen átszállásra, s a tervezés során gondoskodás történik arról, hogy a később építendő észak-déli vonal ugyanitt építendő állomáshoz is közvetlen átjáró legyen létesíthető. A Deák téri állomást elhagyva a vonal iránya ismét keletre fordul, s következő állomása a Blaha Lujza téren a Nemzeti Színház mellett épül "Blaha Lujza tér" elnevezéssel. Innen kezdve a vonal már változatlanul kelet felé tart. Következő állomása a Baross tér, végállomása pedig a Népstadion mellett a Kerepesi uton a Hungária körut sarkán létesül. Ez az utóbbi állomás közvetlen a terepszint alatt épül, s abban a gödöllői helyiérdekű vasut is helyet kap, hogy megkönnyítse a gyorsvasutról a helyiérdekre és viszont az átszállást. A Keleti p.u. és a Népstadion között a vonal 20 ‰-es emelkedővel éri el a magasabb szintet.

2./ Irányviszonyok:

A vonalon alkalmazott minimális ívsugár 400 m. Ennél kisebb, de 200 m-nél nem kevesebb sugaru ívek kizáróan üzemi összeköttetésre sánt pályarészeknél alkalmazhatók.

-2-

3./ Állomások:

1./ N é p s t a d i o n /csatlakozás a Fővárosi Helyiérdekű Vasut K.V. gödöllői vonalához/; 2./ B a r o s s t é r /csatlakozó állomás a földalatti vasuthálózat körgyűrű vonalához/; 3./ B l a n a L u j z a t é r; 4./ D e á k t é r /csatlakozó állomás az észak-déli vonalhoz és a meglévő Földalatti vasut vonalához/; 5./ K o s s u t h L a j o s t é r /egyvágányú leágazás a Nyugati p.u.felé/; 6./ B a t t h y á n y t é r /csatlakozás a Fővárosi Helyiérdekű Vasut K.V.-nak ide behozandó szentendrei vonalához/; 7./ S z é l l i K á l m á n t é r és 8./ D é l i v a s u t /egyvágányú csatlakozás a MÁV vonalhoz/.

4./ Járművek.

Két motorkocsiból álló vonategységek nyernek alkalmazást. E kocsik mindegyike négy tengelyes, s hossza kb. 19 m. és zsúfoltan 240 utas szállítására alkalmas. Maximálisan három két-két kocsiból álló vonategység kapcsolható össze. A vonatok legnagyobb menetsebessége kb. 70 km/óra, az utazási sebesség pedig 30-36 km/óra lesz.

5./ Energia ellátás.

A vontatás céljára 800 volt feszültségű egyenáramu rendszer szolgál. A 800 V-os üzemi energiát hét áramátalakító állomás fogja szolgáltatni. Az állomások távvezérlésűek és mindegyiken 3 db. 800 Volt mellett 2500 Amp. teljesítményt leadó higanygőzös egyenirányító gépegység nyer elhelyezést, a szükséges transzformátor és kapcsolóberendezésekkel együtt.

A vonal építéséhez szükséges főbb anyagok mennyiségét a "A" jelű melléklet

a mélyépítési munkák munkaerő szükségletét pedig a "B" jelű melléklet tünteti fel.

A fenti jelentésben előadottak alapján előterjesztést teszek a Népgazdasági Tanácshoz, hogy a 299/1949.M.T.számú határozattal ráruházott hatáskörben hozza meg az alábbi határozatot:

I. Határozati javaslat.

1./ A budapesti földalatti vasut törzshálózata "átlós-gyűrűs" rendszert alkot, amely egy kelet-nyugati és egy észak-déli irányú átlós vonalból, valamint egy gyűrű vonalból áll.

Ebből a rendszerből elsőnek a kelet-nyugat irányú átlósvonal épül meg a Népstadiontól a Déli vasutig, végig mélyvezetéssel és a moszkvai Metro építési módszerének alkalmazásával védőpajzsos alagutfurással.

2./ A kelet-nyugat irányú vonal egyrészének felhasználásával a MÁV-nak a Nyugati p.u.-ra és a Déli p.u.-ra befutó vonalai között egyvágányú összeköttetést kell létesíteni, melynek földalatti szakasza fővasuti ürszelvénnel épül.

3./ A kelet-nyugati vonal állomásai:

- 1./ Népstadion /csatlakozás a Fővárosi Helyiérdekű Vasút K.V. gödöllői vonalához/;
- 2./ Baross tér;
- 3./ Blaha Lujza tér;
- 4./ Deák tér /csatlakozó állomás az észak-déli vonalhoz és a meglévő Földalatti vasút vonalhoz/;
- 5./ Kossuth Lajos tér /egyvágányú leágazás a Nyugati p.u.felé/;
- 6./ Batthyány tér /csatlakozás Fővárosi Helyiérdekűvasút K.V.-nak ide behozaendő szentendrei vonalához/;
- 7./ Széll Kálmán tér és
- 8./ Déli vasút /egyvágányú csatlakozás a MÁV vonalhoz/.

4./ Az észak-déli vonal belső nyomvonalvezetése Lehel tér-Marx tér - Deák tér - Kálvin tér - Boráros tér vonalon véglegesnek tekinthető, míg a körgyűrű vonal valószínű pesti vezetése Lehel tér - Bajza utca - Bethlen utca - Baross tér - Orczy tér - Nagyváradi té - Boráros tér, budai vezetése ma még nem rögzíthető le ez a megindítandó építéseket azonban nem érinti.

5./ A földalatti vasúthálózatnak már első vonala is lényeges befolyást fog gyakorolni Budapest egyéb közlekedési eszközeire és ezért a Kelet-Nyugat irányú földalatti vasútvonal forgalomgyűjtő területének kiterjesztése érdekében a földfelszíni közlekedési eszközök hálózatát a földalatti vasút legmegfelelőbb fekvésű állomásához mint forgalom gyűjtő ponthoz csatlakozóan át kell alakítani egyrészt azért, hogy kétféle közlekedési rendszert igénybevevő utasközönség részére a legkedvezőbb átszállási lehetőség biztosítassék másrészt, azért, hogy Budapest minnél nagyobb kiterjedésű lakótelepei közvetve kapcsolatot nyerjenek a földalatti vasút hálózathoz.

N.T.M.

Ennek érdekében az alábbi munkálatok végrehajtását tartja szükségesnek:

a./ Fővárosi Helyiérdekű Vasút K.V. szentendrei vonalának végállomását a Margithidtól a Batthyányi térre kell áthelyezni, ezért a vonalat a felső rakparti úton burkolat alatti vezetéssel, földalatt a Batthyányi térig kell meghosszabbítani.

b./ Óbuda bekapcsolása érdekében a Fővárosi Villamosvasút K.V.-nek a Bécsi uti és Knürr Pálné uti viszonylatnak végállomását a Margithidtól szintén a Batthyányi térre kell áthelyezni.

c./ Angyalföld és Zugló környékének bekapcsolása végett a Fővárosi Villamosvasút K.V. Thököly uti vonalát a Hungária úton a Népstadion állomásig kell meghosszabbítani. ~~Ugyanazt ide kell áthelyezni a Dézsa György uti vonalának végállomását is.~~

c./ A Hungária körut északi szakaszának a Máv. ceglédi és szobi vonalával fennálló pályaszintű keresztezését meg kell szüntetni.

e./ Kőbánya, Népliget és Kispest körzetének bekapcsolása érdekében a Hungária körut déli szaka zán meglévő, de összefüggő hálózatot nem alkotó közuti villamos vonalakat szerves egységbe kell összefogni és ezért a Simor utca-Kőbányai út - Tomcsányi utca közötti részén a hiányzó villamos vonalat ki kell építeni. Ennek érdekében a Hungária körutnak a Máv. Keleti p.u.-ra és a Józsefvárosi p.u.-ra vezető vágányaival való keresztezése helyén lévő átlujárót megfelelően ki kell szélesíteni, illetve átépíteni.

f./ A Rákóczi uti közötti villamos vasút vonalát

56

pedig trolleybusszal kell helyettesíteni.

6./ Az alagut szakaszok és állomások mélyfekvésű részeinek bejáratainak kiképzésénél az óvályi követelmények kielégítendőek.

7./ A földalatti vasut körálagutjának normális ürszelvénye 4840 m/m belső átmérővel elégíthető ki, míg a nagyvasuti leágazások alagutjainál 5840 m/m szabad belső átmérő tartandó be.

8./ Az állomások~~at~~ és azok lejárói~~at~~ és előtereit~~at~~ a szocialista művészet alkotásaival kell díszíteni, hogy azok kellőképpen kifejezésre juttassák a földalatti vasut szocialista építésének jellegét.

9./ A földalatti vasut járóművei önmöküdoen zárodó ajtókkal és távvezérléssel felszerelt két motorkocsiból összeépített vonategységek lesznek, melyeknek szerkezeti kivitelénél a moszkvai földalatti vasut kocsijait kell alapul venni.

10./ A földalatti vasuti pályán a központi villamos állításu és vágányfoglaltságot jelző váltokat és olyan legkorszerűbb önmöküdo térközbiztosítóberendezést kell alkalmazni, mely lehetővé teszi a nagyforgalmi állomások felé haladó vonat számára az állomás lassított menetben való megközelítését arra az esetre, ha a megelőző vonat tartozkodása az állomáson az előirányzott időnél hosszabb ideig tartana.

11./ A Kelet- Nyugati vonal építése olyan ütemben végzendő, hogy a forgalom először Népstadion-Deák tér közötti szakaszon részlegesen is megindítható legyen még 1954 év folyamán az ötéves terv befejezése előtt. A teljes vonalon a forgalom 1955 végével lesz megindítandó.

12./ Az építkezés összköltsége 2000 millió forint, melyből 1560 millió a mélyépítésre, 440 millió pedig a gépészeti berendezésekre jut. A pénzszükséglet évenként a következő:

1950-ben mélyépítésre	33.3	gépészetre	2.0
1951-ben	340.85	"	26.0
1952-ben	491.95	"	65.0
1953-ban	350.0	"	140.0
1954-ben	284.0	"	113.0
1955-ben	59.5	"	94.4
összesen:	1559.6		440.4

13./ Földalatti vasut beruházási N.V. két beruházási n.v.-re kell szét választani mégpedig:

a./ Az egyik beruházási n.v., kizáróan csak a mélyépítési és magasépítési munkák építésével foglalkozzék,

b./ a másik beruházási n.v.-nek pedig a földalatti vasut gépészeti berendezéseinek építése és ~~berendezése~~ ^{szervezése}, /ugymint: szellőző berendezés, mozgólépcső, villamos energia szolgáltató berendezések, jelző és biztosító berendezések, járóművek, kocsiszínek és járműjavító műhelyek gépi felszerelése/ lesz a munkaterülete.

A két beruházási n.v. munkáinak koordinálása és az építési határidők egyeztetése a közlekedés- és postaügyi

*Építési jellegű
építési munkák lezár-
nak is arókat*

miniszterium egy öt tagból álló bizottságot szervezzen meg.

14./ Az építkezés végrehajtásához szükséges anyagoknak szerszámoknak és munkaerőnek a megvalósítás ütemezése szerint történő pontos biztosítására a Népgazdasági Tanács utasítja a Népgazdaság illetékes ágazatait, vagyis a Nehézipari, Külkereskedelmi, Közlekedés- és Postaügyi Minisztereket, az Országos Tervhivatalt és Munkaerő Tartalékok Hivatalát.

II. I n d o k o l á s

A Kelet-Nyugat irányi vonalnak első lépcsőben való kiépítését a következő szempontok indokolják:

1./ Ez a vonalvezetés a legnagyobb utasforgalomú gócpontokat köti össze. Ezenkívül a budapesti közlekedés legerősebben túlterhelt részét a Rákóczi ut forgalmát teljesen tehermentesíti. A Kelet-Nyugat irányú vonal megépítése azonban nemcsak a Rákóczi utat tehermentesítené hanem jelentősen csökkenti a Rákóczi utat keresztező Nagykörut és Kiskörut forgalmát is, mivel a két utvonal forgalmának elég jelentős része a Pest és Buda közötti forgalomból adódik. Ezzel szemben az Észak-Dél irányi vonal megépítése csak a Kiskörut forgalmát tehermentesítené és csak némiképpen csökkentené a Nagykörut forgalmát, azonban a Rákóczi ut forgalmára semmiféle tehermentesítő hatással nem volna. Ezen kívül a Népstadion-Deák tér közötti szakasznak az ötéves terven belül való forgalomba helyezése a legsúlyosabban terhelt Rákóczi ut és az időközben elkészülő Népstadion közlekedési viszonyait ez a megoldás fogja a leggyorsabban gyökeresen megjavítani.

2./ A Kelet-Nyugati irányú vonal két fővasúti és két helyiérdekű vasúti végállomást fog érinteni, ennek következtében a peremvárosok egymásközötti és a város centrumon áthaladó forgalmának megjavítását is eredményezni fogja.

3./ A Duna két oldalán lévő fővasúti vonalaknak a Duna alatt való összeköttetése így valósítható meg a legkedvezőbbben.

4./ A csatlakozó közlekedési hálózat kiegészítése nagy mértékben emelje nemcsak a földalatti gyorsvasút kihasználási fokát, hanem a Főváros egészének és a Népstadionnak a közlekedési viszonyait is.

Budapest, 1950. augusztus 12.

Kiadó!

40 példány készítendő az N.T. előterjesztésből.

J. Rostásy
Rostásy

M. V. ...
25. 12. 1950

(P)



Közlekedés- és Postaügyi
Miniszter.

Budapest, VII. Dob utca 75-81
Telefon: 226-226.

Tárgy: Népgazdasági Tanácshoz elő-
terjesztés a kelet-nyugat
irányú földalatti vasut lé-
tesítésére.

Előadó: Rostásy István

S0131/11/195.

Előterjesztés a Népgazdasági Tanácshoz.

A budapesti földalatti vasut vonalhálózatának kialakításában, valamint a vasutépítési feltételeinek megállapításában érdekelt hatóságokkal való tárgyalások és megállapodások alapján a Mélyépítési Tervező Intézet gyorsvasuti osztálya elkészítette a földalatti vasut kelet-nyugat irányú vonalának nyomvonaltervét, melynek közigazgatási bejárását az Országos Tervhivatal, Honvédelmi Minisztérium, Építésügyi Minisztérium, Budapest főváros polgármesteri hivatala bevonásával folyó évi június hó 30.-án megtartottuk. A megtartott közigazgatási bejáráson a nyomvonalvezetés, az állomások elhelyezése, a vonal emelkedőinek mértéke, a vonal mélységi elhelyezése, az úrszelvény és kanyarulati viszonyok, továbbá a Fővárosi Helyiérdekű Vasut K.V. gődöllői vonalához való csatlakozás és a később megépítésre kerülő észak-déli vonalhoz való csatlakozás tekintetében egyértelmű megállapodások jöttek létre.

A közigazgatási bejárás alapjául szolgáló tervek alapján az alábbi megállapítások rögzíthetők.

1./ Vonalvezetés:

A vonal a Déli p.u. alatt építendő földalatti állomáshoz indul észak felé, s egy 400 m-es iven áthaladva éri el a Szénatér alatt fekvő "Széll Kálmán tér" állomást. Az állomáshoz a vonal kelet felé kanyarodik 400 m-es iven, a következő állomása a Batthyány téren van. A Déli vasut és Batthyány tér között a vonal fokozatosan lejt, a folyó alagutpálya 17 o/oo-es lejtőben fekszik, az állomások vízszintesben vannak. A Batthyány tértől keletre a vonal a Duna alatt vonul át és az Országház épületétől délre haladva a Kossuth Lajos téri állomáshoz vezet. A vonal mélységi fekvése a Duna kis vize alatt az alagutfal tetejétől számítva 20 méter /terepszint alatt 31 m/. A Kossuth Lajos téri állomás után a vonal 400 m-es ivvel dél-kelet felé kanyarodik a Sztalin tér keleti felén lévő ugynevezett Marckói udvar épületesoport alatt létesítendő "Deák tér" állomás felé. A Deák tér állomás lehetőséget nyújt a jelenlegi földalattira való közvetlen átszállásra, s a tervezés során gondoskodás történik arról, hogy a később építendő észak-déli vonal ugyanitt építendő állomáshoz is közvetlen átjáró legyen létesíthető. A Deák téri állomást elhagyva a vonal iránya ismét keletre fordul, s következő állomása a Blaha Lujza téren a Nemzeti Színház mellett épülő "Blaha Lujza tér" elnevezéssel. Innen kezdve

a vonal már változatlanul kelet felé tart. Következő állomása a Baross tér, végállomása pedig a Népstadion mellett a Kerepesi úton a Hungária körút sarkán létesül. Ez az utóbbi állomás közvetlen a terepszint alatt épül, s abban a gődöllői helyiérdekű vasút is helyet kap, hogy megkönnyítse a gyorsvasútról a helyiérdekűre és viszont az átszállást. A Keleti p.u. és a Népstadion között a vonal 20 0/00-es emelkedővel éri el a magasabb szintet.

2./ Irányviszonyok:

A vonalon alkalmazott minimális ívsugár 400 m. Ennél kisebb, de 200 m-nél nem kevesebb sugarú ívek kizáróan üzemi összekötetésre szánt pályarészeknél alkalmazhatók.

3./ Állomások:

1./ N é p s t a d i o n /csatlakozás a Fővárosi Helyiérdekű Vasút K.V. gődöllői vonalához/; 2./ B a r o s s t é r /csatlakozó állomás a földalatti vasuthálózat körgyűrű vonalához/; 3./ B l a h a L u j z a t é r; 4./ D e á k t é r /csatlakozó állomás az észak-déli vonalhoz és a meglévő Földalatti vasút vonalához/; 5./ K o s s u t h L a j o s t é r /egyvágányú leágazás a Nyugati p.u. felé/; 6./ B a t t h y á n y t é r /csatlakozás a Fővárosi Helyiérdekű Vasút K.V.-nak ide behozandó szentendrei vonalához/; 7./ S z é l l K á l m á n t é r és 8./ D é l i v a s u t /egyvágányú csatlakozás a Máv. vonalhoz/.

4./ Járművek:

Két motor-kocsiból álló vonategységek nyernek alkalmazást. E kocsik mindegyike négy tengelyes, s hossza kb. 19 m. és zsúfoltan 240 utas szállítására alkalmas. Maximálisan három-két-kocsiból álló vonategység kapcsolható össze. A vonatok legnagyobb menetsebessége kb. 70 km/óra, az utazási sebesség pedig 30-36 km/óra lesz.

5./ Energia ellátás.

A vontatás céljára 800 volt feszültségű egyenáramú rendszer szolgál. A 800 V-os üzemi energiát hét áramátalakító állomás fogja szolgáltatni. Az állomások távvezérlésűek és mindegyike 3 db. 800 Volt mellett 2500 Amp. teljesítményt leadó higanygőzös egyenirányító gépegység nyer elhelyezést a szükséges transzformátor és kapcsolóberendezésekkel együtt.

A vonal építéséhez szükséges főbb anyagok mennyiségét a "A" jelű melléklet

a mélyépítési munkák munkaerő szükségletét pedig a "B" jelű melléklet tünteti fel.

A fenti jelentésben előadottak alapján előterjesztést teszek a Népgazdasági Tanácshoz, hogy a 299/1949.M.T.számú határozat-

tal ráruházott hatáskörben hozza meg az alábbi határozatot:

I. Határozati javaslat.

1./ A budapesti földalatti vasut törzshálózata "átlós-gyűrűs" rendszerűt alkot, amely egy kelet-nyugati és egy észak-déli irányú átlós vonalból, valamint egy gyűrű vonalból áll.

Ebből a rendszerből elsőnek a kelet-nyugat irányú átlósvonal épül meg a Népstadiontól a Déli vasútig, végig mélyvezetéssel és a moszkvai Metró építési módszerének alkalmazásával védő-pajzsos alagutfurással.

2./ A kelet-nyugat irányú vonal egyrészének felhasználásával a Máv.-nak a Nyugati p.u.-ra és a Déli p.u.-ra befutó vonalai között egyvágányú összeköttetést kell létesíteni, melynek földalatti szakasza fővasuti üzemelvénnel épül.

3./ A kelet-nyugati vonal állomásai:

1./ Népstadion /csatlakozás a Fővárosi Helyiérdekű Vasut K.V. gödöllői vonalához/; 2./ Baross tér /csatlakozás a Déli vasut /Lujza utca/ vonalához/; 3./ Deák tér /csatlakozás az észak-déli vonalhoz/; 4./ a meglévő földalatti vasut vonalhoz/; 5./ Kossuth Lajos tér /egyvágányú leágazás a Nyugati p.u. felé/; 6./ Batthyány tér /csatlakozás a Fővárosi Helyiérdekű Vasut K.V.-nak ide behozandó szentendrei vonalához/; 7./ Széll Kálmán tér és 8./ Déli vasut /egyvágányú csatlakozás a Máv-vonalhoz/.

4./ Az észak-déli vonal belső nyomvonalvezetése Lehel tér - Marx tér - Deák tér - Kálmán tér - Boráros tér vonalon véglegesnek tekinthető, míg a körgyűrű vonal valószínű pesti vezetése Lehel tér - Bajza utca - Bethlen utca - Baross tér - Orczy tér - Nagyvárad tér - Boráros tér, - budai vezetése még nem rögzíthető le, ez a megindítandó építéseket azonban nem érinti.

5./ A földalatti vasuthálózatnak már első vonala is lényeges befolyást fog gyakorolni Budapest egyéb közlekedési eszközeire és ezért a kelet-nyugat irányú földalatti vasut vonal forgalomgyűjtő területének kiterjesztése érdekében a földfelszíni közlekedési eszközök hálózatát a földalatti vasut legmegfelelőbb fekvésű állomáshoz mint forgalom gyűjtő vonalhoz csatlakozóan át kell alakítani egyrészt azért, hogy földfelszíni közlekedési rendszert igénybevevő utasközönség részére a legkedvezőbb átszállási lehetőség biztosítható, másrészt azért, hogy Budapest minnél nagyobb kiterjedésű lakótelepei közvetlen kapcsolatban nyerjenek a földalatti vasut hálózatához.

Ennek érdekében az N.T. az alábbi munkálatok végrehajtását tartja szükségesnek:

a./ Fővárosi Helyiérdekű Vasut K.V. szentendrei vonalának végállomását a Mergithidtól a Batthyány térre kell áthelyezni.

ezért a vonalat a felső rakparti úton burkolat alatti vezetés-sél; földalatti a Batthyány tériá kell meghosszabbítani.

b./ Óbuda bekapcsolása érdekében a Fővárosi Villamosvasut K.V. vonalát a Bécsi úti és Kurrr Pálné uti viszonylatainak végállomásait a Margidhídtól szintén a Batthyány térre kell áthelyezni.

c./ Angyalföld és Zugló környékének bekapcsolása végett a Fővárosi Villamosvasut K.V. Thököly uti vonalát a Hungaria úton a Népstadion állomásig kell meghosszabbítani.

d./ A Hungaria körút északi szakaszának a Máv. oeglédi és szobi vonalával fennálló pályaszinti keresztezését meg kell szüntetni.

e./ Kőbánya, Népliget és Kispest körzetének bekapcsolása érdekében a Hungaria körút déli szakaszán meglévő, de összefüggő hálózatot nem alkotó közuti villamos vonalakat szerves egységbe kell összefogni és ezért a Simor utca-Kőbányai ut - Tomcsányi utca közötti részén a hiányzó villamos vonalat ki kell építeni. Ennek érdekében a Hungaria körútnak a Máv. Keleti p.u.-ra és a Józsefvárosi p.u.-ra vezető vágányival való keresztezése helyén lévő aluljárót megfelelően ki kell szélesíteni, illetve átépíteni.

f./ A Rákóczi út közötti villamosvasut vonalát pedig trolleybusszal kell helyettesíteni.

6./ Az alagut szakaszok és állomások mélyfekvésű részeinek bejáratainak kiképzésénél az óvóhelyi követelmények kielégítendők.

7./ A földalatti vasut köralagutjának normális ürszelvényo 4840 m/m belső átmérővel elégithető ki, míg a nagyvasuti leágazások alagutjainál 5840 m/m szabad belső átmérő tartandó be.

8./ Az állomások és azok lejárói és előterei művészi jellegű építmények legyenek és azokat a szocialista művészet alkotásainal kell díszíteni, hogy azok kellőképpen kifejezésre juttassák a földalatti vasut szocialista építésének jellegét.

9./ A földalatti vasut járóművei önműködően záradó ajtókkal és távvezérléssel felszerelt két motorocsiból összeépített vonategységek lesznek, melyeknek szerkezeti kivitelénél a moszkvai földalatti vasut kocsijait kell alapul venni.

10./ A földalatti vasuti pályán a központi villamos állításu és vágányfoglaltságot jelző váltokat és olyan legkorszerűbb önműködő térközbiztosítóberendezést kell alkalmazni, mely lehetővé teszi a nagyforgalmi állomások felé haladó vonat számára az állomás lassított menetben való megközelítését arra az esetre, ha a megelőző vonat tartózkodása az állomáson az előirányzott időnél hosszabb ideig tartana.

11./ A kelet-nyugati vonal építése olyan ütemben végzendő, hogy a forgalom először a Népstadion-Deák tér közötti szakaszon részlegesen is meginditható legyen még 1954 év folyamán az át-éves terv befejezése előtt. A teljes vonalon a forgalom 1955 év végével lesz megindítva.

12./ Az építkezés összköltsége 2000 millió forint, melyből 1560 millió a mélyépítésre, 440 millió pedig a gépészeti berendezésekre jut. A pénzsükséglet évenként a következő:

1950-ben mélyépítésre	33.3	gépészetre	2.0
1951-ben	340.85	"	26.0
1952-ben	491.95	"	65.0
1953-ban	356.0	"	140.0
1954-ban	284.0	"	113.0
1955-ben	59.5	"	94.4
összesen:	1559.6		440.4

13./ Földalatti vasut beruházási N.V.-t két beruházási N.V.-re kell szét választani, mégpedig:

- Az egyik beruházási N.V. kizáróan csak a mélyépítési és magasépítési munkák építésével foglalkozzék.
- a másik beruházási N.V.-nek pedig a földalatti vasut gépészeti berendezéseinek építése és beszerzése, /ugymint: szellőző berendezés, mozgólépcső, villamos energia szolgáltató berendezések, jelző és biztosító berendezések, járóművek, kocsiszínek és járműjavító műhelyek gépi felszerelése/ lesz a munkaterülete.

A két beruházási n.v. munkáinak koordinálására és az építési határidők egyeztetésére a közlekedés- és postaügyi miniszterium egy öt tagból álló bizottságot szervezzen meg.

14./ Az építkezés végrehajtásához szükséges anyagoknak, szerszámoknak és munkaerőnek a megvalósítás ütemezése szerint történő pontos biztosítására a Népgazdasági Tanács utasítja a Népgazdaság illetékes ágazatait, vagyis a Nehézipari, Külkereskedelmi, Közlekedés és Postaügyi Minisztereket, az Országos Tervhivatalt és Munkaerő Tartalékok Hivatalát.

II. I n d o k o l á s

A kelet-nyugat irányú vonalnak első lépésben való kiépítését a következő szempontok indokolják:

1./ Ez a vonalvezetés a legnagyobb utasforgalmu gócpontokat köti össze. Ezenkívül a budapesti közlekedés legerősebben terhelt részét a Rákóczi ut forgalmát teljesen tehermentesíti. A kelet-nyugat irányú vonal megépítése azonban nem csak a Rákóczi utat tehermentesíti, hanem jelentősen csökkenti a Rákóczi utat keresztező Nagykörut és Kiskörut forgalmát is, mivel a két utvonal forgalmának elég jelentős része a Pest és Buda közötti forgalomból adódik. Ezzel szemben azszak-dél irányú vonal kiépítése csak a Kiskörut forgalmát tehermentesítené és csak némiképpen csökkentené a Nagykörut forgalmát, azonban a Rákóczi ut forgalmára semmiféle tehermentesítő hatással nem volna. Ezen kívül a Népstadion-Doák és közötti szakasznak az ötféves terven belül való forgalomba helyezése

a legsúlyosabban terhelt Rákóczi ut és az időközben elkészülő Népstadion közlekedési viszonyait ez a megoldás fogja a leggyorsabban gyökeresen megjavítani.

2. / A kelet-nyugati irányú vonal két fővasuti és két helyi érdekű vasuti végállomást fog érinteni, ennek következtében a peremvárosok egymásközötti és a város centrumon áthaladó forgalmának megjavítását is eredményezni fogja.

3. / A Dunán két oldalán lévő fővasuti vonalaknak a Dunánál való összeköttetése így valósítható meg a megkezdésében.

4. / A csatlakozó közlekedési hálózat kiegészítése nagy mértékben emeli nemcsak a földalatti gyorsvasút kihasználási fokát, hanem a Főváros egészének és a Népstadionnak a közlekedési viszonyait is.

Budapest, 1950. évi augusztus hó 25.-én.

Bobrits Lajos s.k.

"A" melléklet:

Kelet-nyugati vonalhoz
szükséges főbb építési anyagok
kimutatása.

	1950.	1951.	1952.	1953.	1954.	1955.	Ösz- szesen:
AB-1401 Beton kavics m ³ .	25000	159000	104000	72000	93000	47000	500000
IB-302 Port. cement t.	4000	30000	25000	25000	24000	17000	125000
BE-0301 Beton-gömbvas t.	1622	7780	3430	1889	3926	1353	20000
EE-003 Hengerelt anyag t.	300	300	300	100	100	100	1200
CA-011 Öntöttvas t.	5000	37000	41000	21000	13000	-	117000
CM-14 Csavar t.	180	1300	1500	750	470	-	4200
RG-0602 Fara- gott fa m ³ .	121	490	600	189	200	-	1600
RG-0704 Gömb- fa m ³ .	800	850	1500	1700	150	-	5000
KA-0103 Fűrész- fa m ³ .	2750	2500	3500	1000	250	-	10000
IB-27 Szige- telő lemez m ²	80000	80000	70000	46000	64000	-	250000
RG-1601 Talp- fa db.	-	8400	8400	2800	7000	10400	37000
EE-0801 Sín t.	-	600	600	200	500	740	2640
IC-16 Bitu- men t.	-	350	300	180	270	-	1100

"B" melléklet.

Budapesti földalatti vasút kelet-nyugati vonal építő-
sének munkaerőszükséglete.

/Mélyépítési rész/

	1950.	1951.	1952.	1953.	1954.	1955.
„E	60	100	140	140	100	60
Admin., tisztviselő	150	230	230	230	200	150
Munkavezető	10	30	40	40	30	10
Szakmunkás	520	1860	2500	2200	2140	720
Segédmunkás	510	1780	2590	2590	2130	660
összesen:	1250	4000	5500	5200	4600	1600