A jármütelep a káposztásmegyeri lakótelep szomszédságában épül, igy már az előkészités szskaszában mgvizsgáltattuk a telepités környezetvédelmi lehetőségeit, s a lakóházak távolságai a jármütelептől ennek megfelelően módosultak.

A környezetvédelmi előirások szerinti levegőtisztasági és zajszinteket mind a terveztetés, mind a kivitelezés során szigoruan figyelembe vesszük, a vizsgálatok szerint a határértékek betarthatók.

5. A Dél-Buda - Rákospalota irányu metróvonal I.szakasza

5.1. Forgalmi és városszerkezeti kérdések

Forgalmi és városszerkezeti vizsgálatok igazolták, hogy az uj vonal első szakaszát - elsősorban a szük dunai átkelési kapacitás bővitésére és a belső városrészek zsufoltságának csökkentésére való tekintettel - a Bocskai ut - Baross tér között kell üzembe helyezni.

A XI. és XXII. kerület az utóbbi 15-20 évben jelentős fejlődésen ment át. Felépült a Kelenföldi, az Őrmező, a Fehérvári uti lakótelep, befejeződik a Gazdagréti lakótelep épitése és folyamatosan átalakul Budafok belvárosa is. Ugyanakkor igen jelentős a belvárosba áramló és onnan továbbutazó, az agglomerációból érkező, ill. oda tartó utasok száma.
Fontos forgalomkeltő tényező a Kelenföldi pályaudvar rekonstrukciója, kapacitásának jelentős növekedése.

Az I. szakasz üzembe helyezését követően a vonal folyamatos továbbépitése indokolt.
Dél-nyugati irányban a Kelenföld MÁV állomás, az őrmezői és a Gazdagréti lakótelepek, valamint ez utóbbi területen a tervezett Világkiállitás kiszolgálására javasoljuk a II. üzembe helyezési szakasz megépitését. Ezen a szakaszon van lehetőség a vonal déli jármütelepének elhelyezésére, amely telep a Bosnyák térig történő hosszabbitásig képes a vonalat kiszolgálni.
A III. szakaszként javasolt Baross tér - Bosnyák tér közötti vonalszakasz mellett elsősorban az szól, hogy a ma is jelentősen tulterhelt Thököly uton állandóak a torlódások, az eljutási idők rendkivül kedvezőtlenek és a hálózat-szerkezet miatt a felszini tömegközlekedés és közuti közlekedés a forgalmi zavarokra rendkivül érzékeny.

A vonalvezetést, az állomások elhelyezését, kialakitását forgalmi városszerkezeti, müszaki, üzemeltetési, gazdaságossági, stb. tényezők határozták meg.

A Dél-Buda - Rákospalota irányu metróvonal belvárosi nyomvonalára az Országos Müszaki Fejlesztési Bizottság "A budapesti metróépités müszaki fejlesztésének ipari és épitőipari háttere" c. tanulmányának szakmai vitáján a Budapesti Müszaki Egyetem szakértői vitaanyagot nyujtottak be javasolva a Kálvin tér - Astória - Erzsébetváros - Baross téri vonalvezetés vizsgálatát is.

A szakmai vität követően a vonalvezetési változatok értékelése céljából müszaki vizsgálatot végeztettünk az 1983-84. évi budapesti forgalomfelvétel eredményei,

a várható utasforgalmi adatok, városfejlesztési összefüggések és gazdaságossági szempontok figyelembe vételével. A vizsgálat eredménye alapján a következő megállapitások tehetők:

- a vizsgálat a javasolt nyomvonalmódositás mellett egyéb változatokra is kiterjedt. A BME szakértői által javasolt Kálvin tér - Astória - Erzsébetváros - Baross téri vonalvezetés vizsgálata mellett sor került az ehhez hasonló paraméterekkel rendelkező Kálvin tér - Blaha Lujza tér - Baross téri, és a Gellért tér - Felszabadulás tér - Erzsébetváros - Baross téri vonalvezetések vizsgálatára is.

- a Kálvin tér - Rákóczi tér - Baross téri vonalvezetés esetén az egyes állomások - a többi változathoz viszonyitva - mintegy kétszer annyi, metróval eddig közvetlenül ki nem szolgált lakos közvetlen metrókapcsolatát teremtik meg.

- az 1983-84. évi Budapesti forgalomfelvétel eredményei szerint Dél-Budáról /XI. és XXII.kerület/ kiinduló napi utasforgalom nemcsak a belváros felé /V.kerület/, hanem más kerületek felé /VIII., IX./ is igen jelentős. Az utazások száma alapján - a vonalvezetési változatok között - az eltérés minimális.

- az egyes változatok vonalvezetésétől függően előnyösebb lehet egy-egy belvárosi csomópont elérése az adott változattal, de a változatok között összességében jelentős utazási időkülönbség nem mutatható ki a Kálvin tér, Astória, Felszabadulás tér, Blaha L. tér és Deák tér csomópontok elérése esetében.

- a Kossuth L. utca - Rákóczi ut és a Kisköruti autóbusz viszonylatokat mindegyik változatnál fenn kell tartani, különbség csupán az autóbuszforgalom sürüségében van.

- a legrövidebb, és ezáltal legkisebb épitési költségü változat a Józsefváros on keresztül vezet. Az Erzsébetvárosi vezetés ehhez viszonyitva mintegy 1,0 mdR többletköltséggel épithető meg.

A vizsgálat eredményei alapján megállapitható, hogy a DB-R metróvonal Kálvin tér - Baross tér közötti szakaszán a józsefvárosi vonalvezetéssel szemben egyetlen más változat sem rendelkezik számottevő előnyökkel.

A VIII.kerület rekonstrukcióját is kedvezően segitheti a metróvonal megépitése.

5.2. Az I.szakasz ismertetése

A Dél-Buda - Rákospalota metróvonal I.szakasza végig mélyvezetésben épül. Magassági vonalvezetését a Duna és a már üzemelő észak-déli vonal keresztezése határozza meg. A vonalszakasz a dél-budai városrész-központból indul, majd a Dunát a Szabadság hidtól délre keresztezve éri el a Kálvin teret. Itt átszállási lehetőséget biztositunk az észak-déli vonalra. Ezt követően a Rákóczi tér érintésével jut el a Keleti pályaudvarhoz, ahol a kelet-nyugati vonalat keresztezi. Ez az I.szakasz végállomása.

Az 5,4 km épitési hosszuságu vonal 6 állomással tárja fel az érintett városrészeket:

A Bocskai uti állomás két kijáratos lesz.
A Fehérvári ut - Schőnherz Z. u-i csomópontban csarnokrendszerü aluljáróba csatlakozik a metróállomás északi kijárata három mozgólépcsővel, dél felé a másik kijárat szintén három mozgólépcsővel a Hamzsabégi ut - Fehérvári ut csomópontba vezet.

A Móricz Zs. körtér állomás négy mozgólépcsős kijárattal a körtér alá tervezett csarnokrendszerü aluljáróhoz kapcsolódik, de az állomás szerkezeti kialakitása lehetőséget biztosit egy második kijárat későbbi megépitésére. Ez a kijárat a Bartók Béla utra, a Gárdonyi szobornál lévő kis parkba vezet.

A Gellért tér - Dimitrov tér állomás a Duna medre alatt létesül. Két kijárata a Duna két partjára vezet, ahol a Gellért téri és a Dimitrov téri aluljárók biztositják a felszini kapcsolatokat. A 3-3 mozgólépcsős lejtaknák és az állomási peronok közötti folyosókba mozgójárdákat tervezünk.

A Kálvin téri állomás a meglevő gyalogos aluljáró folyosóval közel párhuzamosan helyezkedik el, közvetlen átszállókapcsolat létesül az észak-déli metróvonal Kálvin téri állomásához. A Dél-Buda - Rákospalota irányu metróvonal I. szakasza keretében közvetlen kijárat épül a gyalogos aluljáró csarnokhoz kapcsolódva, és távlatban az állomás nyugati végénél további kijárat épitésének lehetősége is biztositva van.

A Rákóczi téri állomás a Vásárcsarnok és a mögötte lévő háztömb alatt épül meg két kijárattal. A nyugati kijárata három mozgólépcsővel a térre vezet és csatlakozik a József körut - Bérkocsis utca csomópontban épülő aluljáróhoz. A keleti kijárat négy mozgólépcsővel a Bérkocsis u. és Auróra u. sarkára, felszini csarnokba érkezik.

A Baross téri állomás a keleti pályaudvar csarnoka alatt helyezkedik el. Két kijárata közül a keleti a Thököly ut - Verseny u. csomópontban épülő aluljáróba torkollik, három mozgólépcsővel. Az állomás másik végéről négy mozgólépcsővel lejtakna vezet egy átszálló mütárgyba, melyből a kelet-nyugati vonal üzemelő állomása és a tér alatti, meglévő csarnokaluljáró is megközelithető.

A jármütelep léte egy uj metróvonal üzemeltetésénél nagyon fontos kérdés. A Dél-Buda - Rákospalota metróvonal jármütelepét korábban a Dombóvári uton a KÉV-Metró telepe helyére terveztük, de ezt városrendezési és üzemi hátrányai miatt elvetettük. A hálózati kapcsolatok szükségessége miatt üzemi összekötő vágányt kell építeni a DB-R vonal I.szakasza és az észak-déli vonal között. Ez a kapcsolat teszi lehetővé, hogy a Bocskai ut - Baross tér közötti szakasz önálló jármütelep nélkül is üzemeltethető. Természetesen ez az üzem lebonyolitásában bizonyos kompromisszumok és nehézségek vállalását teszi szükségessé.

A Bocskai ut - Kálvin tér közötti I/A szakasz üzembe helyezése után a vonatokat a Kálvin téri kihuzó és az észak-déli vonal Deák téri állomása közötti üzemi alaguton keresztül a meglévő Kőér utcai jármütelepre lehet vinni karbantartásra, tárolásuk pedig a vonalon megoldható.

Amennyiben a tervezett Világkiállitás a gazdagréti térségben épül fel, ugy annak idejére üzembe kell helyezni a Gazdagrét - Kálvin tér közötti szakaszt. Az ehhez már szükséges önálló jármütelepet a vonal déli végén kell megépiteni. Ha a vonal nem Gazdagrét felé épül, hanem a pesti oldalon, akkor a Baross térig terjedő teljes I. szakasz üzembe helyezésekor az észak-déli vonal káposztásmegyeri jármütelepének már elérhetőnek és használhatónak kell lennie, mert a vonatok karbantartása és tárolása anélkül már nem oldható meg.

5.3. Épitési technológia és ütemezés

A budapesti metróhálózat épitésében 1981-ben befejeződött a mélyvezetésü szakasz épitése, azóta kéregalatti szakaszok épülnek. Az eltelt idő alatt a kivitelező vállalatok személyi állománya és felszereltsége is annyira átalakult, hogy jelen állapotukban mélyvezetésü szakasz épitésére csak hosszabb felkészülés után képesek.

A DB-R metróvonal I. szakaszának beruházási javaslatában az épitési technológiát, a kialakitott szerkezeteket a szovjet vállalatok részvételére számitva a hagyományos elvek alapján terveztük.

A vonalalagutat vb.blokkból, illetve a szükséges helyeken öntöttvas töbingekből kialakitva, a budai oldalon erektoros szabad szereléssel, a Duna alatt és a pesti oldalon - ahol kedvezőtlenebbek a talajviszonyok - pajzsos épitési módszerrel terveztük.

Az állomások kialakitásánál a jól bevált MIDI 5 csöves szerkezetet /Nyugati pu. állomás/ vettük figyelembe, kivéve a Duna alatti állomást, amit vb.blokkokból épülő három alagutas szerkezettel terveztünk.

Az I.szakasz megvalósitásának ütemezésénél figyelembe vettük a korábbi épitési tapasztalatokat, a szovjet szakértőkkel folytatott tárgyaláson hallottakat és azt a követelményt, hogy a Világkiállitás tervezett idejére - 1995 közepe - a metróvonalnak legalább a Kálvin térig el kell készülnie. A szükséges előkészületek 1990-es kezdést tesznek lehetővé az épitésben. Ismereteink alapján végzett ütemezés szerint a Bocskai ut - Kálvin tér közötti I/A szakasz 1995. közepéig, a Baross térig terjedő I/B szakasz folyamatos épités mellett 1997. végére helyezhető üzembe.

A DB-R metróvonal épitésének meginditásáig, 1990-ig számos előkészitési és előkészületi munkára, intézkedésre van szükség, melynek keretében a következő munkák elvégzésére kerül sor:

1989. évben: a mérnökgeológiai kutatásoknak a kiviteli tervezés igényeit kielégitő süritése, kutatófurások, szakvélemény kiegészitése különösen a Duna meder, a Tolbuhin körut - Kálvin tér és a Baross tér térségében,
engedélyezési tervdokumentáció készitése,
szovjet féllel a tervezői együttmüködés beinditása,
a Gazdagrét-Bocskai ut szakasz fejlesztési céljának elkészitése,

1990. évben: aknasüllyesztés, kutatótárók kihajtása a folyómeder és a Kálvin téri állomás térségében, munkamódszer tervezés, az épitéskivitelezéshez szükséges célgépek leszállitása, beszerelése, vázlat- és részben kiviteli tervdokumentáció elkészitése,

1991. évben: az épitéskivitelezési munkák érdemi meginditása az organizációs terv szerint, a vonalszakasz teljes hosszán.

Itt jegyezzük meg, hogy a vonal előkészitésére adott felhatalmazás alapján elvégzett munkák /földtani kutatás, térképezés, utasforgalmi vizsgálatok, tervezés/ eredménye realizálódik jelen előterjesztésünkben. Javasoljuk ezért a metróhálózati szemléletü távlati tervezési tevékenység további folytatását engedélyezni egy erre a célra elkülönitetten kezelt költségkeret terhére.

6. Összefoglaló megállapitás

Az észak-budapesti térség tömegközlekedési hálózatának kialakitására folytatott vizsgálatok alapján egyértelmüen bizonyitott, hogy a terület tömegközlekedése hatékonyan, a megfelelő szinvonalon csak az észak--déli metróvonal Szilas patakig történő meghosszabbitásával oldahtó meg véglegesen a jövőben.

A Dél-Buda - Rákospalota irányu metróvonal I.szakaszára /Bocskai ut - Baross tér között/ forgalmi szempontból már ma is szükség lenne, megvalósitásának megkezdése tovább nem halasztható. A kidolgozott javaslat

szerint a vonal I/A Bocskai u. - Kálvin tér közötti/ szakasz pedig 1997-ben helyezhető forgalomba, 1998. évi teljes befejezés mellett. Az üzemi összekötő alagut megépitésével lehetőség van önálló járműtelep nélküli üzembe helyezésre és üzemeltetésre.

7. Mellékletek

1./ Az 1988. junius 6-16. közötti szovjet-magyar tárgyalások jegyzőkönyve

2./ A Dél-Buda - Rákospalota irányu metróvonal Bocskai ut - Baross tér közötti, I. szakasza nagyberuházásának a Tervgazdasági Bizottság által jóváhagyandó adatai és mutatói

1.sz.melléklet

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

a szovjet félnek a budapesti metró épitésében való részvétele kérdésében a szovjet és a magyar szakértők által folytatott megbeszélésekről

---

Az 1988. junius 6-16 közötti időszakban a szovjet és a magyar szakértők Budapesten megvizsgálták a szovjet épitő szervezetek /vállalatok/ budapesti metró épitésében való lehetséges részvételének a kérdéseit.

A tárgyalásokon a szovjet fél részéről az alábbi személyek vettek részt:

1./ SZTORCSEUSZ, Iván Nyikiforovics,

- A közlekedési objektumok külföldi épitése összövetségi Egyesülésének /"ZARUBEZSTYEHNOTRANSZ"/ képviselője;

2./ ALEKSZANDROV, Vagyim Nyikolájevics,

- A Leningrádi Metróépitő Vállalat /"LENMETROSZTROJ"/ igazgatóhelyettese;

3./ VOLINSZKIJ, Anatolij Pávlovics,

- A Kijevi Metrótervező Intézet /"KIJEVMETROPROJEKT"/ igazgatója;

4./ NYEMKOV, Igor Leonyidovics,

- A Szovjetunió Magyarországi Nagykövetsége gazdasági tanácsi Apparátusának szakértője.

A tárgyalásokon a magyar fél részéről az alábbi személyek vettek részt:

1./ LELKES MIHÁLY	- Budapest Főváros Tanácsa VB. Közlekedési Főigazgatósága helyettes vezetője
2./ GÁMÁN GÁBOR	- Az Országos Tervhivatal munkatársa
3./ KÁLMÁN GÁBOR	- A Közlekedési Minisztérium osztályvezetője
4./ ÁBRAHÁM GYULA	- A "METRÓ" Közlekedésfejlesztési és Beruházási Vállalat /METRÓBER/ igazgatója,
5./ STANGA MIKLÓS	- A METRÓBER müszaki igazgatója
6./ GÁBOR NÁNDOR	- A METRÓBER szakértője
7./ BATA ISTVÁN	- A METRÓBER szakértője
8./ SZÖVÉNYI KATALIN	- A "NIKEX" Külkereskedelmi Vállalat szakértője

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa Elnökhelyettesének, Marjai J. elvtársnak a Szovjetunió Minisztertanácsa Elnökhelyettesének, A. K. Antonov elvtárshoz intézett, 1988. január 8-án kelt, Ma-4/8/1988.számu levelének megfelelően, a Szovjet fél megbizta a szovjet szakértők egy

csoportját, hogy folytasson tárgyalásokat a magyar féllel a szovjet szervezetek /vállalatok/ budapesti metró épitésében való részvételével, továbbá az együttmüködés formáival és feltételeivel kapcsolatban.

A magyar fél megismertette a szovjet szakértőket az uj Délbuda-Rákospalota metróvonal épitésének müszaki-gazdasági indoklásával kapcsolatos anyagokkal, továbbá a metró üzemelő vonalaival, az energia-, biz.ber- és távközlési diszpécserközponttal, valamint az üzemelő metróvonalon történő továbbépitéssel.

A Délbuda-Rákospalota metróvonal a budapesti metró vonalhálózatának harmadik fő sugáriránnyu vonala. A vonal teljes hossza mintegy 2o km; ebből az épitésre javasolt Gazdagrét-Keleti pu. közötti szakasz hossza mintegy lo km.

A fent emlitett szakasz további két átadási szakaszra bontható, az elvégzendő további vizsgálatok függvényében.

A metróvonal Bocskai ut-Keleti pu. közötti, 6 állomással rendelkező, mintegy 5,4 km hosszu első vonalszakaszára vázlattervi szintü müszaki tervdokumentációt és u.n.TED-t /müszaki-gazdasági előtanulmányt/ dolgoztak ki; mintegy 4.6oo fm összhosszuságu geológiai kutatófurást létesitettek, és mérnökgeológiai szakvéleményt állitottak össze. Részletesen tanulmányozták az adott vonalszakasz utasáramlási viszonyait.

A szóbanforgó vonal következő vonalszakasza a Gazdagrét--Bocskai ut között létesülő, 5 állomással rendelkező, mintegy 4,6 km hosszu szakasz. Ezen a vonalszakaszon tervezési- és feltárási munkákat még nem végeztek; a vonalvezetést, valamint az állomások és a jármütelep elhelyezését a rendelkezésre álló tervek alapján irányozták elő.

A tárgyalások folyamán a magyar fél a szovjet szakértők részére tájékoztató anyagokat nyujtottak át, rajzok és szöveges ismertetések formájában, az alábbiak szerint:

- Az adott metróvonal tervezésére és épitésére vonatkozó követelmények;
- Vázlattervek a helyszinrajzi- és magassági vonalvezetésre;
- A vonal üzemeltetési-technológiai paraméterei /jellemzői/;
- A Bocskai ut-Keleti pu. közötti vonalszakasz főbb épitési paramétereinek felsorolása;
- A vonal vázlatos geológiai hossz-szelvénye.

Az átadott anyagok megvizsgálása során a magyar fél, - a szovjet szakértők felkérésére - részletesen megindokolta az állomásoknak a vonal mentén történő elhelyezését, - beleértve - a Duna-meder alatt létesitendő állomását is - továbbá tájékoztatással szolgált a tervezett vonalszakasz mérnökgeológiai viszonyairól.

Megvizsgálták a vizzel telitett talajokban létesitendő szerkezetek vizszigetelésének a kérdéseit, valamint az alagutépitések geológiai és épitési munkamódszerbeli kérdéseit is.

A magyar szakértők valamennyi kérdéssel kapcsolatban a javasolt megoldást alátámasztó, kimeritő válaszokat adtak.

A budapesti metró épitésében való együttmüködés lehetséges formáinak megvitatása során az együttmüködés alábbi három formáját vizsgálták meg:

1./ Müszaki közremüködés a metró tervezési és épitési munkáiban, amelynek során a szovjet fél épitőipari gépeket, szerkezeteket, berendezéseket, épitőanyagokat és bizonyos fajta burkolóanyagokat szállitana le, továbbá szakértőket delegálna a magyar szervezetek /vállalatok/ által végzendő metró tervezési és épitési munkákban való közremüködés céljából.

2./ A metróvonal épitése vállalkozási feltételek alapján, amelynek során a szovjet szervezetek /vállalatok/ saját erőkkel végeznének el a metró vonalalagutjainak és állomásainak létesitésével kapcsolatos tervezési- és épitési munkákat.

A magyar fél végezné el az épitéselőkészitési munkákat /meglévő létesitmények szanálása, közmükiváltások, a felvonulási területek villamos energiával, vizzel, stb. történő ellátása/, továbbá az állomások épitészeti- és burkoló munkáit, az átszálló állomásokon létesitendő átjáró folyosók épitését, valamint a technológiai,energetikai berendezések, továbbá a távközlési-, biz.ber- és automatika - berendezések szerelési munkáit. A berendezéseket, anyagokat, épitési szerkezetek és termékeket mindegyik fél a saját maga által végzendő munkákhoz szállitaná le.

3./ Az épitési- és szerelési munkák teljes volumenének a szovjet szervezetek /vállalatok/ által történő elvégzése, fővállalkozási konstrukcióban /"kulcsátadásra"/.

Megvizsgálták a magyar fél termelő kapacitásainak és helyi munkaerőinek a szovjet szervezetek /vállalatok/ által történő igénybevételének a kérdéseit is.

A magyar fél tájékoztatta a szovjet szakértőket arról, hogy a szovjet szervezetek /vállalatok/ által épitendő létesitményekhez szükséges bizonyos szerkezet és termékfajtákat a magyar vállalatok saját erőből is legyárthatnának, - előzetes megállapodás alapján ;továbbá a magyar fél visszaigazolta annak a lehetőségét, hogy a szovjet szervezetek /vállalatok/ - korlátozott mértékben - helyi munkaerőt vonjanak be.

Az együttmüködés módjainak megvitatása során a magyar fél azt a véleményét fejtette ki, hogy a legoptimálisabb és legkonstruktivabb az emlitett második tipusu együttmöködési forma lenne, amelynek során a szovjet és a magyar szervezetek /vállalatok/ közösen vennének részt az épitkezésben. A szovjet szakértők egyetértettek azzal, hogy ezt a javaslatot megvizsgálják.

A megbeszélések és lefolytatott vélemenycsere alapján a szovjet fél véleménye szerint a tervezési munkák terén folytatandó együttmüködés nem okoz különös problémát, tekintettel arra, hogy az ilyen irányu együttmüködés lényegében véve a szerkezettervezési, épitésszervezési és épitési organizációs kérdésekkel függ össze.

Az állomások épitészete valamint a technológiai berendezések létesitése vonatkozásában a szovjet fél feltétlenül szükségesnek tartja a magyar fél részvételét /közremüködését/.

Az épitési határidő megvitatása során a felek ugy foglaltak állást, hogy az épitkezésnek legkésőbb 199o-ben el kell kezdődnie, és a Bocskai ut-Keleti pu.közötti 5,4 km hosszu, mélyvezetésü vonalszakasz épitésének az 1995.évben be kell fejeződnie. A szovjet szakértők olyan értelmü tájékoztatással

szolgáltak, hogy a Szovjetunió épitési normái szerint egy ilyen vonalszakasz épitési ideje 7 év.

A tárgyalások eredményeképpen a szovjet és magyar szakértők azt a véleményüket rögzitik, hogy a felsőbb szervezetek /szervek/ felé felterjesztendő beszámoló jelentésben az emlitett második tipusu együttmöködési formát minősitik optimális változatnak. A szovjet szakértők azonban megvizsgálásra javasolják az első tipusu együttmüködési forma lehetőségét is.

A magyar fél részéről:

/Derzsi András/
Budapest Főváros Tanácsa VB.
Közlekedési Főigazgatóságának
vezetője

/Katona András/
Közlekedési Minisztérium
Müszaki-Fejlesztési Főosztály-
vezetője

A szovjet fél részéről:

I.Sztorcseusz
A "ZARUBEZSTYEHNOTRANSZ"
Össz-szövetségi Egyesülés
képviselője

2.sz.melléklet

A beruházás főbb adatai

1. A beruházó megnevezése:	Budapest Főváros Tanácsa VB. Közlekedési Főigazgatósága
2. A lebonyolító megnevezése:	"METRÓ" Közlekedésfejlesztési és Beruházási Vállalat
3. A beruházás megnevezése:	
3.1 Alapberuházások	A budapesti metróhálózat Dél-Buda - Rákospalota irányu 4.sz. metróvonalának I.szakasza /Bocskai ut - Baross tér között/
3.2 Kapcsolódó beruházás:	Kisköruti villamoslevétel. Villamosközlekedés megszüntetése a Szabadság híd - Tolbuchin körut - Múzeum körut - Tanács körut utvonalon; közmübővités.
4. A beruházás telepitésének helye:	Metróvonal a Bocskai uti állomás és a Baross téri állomás között Épitési hossz 5,4 km Forgalmi hossz 4,4 km
5. Az előállitandó szolgáltatás:	Napi utasszám a metróvonalon Bocskai ut - Baross tér között: 293.600
6. Az értékesitési árbevétel a teljes felfutás utáni évben:	Szolgáltatás jellegü, nem termelő beruházásnál nem értelemzhető

7. A beruházás megvalósitási időtartama:

A metróvonal üzembe helyezési szakasza	kezdésének	üzembe helyezésének	beruh. befejezésének
	időpontja		
I/A Bocskai ut - Kálvin tér	1990.év eleje	1995. év közepe	1996. év közepe
I/B Kálvin tér - Baross tér	1992.év közepe	1997. év vége	1998. év vége
Kapcsolódó beruházás			
Kiskörúti villamos-közlekedés megszüntetése	1996.év eleje	1996.év vége	
Közmübővités	1995.év eleje	1996.év vége	

8. A fejlesztési költségelőirányzat 1986.évi bázisáron: 15.532 millió Ft

9. A program megvalósitásában résztvevő fontosabb vállalkozók és tevékenységi körük megjelölése:

9.1 Tervezők

Ut- Vasuttervező Vállalat
A metró létesitményeinek /mély- és magasépités belső beépités és berendezések/ tervezője

Fővárosi Mélyépitési Tervező vállalat

MÁV Tervező Intézet

Budapesti Városépitési Tervező Vállalat

9.2 Technológiai berendezéseket szállitó főbb vállalkozók

Villamos Berendezés és Elektronikai Vállalat /VBKM/ VÁV Gyár

ÉVM Gép- és Felvonószerelő Vállalat

Ganz gyárak /motorkocsi/

9.3 Kivitelezők	Közlekedési- és Metró Épitő Vállalat
	Hidépitő Vállalat
	ÉVM 21.sz.Állami Épitőipari Vállalat
	Betonutépitő Vállalat
	Aszfaltutépitő Vállalat
	Fővárosi Elelktromos Müvek
	Pest megyei Közlekedési Épitő Vállalat
	Posta Központi Kábelüzem
	Közuti Gépellátó Vállalat /acéllemezszigetelések, acélszerkezetek és gépi berendezések/
	Csőszerelőipari Vállalat /épületgépészeti berendezések/
	ÉVM Országos Szakipari Vállalat
	ÉVM Kőfaragó és Szobrászipari Vállalat
	Ganz Villamossági Müvek /biztositóberendezések gyártása/
	Csepeli Transzformátorgyár /transzformátorok gyártása/
9.4 Külkereskedelmi szervek	NIKEX Nehézipari Külkereskedelmi Vállalat
	TRANSELEKTRO Magyar Villamossági Külkereskedelmi Vállalat