

Megkezdték a Blaha Lujza téri metró állomás építését

**A fővárosi tanács végrehajtó bizottságának helyszíni szemléje
Több fontos közlekedési csomópontot építenek át
Nyilatkozat az Astoria-aluljáróról**

A fővárosi tanács végrehajtó bizottságának tagjai dr. Sarlós István elnök vezetésével szerdán délután megtekintették az épülő metróútat. A helyszíni szemlén részt vevőket Hidvégi Károly, a Földalatti Vasút Vállalat igazgatója kalauzolta. Az első metróvonal — amely 10,1 kilométer hosszú lesz — a Fehér úttól a Déli pályaudvarig épül ki tíz állomással. Az idén több mint 100 millió forint értékű munkát végeznek el.

A Fehér úttól az Osvát utcáig és a Sip utcától a Szent István térig már készen áll az alagútrendszer. A legnagyobb erőket most a Blaha Lujza téren összpontosítják: szerdán délután itt megkezdték az állomás építését. Az eddigi program szerint a Fehér út és a Deák tér közötti szakaszon 1970-ben, a Deák tér és a Déli pályaudvar között 1973-ban indul meg a forgalom. A vonalat 45 méter mélységben a Kossuth térnél vezetik át a Duna alatt. Ez a munkálat előreláthatólag 1968-ban kezdődik. Az egyik végállomástól a másikig az utazási idő 17 perc lesz, a szerelvények helyenként 90 kilométeres sebességgel közlekednek.

A földalatti vasút építésével párhuzamosan több főútvonalunk közlekedési gondját szeretnénk megoldani — mondotta Kelemen Lajos, a fővárosi tanács vb-elnökhelyettese a Népszava munkatársának. A munkálatok során például rendezzük a Baross teret is, biztosítani akarjuk, hogy a gyalogosok aluljáró-rendszereken közvetlenül a villamosokhoz, autóbuszokhoz és a pályaudvar területére jussanak. A Baross tér és a Rákóczi út találkozásánál is aluljáró építését tervezük. A közeli években a Rákóczi út és a Nagykörút kereszteződésénél is ha-

sonló jellegű átépítést tervezünk. Csak a későbbiekben döntünk arról, hogy a Fehér út és a Baross tér közötti szakaszon mi legyen a HÉV sorsa.

A Népszava a napokban beszámolt arról, hogy a közelmúltban átadott Astoria-aluljáró álmennyezete megrepedt, alá kellett ducolni, s hamarosan sor kerül kicserélésére. Erről a kérdésről is nyilatkozott Kelemen Lajos: — Véleményem szerint a tervezőknek más megoldást kellett volna alkalmazniuk. El lehetett volna képzelni olyan dekoratív mennyezetet, amely a vasbeton szerkezettől függetlenül mozog és nem veszi át azokat a dinamikus hatásokat, amelyek a vasbeton szerkezetnél jelentkeznek. Ez a mostani eset nem következett volna be, ha a tervező — az UVA-TERV, a Földalatti Vasút

Vállalat, a beruházó és a kivitelező, a fővárosi tanács 4. számú Építőipari Vállalata körültekintőbben járt volna el. Meg kell állapítani, hogy a fővárosi tanácsnak is pontosabban kellett volna ellenőriznie a tervet. A mennyezet kicserélésére több tervet készítettünk, s a legjobbat igyekszünk kiválasztani. Elgondolásaink szerint könnyű szerkezetet, valószínűleg műanyagot alkalmazunk majd. A munkálatokat a forgalom zavarása nélkül végzik el.

Délután ülést tartott a fővárosi tanács végrehajtó bizottsága, s ezen foglalkozott az egészségügyi intézmények állapotával, és a felújítási javaslatokkal, a főváros gázellátásával, a házközelőségi szolgáltatások bővítésével és a Ráczfürdő helyreállítási munkálatairól szóló jelentéssel is. (moldován)

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: <i>(moldován)</i>				Tárgy	
Cím: <i>megkezdték a Blaha Lujza téri metró állomás építését</i>				385.859	
Forrás: <i>Népszava</i>				Hely	
(Hely)		1964. máj. 28.		Idő	
(Idő)		(Köt. v. füz.)		Személy	
(Oldal)		Helyszám		1964	
OSZTÁLYOZÁS					