

NÉPSZAVA

A Hungária körüti felüljáró építését július 16-án A Baross téri aluljáró-rendszer építését július 30-án megkezdik

Csütörtökön Daczó József, a fővárosi tanács közlekedési igazgatóságának vezetője részletes tájékoztatást adott a Hungária körüti felüljáró építéséről — a munkához július 16-án látnak hozzá — s a Baross tér rendezéséről, amely július 30-án, a Keleti előtti főgyűjtőcsatorna kicserélésével kezdődik.

A Hungária körút — itt folyamatosan dolgoznak a Soroksári útig a szélesítésen, korszerűsítésen — a

főváros egyik legfontosabb gyorsforgalmi útvovala lesz. A Kacsóh Pongrác útnál, illetve a Szege di útnál három sorompó szinte teljesen megbénítja a közlekedést, naponta 12 órán át vannak zárva. A sorompók átívelésére 160 millió forintos költséggel, két év alatt hidat építenek a vasútvonal fölött, amely 300 méter hosszú és 20 méter széles lesz.

A Baross teret kétévi vizsgálódás, vita után a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat programja alapján rendezik át. *Öt fontos főútvonal és több mellékutca torkollik ide, a körforgalmi rendszert már nem lehet fenntartani, s az átépítést a metró megnyitása is indokolja.* A jóváhagyott terv alapján kettős megoldást alkalmaznak: részint nyitott, részint pedig zárt aluljáró-rendszert. Több fedett aluljáró lesz, mint a rajzból is látható, egy a Szabadság Szállónál, majd a tér két sarkát (a Patyolat és a Cipőbolt között) »kötik össze«, innen csatlakozást biztosítanak a lesüllyesztett térhez, a villamosmegállókhöz és a

metróhoz, a Park Szálló, a Keleti és a Bethlen Gábor téri rész is fedett utakat, illetve csarnokokat kap.

A Keleti előtti aluljáróból közvetlenül a lesüllyesztett pályaudvari pénztársarnokhoz lehet jutni majd, amelyek építése augusztus derekán kezdődik meg. A teljes aluljáró-rendszer alapterülete 6000 négyzetméter, tehát több mint háromszor akkora, mint az Emke. A tér közepén létesülő nyitott, süllyesztett utcák 3,60—4 méter mélységben lesznek. Az eddigi aluljáróktól eltérően, itt üzletsorokat is kiképeznek és bérletpénztárakat is elhelyeznek.

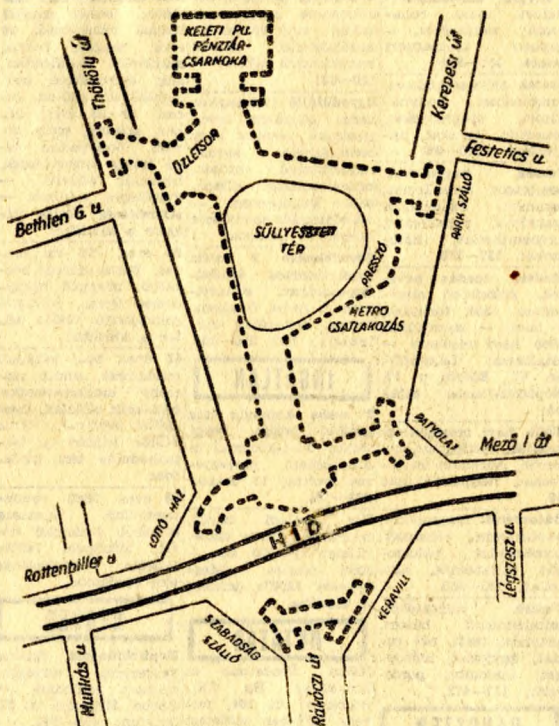
A Park Szálló oldalán presszót építenek az aluljáró-rendszerben. A tér bármelyik pontjára el lehet jutni a folyosókon, a villamosokat és autóbuszokat úgy helyezik el, hogy azokat az utasok az aluljáróból megközelíthessék, a felszínen sehol nem kereszteszik a járműforgalmat. Külön gondot jelentett a Mező Imre út és a Rottenbiller utca összekötése. Ezt egészen karcsú híddal ívelik át, mely a csatlakozásokkal együtt több mint 300 méter lesz.

A Rákóczi út feletti 40 méter hosszú nyílás épül, melynek nem lesz alátámasztása. A tér elkészülte után a met-

ro üzembe helyezésétől a BHEV csak a Fehér útig fog közlekedni, onnan gyorsvasúttal hozzák be az utasokat. Az építkezés ideje alatt mindent elkövetnek, hogy a tömegközlekedést, tehát a villamos- és autóbuszforgalmat fenntartsák. Az ideai munkálatok a közúti forgalmat szinte egyáltalán nem érintik. Több villamos- és trolimegálló vizont át kell majd helyezni és két autóbuszállomás is változik.

Közölték, hogy csak a fővárosi tanács 220 millió forintot biztosított ehhez a munkához, a MÁV további tízmilliókat fordít a süllyesztett pénztársarnok létesítésére. A kivitelező a Közlekedési Építő Vállalat lesz. A munkákat a földalatti gyorsvasút megnyitásáig, tehát legkésőbb 1970 tavaszáig be kell fejezni.

(moldován)



A rajzon a szaggatott vonal jelzi az aluljárókat és a térbe süllyesztett folyosókat