

ELINDULT A FÜRÓPAJZS

Új szakaszhoz érkezett az észak—déli metró építése

Az észak—déli metróvonal építői hétfőn a nagyszabású behurhászás egyik legjelentősebb állomásához érkeztek: a *Kun Béla térről a Kálvin tér irányába megindult a fűrőpajzs.*

Naponta két méter

A mélyépítési munkákkal — mint *Benyóvszky László* főépítésvezető elmondta — jó ütemben haladnak. A *rafeszindító* terepszint alatt 21 méter mélységben helyezték el, s a több mint 6 méter átmérőjű alagút első 26 méterével már elkészültek. Ezt a szakaszt, amelynek kifúrása nehéz fizikai munkát igényelt, a *Közlekedési Építő Vállalat metróépítő brigádjá* készítette el. Az „előalagútra” azért volt szükség, hogy a szakemberek nagyjából pontos képet kapjanak a talaj összetételéről. A talajmechanikai vizsgálatok, illetve a fúrások eredményeként állapítják meg ugyanis, hogy a metrópálya építésére kijelölt szakaszon milyen pajzssal lehet dolgozni. A viszonylag kis távon végzett fúrásokból kitűnt, hogy változékony összetételű, agyagos homokos földdel lesz dolguk az építőknek. A meglehetősen kedvezőtlen talajviszonyok miatt ezért most nem a szovjet mechanikus pajzssal dolgoznak majd, hanem a *Ganz-Mávag* készíttette fűrőpajzssal, amely alkalma-

sabb az ilyen jellegű földmunkára.

Néhány érdekesebb műszaki adat: a pajzs 6,60 méter hosszú, 5,50 méter átmérőjű, súlya 100 tonna s 2200 tonnás nyomóerő; fejt ki. A hatalmas vasszerkezettel most a bal oldali alagút fúrásához láttak hozzá; a jobb oldalt szeptember végén, október elején kezdik el. A fűrőpajzssal viszonylag lassan, naponta átlagosan két métert haladnak előre. A *Kun Béla tér* és a *Kálvin tér* közötti szakaszon a két, egyenként csaknem két kilométer hosszú alagútból csillékkal, lifttel 120—150 ezer köbméter földet hoznak majd felszínre. Ezután a tübbingek — az öntöttvas szelvényekből álló falazóelemek — összeszereléséhez látnak hozzá, amelyek valóságos *vasgyűrűt* alkotnak a föld alatt.

Már épülnek az állomások

Az észak—déli vonal legmélyebb pontja egyébként ezen a részen lesz: a terepszint alatt mintegy 40 méter mélységben robnognak majd a metrószelvények a *Ferenc körút* és a *Kálvin tér* közötti szakaszon. (A mélyégi rekord a kelet—nyugati vonalé: a *Deák tér* és a *Kossuth tér* közötti részen 50 méter mélyen fognak haladni a szelvények.)

A többi állomáson — mint a főépítésvezető elmondta — ugyan csak jó tempóban dolgoznak az

építők. A *Ferenc körút* és az *Üllői út* kereszteződésénél már épül a metró mozgólépcsője, s megkezdődött a *Kálvin téri állomás* építésének előkészülete. A *Károlyi-kertben* a szellőzőalagút kialakításán, a *Deák téren* pedig az állomás építésén dolgoznak.

Egymilliónyi utasnak

Az észak—déli metrópálya négy ütemben épül meg. Elsőként — mint ismeretes — a *Nagyvárad tér—Deák tér* közötti szakasz készül el, hat állomással: *Nagyvárad tér*, *Klinikák*, *Ferenc körút*, *Kálvin tér*, *Felszabadulás tér* és *Deák tér*, mindenütt mozgólépcsővel. Ezután kerül sor a *Nagyvárad tér és Határ út* közötti szakasz, majd a *Deák tér és Árpád-híd* közötti rész kiépítésére, végül pedig az *Árpád-híd*at *Újpesttel* összekötő szakasz elkészítésére. A becslések szerint az észak—déli vonalat naponta — oda-vissza — több mint egymillióan veszik majd igénybe, s a kelet—nyugati vonallal együtt a főváros tömegközlekedésének mintegy húsz százalékát a metró fogja lebonyolítani.