

Új szakasz kezdődik a metró építésében

ELKÉPZELÉSEK AZ ÉSZAK-DÉLI VONALRA BESZÉLGETÉS A METRÓ FŐTERVEZŐJÉVEL

Budapesten régi hagyománya van a metró építésének. Ismeretes, hogy a kontinens első földalatti vasújtát itt adták át 1896-ban. Később hosszú időn át csak érdekes tervek készültek, ilyen volt a körüli metró ötlete. Ma a metró gyorsuló építésének tapasztalatai és új kezdeményezései ismét felkeltették külföldön a mérnökök érdeklődését.

AUGUSZTUSRA ELKÉSZÜL AZ ALAGÚT

Hol tart ma az építkezés?
— A kelet-nyugati vonal első, tehát a Deák tér és a Fehér út közti szakaszának alagútja két rész kivételével már elkészült — mondja dr. Rózsa László, a metró főtervezője, a Pötvárosi Tanács VB-tagja. — Jelenleg a Rókus alatt és az Ekménéi dolgoznak. *Augusztusra teljesen megépítik az alagutat.* Közben már szerelik az új szovjet mechanikus pajzsot, a nyár végén hozzáfognak a második szakaszhoz is. A jelenlegi pajzsral naponta *másfél métert* haladhatnak előre. A szovjet berendezés teljesítménye naponta *nyolc méter*. Lényegesen gyorsulhat a munka és ugyanakkor felére csökken a költség. Másik újdonság: *teljesen új rendszer szerint készül majd a Kossuth Lajos téri, a Batthány téri és a Moszkva téri állomás.* Ezek lesznek a világ első ilyen építkezései. A lényeg: mintegy harmadával csökken az állomás költsége. *A Duna alatt a jövő évben építik az alagutat.* A Kossuth Lajos tér után halad majd a legmélyebben a vonal...

A DUNA MIATT

Miért szükséges a nagy mélység?

— A Duna határozta meg az itteni mélységet. A városbelsejében általában előnyös, gazdaságos a mély vezetés. Az Emke-aluljáró építésénél láthatjuk, mibe kerül a közművek áthelyezése, a forgalom elterelése. Sajnos, aluljárót másként nem építhetnek. De a metró építése nem zavarhatja meg a nagyvárosok életét. Londonban most épül a Viktória vonal, húsz méter mélyen. Hasonló mélységben készül a párizsi új vonal és a negyedik moszkvai átlós is. Amikor Pesten az első földalattit tervezték, a mai Népköztársaság

ság útján még alig volt forgalom. Ma is, Moszkva délnyugati részén, ahol 250 ezer lakás épült, a burkolat alatt vezethették a metró, mert a negyed egy időben készült a földalattival. De jellemző: az első milánói vonal még a burkolat alatt készült, az új már a mélyben halad.

JAVASLAT A MUNKA GYORSÍTÁSÁRA

Vagyis ezek szerint a nagyvárosban a század utolsó harmadának főközlekedési eszköze a metró lesz?

— Ezt igazolják az új tervek. *Készül az új leningrádi és kijevei vonal is, metrókat kap Tbiliszi és Baku, földalattit építenek Münchenben, Frankfurtban, Kölnben és sok más nagyvárosban.* Most tervezik az első metró Bécson is, s itt nagy az érdek-

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Arvid Thorsell Tamás

Cím:

Új szakasz kezdődik a metró építésében

Forrás:

Szt. Hilarys

(Hely)

1966. aug. 30.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Tárgy

385.859

Hely

Idő

1966

Személy

Helyszám

OSZTÁLYOZÁS

lődés a pesti tapasztalatok iránt.

A Fővárosi Tanács ülése javasolta: gyorsítsák meg a metró építését s készítsék elő az észak—déli vonal tervét. Hol tart ez a munka?

— *A kelet—nyugati vonal első szakaszát 1969-ben adják át, a Deák tér és a Déli pályaudvar között 1972-ben nyílik meg a vonal.* De már 1969-ben érdemes megkezdeni az észak—déli vonal építését. Most készül a beruházási program. Az első szakasz az Árpád-hídtól az Élmunkás tér, a Marx tér, Deák tér, a Felszabadulás tér, a Kálvin tér és a Nagyvárad tér alatt a Határ útig terjed. A második szakaszt az Árpád-hídtól az újpesti István térig később építik meg. Az Élmunkás téri és a Nagyvárad téri állomás, és innen kifelé a vonal a burkolat alatt lesz. De a város belsejében az észak—déli vonal is a mélyben halad.

Aczél Kovách Tamás

(1111)

(196)

(Közl. v. lős.)

(1961)