

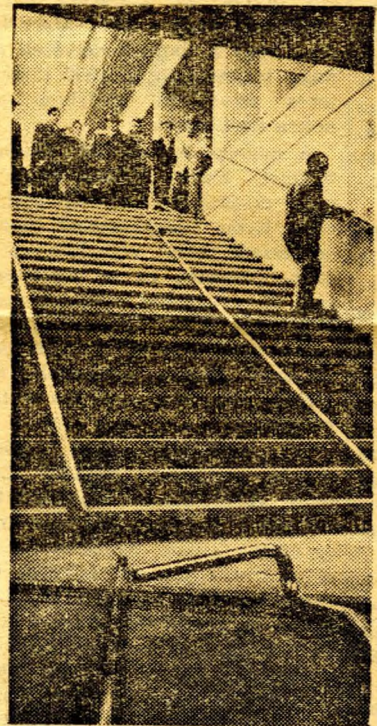
# Átadták a forgalomnak az Astoria-aluljárót

Szombat délután a nagyközönség birtokába vette a főváros első korszerű gyalogos-aluljáróját az Astoria Szállónál. Tegnapra a Rákóczi út és Kiskörút kereszteződésénél eltűntek a forgalomkorlátozó jelzések, az ideiglenes villamosmegállók, s a villamosforgalom után a gépkocsik számára is megnyílt az út a Kossuth Lajos utca felé. A megnyitás előtti rövid ünnepségen megjelent Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Budapesti Pártbizottság első titkára és Sarlós István, a Fővárosi Tanács vb-elnöke is.

## Az első korszerű aluljáró

Az első órákban a kíváncsiak ezrei lepték el a 600 négyzetméter alapterületű, négyszög alakú aluljárót, amely a négy nagyforgalmú út alatt helyezkedik el. A járókelők és a villamosutasok 12 lejárót vehetnek igénybe az útirányuknak megfelelően. A gyalogos-aluljáró oldalait csiszolt kőlapokkal borították, világításáról pedig körülbelül 280 plexis burkolt fényeső gondoskodik. A világítást úgy oldották meg, hogy más fényt kap nappal, mást este, illetve éjszaka. Így a napsütésről vagy az esti tompább fényről érkező gyalogosok szemét nem bántja a fényerőváltozás. Az aluljáró két oldalán nyolc nagyméretű kirakatot helyeztek el, amelyekben a különböző kereskedelmi vállalatok mutatják be áruikat.

A járókelők tájékoztatását irányjelző feliratokkal segítik, fent pedig a járdákon és a járdaszigeteken felszerelt korlátok is jelzik, hogy a gyalogosátkelés az egyik oldalról a másikra, illetve a villamosmegállókhoz csak az aluljárón át lehetséges. Az aluljáró üzembe helyezése változtat a járművek közlekedési rendjén is, mert ezentúl a gépkocsik jobb-



Utolsó simítások a lejáraton.

ra, kis ívben is lekanyarodhatnak a Rákóczi útról, illetve a Kiskörútról a Rákóczi út vagy a Kossuth Lajos utca felé. A Kossuth Lajos utca és Kiskörút kereszteződésénél az út mindkét oldalán árkádostították a lakóépületeket, hogy a gyalogosforgalom torlódszentes legyen. Az árkád az Astoriánál és a régi patika helyén is elkészült, de az árkádok alatti üzletek megnyitására csak később kerül sor.

## Miért az Astoriánál épült?

Az Astoria-aluljáró építésének kezdetén a sajtóban és a közvéleményben nagy vita alakult ki, hogy miért itt építik meg az első korszerű aluljárót. A szakemberek bebizonyították, hogy az Astoriánál nagyobb szükség van aluljáróra, mint a Nemzetinél. Igaz, ott nagyobb a forgalom, de nagyobb a hely is. A Kiskörútnál, különösen a



Az aluljáró egy részlete.

Kossuth Lajos utcai oldalon egy négyzetméterre sokkal több járókelő jut mint a Nemzetinél. A nyomósabb ok az új hid megépítése volt. Az Erzsébet-híd forgalomba állításával ugyanis ugrásszerűen növekedik a Rákóczi út—Kossuth Lajos utca forgalma, s ennek következtében néhány éven belül úgys meg kellett volna építeni az Astoria-aluljárót. A hid üzembe helyezése után azonban már lehetetlen lenne a Rákóczi utat és a Kossuth Lajos utcát a forgalom elől lezárni, hiszen például a Tanács körút és a Duna-part között még a forgalom elterelésére alkalmas útvonal sincs. Egy másik oka az építkezésnek az volt, hogy ebből az aluljáróból vezet majd le a földalatti Astoria-állomáshoz a mozgólépcső.

Az építők 1963. január 2-án kezdték el a munkát, s az aluljáró építésével egy időben két nagyméretű betonszkekrényt is lesüllyesztettek a földalatti-állomáshoz. Ezek voltak azok a titokzatos betontömbök a Rákóczi út közepén, amelyek annak idején annyi találgatásra adtak okot. Az építkezést két tervezővállalat és 14 építővállalat végezte. A generáltervező az UVATERV, a kivitelező tervező a FÖMTERV volt. Az építkezéssel a Közlekedési Építő Vállalatot, illetve a Fővárosi Út-, Vasútépítő Vállalatot bízták meg.

## Kilenc hónappal a határidő előtt

Már az elején sok bírálat érte az építőket az eredetileg kitűzött 20 hónapos határidőért. A többi között szóvá tette ezt a Népszabadság is. A határidő csökkentésére és a munka szervezettebbé tételére még januárban egy operatív bizottságot hoztak létre. A bizottság munkája is hozzájárult ahhoz, hogy az aluljárót az eredeti, 1964. augusztus 20-i, majd később az 1964. március 31-re módosított határidő helyett november 30-án átadhatták a forgalomnak. Egyedül a bizottság munkája azonban nem lett volna elegendő. Kiderült, hogy a tervek készítésekor túl óvatosak voltak, s a különböző vállalatok, egyéni kényelmüket nézve, azt kívánták, hogy a munkahelyen mindig csak egy-egy vállalat munkásai dolgozzanak. Amikor kiderült, hogy egyszerre több-fajta munkát is zavartalanul lehet végezni, megjavult az összhang az építővállalatok között, meggyorsult a munka. A közmü-

vek áthelyezését például egy hónappal előbb végezték el. Körülbelül két hetet rövidített a határidőn a Zagyva-híd felállítása is. Az első tervek szerint ugyanis a villamossíneket oszlopokkal kellett volna aládúcolni. A hid részben feleslegessé tette az oszlopokat, és így elősegítette, hogy a földmunkát gépekkel is végezhessék, másrészt pedig mentesítette az építőket attól, hogy szélesebb terelőutat építsenek. Több újítást vezettek be a földalatti vasút keszonjainak süllyesztésénél is — itt újabb két hetet nyertek.

## Versenyben

### a szocialista brigádok

Nagy lendítője volt a munkának a dolgozók összefogása. A munkahelyen dolgozó 150—200 ember valamennyi munkakörben brigádot szervezett. A kivitelező, tervező és beruházó műszakiak szocialista címért küzdő brigádjai a legapróbb részletekig felbontották és elemezték a munkát, amelyet a fizikai dolgozók szocialista brigádjai pontról pontra végrehajtottak. Különösen az André ács-, a Rácz vasszerelő-, a Kollár és Cserhalmi kubikos-, valamint a Schuarez és Rácz keszonbrigádok végeztek kiemelkedő teljesítményt. Az Astoria-aluljáró építésénél ezek a brigádok teljesítették is a szocialista brigád-szintet. A brigádmozgalmat hatására az építésvezetőség szocialista szerződést kötött a vállalatvezetőséggel és bejelentette hogy küzdeni kíván a „szocialista munkahely” címért.

A közös összefogás eredményeként tehát a gyalogos-aluljáró és a felső útürendezés kilenc hónappal korábban készült el. Az építők ezzel még nem fejezték be munkájukat, hiszen a távlati tervekben újabb aluljárók építése szerepel. S hogy ezekre mikor kerül sor? Az építők is meg a lakosság is azt reméli, hogy a lehetőség szerint minél előbb.

## Kapalyag Imre



A Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatósága közli, hogy vasárnap üzemkezdettől a 7 és 7/C autóbuszjáratokat mindkét irányban a Kecskeméti utca, Károlyi Mihály utca, Kossuth Lajos utca, Rákóczi út útvonalon közlekedtetni. Az „N” jelzésű autóbuszjárat hétfőtől, üzemkezdettől a 19-es autóbuszjárat útvonalán, 19/B jelzéssel, a Vörösmarty térig közlekedik.