

35 méteres mélységben a Duna közepe alatt

Kész a második vonal terve A külső kerületekben kéreg alatti megoldás

Szombaton csaknem 35 méteres mélységben elértek a Duna közepét a metró építői. A két szovjet fúrópajzs naponta 3—4 métert halad előre — öt-hatszoros teljesítményt érnek el, mint az eddigi hagyományos módszerekkel —, és így 1970 tavaszára, a Déli pályaudvarig elkészül a kelet-nyugati metróvonal teljes alagútrendszer.

Az első szakaszon a terven felüli Pillangó utcaival együtt hét megálló lesz, valamennyinél már a belső építési, szerelési munkák folynak. Először a Népstadion, majd a Baross téri állomás készül el. A mozgólépcsők szerelése több helyen is egy időben történik, tavasszal a Blaha Lujza téren is hozzálátanak a munkához: a szökkókút mellett láthatjuk majd, ahogy a gépkolosszusokat „leengedik”.

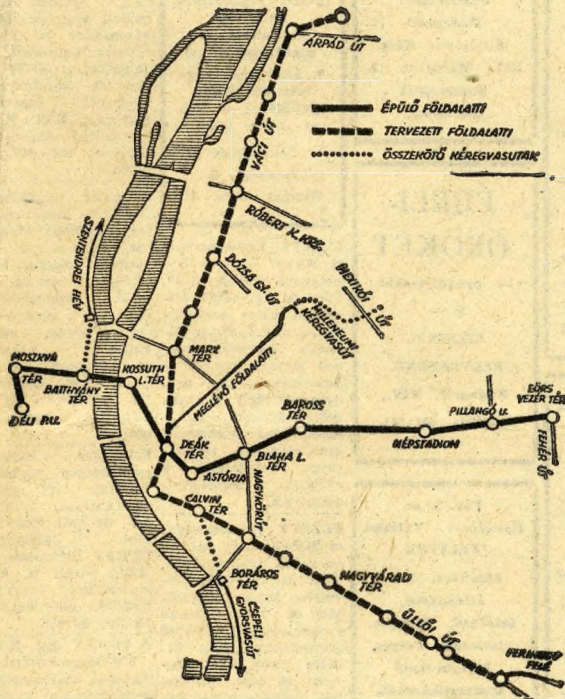
Készen áll az észak-déli vonal beruházási terve is: Újpest lenne az egyik végállomás, a Váci úton, a Marx tér érintésével épülne a vonal, a Bajcsy Zsilinszky úton folytatódna, a Deák téren találkozna a kelet-nyugattal, majd a következő csomópont a Kálvin tér lenne, innen az Üllői úton végig, a József Attila lakótelep mellett a Vöröshadsereg útjáig, tehát Kispestig haladna. A két metróvonal együtt egymillió utas szállítására lenne alkalmas, ahol naponta a budapesti forgalom 25 százaléka bo-

nyolódna le, s a legtöbbször terheltebb munkásvonalakat, több új lakótelepet kapcsolna össze a Belvárossal.

A második vonal, kivéve a közvetlen belvárosi területet, nem mélyvezetéssel, hanem kéreg alatt épülne. Végleges döntés nem született, hiszen az építkezés hatalmas anyagi áldozatokat követel, a kelet-nyugati vonalon egy kilométer, a gépészeti költségeket is figyelembe véve, 500 millió forint. Az üzemeletetés viszont sokkal olcsóbb, mint a villamosé vagy az autóbuszé.

A földalatti egy sor kapcsolódó beruházást is követel, mint például az aluljárók. Astoria, a Blaha Lujza és a Baross téri.) A jövő év elején megkezdik a Fehér útnál az aluljáró építést, a Pillangó utcánál pedig felüljáró készül. A metró üzembeli helyezésétől a Rákócok és más külső peremkerületek felől érkező autóbuszok, villamosok, valamint a HÉV végállomása itt lesz. A milleniumi kis földalatti meghosszabbítása a Mexikói útig lehetővé teszi, hogy Zugló felől közvetlen csatlakozás legyen a Deák téren mindkét metróvonalra.

A Kálvin tér rendezési tervpályázata decemberben zárul, ahol még több szintes megállórendszert is elképzelnek, hiszen kéreg alatt idáig vezetik a csepeli HÉV-et, ezzel közvetlen csatlakozást teremtve a Belváros, Buda,



Újpest, Kispest és Zugló irányába. A budai parton a szentendrei HÉV végállomását áthelyezik a Batthyány térre, tehát „összekapcsolják” a metró megállóival.

A második metróvonalnak húsz megállója len-

ne, az elképzelések szerint a Kun Béla térről indulnának, így mindegyiknél a Ferenc körút és az Üllői út találkozásánál kell majd aluljárót kiképezni.

Moldován Tamás