

# DIRIGENS: A METRÓ



Még „erős” másfél év és Budapest alatt – zömmel 25 méteres mélységben – újabb metróalagút tárulkozik a robogó szerelvények utasai elé; készül az észak–déli metrószárny első vonala, a Deák tértől a Nagyvárad térig. A két végállomás között a ki- és beszállás, a mozgólépcsőzés állomásai: Felszabadulás tér, Kálvin tér, Ferenc körút, Üllői úti klinikák.

Az idén csaknem egymilliárd forintot költenek az építésre; a 3700 méteres távon kétezer ember bábáskodik a metró születésénél. **Precizen építik:** a két végpont felől fúrt alagút milliméternyi pontossággal „randevűzött” nemrégiben a Ferenc körút alatt. **Gyorsan építik:** kétszerte nagyobb tempóban, mint annak idején a kelet–nyugati szárnyat, a kedvezőbb anyagi lehetőségek, a megszerzett tapasztalatok, az áldozatos munka és a gépek jóvoltából. A szovjet fúrópajzsok naponta már átlagosan három és fél métert nyomulnak előre, az agyagmarcangoló gépóriások csupán a Kun Béla tértől a Körútig száz-ezer tonna földet vájtak ki alagútteremtő útkon. **S láthatatlanul építik:** a nagyközönség még nem pillanthat-

ja meg a Deák tér alatti, a két metró és a kis földalatti leendő találkozáspontjánál levő másfél kilométeres körzerpentint, ahol majd visszafordítják a szerelvényeket; még nem láthatja a vasbetonnal bélelt falakat a mélyben futó pálya mentén, a szellőzőaknákat, a kísérleti talajfúrásokat; sem a részletterveket a háromezer négyzetméteres, középen 21 méter átmérőjű üvegcsarnokkal berendezett Kálvin téri aluljáróról, ahol idővel az észak–déli, a délbudai metró és a csepeli gyorsvasút utasai találkoznak; s nem láthatják az előkészületeket a Fradi-pálya szomszédságában, a mélyben épülő szerelvénytároló építésére, vagy a Nagyvárad tér alatti állomásra. Mire e létesítményeket birtokukba veszik a metrókocsik, odafent a villamosjáratok búcsút vesznek az Üllői úttól...

**S mi látható?** Az előjele annak, hogy Budapest forgalma és városképe **fantasztikus átalakuláson** megy át. A metró a mélyből is dirigál: rendet követel a felszínen, építészeti operációt a főváros beteg, kimerült útvonalainak, tereinek. Igaz, e „mútét” előkészületei érzékenyen érintik a lakosokat.

A Kálvin tér harmadik hónapja a munka csataterének képét nyújtja, akadokzik, benuál a közlekedés, porfelhő szállong, gépzaj harsog, deszka- és törmelékhegyek emelkednek. A közműépítők már végeztek a víz-gáz-telefonhálózat áttelepítésével, felfrissítésével, helyüket az aluljáróépítők veszik át. A Nagyvárad téren sem különb a helyzet; a Felszabadulás téri csomópontban három gyalogos- és két közúti aluljáró építésének tervei állnak a megvalósítás küszöbén, ha az építkezéshez hozzálátnak, nehéz percek – pardon: hónapokat – él majd át járókelő, autóbuszutas, gépkocsivezető, környékbeli lakos egyaránt.

Aztán eltelik az „erős” másfél esztendő, s a felfordulásra, a darabokra szedett, szétbontott utakra, terekre legfeljebb fényképek emlékeztetnek majd. A gyorsabb, biztonságosabb, kényelmesebb utazás a föld felett és alatt, a rendezett városrészek gyorsan feledtetik a kényelmetlenséget, bőségesen kárpótolják a ma budapesti emberét.

Ahogy ezt a Déli-pályaudvartól az Őrs vezér térig oly sok példa igazolja...

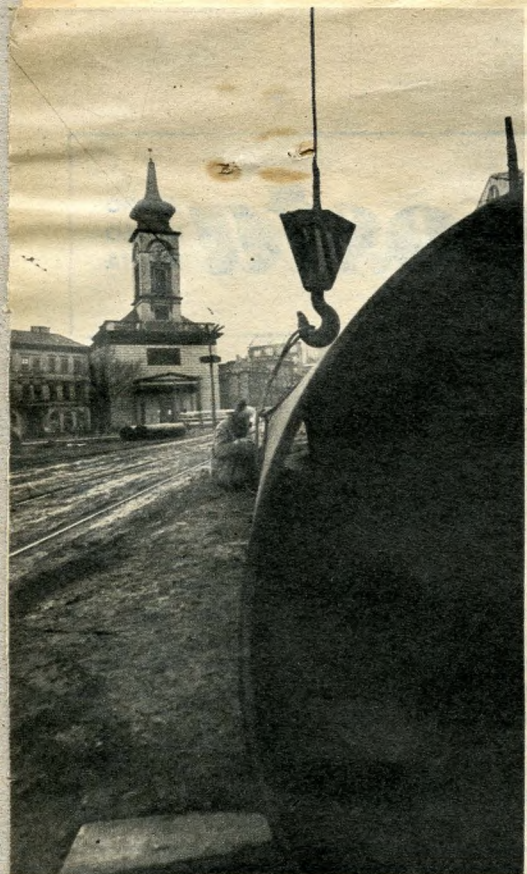
**FEKETE GÁBOR**

A Nagyvárad térnél épül a Metró „felszálló” ága



Egy időben az Üllői úton és a Deák tér alatt





A közművek áthelyezése a Kálvin téren



A Kálvin tér

A Nagyváradi tér



Az összeszűkült utakon és járdákon, ha nehezen is, de megy a forgalom

SZALAY ZOLTÁN RIPORTJA

