

Hosszú út a zöldbe

Mi készül a Jakobinusok terén

Figyelmes szemmel kell járnia annak, aki a *Jakobinusok terének* zürzavarában fel akarja fedezni a készülő impozáns létesítmények körvonalait. Az Alkotás utcai négy tárolóvágány, a Vérmező felé vezető aluljáró szürke fedele, a vaslábakon lebegő hajdani állomáscsarnokot gyűrűként övező betonszerkezet elemei — ezekkel a mozaikokkal dolgozhat csupán a fantázia. Földhalmok, kerítések, teherautók sora: itt készül az egyik *legösszetettebb, legkorszerűbb* fővárosi közlekedési csomópont.

Alkotás utca: autópálya

A két nagy főútvonal, az Alkotás utca és a Krisztina körút modern kereszteződése, a metszéspontjuknál emelkedő újjászületett állomásépület, benne a metró végállomása — mindez egy igényes közlekedési koncepció egyik láncszeme, s egyben — a fejlődés folytonosságának jelképeként — újabb, távolra mutató tervek alapja is.

A csomópontból a Városmajor felé vezető *Maros utca* néhány év múlva — a János kórházig meghosszabbítva — a Moszkva teret mentesítve a zöldövezet felé vezet majd a forgalmat. Az Alkotás utca — a bal oldali rozzant házak lebontása után — egész hosszában *autópályává* alakul, a Déli pályaudvar 270 méter hosszú állomásépületet kap. A jövő év végéig elkészül az a terület, amelyet a Nagyenyed, a Mikó és a Hajnóczy utca határol, közepontjában a Magyar Jakobinusok terével. Ennek a munkának a költsége: 200 millió forint.

Jegypénztár a toronyban

— Milyen lesz az új tér? — kérdezzük *Keresztúri István* építésvezetőt.

— A tér képét az új *utascarnok* határozza meg. Üvegfalú elődjét is magába foglalva 90 méter hosszúságú lesz. Vízszintes tagolású, harmonikus épület; tetején kör-

alakú, toronyszerű helyiség: a nemzetközi pénztár.

— Ez az épület áll a forgalom középpontjában. A téren 300 méteres körzetben nincs szintbeli gyalogos átkelőhely. *Két aluljárót építünk*, az egyik az Alkotás utcáról, a másik a Vérmezőről indul, bekapcsolja a villamosmegállót, s végül az állomás előtti nyitott térbe torkollik. Gondoltunk az idősebbekre, gyermekkocsival sétára induló édesanyákra: a lépcsőkön kívül *lejtős járdán*, úgynevezett rámpákon is lejuthatnak a folyókba.

— A lenti tér burkolatát *elektromos áram fűti a hideg, téli napokon*. Félkörívén üzletsor: eszpresszó, dohány- és édességbolt, virágüzlet, könyv- és hírlapárus helyezkedik el. Szemben a fűvel borított rézsüs fal két oldalán lépcsőfeljárt vezet a metró szintjére, innen újabb lépcsősor a peronra, ahonnan a jövő év végére az eddigi hat helyett 10, vagy 12 *vágányról indulhatnak a vonatok*. A keresztiányú üzemi épület alapjaiból 1972 végéig mintegy 70 méter készül el.

Bonyolult forgalom

— Mi lesz a forgalom sorsa a következő évben?

— A *Krisztina körúton jelenleg nincs járműforgalom*. A Moszkva tér felé vezető pálya azonban valószínűleg megnyílik a jövő év tavaszán. Ám számolni kell azzal, hogy 1972. májusától elzárják a Moszkva tér felőli forgalom elől az Alkotás utcát és a járműveket egy időre a Kékgolyó utcára terelik. Másképp nem lehetne a gyalogos aluljárót megépíteni.

— Hogyan alakul a közlekedési rend a munkálatok befejezése után?

— *Sokirányú, bonyolult forgalmat kell itt egyeztetni*. A szintbeli kereszteződés megmarad, de központosítva irányított forgalmi lámpák oldják meg, hogy egyetlen jármű se kapjon több ponton tilos jelzést. A Krisztina körúton egy-egy irányba két, az Alkotás utcán három forgalmi sáv

lesz: ez utóbbi így 30 méterre szélesedik. A már elkészült négyes tárolóvágány pedig a villamosdűgök felszámolását segíti.

Széky Péter