

Megkezdődött a Déli-pályaudvar átépítése

385

Másfél milliárdos beruházás két ütemben — Egységes építészeti komplexum

244

A forgalom és a műszak felkészült

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Bartos István, a Fővárosi Tanács elnökhelyettese sajtótájékoztatón ismertette a Déli pályaudvar átépítésének tervét, illetve a csomópont korszerűsítésének beruházási programját.

A több évig tartó hatalmas munka elkezdődött. Igaz, most még jóformán csak azt vesz észre a látogató, hogy az ipari oldalon az I. és a II. vágány végéből mintegy 40—50 négyzetméter levágtak, és hogy elűntek az Utasellátó lángos- és colbázsütő, szörpöt, süteményt irusító bódéi.

— A pályaudvarnak ezt a arkát lezárjuk az utasok elől, hogy a kivitelező vállalat építhi zavartalanul végezhesék munkájukat: a metróhoz csatalkozó terület kialakítását. Itt, a homlokzati üvegszarnok mellett lesz ugyanis a lejárati földalattihoz — *magyarázza Török István, a Déli pályaudvar pártbizottságának titkára.*

— A márványtáblát, amelyet tíz évvel ezelőtt ezen a helyen annak emlékére állítottunk fel, hogy a budai ön-

kéntes ezred a pályaudvarért vívott harcokban 1945. február 5—9 között átesett a tűzkeresztségen, áthelyeztük a felvételi épület középső bejáratához. Február 13-án ünnepélyesen megkoszorúztuk a táblát Budapest felszabadulásának 25. évfordulójára...

A régi épületnek különben még három éve van hátra. Azután lebontják, hogy átadja helyét a jelenlegi 6-ról 12 sín-párrá bővülő vágányhálózatnak. Közben, persze, felépül a teljesen korszerű, négyszintes üzemi épület, s mintegy négyszerezésére növelik a homlokzati üvegszarnokot.

Az öreg fűtőház sorsa is megpecsételődött: a metró budai vonalának üzembe helyezése előtt (legkésőbb 1972-ben) lebontják. Szerepét lényegében a Székesfehérvárott már elkészült Diesel-motorszín veszi át,

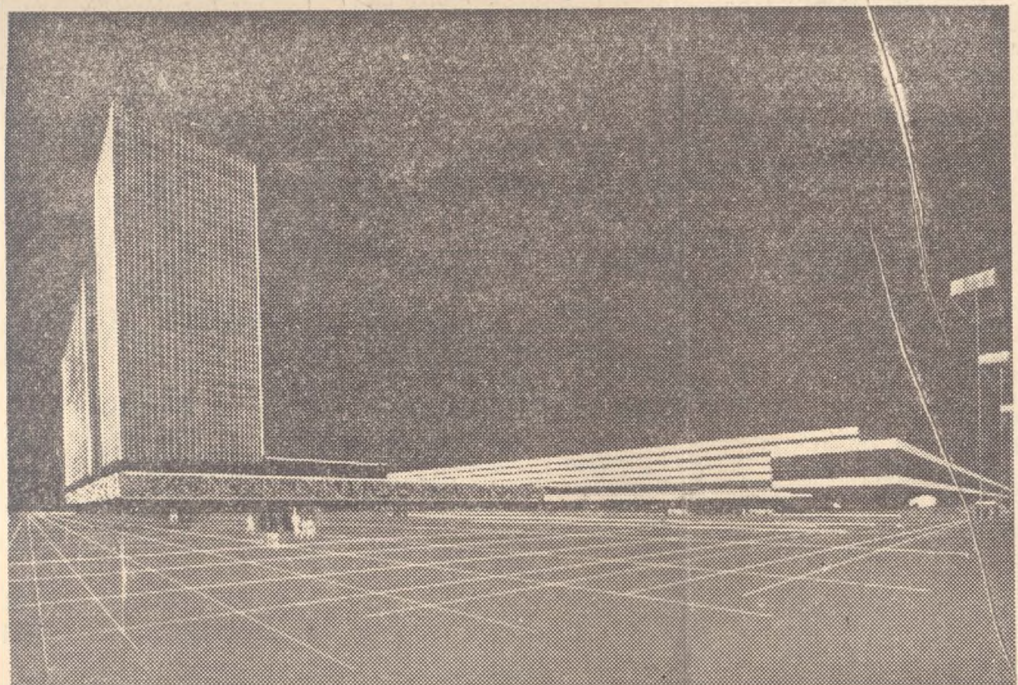
de itt, a Déliben, a jelenlegi TÜKER-telep helyén létesül egy úgynevezett műszaki pályaudvar, s a vontatási kirendeltségnek ott megfelelő motorvizsgáló és műszaki kocsiszolgálati részlege lesz. A személykocsik külső és belső tisztítását gépesítik. Modern pá-

lyafenntartási telep is létesül a jelenlegi helyén, s annak szomszédságában a mozgóposta kap külön kis pályaudvart, megfelelő épületekkel, gépesített rakodótérrel.

— A beruházási program tulajdonképpen két ütemben valósul meg — mondja a pártbizottság titkára. — Az első ütem 1973-ig tart, s ennek folyamán mintegy 300 millió forintot költséggel létre kell hozni azokat a feltételeket, melyek a metró üzembe helyezésének időpontjára, a forgalom zavartalan lebonyolításához szükségesek. Ezután kezdődik a második ütem, amikor is körülbelül másfél milliárd forintba növekszik a beruházás összege.

A terv, amit a MÁV Tervező Intézete készített, szorosan illeszkedik a főváros, illetve Buda — ezen belül a Vérmező és az Alkotás utca — rendezési tervéhez, a közúti közlekedési csomópontok célszerű kialakítását szolgáló elképzelésekhez és a vasút fejlesztésének az országgyűlésen is elfogadott koncepciójához. A második ütem kiemelkedő létesítménye lesz például az a két torony-

(Folytatás a 3. oldalon.)



A rekonstrukció teljes befejezése után — a Vérmező sarkáról nézve — ilyen lesz majd a Déli pályaudvar.

ház — 21, illetve 31 emelettel —, amely a pályaudvar négy-szintes üzemi épületének Vérmező felőli oldalán emelkedik majd.

A MÁV-nak ebben az ügynevezett központi intézeti székházában különböző hivatalok, tudományos intézetek kapnak helyet. Ide kerül a gépi adatfeldolgozó, a Szabványügyi Hivatal, a vasút tájékoztatási központja.

Az új épületekben természetesen minden olyan szolgáltatást megtalálunk az utasok, amelyek a kulturált utazás feltételeihez tartoznak, — étterem, fodrászat, virágüzlet postahivatal, IBUSZ utazási iroda stb., — és a vasút dolgozóinak is korszerű munkahelyei, öltöző, fürdő, étkező helyiségek lesznek itt.

Az építkezés idején persze sok nehézséget kell legyűrni a Déli pályaudvar vasutasainak. Hogyan fogadták a nagyarányú építkezést híre?

Már most, a két vágány rövidítése is nehezítette szolgáltatunkat: hosszabb szerelvényeket az I. és a II. vágányra nem fogadhatnak (az érkező vonatok utolsó kocsijai nem „lépnek le” a szigetelt sínről), s az utasokra is még több figyelmet kénytelenek fordítani. A pénztárakat az üvegcsarnokból ideiglenesen át kell telepíteni az Alkotás utcai oldalra, az ügynevezett fűrészfogas kijárókhöz, és még számos hasonló problémával néznek szembe.

Javulnak

a munkakörülmények

— Állomásunk dolgozói felkészültek a megnövekedett feladatokra — mondja *Török István* és szavait a pályaudvar szakszolgálati vezetői is megerősítik. — Abban minden itt dolgozó vasutas egyetért, hogy a Déli rekonstrukciójára nagy szükség van. A szolgálat minél tökéletesebb ellátásának mód-szeréről — az új körülmények figyelembe vételével — már szó esett a legutóbbi párt- és

szakszervezeti taggyűléseken, műszaki konferenciákon, illetve a termelési tanácskozásokon.

Nagyra értékelik azt is, hogy az építkezések eredményeként végül munkakörülményeik — szociális és kulturális helyzetükkel együtt — lényegesen javulni fognak. A párt- és szakszervezeti vezetők pedig, teljes egyetértésben a szakszolgálatok irányítóival, felelősséget éreznek azért, hogy a fűtőház szanálásával egyidőben minden vontatási dolgozó sorsa megnyugtatóan alakuljon, áthelyezésüknél egyéni érdekeiket is figyelembe vegyék.

A távlat ismeretében

A kidolgozott tervek megvalósítása során a tervezők és a kivitelezők is készek minden tőlük telhetőt elkövetni, hogy a lehetőséghez mérten minél zavartalanabban végezhesék munkájukat a forgalmi és a műszaki szolgálat dolgozói — halljuk *Patakfalvi Lászlótól*, a *MÁV Tervező Intézet főmérnökétől* és *Kövári György főtervezőtől*. — Részben ezzel függ össze, hogy a MÁVTI munkatársainak az a kollektívája, amely a Déli pályaudvar rekonstrukciójával foglalkozik, itt rendezte be műtermét — mondhatnánk: főhadiszállását — az érkezési oldalon, az öreg fűtőházzal szemben. Így állandóan a helyszínen tartózkodhatnak.

A műteremben dolgozó szakemberek munkájáról ezt mondja *Kövári György*, aki annakidején a Déli homlokzati üvegcsarokát is tervezte:

— A tervezés folyamatos. A tervek egy része már végleges, amit a legfelsőbb szinten minden illetékes elfogadott, de ezen a fő terven belül vannak még nem végleges részletterveink is, amelyek még ezután kerülnek jóváhagyásra. A leg-lényegesebb ebben a munkában, hogy ami a Déli rekonstrukciójánál történt, az az egész egy egységes építészeti kompozíció, vagyis: építkezés mai elvek szerint, korszerű

módszerekkel, eszközökkel, anyagokkal, jól átgondolt és hosszú évekre meghatározott távlat ismeretében. Csoportunkban valamennyi szakág képviselve van — gépészet, statika, építészet stb. — és ahhoz is megvannak a feltételek, hogy összhangban dolgozhassunk azzal az út- és térépítési folyamattal, amit a főváros végeztet ezen a környéken. Igaztalan az a *men-de-monda*, hogy a MÁV terjeszkedése miatt kipusztítjuk a Vérmező fát, bokrait. *Miattunk egyetlen fa sem lesz kivágva*, mivel a Vérmező kis-mértékű megcsonkítása az útrendezés miatt történik. Ellenben kijelenthetem, hogy a MÁV életében ilyen egységes, egész építészeti komplexum megvalósítására eddig még soha nem került sor...

Módosítások mellőzve!

Izgalmas, szép feladat a vasutas tervezők szempontjából a kivitelezőkkel és más tervezővállalatok kollektíváival kialakítani a lehető legszorosabb együttműködést. A metró — amely elkerülhetatlenné tette a most kezdődő munkát — az UVATERV szakembereinek elköpélése szerint épül. A Délinél kialakuló közúti közlekedési csomópontot és a teljes úthálózatot a BUVATI és a FÖMTI tervezte. A MÁV Tervező Intézete által kidolgozott tervek megvalósítója a KÉV, amely még vagy 70—80 alvállalkozót foglalkoztat. A jól megszervezett koordináció ismeretében — sok keserves, régebbi tapasztalat nyomán — most határozottan jelentik ki a MÁVTI szakemberei: — A Déli rekonstrukciója során végre elérjük, hogy nem lesz szükség a munkát zavaró tervmódosításokra...

S ez — ha valóban így lesz — csakugyan hozzájárul ahhoz, hogy a vasút forgalmi és műszaki dolgozói az építkezés időszakában is nyugodtan, felegyelmeztetjen végezhesék szolgálatukat.

Kovács József