

Alagút a vágányok alatt

A fiatal férfi, akivel együtt ülök a MÁV vezérigazgatóságának egyik szobájában, a „nagy” Gundel, a hírneves vendéglősfamília leszármazottja. Ő azonban nem követte az elődök példáját: mérnök lett. A felújítandó Nyugati pályaudvar állomásépületének tervezője. A magasépítési osztály mérnökeinek társaságában erről beszélgetünk vele.

Városrendezés

és távlati tervek

A Nyugati pályaudvar, amelyet a hírneves Eiffelék tervei szerint, éppen kilencven évvel ezelőtt kezdtek el építeni, valóban korszerűtlenné, sőt, bizonyos mértékig a körüli forgalom akadályozójává vált. Az utasok — érkezők és indulók egyaránt — a körüli homlokzati oldalon át özönlenek ki és be, s a szűk járdaszakaszon sokszor torlódást okoz ez. Hozzájárul ehhez a pályaudvar homlokzati részén működő emeletes KÖZÉRT-üzlet rendkívüli forgalma is. Ha még hozzá-

**Több vágány, több vonat • Zöldsávok • Váróterem
bisztróval • KÖZÉRT helyett IBUSZ • Milyennek
tervezik az átépített Nyugati?**

tesszük, hogy a városrendezési tervek szerint a pályaudvar mindkét hosszán — a Váci úti és a Rudas László utcai oldalon pázsitsávok hajtanak ki a jövőben, látni való, hogy az állomásépület átépítése nem lesz könnyű feladat. Már csak azért sem, mert a tervezésnek számot kell vetnie az egész pályaudvar átépítésének távlati terével, amelyre ugyancsak sor kerül majd.

Új. vagy átalakított

Két megoldás is felvetődött: egy teljesen új állomás építése, vagy a jelenlegi épület átalakítása. Az előbbit azonban csak akkor lenne érdemes vállalni, ha az érkezési és az indulási oldal jelenleg nagyrészt kihasználatlan előterének — az egyiken van a 43-as autóbusz végállomása —, felhasználásával, a mostani épületet keresztvező irányban építenék fel az új állomást. Ehhez azonban már most meg kellene változtatni a pályaudvar egész jelenlegi konstrukcióját. Maradtak tehát a második megoldásnál.

— Milyen lesz az átalakított Nyugati?

Gundel István rajzokat vesz elő: a pauszpapíron ott van a színekbe, vonalakba ötvözött vázlatterv.

— Az átépítés előtt helyet kell biztosítani az állomásépületben működő „mellék”-intézményeknek.

Emelet a raktáron

A vázlatterv szerint a mostani 3. számú raktárat, amelyben egy exportcsoma-

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Turi Annelás

Cím: Alagút a vágányok alatt

Forrás:

Közt. Helysz.

1964. febr. 18.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. fiz.)

(Oldal)

OSZTÁLYOZÁS

Tárgy

385.5

Hely

1964

Idő

Személy

Helyszám

goló vállalat dolgozik, lebontanák. Ezzel a külső E-, F-, G-, H-vágányok mellett terület szabadulna fel, ide újabb három vágány kerülne, és megoldanák ezek peronproblémáját is. Az 1. számú rak-tárra emelet épülne, s ebben helyeznék el az állomásépület már említett mellékintézményeit.

— A KÖZÉRT kitelepítésével a Körút felőli szűk bejárat helyett, megfelelő széles bejárat létesül, amelyből közvetlenül ki lehet majd jutni a vágánycsarnokba, és az összefüggő várócsarnok-sorba. Ezekhez csatlakozik majd két jegycsarnok, 12—12 pénztárral. Az Élmunkás-híd felé eső épületrész egyrészét lebontanánk, és egy új épületben pogyászraktárat rendeznénk be. Melléje bisztróval rendelkező új váróterem kerül. A mostani másodosztályú váróterem és az elhanyagolt söntés helyén új várócsarnok épülne. Az emeleti részen üzemi helyiségek helyezkednének el. Az étterem elé tálalóhelyiség, ruhatár kerülne, a „föld alatti” konyhát ételliftek felszerelésével korszerűsíténék. A KÖZÉRT emeletén lenne az IBUSZ irodája. A meglevő postai alagút átalakításával, a vágányok alatt biztosítanának kijárást a külső F-, G-, H-vágányokhoz.

Természetesen, ez csak a vázlattelev, amit majd a végleges kiviteli telev követ. Aligha van budapesti, akit ne érdekelne.

Turi András