

144

Budapest egész közlekedését átalakítja a nagy békemű: a földalatti gyorsvasút

Öt éves tervünk alkotásainak egyik legnagyobb büszkesége, a budapesti földalatti gyorsvasút építkezése egyre fokozódó lendülettel folyik tovább. Az állomáshelyek körül tornyosuló, kiemelt földhegyek is szemléltetően mutatják a munka előrehaladását. Hatalmas gépek, tornyok emelkednek a munkahelyek fölé, ahol éjjel-nappal szakadatlanul érkezik a föld mélyéből kitermelt agyag, amelyet azután hatalmas teherautókon, vasúti vagonokban szállítanak távoli területek feltöltésére. Így szolgálja egyben a föld-

alatti vasút építkezése a városrendezés érdekeit is.

Ez az esztendő a nagy budapesti békemű építésének döntő éve lesz. Már most megkezdik a vízszintes alagút, a gyorsvasút pályájának fúrását. Már üzembe helyezték azt a gyártelepet, ahol az alagút béleléséhez szükséges betoníveket készílik. Folyamatosan érkeznek a Szovjetunióból az alagút belső falát alkotó vastübingek, amelyeknek szállításával a Szovjetunió az eddigi felbecsülhetetlen értékű segítségén kívül további óriási támogatást nyújt a nagy mű létesüléséhez.

Művészi díszítések a földalatti állomásain

A földalatti munka gyors haladása mindjobban sürgeti a földalatti vasúttal kapcsolatos földfelületi problémák, elsősorban a megálló állomásépületeinek megőrzését. A Kerepesi-út menti pályaudvar épületének építése már elkezdődött. Ez lesz a földalatti vasút kiinduló állomása és építkezése már olyan stádiumban van, hogy a nemrég lezajlott nagyszabású pályázat eredményeként művészek egész serege dolgozik a pályaudvart díszítő képzőművészeti alkotásokon, szobrokon, festményeken, reliefeken, mozaikokon, amelyek kívül-belül dekorálják majd a kétkupolás

végállomás épületét és csarnokait. Most azonban már sor kerül a többi állomáshely pontos tervezésére, kiképzésének eldöntésére is.

Az egyik tervpályázat ezzel kapcsolatban éppen most zajlott le. A Kossuth Lajos-tér és az Akadémia-utca sarkán lévő üres telken, ott, ahol most a földalatti vasutat építő dolgozók szálláshelye van, a szomszédos palotához csatlakozó épületet emelnek és annak földszintjéről lesz a lejárata a földalatti pályaudvarcsarnokba. Maga az épület irodaháznak készül. Gáboros Lajos és Németh Antal mérműkök tervei nyerték el az első díjat ezen a pályázaton.

Alagút-összeköttetés a vasúti pályaudvarokkal

Gyors egymásutánban soron következnek a Baross-téri, a Blaha Lujza-téri, a Deák-téri, a Batthyányi-téri, a Moszkva-téri és a Déli-pályaudvari állomások megőrzése. Rendkívül érdekes szempontok merülnek fel ezekkel kapcsolatban. A Baross-téri és a Déli-vasúti földalatti megállókat közvetlen összeköttetésbe akarják hozni a nagyvasúti pályaudvarokkal, hogy a vasúton érkező, vagy a vasúton továbbutazó közönség a pályaudvarról egyenesen a földalatti vasúttal utazhassék tovább. A Deák-téren is érdekesen old-

ják meg a földalatti gyorsvasút és a régi földalatti vasút közös állomását, illetve lejáróját. Különleges terv készül a Blaha Lujza-téri megállóhely kiképzésére. A végleges döntést minden egyes pályaudvar esetében rendezendő tervpályázat nyomán hozzák meg.

Mialatt a földalatti vasút építése gyors tempóban folyik, a városrendező és a közlekedési szakemberek már foglalkoznak az azzal a kérdéssel is, hogyan kell átalakítani Budapest felszíni közlekedését 1954 végén, amikor a földalatti gyorsvasút első vonalán a forgalom megindul. Erre vonatkozóan hatalmas, átfogó tervet készült, amely figyelemmel van arra, milyen felszíni útvonalakon válik feleslegessé a földalatti gyorsvasút üzembehelyezésével a közúti közlekedés fenntartása, hol lehet tehermentesíteni ezáltal a túlszűfolt felszíni útvonalakat és hol lesz szükség új vonalak létesítésére, hogy a földalatti vasút állomáshelyeit ezekkel az új közlekedési erőkkel kapcsolják Budapest létkötő forgalmi hálózatába.

Budapest 1952 II. 7.
"id. Kerepesi"