

244
Mi épül

a Magyar Jakobinusok

terén?

A Déli pályaudvar

A kelet–nyugati METRÓ-vonal állomásai a budai oldalon a Batthyány téren, a Moszkva téren, végállomása a Déli pályaudvarnál, a Magyar Jakobinusok terén épül.

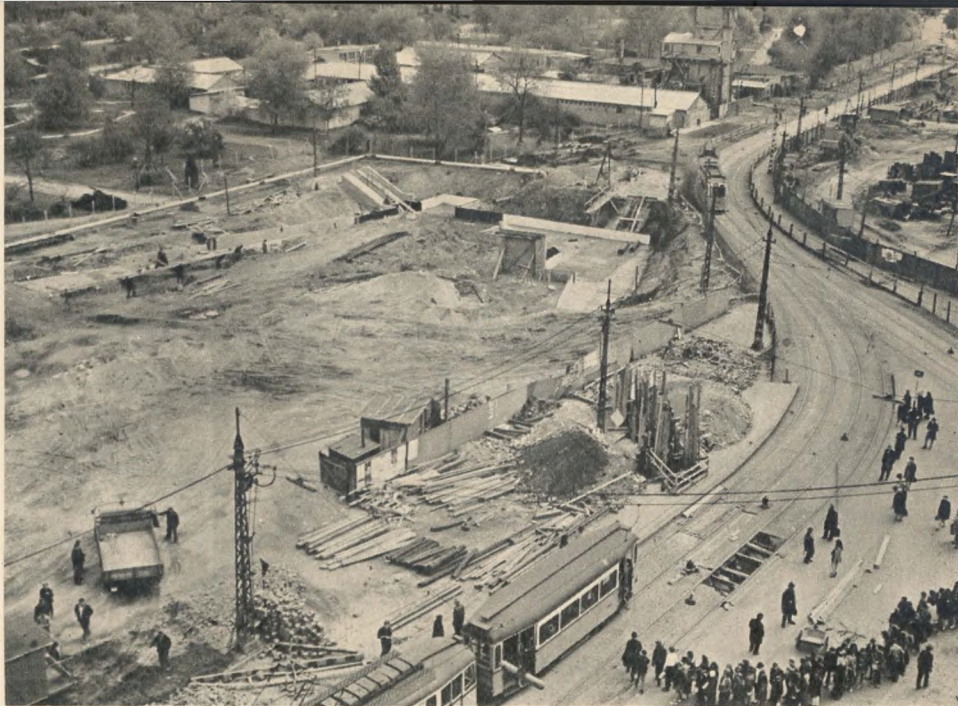
A Déli pályaudvaron a METRÓ-val egyidőben a MÁV is nagyszabású építkezésbe kezdett. Így a végállomás és a pályaudvar nemcsak forgalmi, hanem építészeti szempontból is korszerű, külső megjelenésében összehangolt együttes lesz.

Kétszáz évvel ezelőtt, mikor a magyar jakobinus mozgalom szervezkedett, de még 1795-ben is, mikor vezetőit a Vérmezőn kivégezték, a róluk elnevezett tér helyén kaszáló, a mostani Déli pályaudvar területén katonai temető volt. A kaszálót az Ördögárok szelte át, a Budaörs felől érkező országút mellé pedig 1786-ban vámházat építettek. A mai Alkotás utca a régi országút, a Krisztina körút–Attila utca vonala az Ördögárok mentéket követi. E helyen épül a Déli pályaudvari csomópont, amely fővárosunk egyik legkorszerűbb része lesz.

1860 körül, amikor a Déli Vaspálya Társaság megkezdte a Buda pályaudvar (BAHNHOF OFEN) építését, a területre átlag 5,0 m magas feltöltés került; valószínűleg az egyidőben épülő vasúti alagút kibányászott anyagából. A feltöltést kőtámfal vette körül. A régi temető a feltöltés alatt maradt és teljesen feledésbe merült.

A régi pályaudvar épülete a Déli Vaspálya Társaság „típustervei” alapján készült, jellegzetes korabeli funkcióval és megjelenéssel. Egy indulási és egy azzal szimmetrikus érkezési épület közé került a két végén nyitott fa csarnok 4 átmenő vágánnyal, amelyek a mozdonyok fordítása miatt átmenő fordítókorongban végződtek. (Hasonló kialakí-

E 17. századi metszeten látható a vár mögött, a mai Déli pályaudvar helyén a katonai temető



tásúak a Keleti és Nyugati pályaudvar épületei is.) Az érkezési és indulási épületszárnyakhoz külön előterek csatlakoztak. A ferde terület miatt az indulási előtér feltöltéssel készült. Kocsival megközelíthető volt a régi Koronaőr utcából és lejtővel a mai Magyar Jakobinusok tere felől. A gyalogosforgalom részére épült a még ma is meglévő két lépcső a Vérmező irányából.

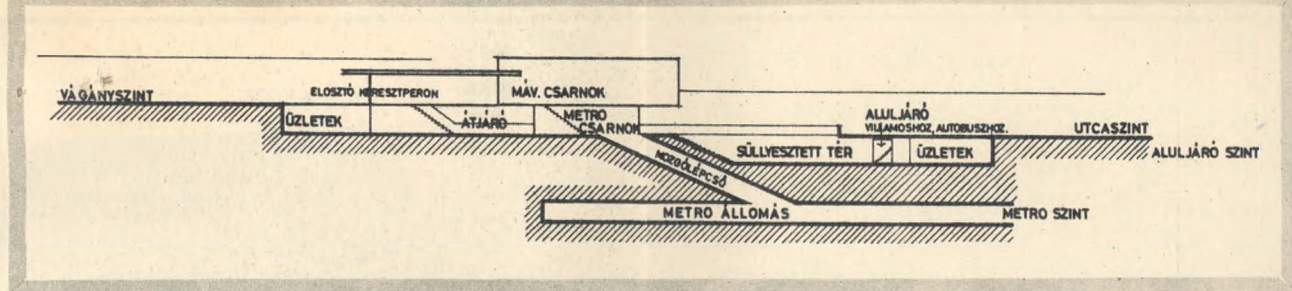
Az épület indulási oldali szárnyát növelték egy hozzáépített „vendéglő” épületrésszel, majd az igen kis méretű indulási előcsarnokot bővítették stílusrontó mandzardtetős középrész-kialakítással (1920). A későbbiekben (1941–43) további „hozzáragasztott” épületrészekkel új pénztárak készültek.

A háború teljesen elpusztította a csarnokot és az érkezési épületszárnyat, helyén egy ideiglenes földszintes raktárépület készült. Az indulási épületet 1945-ben helyreállították — természetesen leegyszerűsített módon. A későbbiekben többször bővítették, alakították, ezért ma már építészeti szempontból értéktelenné vált és nem is hasonlít eredeti állapotához.

1960-ban a növekvő balatoni forgalmat a 4 vágányos pályaudvar nem tudta kielégíteni, az állomás nagyon balesetveszélyessé vált, ezért 1962-ben megkezdődött a pályaudvar rekonstrukciójának I. üteme. Ekkor az ideiglenes érkezési oldali raktár helyére további két vágány került és egy új fűrészfogas raktárépület. A fordítókorong elbontása után megépült az új fejperon, valamint az üvegcsarnok. (A tervezett továbbfejlesztés miatt a feljárólépcső, a fejperontető és az új támaszfalszakasz az alsó pénztárakkal együtt ideiglenesen készültek.)

Már akkor tudták a tervezők, hogy

Fenti képünk: Ilyen most a tér... Az elterelt villamosvágány és a Vérmező között épül a B folyosó, a rámpa, a lépcső és az alapbeton lemez



A Déli pályaudvar, a METRÓ és a Magyar Jakobinusok tere kapcsolatának elvi metszete

épült üvegcsarnok Vérmező felé történő folytatásában épül — tartalmazza a pénztárakat, információt, az árusító pavilonokat, éttermet és biszrot. A vágányokkal párhuzamosan épül, a peronszint felett végig pillérekre állítva, a pályaudvar üze-

mi épülete (irodák, öltözők stb.), hogy a pályaudvart ne vágja el attól a szép környezettől, amelyben elhelyezkedik.

Kövári György
építészmérnök, tervező
MÁVTI

Az aluljárórendszer

A tervezett közúti keresztezés a jelenlegi (1970-es) forgalomnak mintegy 2,2-szeresét fogja lebonyolítani. A fővárosi csomópontokra mértékadónak elfogadott 100—120 személygépkocsi/1000 fős arány az 1970-es forgalomnak mintegy a háromszorososa. Így a csomópont már e jelzett forgalom előtt telítetté válik. A kapacitás azonban külön szintű átvezetés (híd, aluljáró) segítségével tovább növelhető lesz.

A pályaudvar utasfogadó csarnokához — amely alatt a METRÓ-végállomás felszíni csarnoka helyezkedik el — gyalogos aluljárórendszer csatlakozik. Az épület alatti szintről — amely az Alkotás utcai járdával van egymagasságban — az érkező utasok több széles lépcsőn át, egy harmad kör alakban lezárt, süllyesztett, fedetlen térre jutnak (E). Az iv homorú oldalát üzletek foglalják el, két végéről pedig két gyalogos aluljárófolyosó nyílik a Vérmező és az Alkotás utca irányába (B és A jelű folyosók).

A B jelű folyosóról a Krisztina körúti, az A jelűről az Alkotás utcai villamosok peronjai közelíthetők meg. Az üzletsor portáljának íves vonala az Alkotás utca és Krisztina körút közötti összekötésének vonalát követi. Az aluljárófolyosók nemcsak lépcsőkön, hanem — minden irányból — lejtős rámpákon át is megközelíthetők. A folyosókon a gyalogosok szintbeli áthaladás nélkül keresztezhetnek az Alkotás utca és Krisztina körút egyre növekedő forgalmát. Az üzletek áruval történő ellátására az üzletsorokkal párhuzamos, elektromos targoncával járható folyosó épül, kijárással az A és B folyosókra. A hó és a jég eltakarítása végett a nyitott tér és a feljárók járófelülete gőzfűtésű. (Az aluljáró üzemeltetésére szolgáló gépek, szivattyúk, transzformátorok a B folyo-

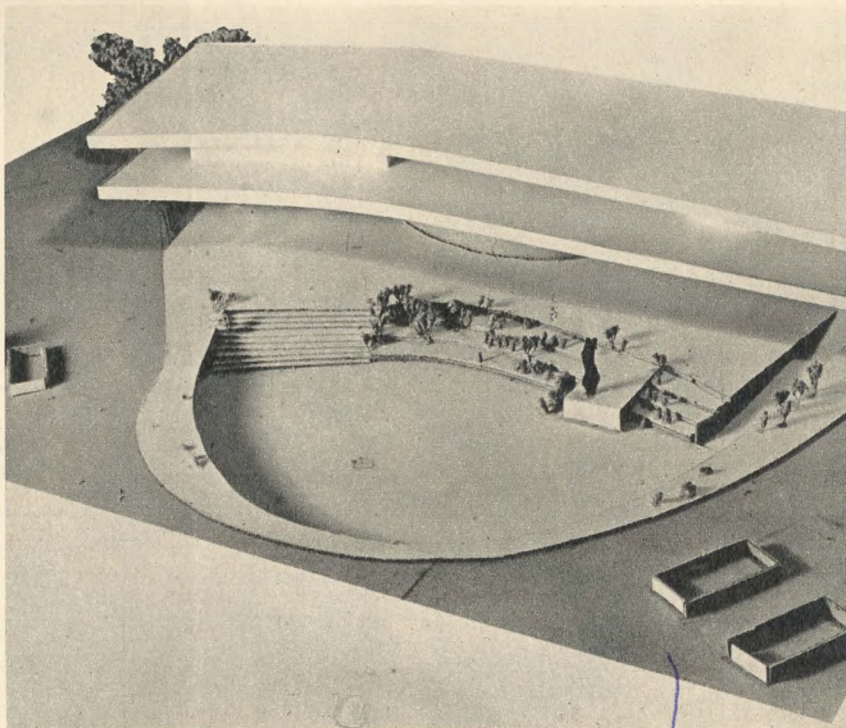
sóval párhuzamosan futó D helyen kapnak teret.)

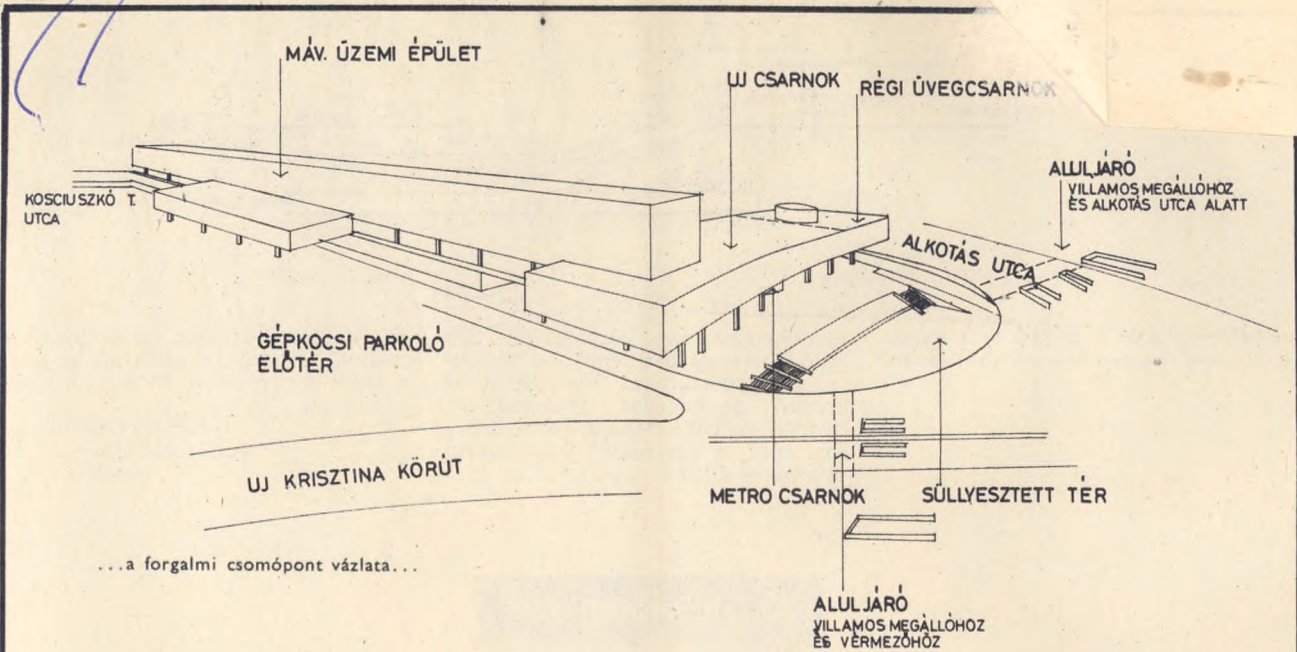
Nehézséget jelentett a tervezés és építkezés során az Ördögároknak a műtárgy alatt húzódó beboltozott szakasza. A régi, 1880 táján épült boltzat magasabban fekszik, mint a gyalogos aluljáró járószintje. Ezért a boltívet el kellett bontani és — a meder és az oldalfalak megtartásával — sík vasbeton födémmel újra borítani. (Hasonlóképpen épült át a Blaha Lujza téri aluljáró építéskor a nagykörúti főgyűjtő csatorna.)

Az Ördögárok vízhozama igen erősen ingadozik. 1875-ben alsó szakasza a mai Erzsébet hídig, mintegy 1,5 km hosszban már részben boltozott volt, amikor egy felhőszakadás olyan mennyiségű vizet zúdított bele, hogy a boltzat belülről túlnyomás alá került és beomlott; a fölötte levő házak elpusztultak. A katasztrófának sok halálos áldozata is volt. A boltzat helyreállítása és a mostani átépítés természetesen már a maximális vízhozam ismeretében történik.

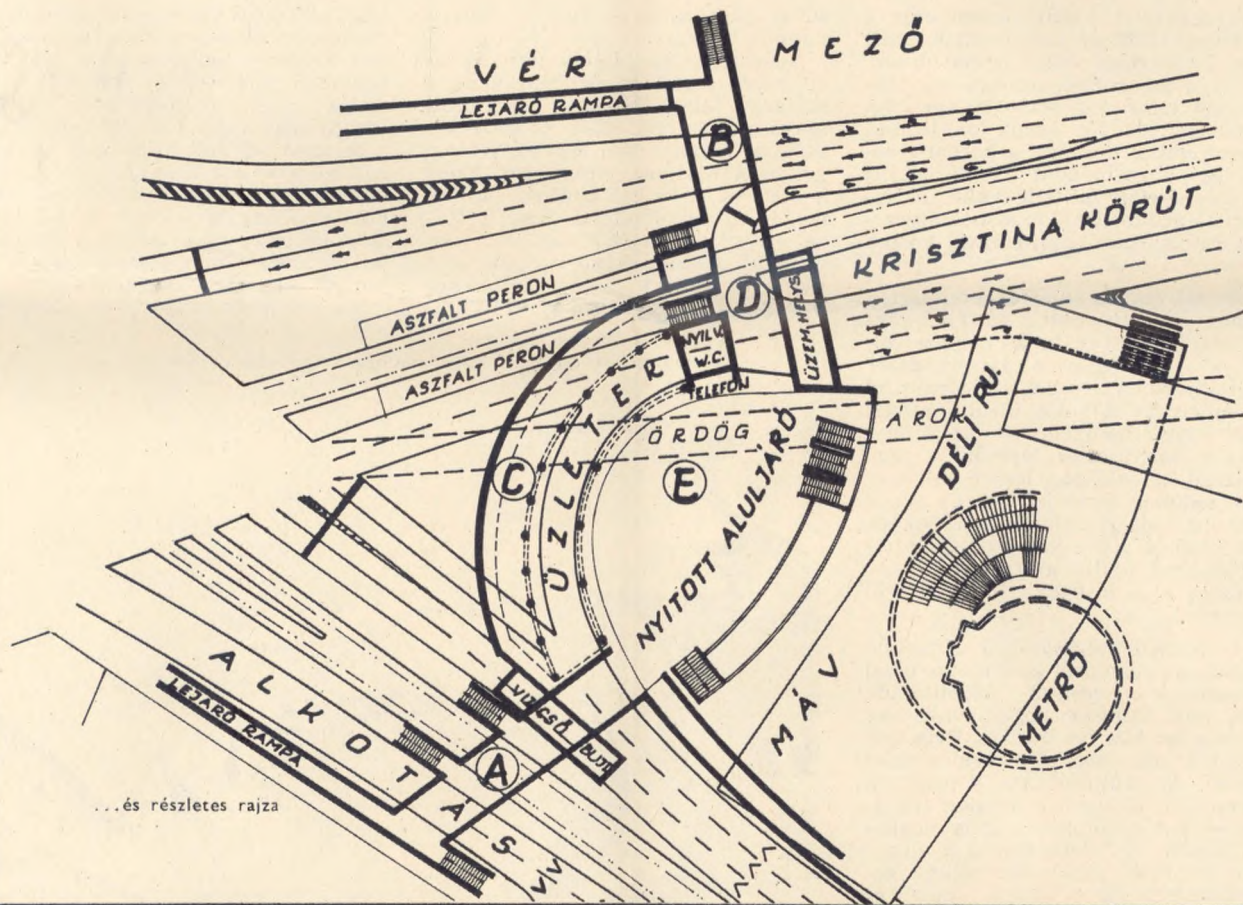
Az aluljárórendszer két ütemben

A süllyesztett tér és a MÁV utasfogadó csarnokának makettje...





... a forgalmi csomópont vázlat...



...és részletes rajza

épül. Először a Krisztina körút alatti, B jelű folyosó készül el, azután át-helyezik a villamosvágányokat végleges helyükre, és megépül a C csarnok, az A folyosó, valamint a csatlakozó részek. Az Alkotás utcai villamost az építés alatt hídon vezetjük át a munkagödör fölé, a gépjárművek forgalmát pedig elterelik.

Az aluljárórendszer teherhordó szerkezete általában vasbeton, 400, ill. 280 kp/cm² törőszilárdságú betonból, valamint 50 kp/m² szakítószilárdságú acélból készül. Az íves fűdémszerkezet erőtanai számítását elektronikus számítógép végezte; így módon nagyobb pontosság és anyagmegtakarítás vált lehetővé.

Ma talán kissé fájdalmas látvány, és sok bosszúságot okoz az építési munkával járó felfordulás, de az eredmény — gondoljuk — bőségesen kárpótolni fog mindnyájunkat.

Keömley-B. Aurél
okl. mérnök, FŐMTERV