

1973. M. A. D.
BUDAPEST
385.5

244



A Déli pályaudvar átépítése

1970-1975

A Déli pályaudvar és teljes környezete 1960 óta napjainkig — és előreláthatólag továbbra is — szüntelenül változik, fejlődik; mint általában a pályaudvarok és azok városi környezete! A szükségszerű változást mindig és mindenütt a közlekedés növekedése okozza.

A pályaudvarok továbbfejlesztésének igénye Európa-szerte napjainkban jelentkezik. Az elmúlt században épült pályaudvarokat ugyanis előrelátóan nagyméretűekre építették, így kisebb átalakításokkal és bővítésekkel egy évszázadon át megfeleltek; azonban az időközben sokszorosára növekvő vasúti forgalom mellett megjelent a városi kapcsolat és a környék átrendezésének igénye, a gépkocsiforgalom és a tömegközlekedési eszközök ugrásszerű növekedése, mindez további fejlesztést sürget. Általában megjelenik a felszín alatti közlekedési hálózat is. A metró ismét új közlekedési kapcsolatokat kialakítását teszi szükségessé.

A Déli pályaudvar jelenleg folyó átépítését is ezek a tényezők indították meg. A Kelet-nyugati metróvonal végállomása a Déli pu.-nál épült. Ezzel egyidőben az Alkotás utca kiszélesítése és a pályaudvar előtt elterülő Magyar Jakobinusok tere közlekedési

átrendezése is megvalósult. Ezeket a feladatokat a Déli pályaudvar átépítése nélkül megoldani nem lehetett; ugyanakkor a pályaudvar sem volt a legkorszerűbb.

Az 1962-ben történt átalakítás csak a megnövekedett balatoni forgalom balesetmentességének biztosítására volt megfelelő, és átmeneti jelleggel épült.

Akkor már ismeretes volt a metró-csarnok helye. 1962-ben az üvegcarnok úgy épült, hogy annak lebontása nélkül a leendő metró-csarnok felett tovább épülhessen — természetesen az üvegezésnek és a burkolatoknak a bővített résszel azonos módon való átépítésével. Ma már nem is látható, hogy melyik a csarnok 1962-ben épült része. A pályaudvar előtti süllyesztett tér — mely a pályaudvarral építészeti egységet képez — és az aluljárók biztosítják a teljes közúti keresztdésmentes gyalogos forgalmat. A süllyesztett tér a csarnok szempontjából építészeti is igen fontos, mert növeli a csarnok hatását és fokozza a tér nagyvárosias hangulatát.

A feljáróhoz mindenhol rámpák csatlakoznak, hogy gyermekkocsival, kis-

kocsival is megközelíthető legyen minden szint. Rámpán lehet feljutni a süllyesztett térről az utcaszintekre, sőt a vágányok szintjére is.

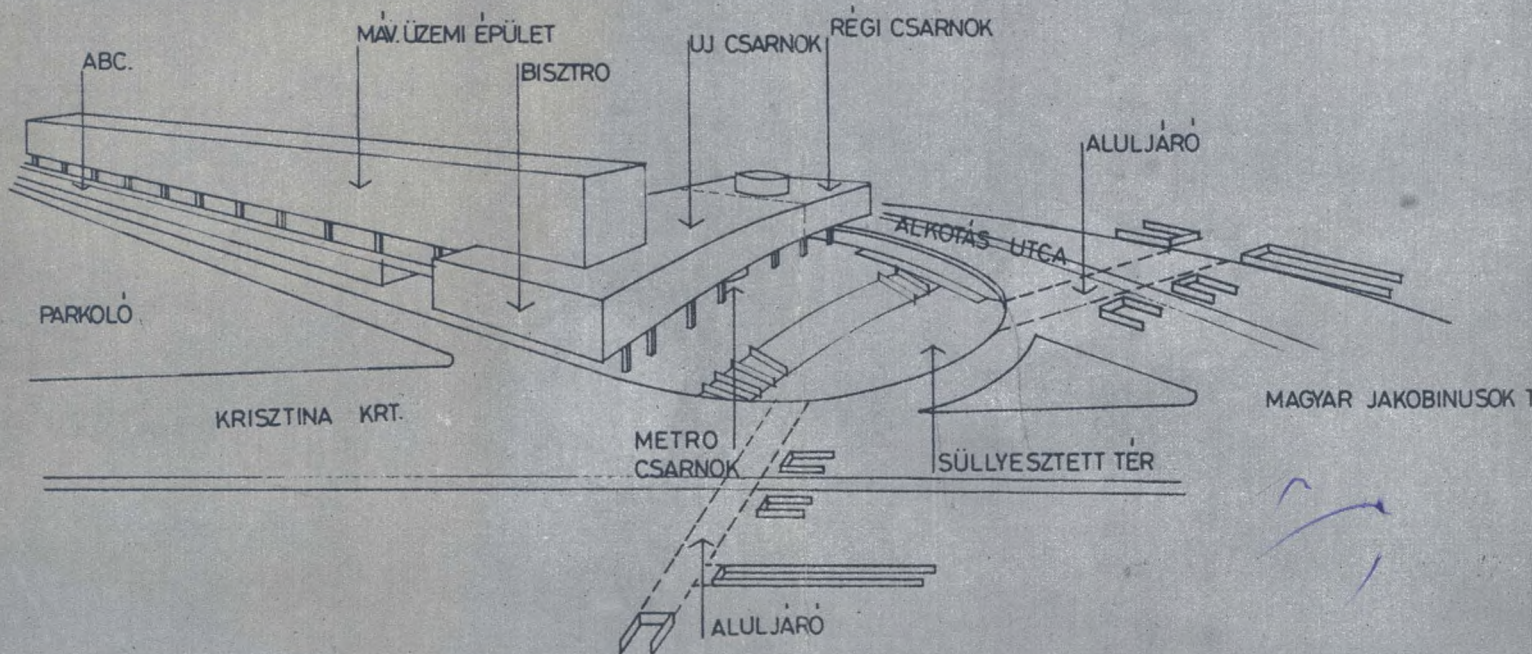
A közlekedési csomópont lényegében négy egymás felett levő szintből áll. A legalsó szint a metró-végállomás, ahonnan — a többi állomáshoz hasonlóan — mozgólépcső vezet az utcaszinten levő metró felszíni csarnokába.

A második szint — az utcaszint alatt levő aluljáró és nyitott süllyesztett tér — a gyalogosforgalom részére szolgál, üzletekkel is. A harmadik az utcaszint, melyen a közúti forgalom is halad, s ahol a metró felszíni csarnoka és a pályaudvar alatti felső üzletsor nyert elhelyezést.

A negyedik szint a pályaudvar szintje, a vágányokkal, a peronokkal és az utascarnokkal.

A peronszint felett még három szinten — a vágányokkal párhuzamosan — üzemi épület épül. A süllyesztett nyitott tér, a pályaudvar csarnoka alatti fedett tér és a csarnok zárt tere fokozatos átmenetet kíván biztosítani. Az összeköttetéseket a lépcsők és a rámpák adják.

Keresztmetszet az épületkomplexumról





Feljárt a csarnokba

A szinteknek ez a „megmozgatása” — a kedvező forgalom biztosítása mellett — a budai tájba illeszkedést is igyekszik megoldani. Várhatóan a süllyesztett tér a benne elhelyezett üzletekkel, pihenőhelyekkel, eszpresszóval kellemes tartózkodóhely lesz, aluljárós kapcsolattal a Vérmező parkjához.

A felszíni metró-csarnok közvetlen kapcsolatban áll a pályaudvar bejáratával, a főlépcsővel. A metró-csarnok zárt tömbjét áttört betonfal veszi körül, igyekezték feloldani a beton tömörségét, jelezni a „barlangszerű” metró helyét — és mintegy szimbolizálni a közlekedés dinamikáját.

Az egész utasforgalmi rendszer haladási irányai körívekre épültek, a mozgás természetességéből adódóan. Ezt az íves, oldott megoldást igyekeznek a lépcsők is követni, keresve a legrövidebb és legtermészetesebb útvonalakat.

Az utascsarnok Budapest egyik legszebb helyén áll. Ilyen környezetben, ilyen kilátásnál csak a teljes üvegezés lehetséges, ezért készült acélszerkezet nélküli, teljes átlátást biztosító, a padlótól a mennyezetig üvegezett csarnok. Napvédő üveget használtak fel, mivel ilyen nagy felületek nyári leárnyékolása vagy elfüggönyözése nagyon nehézkes és elveszi a szép kilátást.

A csarnok külső megjelenésében is döntő szerep jut a nagy üvegfelületnek, amely könnyeddé teszi az épületet és egyszerűvé a homlokzatot. Az íves megjelenésű homlokzat — a süllyesztett tér íves lezárásának ellenékeként — a külső tér egységét hangsúlyozza.

A csarnokban a köralakú pénztárblokk és a pavilonok szigetszerűen állnak. A csarnok egy részét — a Vérmező felőli oldalt — bisztró foglalja el.

Az üzemi épület oldalt zárja le a pályaudvart, lábakra állítva, hogy ne zárja el a peronokat a Vérmező és a Vár látványától. Oldalt helyezkedik el az autóparkoló és a taxi állomás, innen nyílik a poggyászfeladási hely, a ruhatár, valamint egy nagy, kétszintes ABC áruház.

Ez a terület — a Feszty Árpád utcáig — további komoly fejlesztésre ad lehetőséget.

A Déli pályaudvar és környezete Budapest egyik fontos pontjává kezd válni. Itt halad el a városba érkező balatoni és bécsi autópálya, ide érkezik a metró és itt találkozik két fontos főútvonal. A terület forgalma nagyon nagy, mivel csak a pályaudvar napi utasszáma kb. 80 000 fő; ez a szám a 12 vágány kiépítése után 120 000-re fog növekedni.

A pályaudvar felszerelése, anyagai, burkolatai, gépesítése, utastájékoztatása, világítása, klimatizálása mind szükségszerűen korszerű; hiszen az igénybevétel itt talán minden más épületfajtánál nagyobb.

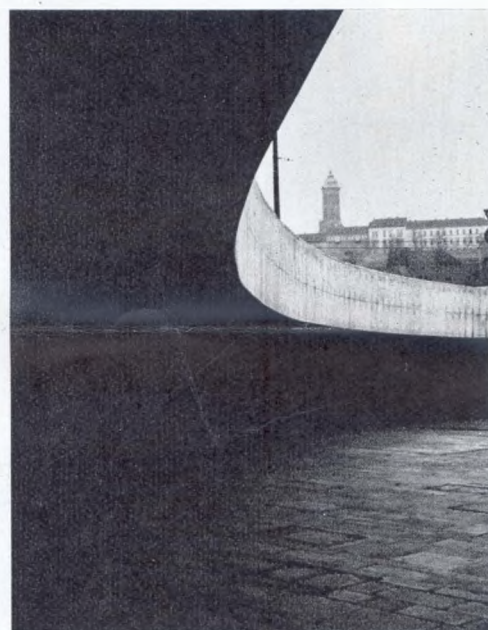
A Déli pályaudvar környékén kialakuló központ végleges méretei — amennyiben városfejlesztésben a végleges szó egyáltalán szerepelhet — természetesen nem állapíthatók meg, sőt ma még meghatározhatatlan az ide kerülő épületek funkcionális megoszlása is. Az azonban nem kétséges, hogy ezen az exponált területen a folyamatos fejlesztésben még csak az első nagyobb lépést tettük meg.

Kővári György

tervező, MÁVTI



A fejperonra vezető lépcsőfeljáró



Csigó László felvételei

A pályaudvar előtti süllyesztett tér két részlete

