



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Gárdonyi Jenő*

Cím: *1952* **Milyen lesz az új Keleti és Déli pályaudvar**

Forrás: *Magyar Hírlap*

(Hely)	(Idő)	(Köt. v. füz.)	(Oldal)
	<i>1952. X. 10.</i>		

Osztályozás

Tárgy:

385.5

Hely:

Idő:

"1952"

Személy:

Helyszám:

A Földalatti Gyorsvasút most épülő vonala két pályaudvart is érint. A Keletit és a Délit. A két pályaudvarhoz kapcsolódó földalatti állomásokat úgy tervezik meg, hogy onnan, illetve oda közvetlen összeköttetést kapjanak a nagyvasutat igénybevevő utasok

A Baross-téri földalatti gyorsvasúti állomás terveinek elkészítésére hat neves építőművész kapott felhívást: Kardos György, Reischl Antal, Weiner Tibor, Fekete Ede (Moszkva), Szendrői József és Flach János. A Baross-tér közepén épülő üvegcsarnokból lesz a lejáró; egy rövidebb mozgólépcső viszi le az utast egy felszínalatti csarnokba, ahol a pénztárak, a különböző üzemi helyiségek, raktárak, telefonfülkék helyezkednek el. A felszínalatti csarnokból hosszabb mozgólépcső vezet a mélyenfekvő földalatti állomáshoz, ahol 120 méter hosszú perronon várhatják az utasok az érkező gyorsvasúti szerelvényeket. A Baross-tér közepén tervezett üvegcsarnok minél kisebbre épül, hogy a tér látképét ne zavarja és főként ne rontsa

a Keleti pályaudvar

homlokzatának Rákóczi-út telőli összhatását. A forgalom különválasztása érdekében külön lesz a föld alá vezető és külön az állomás kijárata. Az állomás tervezőjének művészi dekorációkban kell kiemelnie a munkás-paraszt szövetség gondolatát, mivel a vidékről érkezők ezen az állomáson találkoznak először a fővárossal.

A nagyvasút utasai a Földalatti Vasút Baross-téri állomásáról közvetlenül léphetnek majd a Keleti pályaudvar épületébe. Ennek érdekében a Keleti pályaudvar jelenlegi érkezési oldalát átépítik. Az érkezési csarnok és a jelenlegi kerepesi-úti oldalkijáratot szegélyező, úgynevezett Konzum-épületet 15 méter széles, két emelet magas szárnyépülettel kötik össze. Az új épületszárnyban bonyolódik majd az érkező, és az elutazó utasok forgalma, sőt itt helyezik el a gödöllői HEV utasforgalmi helyiségeit is. Amikor az új szárnyépület elkészül, a mögötte lévő épületet lebontják és az így felszabaduló te-

rületet a pályaudvar vágányhálózatának bővítésére használják fel.

A Déli vasút

átépítésének, az itteni végállomásnak tervezésére az év végéig szóló határidővel nyilvános tervpályázatot írt ki a Földalatti Vasút Beruházási Vállalat. A Déli pályaudvar helyén, korszerű városrendezési megoldással, nagyszabású, új vasúti pályaudvar épül és ez is kapcsolatban lesz a Földalatti Vasút budai végállomásával. Külön lejáró mozgólépcső vezet majd magából a pályaudvar épületéből és külön mozgólépcsők viszik az utca felől érkező utasokat a Földalattihoz.

A déli vasúti földalatti végállomás művészi dekorációja az üdülés és pihenés gondolatát juttatja majd kifejezésre, kiemeve, hogy legnagyobb értékünk az ember. A pályázóknak meg kell tervezniük a perron és a várócsarnok, valamint az azokkal összefüggő alagútrészek építészeti kiképzését, a mennyezeti felületek architektonikus kialakítását és képzőművészeti dekorálását, továbbá a padozatburkolat kiképzését. Javaslatot kell készíteni a világítástechnikai megoldásokra is.

A Metro végállomás megépülésekor nagyszabású városrendezési átalakítás is történik a Vimezőnek, illetve a Krisztina-körútnak ezen a részén. A Krisztina-körutat a Déli vasút és az Endresz György-tér előtti szakaszán kiszélesítik és ki egyenesítik. Az Endresz György-teret parkozzák és a Déli vasút előtt az Aikotás-utcában, park-sáv között közlekednek majd a villamosok. A Krisztina-körútról idővel eltávolítják a villamosokat, miután az újjáépülő Erzsébet-hídon sem lesz villamosközlekedés. A forgalmat trolibuszok és autóbuszok bonyolítják majd le.

Gárdonyi Jenő