



Szerző: _____

Cím: _____

Forrás: _____

Tárgy

385.5

Hely

Idő

'1930'

Személy

Bp.

(Hely)

1930. IV. 30.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Old)

nyomda 1927 — 1695

Budapest fővasuti pályaudvarainak végleges elhelyezése

A M. M. É. E. ut-, vasut- és hidépítési szakosztályában Wittenbarth Győző mérnök vetített képek kíséretében előadást tartott a fenti címen. Aból indult ki, hogy Budapest fővasuti személyforgalma az idők során nagy mértékben megnövekedett. Az 1875 évi 1.3 millió utasszám, az 1913 évig a 22-szeresére emelkedett és kulminációját 1918-ban 41.7 millió utassal érte el. A háború és a forradalmak alatt lezüllesztett vasutak rendbehozatala után, és a 20 millióról 8 millió fönyire lecsökkent ország által létesített budapesti utasforgalom már 1921-ben meghaladja az 1913 évit. Innét azután nagymértékben emelkedik úgy, hogy 1925 évben már 43.4 milliót tett ki. Megjegyzni azonban az előadó, hogy megcsökkentés az átlagos utazási távolság nagymértékű lecsökkenésében jelentkezik.

A nagy utasforgalom lebonyolítására tudvalevően az idők során három nagyobb főállomás létesült. Ezen a 3 u. n. fejállomáson kívül még több átmenő jellegű p. u. van, melyek közül legjelentősebb Kőbánya alsó- és a Kelenföld pályaudvara.

A rohamosan fejlődő forgalom miatt a p. u.-ok szűk volta megépülésük után rövidesen jelentkezett. Elkezdődött erre a pályaudvarok kibővítése, azonban mindig elkésve, és oly szűkre szabva bővültek, hogy állandó forgalmi zavarok mutatkoztak, amely eljárás pedig éppen pénzügyi szempontból káros mindenkor.

Vasúthálózatunk a főváros körül felesleges kerületeket tesz meg. A bajokhoz hozzájárult, hogy jöllehet annak idején pályaudvarainkat építésükkor messze a városban kívül helyezték el, de a példátlanul gyorsan terjeszkedő fővárosunk növekedése következtében azok jelenleg már annyira a városban vannak, hogy mind a közúti közlekedésnek, mind pedig a városfejlődésnek lényeges akadályozói.

A M. M. É. E. az 1901 évben indítatva érezte magát, hogy ennek a vasuti problémakörnek tárgyalásába belekapcsolódjék. K. Lipthay Sándor a Műgyetem volt kiváló vasutépítési professzora kezdeményezésével nagyszabású vita indult meg, mely végeredményképpen 4 pontban összefoglalva emelte határozattá a szükséges tennivalókat. Az 1. pont szerint a pályaudvarok, amennyire csak lehet, a város belsejében helyeztessenek el. 2. Az új vonalak alagutban vezettessenek, ami azután az új személypályaudvarok földalatti elrendezését is maga után vonja. 3. Az új pályaházak a város belsejében átmenő vágányzattal és ne fejjállomásként építtessenek. 4. Az új vonalak földalatti vezetése a főváros sulyvonalában menjen végbe.

A felsorolt pontozatok alapján, és külföldi példákra hivatkozva előadó arra a konklúzióra jut, hogy a keleti p. u. vonalát vagy le kell csökkenteni vagy az új megoldásból teljesen kihagyni, egyébként pedig a határozat 1. pontja helyesnek ismerendő el.

A 2. pontot illetőleg Budapestben csakis a földalatti megoldás jöhet szóba.

A 3. pont szerint a felsorolható összes előnyök feltétlenül a fejállomás elé helyezik az átmenő megoldást. A 4. pontra vonatkozólag meg kell mindenek előtt állapítanunk, hogy hol van Budapest sulypontja, illetve sulyvonal? A főváros esetében, mivel nagy folyam mellett terül el, a sulyvonal állapítandó meg. Előadó bőséges adatokkal alátámasztott megállapítása szerint jelenleg a sulyvonal kb. a Dunával párhuzamosan az Uránia vonalában van. A jövő Budapestjében pedig ez a sulyvonal átlépi a Károly király ut. Múzeum körút vonalát, és kb. az Apponyi tér mélységében fogja követni a Dunát.

Budapest szföv. 1913 évi előterjesztésében, melyben a pályaudvarok elhelyezésének végleges megoldását sürgeti, hogy a városterveket, valamint a közlekedési hálózatot véglegesen megállapíthassa, a Máv. négy különféle átmenő elrendezést javasol. Az I. terv pályaudvarai a nyugati p. u. Rókus kórház és Józsefvárosi p. u. eleje volna. A II. terv pályaudvarai a nyugati p. u. Bajza-uccai része, a gázgyári telek a Tisza Kálmán téren, és a Józsefvárosi p. u. külön része. A III. terv a pályaudvarok az Állatkert mellett, az Aréna utnál, a régi lóversenytéren, és a Józsefvárosi p. u. külső részein volnának. A IV. terv a mai ceglédi vonalat használja fel.

A felsorolt megoldások közül az I. tervet Rókus pályaudvara közelíti meg leginkább a sulyvonalat, még pedig 1 km-re, a többi annyira messze esik attól, hogy mint megoldás költséges voltukkal nem is jöhetnek szóba. Felemlítette még előadó Kemény Ignácnak 1914-ben kelt tervzetét, mely teljesen megtagadja a személyforgalmat a mai elrendezéssel fejjállomás-rendszerben, csak a pályaudvari

épületet annyival helyezi hátrább, hogy megfelelő számu vágány elférjen. A ceglédi vonalat a Körvasuton vezetné a nyugati p. u.-ba.

Ez az elrendezés a Keleti p. u.-nál még további területeket venne igénybe, úgy hogy a Keleti p. u. a Baross tértől egészen a Hungára utig 1.8 km-en zárna el a városrészek közlekedését.

Mivel a p. u.-ok végleges rendezésénél a korlátlan vasuti közlekedés lebonyolítása mellett éppen ezen városrendezési hibákat akarjuk kiküszöbölni, — ez a további terjeszkedés lehetetlen. A pályaudvarok egyébként 2.5 km-re esnek a városközponttól.

Ezután előadó az általa felsorolt tervzetekhez két elrendezéssel saját megoldása szerint járult hozzá. Előadása szerint vezessük be a ceglédi vonalat vonulási irányában egyenesen délkeletről egy pályaudvarba. E p. u. céljára a Keleti természetesen adódik, ha a már természetellenesen bevezetett egvéh vo-

nalaktól mentesítjük. A bevezetéshez a Máv kezében van a szükséges terület, mely a felhagyott kőbányai sertéshizláló állomás területe. Ez egyenesen összekapcsolja a ceglédi vonalat a Népliget mögötti keleti p. u.-ba vezető fővonallal. Mivel a ceglédi vonal ellenkező irányu, vagyis jobboldali közlekedésű, a becsatlakozás előtt a két fővágányt egymáson át kell vezetni.

A keleti p. u.-ból pedig vezessük el a természetellenesen nagy kerülőkkel bevezetett dunántúli és szabadkai vonalakat. Ezek elhelyezésére természetesen adódik a kitelepítésre ítélt dunaparti teher p. u. és a közraktárak épülete. A szabadkai vonal egészen egyenesen bevezet ide. A dunántúli vonalakat pedig vagy az összekötő hid mellett építendő másik hidon át 300 mteres sugárral és 12°⁰⁰-es lejtővel vezetnénk le a dunapartra vagy pedig Kelenföld állomás előtt a vonalat egyenesen a Dunának vezetve ott hidalják át a Dunát.

Az idevezető négyvágányu vasut a dunaparti rakpatron a föld alatt volna vezetve és villamos üzemű volna. Itt tehát a Belváros széleig juthatnának el az utasok. A pályaudvar létesítése 16 millió pengőbe kerülne.

Az előadó második terve átmenő megoldás szerint van elgondolva. Az összes kelet, dél és nyugat felől érkező vonatokat észak-déli irányban kellene átvezetni a város jelenlegi és jövőbeli sulyvonala között és északon, a mai Rákos-rendező pályaudvaron volna a végállomás. Az északról jövő vonatokat pedig délen, az összekötő vasúti hid előtti teherpálya-

udvar területén állítanak le.

A város belsejében a muzeum előtt és a mai nyugoti pályaudvar épülete előtt földalatti megálló volna. A négyvágányu pálya, mely alagut-kiképzésű volna, a Dunapart, Csarnok ucca, belső körut, Vilmos császár ut és a nyugati pályaudvar területe alatt vezetne az északi pályaudvarhoz.

Előadó a költséget 98 millió pengőben állapította meg. Ezzel szemben a főváros teljes személyforgalma, az új teherpályaudvarok és az északi rendező pályaudvar végleges elhelyezési költsége is fedezve volna.

Előadása végén előadó hangsúlyozta a *probléma megoldására tervpályázat kírását.*

Az eladás iránt feszült figyelem mellett nagy érdeklődés mutatkozott. *Szikszay Gerő* min. tanácsos, elnök megköszönte a nagy tárgykört teljesen felölelő előadást, és egyszerre mind közölte, hogy *a kormányhatóság a kérdés fontosságának tudatában a legrövidebb időn belül meg akarja oldani a pályaudvarok végleges elhelyezésének régóta vajdó problémáját.*