



Ludwig
Denes

Nagy-Budapest legnagyobb kérdőjele: mi lesz a pályaudvarokkal?

Forrás:

Nemzeti Ujság

Budapest 1961. 5. 19.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

Hely

385.5

Idő

1961

Személy

Helyszám

Budapest székesfőváros házinyomdá

A *Nemzeti Ujság* sorozatos városfejlesztési cikkeinek élénk visszhangja is azt bizonyítja, hogy a közönség legszélesebb rétegei mennyire szívéükön viselik szeretett fővárosunk sorsát. Élvezzük szépségeit, kívánjuk, hogy ezek a világszerte elismert szépségek minél inkább kibontakozzanak, minél nagyobb büszkeség tölthessen el bennünket, amikor a külföldi már alig ejti ki a magyar főváros nevét, anélkül, hogy hozzá ne tegye: a feledhetetlen, gyönyörű Budapest...

Fővárosunk szépségeivel tulnyomórészt a természet ajándékozott meg bőkezűen bennünket. De annál inkább tartunk kötelességünknek, hogy amit emberi kéz, emberi hiba vagy mulasztás rontott a városképen, azt az állandó fejlődés céltudatos biztosításával helyrehozzuk. *Félmegoldások helyett messzi távlatot nyitó, nagyvonalú városrendezésre kell törekedni.* Ha valaki azt mondja erre, hogy a mai súlyos idők anyagellátási nehézségei közepette, amikor egyébként is sokkal életbevágóbb feladatok hosszú sora vár elvégzésre, egyáltalán nem időszerűek az ilyen nagyszabású városrendezési tervek, annak könnyen meg lehet felelni: az ilyen terveknek a *kivitele* most és talán még hosszú évekig csakugyan nem időszerű, de eszmei *előkészítése* annál inkább. A nagy-

vonalú városrendezés nemcsak évekre, hanem évtizedekre dolgozik előre, a vele összefüggő kérdések hosszú sorát kell itt idejében megoldani, tisztázni az elvi szempontokat, ami a nagy megoldások gondos előkészítésének elengedhetetlen feltétele.

Az illetékes tényezők éppen erre való tekintettel állandóan és behatóan foglalkoznak Nagybudapest kialakításának nagyarányu terveivel. Tekintettel arra, hogy a jövő Nagybudapestjének legnagyobb kérdőjele kétségtelenül a pályaudvarok problémája, mind a fővárost, mind a MÁV igazgatóságát régóta foglalkoztatja a Nyugati- és a Déli-pályaudvarok áthelyezésének terve. Nem tér hozzá kétség, hogy *Nagybudapest kifejlesztése érdekében nagyszabású, évtizedekre szóló vasuti, illetőleg pályaudvarépítési programot kell kidolgozni*, hiszen a vasuti hálózat és a pályaudvarok fejlődésének nemcsak hogy lépést kell tartania a városfejlesztéssel, hanem *ezt meg is kell előznie, elő is kell segítenie.* Ha egy főváros terjeszkedése évtizedek alatt eléri, sőt túlhaladja régi peremén elhelyezett pályaudvarait, akkor ezeket a további fejlődés biztosítása érdekében a *kivülrebb fekvő peremen* kell elhelyezni, sőt a szükséghez képest új pályaudvarok építéséről kell gondoskodni.

A Nyugati-pályaudvar áthelyezése

Mindezeknek a szempontoknak érvényesítésével dolgozta ki városfejlesztési tervét Hazay Artur ny. MÁV-felügyelő, akinek pályaműve a Magyar Vasuti és Hajózási Klub szakirodalmi pályázatán dicsőítő elismerésben részesült. Beszélgetünk Hazay Arturral, aki elgondolásairól ezeket mondotta:

— Városfejlesztési tervem vezéreszméjét a Nyugati-pályaudvarnak a jelenlegi Rákospalota-pályaudvar déli végére való áthelyezése. Az a javaslat, hogy a Nyugati-pályaudvar csak a Szinyei Merse-utca vonaláig tolják ki, csupán ideiglenes megoldást jelent csak, míg a végleges megoldás sokféle előnnyel járna: A Berliini-tér és az új Nyugati-pályaudvar közti vasúti hálózat helyén széles, befásított, szép sugárút épülhetne ki és ezeknek az értékes telkeknek eladási árából nagyrészt fedezhetőek volnának az új villamosvasut költségei. Ilyenformán a Berliini-tér rendezésének nehéz kérdését is meg lehetne oldani. A régi Nyugati-pályaudvar megszüntetésével és az új sugárút megnyitásával itt egy nagy körtér alakulhatna ki, amelyen minden forgalmi és személybiztonsági, sőt esztétikai igényt is ki lehetne elégíteni. Ez a megoldás elősegítené az Andrássy-ut folytatásának kiépítését is, valamint Rákospalotának Rákospalota és Pest-újhely felé való teljes kifejlődését s Magdolnaváros külső peremének nagyvárosi színvonalra való emelkedését. A MÁV a három kilométernyi utmegrövidítéssel mind a Nyugati-, mind a Déli-pályaudvarnál évente sokezer személyvonat-kilométer vontatási költségei alól mentesülne.

A nagyszabású terv indokolása rámutat arra, hogy az ország területének megnagyobbodásával a vasúti forgalom nagyarányú emelkedésével kell számítani és mivel ennek a nagy forgalomnak nemcsak a Keleti-pályaudvar, hanem többi személyi pályaudvaraink sem lennének képesek megfelelni, az új Déli-pályaudvaron kívül még egy új személyi pályaudvar megépítésére van szükség. Erre a célra az új terv legalkalmasabbnak tartja a népliget-i megoldást. Eszerint az új központi személy-pályaudvar a Népligetnek a Kismartoni-ut és a Simor—Fertő-utcák vonalával határolt kisebbik felére kerülne, a Kőbánya felső pályaudvartól és Budapest Ferencvárosból hozzávezető kétvágányú pályával együtt. Erre a pályaudvarra a Nyugati-pályaudvari személyvonatok kivételével befuthatnának a többi vonalak összes gyors- és sebessonatai, az éjjel induló és hajnalban érkező távolsági személyvonatok, úgy hogy mindezek a vonatok ezen a pályaudvaron érnék el egymáshoz való csatlakozásukat.

A Déli-pályaudvart Kelenföldre kell áthelyezni, homlokzatával az Etele-térrel szemben, a Bródy Zsigmond-utca és

a Parádi-ut közé, míg az új kelenföldi teherpályaudvar az Andor-utcai iparvágány végére kerülhetne, a kábelgyárral szemben eső területre. Az új Déli- és az új kelenföldi pályaudvar a Budapesthez közelebb hozott Budafok—Albertfalva állomásból kiágazóan jutna vágánykapcsolatba a többi vonalakkal. Ennek az lenne a mérhetetlen előnye, hogy a hegyeshalmi vonal kivételével a többi dunántúli vonatok a jelenlegi kelenföldi pályaudvar érintése nélkül futhatnának be az új Déli- és az új kelenföldi teherpályaudvarra, míg a jelenlegi Budapest-Kelenföld állomás helyén csak forgalmi kitérő maradna meg a hegyeshalmi és a

Többi dunántúli vonalak vonathalál átterelése céljából.

— Az új Nyugati, népliget-i és Déli-pályaudvar — folytatta Hazay Artur — nemcsak a növekvő forgalom lebonyolítását tenné lehetővé, hanem biztosítaná a főváros nagyarányú fejlődésének lehetőségét is Rákospalota, Kispeszt, Pest-erzsebét és Albertfalva felé, a régi Déli-vasúti pálya lebontásával pedig lehetővé válnék a kelenföldi hegyvidéken egy szebb és nagyobb új Tabán megalkotása. A főváros itt is olyan értékes területek birtokába jutna, amelyeknek eladási ára nagyrészt fedezné az új villamospályák építési költségeit. A földalatti vasutat meg kellene hosszabbítani az új Nyugati-pályaudvarig és innen a volt Nyugati-pályaudvari vágányhálózat és a Szent István-körút alatt elvezetni a Margit-hidig, biztosítva a gyorsvasúthoz való csatlakozást. Ugyancsak a gyorsvasúthoz való csatlakozással kell megépíteni a félkör alakú villamosvasúti pályát a Hungária-körúton, a Dunától a Dunáig.

Az érdekes tervezet nem tesz említést e nagyszabású építkezések költségeiről, mivel ezeknek kiszámítása a mai körülmények között reálisan szinte lehetetlen, de rámutat arra, hogy a MÁV várható 100—120 milliós építési költsége a székelly vasutak és közutak kiépítése után — mert hiszen ez a legsürgősebb feladat! — husz év alatt évi 5—6 millió pengővel fedezhető lenne. Kétségtelen tény, hogy a Nyugati- és a Déli-pályaudvarok városfejlesztési feladatukat régi helyükön teljes mértékben betöltötték, velük kapcsolatban tehát mindenképpen új megoldásra van szükség. Ilyen megoldás nélkül a főváros nem lendülhetne újabb nagyarányú fejlődésnek, sőt terjeszkedésének még az eddigi üteme sem lenne biztosítható. Az itt ismertetett vasútépítési és városfejlesztési program, illetőleg az abban foglalt elgondolások fölött természetesen az illetékes szakkörök hivatottak bírálatot és ítéletet mondani. A program mindenesetre olyan feladatok elvégzésének eszmei előkészítésére irányul, amelyek szorosan összefüggnek Nagybudapest kialakításával nélkülözhetetlen előfeltételeivel.

Ez a Nagybudapest pedig mindnyájunknak vágya, mindnyájunknak álma. Mindnyájan azt akarjuk, hogy ez a szivünkhöz nőtt főváros a jövőben is az maradjon, sőt fokozott mértékben az legyen, ami ma: a feledhetetlen, gyönyörű Budapest.

LUDVIG DÉNES