

10 millió pengőért felajánlották a fővárosnak a halálraítélt pályaudvarok 125.000 négyszögöl területét

Újra aktuális a pályaudvarreform

A kormány és a főváros illetékes ténylezői tárgyalásokat folytatnak olyan közlekedési kérdésben, amelynek Budapest jövő városképe, a távolsági és helyi forgalom kialakulása szempontjából évtizedekre döntő jelentőségű. A főváros pályaudvarai teljes Magyarország centralizált, fejpályaudvarokba befutó forgalmának a felvételére épültek. Az országhatárokkal együtt több közlekedési főúteret is kettévágtak, a marcheggi fővonal jelentőségének eltörpülése szinte feleslegessé tette például a Nyugati-pályaudvart és így a pályaudvarkérdés hosszú idő óta tervezgetés és tanácskozás középpontjába kerül. A kereskedelmi minisztérium is szükségesnek látta a pályaudvarkérdés megoldását és ezért

a kereskedelmi miniszter már hosszabb idővel ezelőtt átíratot intézett a székesfőváros polgármesteréhez ebben a kérdésben.

A kereskedelmi kormány ajánlata igen érdekes volt. Rámutatott a kereskedelmi miniszter arra, hogy meg akarja szüntetni a Déli vasút pályaudvarát, részben felhagyja Kőbánya alsópályaudvart, továbbá a Keleti pályaudvarra viszi be a halál sorompós ceglédi vonalat. Az ily módon felszabaduló terület 124.800 négyszögöl.

A kereskedelmi kormány felajánlja ezt a területet tízmillió pengő ellenében a székesfővárosnak.

A vételárból, a kért tízmillió pengőből kötelezte magát a kereskedelmi miniszter arra, hogy kibővíti a Keleti pályaudvart, megépíti a Lenke-tér közelében a Lágymányoson a Szent Imre-pályaudvart, ahol a személypályaudvar jellegét elvesztő Kelenföld helyett megállnának a vonatok, mielőtt a Keleti-pályaudvarra herobognának, — végül személypályaudvarra építi ki a Józsefvárosi pályaudvart.

Hivatalos válasz azonban a mai napig sem érkezett a fővárostól, aminek több oka van.

A 124.800 négyszögöles terület a főváros szakértőinek becslése szerint

aligha ér többet ötmillió pengőnél, eladhatósága különben is problematikus

és a benne heverő tőke kamatvesztését előre jelentős összeggel kell kalkulációba venni. A Kelenföldi pályaudvaron egyébként eddig csak kisebb átalakító munkákat végeztek. A Nyugati pályaudvar visszafelújítása már a múltban is élénk tiltakozást váltott ki

A főváros nem akarta keréken visszautasítani az állam javaslatát, ezért nem is siettek annak elintézésével. Bizonyos, hogy a halál sorompó ügye csak egyik függvénye a pályaudvar-kérdés rendezésének. A ceglédi vonalat ugyanis ebben az esetben közvetlenül a Keleti-pályaudvarra vezetnék be, a felszabaduló területet pedig házteleknek parcelláznák. Emlékeztetés, hogy még Bud János kereskedelmi minisztersége idején ménynyire előrevitték a sorompókérdést.

Az állam magasvasút, a főváros mélyvasút formájában szeretné volna megoldani, ez utóbbi azonban nem 12, hanem 18 millió pengőbe került volna,

a fűcsatorna átépítése következtében. Mind a két terv meghalt és ezek után a sorompó eltüntetésére eléggé problematikus.

Arra a kérdésre azonban, vajjon az újabb megindult tárgyalás során kilátás nyílik-e a megegyezésre az állam és főváros között, nem adhatunk optimista jeleket. A főváros nincs abban a helyzetben, hogy ekkora összeget mozgósítson és számos befolyásos fényzőnek

az álláspontja az, hogy a mai pályaudvarok, amelyeknek a gyökeres modernizálására, sajnos, nem tellett a MÁV-nak,

még mindig le tudják bonyolítani rendesen a forgalmat, amelynek a fokozódó igényeit inkább más téren próbálják kielégíteni.

A pályaudvar-reform, amelyben Bor-nemisza Géza még mint kereskedelmi miniszter volt a kezdeményező fél, most újabb érdekes fejzethez érkezik, de az esetleges telekspekulánsok tájékoztatására megjegyezzük, hogy a pályaudvar-reformból még hosszú ideig nem lesz üzlet Budapesten...