

# A pesti pályaudvarok sorsáról nyilatkozik Bornemisza miniszter



Bornemisza Géza

## Helyén marad

a keleti és a nyugati, kihelyezik a délit, megszüntetik a halálsorompókat, új magasvasutat építenek

— Az Est tudósítójától —

A főváros fejlődésével kapcsolatban már régen felmerült a pályaudvarok elhelyezésének kérdése. A legutóbbi napokban értekezlet volt Bornemisza Géza kereskedelmi miniszternél, amelyen a személpályaudvarok elhelyezésének kérdéséről tanácskoztak.

Munkatársunk erről a kérdéssel beszélt Bornemisza Géza kereskedelmi miniszterrel, aki a következőket mondta:

— A személpályaudvarok forgalmának évről-évre való emelkedése tényleg szükségessé tette az elhelyezések kérdésének tisztázását. Már a múltban is foglalkoztatta a kormányokat ez a kérdés és meg is indultak a tárgyalások, de a kidolgozott tervek egyrészt technikai, másrészt pénzügyi nehézségek miatt nem voltak megvalósíthatók.

— Az Országos Középítési Tanács, melyet a kormány a budapesti személpályaudvarok évtizedek óta függőben lévő kérdésének megvizsgálására felkért, az Államvasutak, a főváros és a miniszterium kiküldöttjeivel egyetértőleg már 1934-ben arra az álláspontra helyezkedett, hogy a jövőben a városrendezési, szabályozási és közlekedési kérdések tárgyalásánál abból kell kiindulni, hogy úgy a Keleti, mint a Nyugati pályaudvar a mai helyén, mint személpályaudvar meg fog maradni.

— A keleti és nyugati pályaudvar tehát a mai helyén marad,

esetleg a szükség szerint kibővítik, felemelik, vagy lesüllyesztik azokat, de ez a két pályaudvar a jövőben is alkalmas és elegendő a főváros személyi forgalmának ellátására még akkor is, ha a forgalom a multéhoz képest jelentékenyen emelkedik.

— Az egyes nagy vasúti vonalaknak a pályaudvarokba való bevezetése tekintetében az lenne

az ideális helyzet,

ha a vonalak a különböző országrészekből sugár irányában futnának be a főváros végállomáscái. Így legkevésbé akadályoznák a város fejlődését és a közúti közlekedést. A ceglédi és az ahhoz csatlakozó lajosmizsei vonal nagy mértékben hátrányos és pedig azért, mert ezek a vonalak nem magasvasútként épültek, hanem az uccák szintjében vannak elhelyezve.

— Az utóbbi időben folytatott tárgyalások kiinduló pontja tehát elsősorban az volt, hogy a ceglédi vonalnak a főváros határában fekvő részén, nevezetesen a Hungária körútnál az Erzsébet királyné útnál, a Thököly, Erressy, Moayoródi, a Kerepesi és a Kőbányai útnál lévő

halálsorompók megszüntjenek,

az Andrássy út folytatása megoldható legyen és a Gyarmat, a Besnyői és a Tábornok uccák megnyithatók legyenek. Ez a városfejlesztési, városrendezési és közlekedési szempontból a főváros és az érdekeltség által már több ízben előterjesztett kívánság a legtökéletesebben azáltal lenne elérhető, ha a ceglédi vonalnak a nyugati pályaudvar és a Kőbánya—Kispest állomás közötti szakaszok, amelyen a halálsorompók vannak, megszüntethető lenne.

— A halálsorompó vonal megszüntetésén kívül tárgyalások vannak az összekötő vasúti híd és a Kelenföld között tervezett

új magasvasúti pályaudvar

létesítésére és a mai déli pályaudvar megszüntetésére. Az utóbbival azok a közlekedési és városfejlesztési akadályok, amelyeket

a Déli vasút fekvése

okoz megszűnnének. A tervezett új pályaudvar (Szent Imre herceg megálló) a Lenke ter közelében létesülne, tehát a fejlődő budai részek egy igen jól elhelyezett, jól megközelíthető állomáshoz jutnának, amelyet az épülő Horthy Miklós híd révén a pesti oldal lakosságának egy része előnyösen használhatna. A kelenföldi állomás természetesen továbbra is megmaradna, sőt azt, mint teherpályaudvart, jelentősebben ki kellene bővíteni. A mai déli vasúti alagút pedig az északi és déli budai városrészeket összekötő, gyorsvasutat pólló villamos, közúti vasút céljaira lenne felhasználható.

— A déli pályaudvar megszüntetésével a volt déli vasúti vonatok a keleti pályaudvarra futnának be. A halálsorompók megszüntetésével kapcsolatban pedig ugyancsak idejőnnének be a ceglédi és lajosmizsei vonalak összes vonatai is. Tekintettel arra, hogy a keleti pályaudvar máris teljesítőképességének határáig ki van használva,

a keleti pályaudvar tehermentesítése

érdekében a hatvani, a szolnoki, a kelebiai, az adonyszabolcsi, a székesfehérvári helyi vonatok befogadására

a józsefvárosi pályaudvart

kellene tovább fejleszteni helyi személpályaudvarra, úgy azonban, hogy a mai teherforgalom lebonyolítására is alkalmas maradjon.

— A pályaudvarok rendezése tekintetében végleges álláspont még nem alakult ki és az előbb elmondottak azt az irányt jelölik, amelyben a tárgyalások folynak. A tárgyalásokba természetesen be kell kapcsolódnia a székesfővárosnak is és a tárgyalások eredményes befejezése után a szükséges munkálatok mintegy 4-5 év alatt lesznek végrehajthatók.