

Új központi személypályaudvarra volna szüksége Budapestnek,

de csak a háború után épülhet fel a Városliget mögött

A főváros rohamos fejlődésével fokozódik a személypályaudvarok zsúfoltsága. Az előre nem látott méretekre megduzzadt óriási forgalom ezeken a pályaudvarokon a napok bizonyos óráiban akkora zsúfoltságot okoz, hogy a forgalom lebonyolítása emberfeletti feladatot ró a vasúti személyzetre.

Ezen a visszás helyzeten a mai pályaudvarok áttelepítésével, illetőleg a központi fekvésű pályaudvarok helyett külvárosi nagy pályaudvarok létesítésével lehet csak segíteni.

Ez az elgondolás vezette a Közmunkák Tanácsát is, amikor a főváros közlekedési bajaival foglalkozott és ezek kiküszöbölésére egy új, minden eddigi budapesti pályaudvarnál nagyobb és korszerűbb személypályaudvar építését vette tervbe.

Mindenekelőtt örömmel állapította meg a Közmunkák Tanácsa azt a tényt, hogy a

ceglédi vasútvonal budapesti szakaszain a halálsorompók már mind megszűntek, az egyetlen Thököly-úti kivétellel.

Ennek megszüntetése is folyamatban van, azonban olyképen, hogy ennél a rendkívül nagyforgalmú útkeresztezésnél aluljárót építenek a vasúti pályatest alatt a közúti forgalom és a gyalogközlekedés számára. Ezt a fontos építkezést a Közmunkatanács már felvette 1944. évi költségvetésébe, a munka tehát a következő év folyamán meg is történik.

A vasúti forgalom megjavításának tervével kapcsolatban a kereskedelemügyi miniszter értesítette a Közmunkák Tanácsát, hogy a fővárosi személypályaudvarok elrendezésének kérdésénél megállapította ezek építkezéseinek alapelveit, még pedig a Közmunkatanács városrendezési javaslatainak teljes figyelembevételével.

közlekedést kell biztosítani, amely a legrövidebb idő alatt képes elszállítani a nagy tömegeket a szélrőzsa minden irányába. Ezzel egyidejűen megoldják az Erzsébet királyné-útra tervezett földalatti villamosvonal kérdését, *sőt jó lenne, ha a főváros peremvárosait átolsan összekapcsoló villamosvonalat is megvalósítanák akkor.* Ezzel aztán megszűnnék az a közlekedésszerűen lehetetlen állapot, hogy aki például Kispestről Rákospalotára akar utazni, vagy Sashalomról Szentlőrincre, az kénytelen legyen beutazni a főváros kellős közepébe, aztán megint kiutazni az elérni óhajtott peremvárosba. Ami nemcsak rengeteg elpocsékolott időt jelent, hanem a közlekedési vállalat számára haszontalanul teljesített kocsikilométereket is.

Ez naponta sok száz és ezer embernél évente igazán tekintélyes veszteséget jelent.

A Közmunkák Tanácsa az új személypályaudvar építési munkálataihoz minden szükséges előkészületet megtesz, hogy a háború befejezése után a nagyszabású munkát azonnal meg lehessen indítani.

Az óriáspályaudvar

Az új tervezet értelmében a fővárosi személy- és teherforgalmát teljesen szét fogják választani. Különválasztják a rövidtávolsági, környéki forgalmat is a nagytávolsági forgalomtól.

A most üzemben lévő budapesti pályaudvarokat az új elrendezés szerint kizárólag csupán a környéki forgalom lebonyolítására hagyják meg.

A távolsági forgalom számára egy hatalmas, új pályaudvart létesítenek, olyan óriási és korszerű terjedelemben, amelyhez fogható az egész országban nem lesz.

Ezt az óriási személypályaudvart a Városliget mögött építik meg. Pontosabban: a Hungária-körút mentén, a külső Andrássy-út és a Kerepesi-út között. Ezen a helyen jelenleg a ceglédi vonal rákosvárosi megállóhelye van.

A nagy személypályaudvar létesítéséhez szükséges terület biztosítása érdekében a Közmunkák Tanácsa szigorú építési tilalmat rendelt el az új pályaudvar területének közelében az egész környékre, mert ma még nem lehet tudni, hogy annakidején az új pályaudvar környékén milyen építészeti alapelvek és stílus szerint szabad majd új épületeket emelni.

Ez a tilalmi terület a külső Andrássy-út, Hungária-körút, Columbus-utca és Erzsébet királyné-út közötti, hatalmas területre terjed ki, ahol nagyszámú és jelentős összterületű szabadingatlan fekszik.

Ezeknek beépítésére csak akkor kerül sor, ha az új pályaudvar építkezése a megvalósulás stádiumába érkezik és köztudomású lesz, milyen nagyságú, formájú és berendezésű házakat szabad a most tilalmi övezetté nyilvánított területen emelni.

Természetesen az új pályaudvar a fővárosi közlekedésnek is egész sereg kérdését veti majd felszínre. Széles

kőutak, kitűnő autóforgalmi utak, új villamosvonalak építése válik szükségessé, mert a legnagyobb budapesti személypályaudvarhoz olyan