

Megszűnik a Nyugati, Keleti és Déli pályaudvar, földalatti állomás a Tabán és a Belváros alatt!

Érdekes terv a budapesti vasuti hálózat átalakítására

Valahányszor Budapesten választás kezdődik, a korteshadjárat egyik állandó visszatérő ígérete:

megszüntetjük a halálsorompókat!

A halálsorompók azután továbbra is megmaradnak, éppen úgy, ahogyan közel *harminc esztendeje „épül” az új Szent Rókus-kórház.* Ezt az utóbbit most a régi kórház átalakításával akarják életrehívni, de úgy látszik, a halálsorompókkal is történik valami, mert

a MAV magasépítő osztályában három kitünő szakértő, Pieri Cézár, Aggházi Tibor és Lőrinczy Endre nagyszabású tervet készi-

tett a budapesti vasuti hálózat teljes átalakítására.

Ez a terv nemcsak a halálsorompók régen huzódó problémáját oldaná meg, hanem

légyvédelmi szempontból is megnyugtató megoldást nyújtana a pályaudvarok elhelyezésére vonatkozóan.

Az érdekes terv szerint

megszűnnék a Déli-vasuti, a Nyugati- és a Keleti-pályaudvar.

A Nyugati-pályaudvar csarnoka csak mint *váróterem* maradna meg, maga a pályaudvar a befutó vasútvonallal együtt a föld alá kerülne.

igényel, beleértve a föld alá sülyesztett két belső állomás és a Nyugati-pályaudvar sülyesztésének költségeit is. *Huszonöt millió pengőt* emésztene meg a *ceglédi vonal lesülyesztése*, tízmillió pengőbe kerül a *rákosszentmihály—pestszentlőrinci* és *kispesti* összekötő vonal létesítése, a többi költség pedig szerelő-állomásokra és egyéb építményekre keil. A megszüntetett

Keleti-, Déli- és Nyugati-pályaudvar helyén felszabadulnának és parcellázásra kerülnének az eddigi vasuti területek,

amelyek városrendezési szempontból most igen nagy akadályt jelentenek. A telkek eladásából *huszmillió pengő bevétel várható*, tehát a nagyszabású terv megvalósítása

kileneven millió pengővel

elérhető.

Rámutatnak a szakértők arra is, hogy a tervet fokozatosan lehetne megvalósítani, tehát

nem kellene egyszerre az egész kileneven millió pengőt befektetni.

Egyelőre a huszonötmillió pengős pályalesülyesztés is elmaradhatna a ceglédi vonalon, mert innen *a forgalmat könnyen el lehetne terelni a nappali órákban.* A Dunaalatti esővasut költségei sem szükségesek azonnal, mert a három eső közül *egyelőre elég lenne egyet megépíteni.*

Az érdekes tervet most a MAV és a kereskedelmi minisztérium vizsgálja, de természetesen hozzá fog szólni a főváros is. Bármennyire kecsesgató az a körülmény, hogy egy csapással megoldható lenne

a halálsorompók, a gyorsvasut és a légyvédelemre is alkalmas pályaudvarok építésének problémája,

— nem beszélve az eddigi pályaudvarok kihelyezésével járó előnyökről, — mégis megvizsgálják,

mit jelentene a gyógyforrások szempontjából,

ha a Tabán alatt ilyen nagyszabású földalatti építkezésekre sor kerülne?

Háromvágányú vasútvonal a föld alatt

A vasuti közlekedés Budapesten *négy* gócponton futna össze. A Duna balpartján északon

a Rákosrendező,

illetve a Nyugati-pályaudvar, keleten

Kőbánya-felső,

délen pedig

Budapest—Ferencváros

pályaudvan lenne a gócpont, a jobbparton pedig

Kelenföld.

Ferencváros és Kelenföld között a Lágymányosi-hídon keresztül megvan már a közvetlen összeköttetés, de

külön összeköttetést kellene létesíteni a Nyugati-pályaudvar és a kelenföldi pályaudvar között.

Ez az összeköttetés a legérdekesebb része a tervnek, mert a modern vasútépítkezés legújabb formáját alkalmaznák,

föld alá vinnék az egész közlekedést.

A Nyugati-pályaudvarról indulna el *25 méter mélyen a földalatti háromvágányú vasútvonal.* A Vilmos császár-ut vonalát követve, a Belváros alá jutna, majd a Duna és a Tabán alatt szaladna ki a Kelenföldi-pályaudvarig. A

Tabánban és a Belvárosban felvonós mélyvasuti állomásokat létesítenének,

tehát ez a vonal egyszeriben megoldaná Buda és Pest összekötő gyorsvasutjának a kérdését is.

Kileneven millió pengővel megvalósítható!

Részletesen kidolgozták a MAV szakértői a forgalom teljes átszervezését is.

Külön pályaudvarokra futna a teherforgalom, más pályaudvaro-

kon pedig csak a személyforgalmat bonyolítanák le.

Száztíz millió pengőbe kerül a terv megvalósítása. A földalatti összekötő vonal *ötvenöt millió pengő költséget*