

Milyen legyen a budapesti gyorsvasut?

Hónapok óta a főváros egész területére kiterjedő közmunka folyik. A forgalmas útvonalakon munkások jelennek meg: felszedik a járdát, több méter mély árkokat ásna, majd utána ismét betömik, kisimítják a feldúlt úttestet és helyreállítják az aszfaltot. Kevesen tudják, hogy ezzel az aprólékos munkával tulajdonképpen a háború után létesítendő budapesti gyorsvasut talajkutató munkálatai kezdődtek meg. Valószínű, hogy a sorsdöntő világháború befejeztével a magyar főváros újra hatalmas fejlődésnek indul, s a fejlődés következtében növekedő igények kielégítésére már most gondolni kell, hogy kikerüljünk azokat a végzetes zökkenőket, amelyek nemtörődomség folytán a megnagyobbodott Budapest életében előállhatnak.

A jövőnek talán a legfontosabb problémája a gyorsvasut megvalósításának kérdése. Az a közlekedési hálózat, amely a háborús Budapest forgalmát bonyolítja le, már a mai viszonyok között is elégtelennek bizonyult, a város újabb fejlődése pedig csődbe juttatná a villamosközlekedést. Ennek megfontolásával határozta el a főváros vezetősége, hogy a jelenlegi rendkívüli körülmények mellett munkát és anyagiakat áldoz a gyorsvasut építésének tökéletes előkészítésére. A gyorsvasuti hálózat kiépítésével kapcsolatban több értékes javaslat áll az illetékesek rendelkezésére. Ezeknek figyelembevételével a Beszkárt már hivatalos javaslatot is dolgozott ki, amely — mint ismeretes —, négy gyorsvasuti földalatti vonalat létesít. Az első a kiskörúti vonal, amely a Szent István-kórháztól kiindulva az Üllői-úton, Múzeum-körúton és a Vilmos császáron keresztül a Berlini-térig vezet, a második vonal magva a mai földalatti maradna, amelyet a Vörösmarty-téri végállomástól kiindulva végigvezetnének a Dunaparton a Fővám-térig, a városligeti végállomást pedig az Erzsébet királyné-útra, a 67-es végállomáshoz helyeznék át. A harmadik vonal a nagykörúti vonal lenne, amely Budára is átvezetne. Végül a negyedik vonalat a Rákóczi-úton és a Krisztina-körúton keresztül vinnék keresztül.

A hivatalos javaslat nem nyerte meg a szakértők osztalmi tetszését s több oldalról élesen bírálták. Különösen azt kifogásolják, hogy a javaslat nem veszi figyelembe a Máv vasúti pályaudvarokat, a Nyugati-pályaudvarnál például többszáz méter kell az utasoknak gyalogolni, esetleg egy létesítendő földalatti folyosón, hogy a földalatti gyorsvasut megállóhelyéhez jussanak. Nem javítja meg a gyorsvasut a periferiák forgalmi hűtötését s aránylag — az anyagi fedezet hiányában — rövid útvonalakat létesít. A gyorsvasuti közlekedéssel megtakarított pár perc így sokszor nem áll arányban a földalatti lépcsőjárás fáradalmaival és idővesztésével. Végül az új vonalak — jóllehet a föld alatt csak az állomások s nem az útvonal elhelyezése a fontos — az építési alkalmával kibíratatlan forgalmi

akadályokat jelentenek majd a főútvonalakon.

A gyorsvonat problémájával kapcsolatban beszélgettünk a főváros egyik kiváló mérnök-szakemberével, vitéz Magyar Győzővel, aki a kérdés általános és gyakorlati vonatkozásairól kimerítő tájékoztatást adott. Mindenekelőtt rámutatott arra, hogy a közérdekű járművek elnevezésében Budapesten bizonyos fogalmi zavar van. Nincs egymástól elhatárolva a földalatti villamos, a helyiérdekű vasut, a villamos és a gyorsvasut fogalma s így a közönség sokszor már az alapvető ismeretek során tévedésbe esik.

— A villamos — mondotta vitéz Magyar Győző — olyan közérdekű jármű, amely a város belterületén, az út felszínén halad, megállóhelye sok, menetsebessége kicsi, sok és közvetlen viszonylatú. A helyiérdekű vasut a környéki települések közönségét szállítja a város valamelyik forgalmas pontjára. Az út felszínén halad, többé-kevésbé elkülönített pályán, a megállóhelyek száma kevés, a menetsebesség valamivel jobb. A földalatti villamos célja a közönség közvetlen kiszolgálása, ezért a megállóhely sok, a menetsebesség magas. A gyorsvasut nem osztható be egyik kategóriába sem. Jellemzője, hogy vonala keresztjezőmentes, menetsebessége magas, kiszolgálja a környéki településeket, de azért még sem helyiérdekű és nem is földalatti, hanem a szabadban is vezethető. A gyorsvasutnál a legfőbb cél az idő megtakarítása. Nagy időmegtakarítást pedig csak a nagy távolságok beutazása jelent, ezért a gyorsvasut lényege a nagy távolságok áthidalása. Budapestre vonatkoztatva a nagy távolság a kültelki viszonylatokban jelentkezik, tehát a gyorsvasut fő célja lenne a kültelki települések közönségének a város belsejébe való gyors beszállítása.

— A gyorsvasuti rendszerekben két típust találunk. Az egyik a körvasut, a másik a sugárirányú gyorsvasut. A körvasut a város központja körül jár. A város középpontjához közel nem vezethető, mert ott nincs értelme a kis távolságok miatt, a város szélén viszont nincs közönsége. Vahol a sűrűn beépített terület középvezetékében kell megépíteni. Nálunk a nagykörút ez a vonal. Az ilyen vonalon viszont sok közvetlen fel- és leszállási lehetőség, azaz sok megállóhely szükséges. Márpedig a gyorsvasut csak ott minősíthető racionálisnak, ahol az utazási távolság nagy. Kicsiny távolságoknál a gyorsabb utazásból származó nyereség nem áll arányban a hátrányokkal, az elvesztett megállókkal, a nagyobb megállótávolságokkal, a lépcsőjárással stb. A körúton a közönség zöme csak néhány megállót utazik, ami érthető, mert a hosszabb úton az átlósirányú vonalakkal kell versenyeznie, amelyek rövidebbek és gyorsabbak. A körúton a villamos és az autóbussz a leggazdaságosabb és a legcélszerűbb az azokat gyorsvasutalal leváltani nem gyakorlatias megoldás.

— A sugárirányú gyorsvasut kérdésének elbírálásánál magunk előtt kell látni a nagyvárosok és elővárosok együttes alakját. Ha például a főváros térképét nézzük, rögtön szembetűnik, hogy a város elméleti határán belül, sok a be nem épített terület. A másik, ami szembetűnik, az, hogy a régi közlekedési vonalak között nagy, zöld felületek vannak, s hogy itt lehet a városból a legkönnyebben kijutni. Mivel ezek az utak rövidebbek lennének, önként kínálkozik, hogy az új főátvezető utakat ezekben a térrészekben vigyük.

— A gyorsvasut egyik legfontosabb feladata a meglévő hálózat tehermentesítése. Ezt a tehermentesítést elérhetjük úgy is, ha a közönséget a túlterhelt vonal elején levezessük és visszaadjuk ott, ahol újra teherbíró a vonal. Példának a túlzusfolt Rákóczi-utat említem meg. A Rákóczi-út villamos-utasközönsége a Rot-

tenbiller-utca, a Bethlen Gábor-utca, az Aréna-út, a Hermina-út, az Erzsébet királyné-útja, a Thököly-út, a Keleti-pályaudvar, a helyiérdekű, a Kerepesi-út, a Fiumei-út és a Festetics-utca vonalairól özönlik a belváros irányába. Hosszabbítsuk meg a mai földalatti dél felé az Apponyi-téren át a Kálvin-tér irányában, a másik végén pedig a Mexikói-úton keresztül a Kerepesi-útig. Az ismertetett meghosszabbítással a földalatti összegyűjti a Hermina-úti, az Erzsébet királyné-útja, a Thököly-úti, Kerepesi-úti és a Hév-vonalak közönségének jelentékeny részét s ugyanezeket lerakja a nagykörút, a kiskörút, a Kossuth Lajos-utca és a Vámház-körút vonalában. Az az utas, aki az útvonal külső oldalán lakik, de az is, aki ezen belül lakik, szívesen használja az átalakított földalatti vonalat, mert mindig üres vagy viszonylag üres kocsi szál s mert megmenekül a kellemetlen Baross-téri átszállástól, de a további átszállásokat is kedvező körülmények között végzi. A tapasztalás azt mutatja, hogy a közönség kerülő árán is szívesen használja a földalatti és feltehető, hogy az ismeretes elrendezéssel a Rákóczi-út villamosforgalmának túlterhelése megszűnik.

— Ha tehermentesítés helyett gyorsvasuti vonalat fektetünk le a Rákóczi-út és Thököly-út tengelyében, akkor az út vonzása megnő és megkétszereződik az átszállóközönség száma is. Mert mindenki átszállásra kényszerül s emellett a megálló ritkítása folytán a megállókhöz törekvő és onnan távozó közönség száma is felduzzad. Természetesen a közönség szaporodásával új üzletek, mozik, áruházak keletkeznek, ez megint csak a forgalmat duzzasztja. Végeredményben olyan feladatok elé állítja a főváros vezetőségét és olyan terheket jelent majd, amelyeket áthidalni alig lehet.

— Nem jelentene szerencsés megoldást a földalatti villamosvonalak szigetperronos elrendezése sem. A szigetperronos megoldás sok hátrányát a földfeletti villamosközlekedésben is tapasztaltuk már és az utazóközönség a Margit-hídnál napról napra saját maga meggyőződhet ezekről a hátrányokról és kényelmetlenségekről. Hogy csak a legnagyobb hibát említsem, a földalatti villamos megállóinak szigetperronos elhelyezése esetében a közönségnek két, sokszor három emeletet kellene a föld alatt megtennie, illetve megmászni, hogy a gyorsvasuti megállóhoz kerüljön. Ha a szigetperron elmarad, a megálló bővíthető és átalakítható, a lépcsőket a perronon kívül lehet elhelyezni és így nem kell a perron szélességéből elfenni, a pályatest végig egyszékes kiképzésű és nem kell az utazóközönségnek a kanyarok okozta rándításokat végigszenvedni, a szigetperronhoz vezető emelet elmaradhat, azaz kevesebb lépcsőjárás szükséges, nem is szólva arról, hogy a szigetperronos aluljáró építése költséges.

— Végül el kell dönteni azt a kérdést, hogy burkolatalatti vasutat építsünk-e, vagy földalatti vasutat fúrjunk? Az úgynevezett mélyvasut a közönség körében bizonyos tiszteletet ébreszt. A két megoldás között azonban nem feltétlenül a burkolatalatti vasut építése a rosszabbik, mert a földalatti vasutnál a rangsort nem a mélység adja, hanem az, hogy melyik a jobb, melyik a kényelmesebb, melyik a gyorsabb. Külföldön is azért készítettek mélyvasutat, mert vagy az a megoldás volt az olcsóbb, vagy már nem lehetett a vonalat másképp vezetni. Ha a mai földalatti mélyebbre kerül, akkor a közlekedés nem lesz jobb, sőt, ha mélyebbre visszük a vonalat, akkor az építése, fenntartása és átalakítása költségesebb, a szigetelése rosszabb, a lépcsők száma több, a vonal feletti burkolat gyengébb stb. Ezek egyike sem előny, éppen ezért, ha találunk olyan megfelelő megoldást, amely a vonalat

KÁRPÁTMEDENCE

GAZDASÁGPOLITIKAI SZEMLE

Főszerkesztő JUHASZ ISTVÁN

Szerkesztők

DR. SZABÓ MIKLÓS és SCHUBERT JÓZSEF

III. évfolyam 7. szám 1943 július

TANULMÁNYOK

Önismeret PILÁTHY GYÖRGY
Munkások és parasztok GÁSPÁR JÁNOS
Beszolgáltatási rendszer NÉMETHY BÉLA
Az új Európa TABA ISTVÁN
Tunisz FACSÁDY KÁLMÁN

MAGYAR FIGYELŐ

KÜLFÖLDI FIGYELŐ

Világ gazdasági szemle

Lapszemle

Könyvismertetés

Előfizetési díj egy évre 10.— P

Jogi személyeknek 50.— P

Egyes szám ára 1.— P

Kiadóhivatal: IV., Gr. Károly-utca 22

közvetlenül a föld színe alatt vezet, akkor azt kell alkalmazni. Egy később építendő ötödik és hatodik vonal már úgyis a mélyben megy és egészen olyan lesz, mint a külföldi nagy világvasutak gyorsvasutjai. Addig azonban, amíg erre lehetőség van, maradjunk meg a burkolatalatti vasutnál. Ha pedig a vonalvezetésnek akadálya van, megfontolandó, hogy kisebb városrendezéssel nem lehet-e a burkolatalatti megoldást választani. Ez a városrendezés bizonyosan olcsóbb lesz, mint a vonalak mélyben való vezetése.

— A vonal irányának megszabása az építések szempontjából is megvizsgálandó. A legegyszerűbb, legtökéletesebb megoldás ugyanis a nyílt munkagödörben való építkezés. Az itt végzett munka olcsóbb és jobb. A főútvonalakon nyitott munkagödörben dolgozni nem lehet, viszont a mellékutakban mindez különösebb nehézség nélkül megoldható. A gyorsvasutaknál csak állomások vannak, hogy miként jutunk el az egyikről a másikra, az mindegy, annál is inkább, mert a föld alatt nincs sem Rákóczi-út, sem nagykörút. Nem lenne célszerűtlen például a Rákóczi-úti gyorsvasuti vonal következő módosítása: A vonalat a Keleti-pályaudvarnál bevezetnénk a pályaudvar alá, majd a Máv-épületek, a temető, a régi gázgyár telkének érintésével a Tisza Kálmán-tér és a Bezerédj-utca vonalán keresztül a technológia alatt kivinnénk a Nemzeti Színház déli oldalán lévő térre, innen a Rókus-kórház telke alatt vissza az eredeti vonalon. A módosított vonalon majdnem végig nyitott munkagödörben lehet dolgozni és nem kell elzárni a Rákóczi-utat a forgalom elől.

Ennyiben foglalta össze vitéz Magyar Győző főmérnök azokat az általános és gyakorlati szempontokat, amelyeket a gyorsvasut leendő megoldásánál figyelembe kell venni. Természetesen a probléma sokkal bonyolultabb annál, sem hogy néhány sorban ki lehetne meríteni. A kis összefoglaló azonban mégis csak ízelítőt ad azokról a nehézségekről, amelyekkel a szakértőknek a tervezésnél meg kell küzdeniök. G. S.

KRESZTÉNY ERESKEDŐK IRAKATA

KERN TÁRSA OPTIKA FOTO
Budapest, IV., Kossuth Lajos-utca 2

Tekintse meg MODERN RÁDIO GYŰJTEMÉNYEK
HOGYORÓJY
HANGSZERGYÁR, BUDAPEST, RÁKÓCZI-ÚT 71.

JO BUTORT VEGYEN
BERTALANNE keresztyeny outorszalon: Rákóczi út 82. L. em. 3. Vidékre árajánlatot küldünk

ÁRULÓ NYOM

Páratlanul izgalmas svájci bűnügyi film.
Ma premier!
SCALA
(Koltzonay-film.)