

# Nagy-Budapest legnagyobb műszaki alkotása az ötéves tervben: A FÖLDALATTI GYORSVASÚT

Az ötéves terv megvalósítja Budapest legnagyobb műszaki alkotását: megépíti a földalatti gyorsvasút legfontosabb vonalait. A földalatti vasút kérdése már Rákosi Mátyás emelkedetes bejelentése óta Nagy-Budapest közönségének érdeklődése ötéterében áll.

Az egymillió feű lakossággal rendelkező világvárosok közötti közlekedése nem oldható meg az út felszínén. A magyar főváros lakossága viszont ez év január 1-től kezdve Nagy-Budapest megvalósításával 1.600.000 embert számol. Eppen ezért nagyfontosságú feladat volt, hogy a földalatti gyorsvasút irányvonalát úgy állapítsák meg, hogy az úthálózat megfeleljen az egyre fokozódó közúti forgalomnak. Említett végzett közúti forgalom mérését még a múlt évben a Műegyetem vasúti és közlekedési tanszéke. Egy téli napon összesen 13.571 jármű, ebből 10.092 gépkocsi és 3479 lovaskocsi érkezett Budapestre, illetve távozott a fővárosból. Nyári napon 18.009 járművet jegyzett fel a számlálás, ebből 14.610 volt az autók száma. A különböző sebességgel haladó közúti járművek megegyezése, az útkeresztesítés forgalmának síma lebonyolítása egy bizonyos kritikus kocsiszám felett már a közúti közlekedés esdőjéhez vezetne. Budapesten tehát már régen megérett a helyzet arra, hogy a gyors közlekedést a föld alá helyezzék, elválasztva az utcaszintjén haladó villamosok, autók és autóbuszok egyre sűrűbb forgalmától.

A földalattiról, vagyis a gyorsvasútról általában keveset tud a nagyközönség, legfeljebb annyit, hogy a földalatti gyorsabb és biztonságosabb a közlekedés. Sokan összetévesztik a földalatti vasút fogalmát a Sztálin-út burkolata alatt húzódó vonallal, pedig ez tulajdonképpen csak „kéregvasút”. Az utca szintjétől elválasztott, úgynevezett gyorsvasút kétféle megoldásban létesülhet: a föld alá helyezve, mély vonalvezetésben, mint a moszkvai gyorsvasútnál. Ez a leggyakoribb megoldás, mert műszakilag és esztétikailag a leghelyesebb és legököltelesebb. A másik az utca szintje felett, többemeletes magasságban fut, mint például New Yorkban, ahol 10 méter magas vastraverzekon, iszonyú csattogással fut a házak fölött és az utca képét is elrontja sínjeivel.

## A millennium „szelleme”

A Sztálin-úti „kéregvasút” a kontinens első ilyen vasútvonala volt. A földalatti vasutak építésének technikai versenyében előkező helyet foglalt el félszázaddal ezelőtt, amikor a Millenniumra épült Andrassy-út alatti földalatti vasút a világ első ilyen létesítményei közé tartozott. Azonban inkább csak kiállítási látványosság maradt és Budapest közlekedésének lebonyolításában lényeges szerepet sohasem játszott, aligha volt többre jó, mint hogy a millenniumi kiállításra, egy különkocsiban kivihesse Ferenc Józsefet. A 3 kilométeres vonal továbbfejlesztése részben a talajviszonyok miatt maradt el, részben pedig a múlt üzleti életben állt közlekedés miatt.

követési távolságot — mint minden földalattinál — automata berendezések szabályozzák. A 60 kilométeróra — menetsebességet rendszerint összetévesztik az utazási sebességgel. A menetsebesség azt jelenti, hogy a földalatti, ha megállás nélkül megy: 60 kilométer óra sebességgel közlekedhet. de a megállások miatt ez jóval kisebb. Így a földalattinál a két megálló között az elérhető sebesség az utazási sebesség, ami nem megy feljebb 36 kilométer-óránál. A gyorsközlekedés szempontjából azonban már ennek is nagy a jelentősége, ha figyelembe vesszük, hogy a nagykörúti 6 és 66-os villamosok utazási sebessége a vágányok középre helyezése óta 14 kilométeróra utazási sebesség. A földfeletti villamosok átlagos befoga-

dóképessége 60 személy, míg a gyorsvasút egy-egy járműve 120—140 személyes, így tehát egy földalatti szerelvény egyszerre 700 utast képes továbbítani.

## A mélyépítés nagy feladata

A gyorsvasút építése a mélyépítés egyik legnehezebb formája, hiszen a sok ezer méter hosszú alagútszerelvények és a többszáz méter hosszú földalatti átlomások létesítése miatt alapos vizsgálat alá kellett venni például azokat a felszín alatti talajrétegeket, amelyek a vonal átvezet. A többi világ város talajához hasonlóva Budapest talajviszonya nem előnyös. Az ősidőkben az egész Alföld tenger volt. A Nagykörút vonalán pedig nem is olyan régen Dunáig folyt. A Keleti pályaudvar és a Boráros-tér pedig ingoványos nádas terület volt.

A népi demokrácia építései és tervezői a talajrétegeket azoknak minden fizikai tulajdonságára nézve megvizsgálták. A talajmechanika legújabb laboratóriumi eszközeivel és módszereivel vizsgálták meg a különböző talajokat. E vizsgálatok alapján alapították meg, hogy a földalatti gyorsvasút Pesten általában 10—12 méter mélységben futhat, de lesznek olyan esetek is, hogy egyes magasságok vagy mélységek áttörésénél 40—50 métert is elérhet az alagút mélysége.

és patópálos nemtörődömsége miatt. A mult urai nem igyekeztek a főváros közlekedését korszerűsíteni azért, hogy a dolgozók gyorsan és biztonságosan érhessék el munkahelyeiket. Üzleti számításukat a ma már maradinak és elavultnak nevezhető közlekedési móddal is megtalálták. Ezen a felszabadulás óta rendszeresen javított a főváros, ezért létesültek gyors iramban az új autóbuszvonalak, amelyek transzverzálisan kötnek össze perifériát perifériával és a dolgozó utasközönség nem kényszerül arra, hogy perifériáról perifériára utazva, előzőleg a város belterületére utazzon.

## A jövő képe

A gyors közlekedést lebonyolító vasutakon az öt-hat kocsiból álló szerelvényekből álló vonatok másfél-két percenként indulnak óránkénti 60 kilométeres sebességgel, a világvárosok perifériájától 8—10 perc alatt beszállítják a tömegeket a város közepébe, vagy a másik végébe. A földalatti vasúton másfél percnél sűrűbb indítás nem lehetséges. A