

Hol épül a földalatti gyorsvasút?

Az ötéves terv során épül Buda-
pesten hat és fél kilométer hosszú-
ságban a földalatti gyorsvasút. En-
nek előkészítésére a Beszkárt már a
mult év májusában megkezdte az
előzetes adatgyűjtéseket, amikor
május 12-én a kalauzok minden uta-
zásnál adatgyűjtési pótljegyet adtak
ki a rendes jegy mellé. A zóna-
jelző pótljegyek adatainak kiértékelése
fontos útmutatást nyújtott a teljes
közlekedési hálózat igénybevételéről.
Különösen arránézve adott támpo-
ntokat, hogy Nagy-Budapest perem-
városainak dolgozói az ipari centru-
mokban, elővárosok felől hogyan köz-
lekednek.

Nagy-Budapest közlekedési rendsze-
rének kialakítására éppen ezért még
tavaly létrehozott főbizottság albizott-
ságot kllődött ki: tegyen javaslatot a
kialakítandó gyorsvasúti hálózatának
mikénti alakítására. Amiként például
1945-ben, a háború befejezési eszter-
dejében a moszkvai gyorsvasút 1 mil-
lió 200 ezer munkórát takarított meg
a dolgozók javára a remekül lefekte-
lt hálózatával — ugyanúgy ez a ja-
vaslattevő albizottság is Nagy-Buda-
pest dolgozóinak leggyorsabb és leg-
előnyösebb közlekedési megoldását
vette irányelvül. Az elektrifikált gyors-
vasúttal a peremvárosok és a főváros
közötti elszigetelést számolja fel.

A gyorsvasutak általában a milliós
lélekszámot elérő vagy felülmúló
világvárosokban épültek idáig is.
Előnyük a jóval magasabb maximá-
lis utazási sebesség, mint amit a
tömeges útfelszíni forgalmat bonyo-
lító közlekedési eszközök érhetnek el.
Amellett a nagyvárosokban fontos,
hogy a földalatti gyorsvasutak teljes
biztonság mellett másfél percnél
követheik egymást. A gyorsvasút
építési költségei tetemes hányadát
teszik annak a 650 millió forintnak,
melyet előirányoztak az ötéves terv-
ben fővárosunk közlekedésének fej-
lesztésére. De az is kétségtelen, hogy
a világváros legforgalmasabb óráiban
az útfelszíni közlekedés még a leg-
jobb közlekedési rend ellenére sem
bonyolítható le zavartalanul. Ezek a
közlekedési nehézségek főként a vi-
lágvárosok belvárosában jelentkez-
nek, ahol ezen csak házlebontások-
kal, műemlékértékű épületek eltávo-
ltásával lehetne segíteni.

A Nagy-Budapest területén kiala-
kítandó gyorsvasút hálózatokra vo-
naikozó javaslatokat megtették. Esze-
rint:

1 Az első vonal Cinkotától in-
dulna ki Mátyásföldön, Sasfal-
mon át és a Kerepesi-úton kereszte-
zésmentes földszinti vezetésben a
HÉV-pályán éri el a Dózsa György-
utat. Itt bekanyarodik és útszint alá
süllyedve halad a Thököly-út alatt.
Itt folytatódik a Thököly-út, Rá-
kóczi-út, Kossuth Lajos-utca házren-
getegei alatt, majd a Duna vonala
alatt a Döbrentei-tér alá megy s on-
nan a Déli pályaudvar érintésével a
Szél Kálmán-térre vezet ki.

2 A második vonal Rákospalota—
Ujpest vasútállomásától indulna
ki, át a hadva Ujpest legsűrűbben la-
kott városrészein, hogy a lehető leg-
előnyösebben vehesse fel az ipari
centrumok felé induló utasokat. A
részlettervezés során később meg-
állapítandó vonalon a budapesti
Béke-utcáig érne el. A vonalak eddigi
része naggyobb részt föld felett, külön
a közlekedéstől élesen elválasztott
pályatesten haladna el, föld alá he-
lyezése csak a Hungária-körúttól bel-
jebb szükséges. Ott aztán a Lehel-
utcan és a Váci-úton haladna el a

gyorsvasút a Bajcsy Zsilinszky-út,
Somogyi Béla-út Múzeum-körút és
Kálvin-tér alatt. Itt kettéágazik. Az
egyik vonal a javaslat szerint az
Üllői-út alatt megy végig és bekanya-
roodik a Ferenc-körút alá, érintve a
Boráros-teret, ahol a Duna partnál
felszínen folytatódik tovább a mai
dunaparti pályaudvar területén, majd
a Helvi-déki Vasút mai vonalának
felhasználásával, Pesterzsébeten át
Soroksárig és pesterzsébeti elágázás-
sal Csepel-Királyerdőig jut el.

A Kálvin-téri elágazástól a vonal
másik szára tovább folytatódik a
Tölbuchin-körút, Duna alatti árogt,
a Bartók Béla-út alatt és a MÁV föl-
lés mentén földfelszínen a kelenföldi
pályaudvar mellett, majd tovább a
MÁV budafoki vonala mentén, Buda-
foktól pedig a HÉV felhasználásával
Nagytétény vasútállomásáig.

A harmadik, negyedik és ötödik
vonali ugyanezt az alapelvet szolgálja:
Nagy-Budapest egységes közlekedési
megoldását, a peremvárosok, ipari
gócponatok és a központ közötti egy-
séges, gyors összekapcsolódást. A
gyorsvasút Nagy-Budapest közlekedési
gerincét alkotná, természetesen ehhez
kapcsolódnak a földfeletti közforgal-
mi közlekedési eszközök hálózatai is.
Ezeket az albizottsági javaslatokat a
Nagy-Budapest közlekedését kialakító
bizottság teljes egészében magáévá
tette.

Erdős Jenő