

Tudományos vizsgálat Budapest közlekedéséről

AZ AKADÉMIA FŐBIZOTTSÁGAI

A FÖLDALATTI ÉPÍTÉSÉNEK FOLYTATÁSÁT JAVASOLJÁK

A Magyar Nemzet néhány nappal ezelőtt foglalkozott Budapest forgalmi »dugóival«, azokkal a közúti közlekedési akadályokkal, amelyek már most nagy nehézséget okoznak. Még nagyobb lesz a gond az elkövetkező években a járművek számának növekedésével, ha már most nem tesznek lépéseket a forgalmi akadályok megszüntetésére. A Magyar Tudományos Akadémia közúti és városi közlekedési bizottsága terveit ismertettük a nagyforgalmú csomópontok közlekedésének helyes megoldására, a járművek, villamosok, autóbuszok, trolibuszok kialakítására.

A nagyvárosi tömegforgalom lebonyolításában, a felszí-

ni közlekedésen kívül, mind nagyobb szerepet kapnak a földalatti vasutak. Újabb adatok szerint Berlinben, Madridban, Stockholmban, Londonban és több más nyugati állam fővárosában határozták el, hogy földalatti vasút továbbfejlesztésével oldják meg a közúti forgalom mostani problémáit, előzik meg várható csődjét. Kénytelenek a föld alá vinni a közúti forgalom egy részét, mert a felszínen ügyszólván nem lehet a tömegszállítást lebonyolítani.

Mi lesz a mi földalatti vasútunk továbbépítésével?

Műszakiak, mélyépítési mérnökök, közlekedési szakemberek körében mind gyakrabban esik szó erről a kérdéstről.

A Magyar Tudományos Akadémia két főbizottsága: a Közlekedéstudományi és az Építéstudományi Főbizottság is tárgyalta ezt a problémát. A két főbizottság tudományos és gyakorlati szempontból, a jövőért érzett felelősséggel vizsgálta a földalatti vasút forgalmi jelentőségét és állást foglalt ebben az ügyben.

Földalatti vasút — vagy a forgalom csődje

Mi a két főbizottság álláspontja?

Az építkezések befejezésének hosszú időre történt elhalasztása nyilvánvalóan azzal az indoklással történt, hogy egyelőre Budapesten olcsóbban lehet a közlekedést felszíni eszközökkel fejleszteni és javítani, s a földalatti vasút építése hosszú időre is elhalasztható. Ezzel szemben, az erre vonatkozó forgalmi tanulmányok megállapították, hogy a Rákóczi út, valamint a Nagykörút északi részének túlterhelése 1965—1970 között olyan mértékű lesz, hogy azon sem a közúti forgalom, sem a tömegközlekedési eszközök forgalma nem lesz lebonyolítható. A közúti forgalom csődjének elkerülése csak a Rákóczi úti villamosvonal megszüntetésével lenne hosszabb időre elkerülhető. Ehhez azonban a földalatti vasút keleti-nyugati vonalának teljes kiépítése szükséges. A kérdés megítélésénél figyelembe kell venni egyrészt, hogy az Erzsébet-híd újjáépítése a Rákóczi út forgalmát ugrásszerűen fogja megnövelni, továbbá azt is, hogy a Rákóczi út forgalmának földalatti vasúttal történő enyhítése viszont a Nagykörút—Rákóczi út keresztesítésének a Nagykörút irányában való át-bocsátó képességét is emelné, tehát annak forgalmi csődjét is kikerülhetővé tenné. Az erre vonatkozó részletes forgalmi számításokat az UVATERV egy konkrét tanulmányban végezte el.

Kétségtelen, hogy a Rákóczi út árkádostása az útvonal teljesítőképességének bizonyos növelését — főleg a szűkületknél — fogja eredményezni, ez azonban nem elegendő. Ma már az a helyzet, hogy a villamosok és az autóbuszok túlszűfoltása ellenére is igen jelentős a lemaradó utasok száma, ha pedig azzal számolunk, hogy a természetes fejlődés következtében 1965-re húsz százalékkal, 1970-re 30 százalékkal több utas várható és ehhez hozzávesszük, hogy a gépjárművek fokozódóan növekvő száma a közúti forgalmat még

nchezebbé fogja tenni, akkor a felszíni forgalom elkerülhetetlen csődje nyilvánvalóvá válik.

A belső

gyorsforgalmi hálózat

A földalatti vasút üzembe helyezése egyúttal módot nyújt egy igen gazdaságosan kialakítható *belső gyorsforgalmi hálózat kifejlesztésére is*. Ugyanis a Deák téren a kiépítendő vonalszakasz csatlakozik a régi földalatti vasút Népköztársaság úti vonalához, amelynek teljesítőképessége alumínium-pótkocsik alkalmazásával 60—70 százalékkal növelhető. Ha a régi földalatti vasút vonalát meghosszabbítanák a Városligeten túl a Bosnyák tér, vagy a Béla tér irányában, akkor az új vonalszakasz kedvezően éreztetné hatását a Thököly út és a Váci út közötti területen is. Enyhülne a Thököly út és a Váci út zsúfolt villamosforgalma, a Marx tér s a Rákóczi út felé igyekvő utasok egy része az új vonalon tenné meg az utat.

A belső gyorsforgalmi úthálózat szerves részét képezi a 2-es villamosvonal, amellyel kapcsolat létesíthető a Vörösmarty térről. A 2-es villamosvonal gyorsforgalmi jellegét a 15-ös villamosvonalról az Árpád-híd pesti hídfőjéig lehetne meghosszabbítani a felszínen, és ily módon a déli és északi városrészek között a *Dunaparton közvetlen gyors összeköttetést lehet teremteni*.

A budai oldalon a földalatti vasút Batthyány téri állomásának kiépítése felveti a 9-es villamos és a BÉHEV szentendrei vonalának kérdését. Van olyan elgondolás, hogy a BÉHEV-nek ezt a vonalát burkolat alatt vezessék be a Batthyány térre.

Lényeges módosítások a földalattinál

A fentieket figyelembe véve javasolják, hogy a földalatti vasút építése a következő öt-éves tervben folytatódjék, mégpedig olyan ütemben, hogy a Népstadion—Déli pályaudvar közötti kelet-nyugati vonala 1968. december 31-re üzembe helyezhető legyen. Az építés költségeinek csökkentése érdekében *lényeges módosításokat javasolnak*. Így a közlekedő vonatok kocsijainak számát kétfelére javasolják egyelőre felvenni. Az építészeti kiépítések a reprezentatív megjelenés igényeinek, valamint a képzőművészeti és egyéb díszítések csökkentésével történnének.

Az építkezés első szakaszához szükséges legfontosabb anyagok, az öntött vas tübingek, mintegy 22 000 tonna mennyiségben rendelkezésre állnak és költséges kezelést, fenntartást igényelnek.

Nem elhanyagolható körülmény az sem, hogy ezzel a többlet-beruházással 1 milliárdos beruházást lehetne a fővárosi közönsége és a népgazdaság részére hasznosítottá tenni.

Ezzel végződik a Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Főbizottsága és Építéstudományi Főbizottsága együttes javaslata a földalatti vasút továbbépítésére.