Halla Aurél:

A halálsorompók

Az események ama torlódásában, mely napjaink érdeklődését leköti, szinte észrevétlenül bukkant fel és merült el ismét a hír, hogy a közmunkák Tanácsa foglalkozik a budapesti úgynevezett halálsorompók megszüntetésével, miután a fővárosi útadót három százalékkal felemelték és így a Közmunkák Tanácsa komoly összegekkel rendelkezik e probléma megoldásához. A halálsorompók megszüntetése a szárnyrakelt hírek szerint többmillió pengőt igényel, némely tervek szerint százmilliónál többet, de a legszerényebb tervek szerint is tíz-tizenkét milliót, tehát olyan tekintélyes összeget, mely az ipari pangás és a munkanélküliség kiküszöbölését is hathatósan mozdítaná elő. A Közmunkák Tanácsának terve hír szerint az ,hogy a nyugati pályaudvar és Kőbánya-Alsópályaudvar között töltésre emelik a vasúti vonalat s aluljárók építésével tennék akadálytalanná a közúti forgalmat. Hat méter húsz centiméter magas töltéseket emelnének, ezeken vezetnék a vasúti vonalakat. A töltés-pálya mentén, a város felőli oldalon, kisebb támasztófalakat és helyenként boltozatokat alkalmaznának olyan tetszetős formában, hogy a töltés a környék külső képét — állítólag — nem zavarná. Egyébként maradna minden a régiben. Megmaradnának a mai pályaudvarok és megmaradnának a mai vonalak.

Ezek a tervezgetések, melyek állítólag a székesfőváros vezetőségének tetszését is megnyerték, a budapesti várospolitika legősibb célkitűzéseit szeretnék félévszázados álmodozásból a megvalósulás állapotába juttatni. Az egész probléma voltaképp egyetlen vasútvonal nem tökéletes elhelyezéséből fakad. A MÁV ceglédi vasútvonala Pestszentlőrinc megállótól, amely után eléri a főváros területét, mintegy tíz kilométeres utat tesz meg a nyugati pályaudvarig. Útjában a székesfővárosnak tizenegy utcáját keresztezi pályaszintes útátjáróval. Itt vannak a halálsorompók. Különösen fontos a Kőbányai-út, Kerepesi-út és a Thököly-út keresztezése, ahol villamos közúti vasút vezet, továbbá a Hungária-úti keresztezés, amelyen rendkívül élénk közúti forgalom bonyolódik le. Egy-egy forgalmasabb keresztezési ponton óránként mintegy 750—1000 gyalogos, 200—400 közúti jármű és 60 közúti villamosvonat halad keresztül. A kerepesi-úti keresztezésnél az új lóversenytéren tartani szokott lóversenyeket látogató közönség versenynapokon a közúti forgalmat mintegy napi 2000 járművel a szokásos forgalom fölé emeli; a versenynapok száma évente mintegy 60—80 napra tehető. A sorompók egy-egy helyen naponként átlagban három és fél órán át vannak az áthaladó mintegy napi 60—70 vonat átfutási idején lezárva s így az utcai közlekedés jelentékeny akadályául szolgálnak. A legnagyobb vasúti forgalom idején a sorompók 15—20 percen át maradnak egyfolytában lezárva.

Három terv közül a legrosszabb!

Úgy a főváros, mint minden magán- és közérdekeltség évtizedek óta sürgeti a pályaszíntes útkeresztezések megszüntetését, aminek szükségét a MÁV is belátta s az erre vonatkozó előmunkálatokat már régen meg is indította. Sőt 1916-ban már megkezdte egy északi rendező pályaudvar építését, de a háború befejezése után bekövetkezett sajnálatos események, minő egyebek között a MÁV hálózatának csökkenése és a vasúti forgalom irányában beállott eltolódások, megakasztották e munkálatok folytatását. A pályaudvarok rendezésének kérdése elhalasztódott. A Közmunkák Tanácsának elhatározása most ismét aktuálissá teszi a kérdést. Sajnálatos csak az, hogy a régibb tervek közül éppen a legkevésbbé megfelelőt veszi elő megvalósításra.

A régibb tervek szerint a ceglédi vasútvonal felsorolt hibáit háromféle módon akarták megoldani. Nevezetesen vagy úgy, hogy a ceglédi vonal forgalmát elterelik mai helyéről és a Rákosszentmihály mentén futó körvasútra viszik át. Ez esetben a vasuti vonalnak az a része, mely a közúti forgalom akadályául szolgál, teljesen megszüntethető volna. Ez a megoldás azért nem szerencsés, mert mintegy tizenötmillió pengős egyszeri beruházás mellett még körülbelül évi egymillió pengős állandó üzemköltséglöbblettel is megterhelné a MÁV-ot anélkül, hogy bevételi többletet is hozna, amellett az utazó közönség, valamint a teherforgalom szempontjából is lényegesen rontaná a helyzetet, mert úgy a szomszédos, mint a távolsági és a nemzetközi forgalomban a távolságot és a menetidőt meghosszabbítaná.

Másik megoldási mód lett volna, hogy a ceglédi vonalat föld alá süllyesztik. Ennek föltétele lett volna a megfelelő csatornahálózat előzetes kiépítése, ami időközben már meg is történt.

A harmadik, a legrosszabb, még a mai állapotnál is rosszabb megoldás a vaspálya töltésre emelése. Ez a megoldás nemcsak azért rossz, mert háború esetén legkitűnőbb célpont volna repülőtámadásra; nem is csak azért, mert hat méternél magasabb falak közé szorítva a fővárost, egészségtelen szenny- és hógyüjtőtelepet létesít, hanem legfőképpen azért, mert egyáltalán nem számol városrendezési és különösen városfejlesztési tervekkel.

Nem szabad elfeledkezni arról, hogy fővárosunk lakosságának szaporodására kell számítanunk. A modern államélet mindenütt egyre erősbödő iramban szaporodó fővárosokat követel. Ez az ipari fejlődés, az ipari termelés és egyben a modern közlekedés velejárója. Az ipari fejlődés azt hozza magával, hogy az ország fővárosa mindig népesebb lesz. Statisztikailag kimutatható az összefüggés a modern városok nagysága és a gazdasági fejlettség között. A főváros körüli vasútak rendezésénél tehát az első szempont nem lehet más, mint az, hogy a főváros terjeszkedése elé akadály ne gördüljön. Már pedig az a vasúti vonalhálózat, amely fővárosunkat övezi, fővárosunk területi terjeszkedésének, fejlődésének legjelentékenyebb akadálya, amely szinte kizárja a helyes városrendezést. Ha pedig azt töltésre emelnők, egyenesen erődítményjelleget adnánk fővárosunknak, melynek falain megtörne a fejlődési lehetőség. Amellett persze rengeteg pénzbe is kerülne és belátható időn belül ismét át kellene építeni az óbudai közuti híd forgalmának biztosítása miatt. Az esztétikai követelményekről ne is szóljunk.

A közegészségügyi követelmények sem szavaznak a vasutak töltésre emelése mellett. Más megoldást kell keresni, különösen arra való tekintettel is, hogy idegenforgalmunk és fővárosunk annyit hangoztatott fürdőváros-jellege a tiszta, egészséges levegőt és a lehető zajmentes nyugalmat követeli. Olyan megoldást kell keresni, amely ezeket az igényeket kielégíti, amellett pénzügyi szempontból sem jár túlzott megerőltetéssel. Ilyen megoldás volna a következő:

Ki kell helyezni a pályaudvarokat

Az eddigi tervek a pályaudvarokat nem érintik. Ha azonban a pályaudvarokat nem tekintjük érintethetetlennek, mindjárt más lesz a kép. Meg kell szüntetni úgy a nyugati, mint a keleti és esetleg a déli pályaudvart olymódon, hogy kitelepítjük őket, még pedig a nyugati pályaudvart a Rákosrendezőre, a keleti pályaudvart az esetleg egybevonandó Kőbánya alsó- és felsőpályaudvarra, a déli pályaudvart pedig a Kelenföldre. Bár a déli pályaudvar mai helyén is megmaradhat.

Rákosrendezőről a meghosszabbított Andrássy-úton keresztül lehetne a Városliget terebélyes fái alatt, gyönyörű fasoron át bejutni a város belsejébe. Kőbányáról szintén lehetne akár a Kőbányai-, akár a Tomcsányi- és Salgótarjáni-úton, akár az Albertirsai- és Kerepesi-úton át bevonulási utat kiképezni, Kelenföldről pedig már ma is megfelelő út vezet a főváros szívébe. Mi sem volna egyszerűbb, mint Rákosrendezőig a földalatti villamos pályáját meghosszabbítani.

Ez a megoldás a városrendezési törekvéseket és követelményeket a legmegfelelőbb megoldáshoz segítené. Mindenekelőtt felszabadítaná a várost azoktól a vasabroncsoktól, melyek eddig terjeszkedésében megkötötték. A főváros szívébe nyúló és a pályaudvarokat összekötő belső vasúti vonalak megszűnnének. Ezek helyén házhelyek vagy fásított terek volnának alakíthatók. Ezzel a főváros levegőjét fertőző füst és a zaj kivonulna a fővárosból. A halálsorompók természetesen ilyenformán szintén megszűnnének a vasútvonalakkal együtt, tehát nem kellene megszüntetésükről külön gondoskodni. A pályaudvarok közti összeköttetést fenntartaná az a körvasúti vonal, amely ezidőszerint Kőbányát köti össze a nyugati pályaudvarral, de pontosan a székesfőváros és a környező községek határán, úgyhogy belátható időn belül a szabad fejlődésnek nem szolgálna akadályul. Ez a vasútvonal a Ferencvároson át a Kelenföldön is fenntarthatja az összeköttetést.

Az utazó közönség kényelmét a pályaudvarok kihelyezése alig érinti. A mai villamos-, autobusz- és autotaxi-járatok mellett, amelyek különben megfelelően könnyen átszervezhetők és fejleszthetők, semmi nehézségbe nem ütközik a pályaudvarok megközelítése. Ugyanez áll az áruforgalomra, amelyet a fővárosban különben is túlnyomórészt teherautók bonyolítanak le.

A terv előnyei

Városfejlődési szempontból a terv megbecsülhetetlen előnyt jelentene. Megoldódnék a Berlini-tér rendezésének problémája, feleslegessé válnék a Ferdinánd-híd, megszűnnék az arénaúti aluljáró, eltűnnének a Hungária-körút és a Francia-út halálsorompói, amelyek a belső közlekedésnek most akadályai s a Hungária-körútra nyíló óbudai híd elkészülte után különben sem tarthatók fenn tovább; különösen nem töltésre emeléssel. Levegőhöz jutna a fővárosnak most korommal fertőzött városligeti kórház- és villanegyede, úgyszintén az Állatkert, mint üdülőhely. Alkalmat nyujtana ez a terv megfelelő stadion építéséhez is, mert a Rákosrendező és a Duna közötti tér erre megfelelőnek látszik.

Pénzügyi tekintetben szintén a legjobb megoldásnak mutatkozik ez, mert a parcellázandó telkek ára jelentékenyen csökkentené az átalakítás építkezési költségeit.

Hasonló módon szándékoznak Berlin vasúti berendezkedését átalakítani. Londonban inkább föld alá süllyesztéssel igyekeznek megoldani a közlekedési problémákat, de ne feledjük el, hogy egyrészt London öt-hatszor akkora, mint Budapest, ott tehát némi előnyt jelent az is, ha a pályaudvarok a város szívében vannak, másrészt Londonban nincs alkalmas hely a pályaudvarok kitelepítésére, Budapesten pedig van.

Ne feledjük azt sem, hogy háború esetén az ellenséges bombavetők elsősorban a közlekedési berendezésekre pályáznak és a polgári lakosság kímélését is jelenti esetleg, ha a pályaudvarok nincsenek a lakóházak közé beékelve.

Évek előtt nyilvánosságra jutott, hogy a MÁV-nak is van elgondolása a főváros körüli vasúti hálózat és különösen a fővárosi pályaudvarok átrendezése tekintetében. A MÁV tervei szerint csak a keleti pályaudvar volna megszüntetendő. Emellett azonban megállapítja a MÁV azt is, hogy a ceglédi vonal útátjáróinak kiküszöbölése megnyugtatóan csakis egy, a főváros egész vasúti forgalmát felölelő egységes rendezési terv keretében volna megoldható. Ha tehát az egységes rendezés, a szükséges költségfedezet hiányában vagy bármi okból ma még nem vihető is keresztül, a részleges megoldást olyan irányban kell keresni, amelyből szem előtt tarthatók a végleges rendezés követelményei. Ehben a vonatkozásban pedig a töltésre emelés mutatkozik a legkedvezőtlenebb megoldásnak, mert egyéb hátrányai mellett semmiféle egységes pályaudvar- és közlekedésrendezésbe nem illeszthető be.