

A budapesti körvasút.

A budai gyorsvasút állomásai és megállói.

Budapest jövő gyorsvasútja, mely Budán a Lágymányos—Óbuda közötti magas vasútból áll, amely továbbá a ferencvárosi és ujbpesti vasuti összekötő hidak közvetítésével, a dunabalszobai félkörrel összekötve, *zárt köralakot nyer*, forgalomtechnikai szempontból a körforgalom elve szerint nyer közlekedési lebonyolítást. Az állomások és megállók elhelyezése a következő elvek szerint kell hogy történjék.

1. A gyorsvasútnak minden távolsági forgalmú vasútvonallal való érintkezési helyén állomás, minden útszinthez kötött közlekedési rendszerrel való metszéspontban, az átszállási lehetőség biztosítása céljából megállóhely létesül.

2. Útszintmentes magasvasútról lévén szó, a 35 km.-es átlagos menetsebesség biztosítása céljából, a megállási pontok a minimumra redukálандók, két megállóhely közötti távolság 750 méter körül legyen.

3. Lévén a gyorsvasút budai részének a két dunai bázis közötti távolsága 17 kilométer, mely szakasz tartalmaz 2 távolsági vonallal való érintkezést, 6 Bszkrt-vonallal, 5 autóbuszvonallal és 5 fontosabb közúttal való metszéspontot, összesen tehát 18 megállási pontban érintkezik az útszíni közlekedéssel s így a fenti állomásköz biztosítható.

4. A gyorsvasúton nappali 5 órától éjjelutáni 1 óráig 5 percenkénti merev menetrendszerinti motorikus üzemű gyorsvasúti személyforgalom, éjjeli 1 órától reggeli 5 óráig pedig helyi teherforgalom bonyolítódik le, a megállók és kocsik tehát úgy tervezendők, hogy a ki- és beszállás 1 percnél nagyobb időt ne vegyen igénybe. Vizsgáljuk meg ezen elvek figyelembe vételével az állomások és megállók számának és helyeinek szükségességét.

Miután a D. Sz. A. fejjállomás, mint távolsági vonalvégpont megszűnik és ennek következményeként a Kelenföld M. Á. V. p.-u.—D. SZ. A. vonalszakasz mint távolsági vonal, a gyorsvasútnak adván át hivatását, szintén megszűnik, gondoskodni kell a budai közönség részére a Dunántúli és Balatoni távolsági vonalak megközelíthetőségéről. Ezen érintkezés létesítésére legalkalmasabb pont 1. a Kelenföld M. Á. V. p.-u., 2. a gyorsvasút és 3. a délivasúti vonalaknak Kelenföld M. Á. V. állomásba való betorkolása által képződő deltaháromszög, mely u. n. toronyállomásként (Thurmbahnhof) lesz kiképzendő. A háromszög egyik oldala tartalmazza a Ferencváros—Kelenföldi M. Á. V. távolsági kétvágányú pályát Győr, Dombóvár, Székesfehérvár útiránnyal, a másik oldal a mai meglévő töltés átépítéseként jelentkező gyorsvasúti kétvágányú pálya, a harmadik ág pedig a délivasúti vo-

Sphinx Benzin



nalnál megmaradó, egyelőre egyvágányú pályaként, az éjjeli helyi teherforgalom lebonyolítására fog szolgálni. Kelenföld M. Á. V. p.-u. ugyanis mint személy p.-u. megszűnne, átadva hivatását az előbb vázolt toronypályaudvarnak; ezzel kapcsolatban Kelenföld modern helyi rendező p.-u.-ra kell hogy alakuljon, Buda városrész helyi teherforgalmát irányítván.

Ezen új deltaszemélypályaudvar, átmenő elvű, a D. Sz. A. távolsági vonalra nézve is, lévén annak indító fejállomása, a Kerepesi-uttól, a Verseny-utcáig személyforgalomra berendezett, a mai 14 perronvágány helyett 26 perronvágányra kibővítendő keleti p.-u. A deltaháromszög körüli budaörsi, kelenföldi, Hamzsabégi és Laufenauer-utak útszintmentes folytatást nyernek a toronypályaudvarra, valamint a Bszkrt Horthy Miklós-úti viszonylatai és az autóbusz is összeköttetést kell hogy nyerjenek ezen új, mintegy 40 katasztrális holdon épülő modern emeletes személypályaudvarral. A nyugati p.-u. területe az Aréna-útig 70 kat. hold. A budai közönség a Dunántúli vonalak igénybevétele céljából, nem kell, hogy a keleti p.-u.-ba menjen, megtalálván e helyen a mindenirányú Duna-jobbparti távolsági forgalmat. Mennyi holtmozgás megtakarítást és ezzel járó előnyösebb közlekedési helyzetet jelentene ez.

A körvasút budai részének második érintkezési felülete, a távolsági forgalommal Óbuda M. Á. V. állomáson keletkezik. Itt a gyorsvasút külön kétvágányú pályát nyer, a meglévő esztergomi H. É. V. vonal mellett.

A pesti részen három helyen nyer a gyorsvasút kapcsolást a távolsági forgalommal. A váci fővonallal való metszés, hasonlóan a kelenföldi új emeletes személypályaudvarhoz egy négyágú deltában történik, mely szintén emeletes átmenő toronypályaudvarként kiképezve átszállási lehetőséget nyújt a gyorsvasútról a váci és ceglédi fővonalak felé. Egy következő delta, Rákos és Kőbánya felső állomások között alakul a szolnoki és hatvani fővonalak felé biztosítván az átszállást; végül Ferencváros állomáson, a szabadkai fővonal felé válik lehetségessé az átszállás. Rendkívül messzire vezetne ezen öt gyorsvasúti és távolsági for-

galmat lebonyolító hosszanti elrendezésű pályaudvar leírása. Ezek mindegyike külön nagy tanulmány tárgya, melyek ismertetése messzire felülmúlná e cikk rendeltetését. Általános városközlekedéstechnikai szempontból a következőket említem e helyen. A magas körvasút budai és pesti része együtt mintegy 36 km. vonalhosszt képvisel. Miután az átlagos menetsebesség 35 km. óránként, a félkör bármely két pontja 30 perc alatt megközelíthető egymással. Tehát Óbuda—Ferencváros, vagy D. Sz. A. mai fejállandóság—Kőbánya, vagy Óbuda—kelenföldi új személy p. u. viszonylatok, a mai rendkívül körülményes és hosszadalmas megközelíthetőség helyett, fél órán belül lesznek a gyorsvasúton megközelíthetők. A Budapestre betorkoló összes távolsági vonalak ezen öt, a körben fekvő pályaudvar által lesznek átszállás céljából megközelíthetők, a keleti és nyugati p. u. fejállandóságok megkerülésével; tehát a belső forgalom megzavarása, illetve megterhelése nélkül. Csak a túlterhelt négy közúti Dunahidra kell gondolni, midőn érzékelnünk akarjuk ama tehermentesítést, mely annak a körülménynek nyomában fog járni, hogy a két városrész távolsági forgalom utastömege kivonatik e négy közúti dunai átkelés vonzóköréből és a gyorsvasútra utasítottatik. Keresztül lesz vezetve azon szigorú közlekedési elv, hogy minden forgalmi pont csak bizonyos vonzóterületnek kizárólagos forgalmi kielégítésére szolgál, a keleti és nyugati pályaudvarok gazdaságtalan központosító volta megszűnik, és csupán ugyanoly decentralizált hivatásuk marad meg, amelyet ezen öt körvasúti állomás bármelyike, a gyorsvasútnak rajtuk való keresztülvezetésével nyerni fog. Budapest távolsági forgalmú kérdései hosszú időre nyugvópontozatba jutnának, ha a főváros távolsági forgalomgyűjtő területe, a gyorsvasúton elosztva, két fejállandóságon és öt hosszanti pályaudvaron egyenletesen decentralizáltatnák.

A helyi forgalom lebonyolítása, a közúti közlekedés és a gyorsvasút metszéspontjaiban keletkező átszállási pontokon történik. Az autóbuszvonalokról az átszállás: a Budafoki-úton, a Márvány-utcánál, a Vérmező előtt, a Marczibányi-téren, a Szépvölgyi-útnál és a Bécsi-útnál fog történni, e közúti vonalaknak és a gyorsvasútnak metszéspontjain létesítendő megállóhelyén. A Bszkrt és H. É. V. vonalakkal a következő helyeken metsződik a gyorsvasút: Fehérvári-út, Horthy Miklós-út, Szent Imre herceg-útja, Alkotás-utca, Rétke-utca, Táborhegyi-út és Szentendrei-út. E metszéspontokon felül még a következő helyeken lesznek megállóhelyek létesítendőek: Csörsz-utcánál, a rózsadombi alagút Rét-utcai kapujánál, a Császár- és Lukácsfürdők megközelíthetése céljából, a nevezett fürdőktől sikló vezet fel az alagút közepe táján a Vérhalom-tér alatt liftaknával összeköttetésben leendő földalatti megállóig, a Fényes Elek-utcánál a Szt. Margit-kórház és a Kiscelli-park részére a Perényi-útnál, a Donátikápolna tájékán, a Testvérhegyi-útnál a budai hegyvidék megközelítése céljából, végül a Római partnál levő strandfürdők elérése céljából a Nánássy-út és gyorsvasút metszéspontjában válik megállóhelyek létesítésének szükségessége.

Az útszíni közlekedés, közúti villamosnál 12 km-es, autóbusszal 15 km-es átlagos menetsebesség mellett, városrészek közötti forgalom lebonyolítására alig alkalmas. Az 51-es viszonylat és a Szentendrei hév. vagy autóbusz kombinációnál az út Kelenföldtől a Római partig, másfél óránál is hosszabb, a gyorsvasúttal megtehető 30 pernyi menetidővel szemben. Élesen lesz tehát elhatárolva a háromféle közlekedési rendszer hivatása. A Zsigmond-utcai szűk torkolatnál a Rózsadombon át képzeltek keresztmetszetben a 3 közlekedési rendszer a következőképpen fog kiválasztódni. Az Ujlakirakparton, a mai H. É. V. helyén van a jövő közúti villamosrendszerű Bszkrt. helye, a Zsigmond-utcai jelenlegi Bszkrt. helyére kerül az autóbusz és a Rózsadomb alatt vezető gyorsvasút leendő a budai városrész harmadik közlekedési rendszere. Buda fejlesztésével kapcsolatos számos kérdés, mint a fürdőváros. Stadion és egyéb városrendezési kérdés is kedvező megoldást fog nyerni a gyorsvasút kiépítése esetén.

K. J.

Ha az úttesten át kell menned, ne ujságot olvasva menj át, mert így könnyen baleset érhet!