

Budapest nagyvasúti hálózatának rekonstrukciója, városfejlesztés és a városi gyorsvonal

A halálsorompók megszüntetése és a fővárosi személypályaudvarok modernizálása

Újévi számunkban röviden megemlékezünk Pieri Cézár államvasúti műszaki tanácsosnak, a fővárosi közlekedés és a városfejlesztés napirenden levő problémáival kapcsolatos, nagyvasúti rekonstrukciós tervéről. Mint jeleztük, a terv annyira tetszetős és viszonyainkhoz mérten is szóba jöhető költségek árán oly sok új lehetőséget nyújt, hogy közérdekűnek véljük annak részletes ismertetését és tárgyalását.

A tervnek legfőbb előnyét abban látjuk, hogy nem öncélú azaz, hogy olyan vasútrendezési terv, amely nemcsak a vasút céljaira van tekintettel, hanem a meglévő vasúti hálózatnak szerves fejlesztésével teljes mértékben illeszkedik a főváros adottságaihoz és fejlesztési lehetőségeihez és szinte hiánytalan lehetőséget nyújt a gyorsvasúti közlekedés kérdésének megoldására is. A nagyvasúti hálózat újjáalakítása, a gyorsvasút és a városrendezés ugyanis, egymással szorosan összefüggő kérdések, amelyek helyesen csak egymással szerves kapcsolatban oldhatók meg.

Pieri Cézár, Aggházy Tibor és Lőrinczy Endre mérnökök rekonstrukciós tervének

alapgondolata egy, vasúti forgalombiztonsági és nemzetvédelmi szempontból egyaránt fontos, újabb összeköttetés létesítése a Duna jobb- és balparti vasúthálózata között. A főváros vasúti vonalait ugyanis négy gócpontban futnak össze, melyek közül három a Duna balpartján, egy a jobbparton van. A balparti gócpontok: északon a Nyugati pályaudvar, keleten Kőbánya-felső, délen pedig Ferencváros pályaudvar. A jobbparti gócpont Kelenföld-állomás. Miután délen Ferencváros és Kelenföld között az összeköttetés — a lágymányosi hidon — megvan, önként adódik, hogy a másik összeköttetést északon, vagyis a Nyugati-pályaudvar és Kelenföld között, a főváros belterületén keresztül, és pedig szükségszerűen a föld alatt kell megépíteni.

„Budapest—Tabán” és „Budapest—Belváros” vasútállomás

A tervezett új összekötővonalon a vasúti forgalom lebonyolítását szerzők következőképpen gondolják el:

a főváros balparti vonalain érkező vonatok, — a vasúti hálózatnak megfelelő átalakítása útján, — a Nyugati-pályaudvartól az új összekötővonalon, tehát a Belvároson keresztül — illetve az alatt — Kelenföldre futnának. A jobbpartiakat viszont Kelenföldről, megint csak az új összekötővonalon és a Nyugati-pályaudvaron át Rákosrendezőre gördülnének, mint végállomásra.

A vonatok indulása ugyanezen úton, de az elmondottal ellentétes értelemben történnek.

Ezek szerint minden Budapestre érkező és onnan induló személyszállító vonat keresztülhaladna az új összekötővonalon mentén a Belváros és a Tabán alatt tervezett két megállóhelyen. Vagyis az ország bármely részéből, bármelyik vonalon Budapestre érkező utas, kiszállhat a Nyugati pályaudvaron, az Erzsébet-téri és a tabáni megállóhelyeken vagy Kelenföld állomáson. Indulásnál viszont ugyanezek az állomásokon, illetve megállókon szállhat fel bármelyik irányba kíván utazni.

Az új összekötővonal, — mint háromvágányú, burkolat alatti vasút, — az új mélyvasúti Nyugati személypályaudvar Berin-tér felőli végéből indulna ki, a földalatti villamos vasúthoz hasonlóan, a burkolat alatt. A Berlin-tértől az Andrassy-útig a Vilmos császár-út vonalát követné, az Andrassy-útnál a Duna felé kanyarodna és az Andrassy-út tengelyének egyenes meghosszabbításában áthaladna a Duna és a Tabán alatt; majd a Gellérthegy alatt haladva, a Szent Imre herceg-útja után kerülne a felszínre és egy nyílt bevágással érne el a Kelenföld állomást.

A kereken öt kilométer hosszú új összekötővonal részben bevágásban, rész-

ben mint burkolat alatti vasút, végül pedig három egyvágányú csővasútként épülne.

A vasút pályaszíne a Duna alatti szakaszon, 25 méter mélyen lenne a Duna nullvívzínétől s onnan mindkét irányban egy százalékos emelkedéssel érne el a pesti oldalon a lesüllyesztett Nyugati pályaudvart, a budai oldalon pedig Kelenföld

Az új Keleti

Az új mélyvasúti Nyugati-pályaudvarnál, a jelenlegi — műemlék számba menő — állomási épület megmaradna s annak fedett csarnokából nyílnának a lesüllyesztett perronokhoz vezető lépcsők és felvonók.

A Nyugati-pályaudvarról Rákosrendező felé egy négyvágányú, Kőbánya-alsó felé pedig — a jelenlegi ceglédi vonal helyén — egy ötvágányú mélyvasúti pálya ágaznék ki.

Ezek fölött, az utakat akadálytalanul lehetne átvezetni, tehát közmegegedésre oldódna meg a halálsorompók oly régóta vajudó problémája. A lesüllyesztett ceglédi vonalban a Thököly- és Kerepesi-út közötti szakaszon egy mélyvasúti állomás létesülne, az új Keleti-pályaudvar. Innen az öt vágány közül a baloldali vágánypár és a jobboldali egy vágány kiemelkednének a bevágásból és a baloldali vágánypár, a hatvani és szolnoki vonalakhoz való csatlakozás végett, Kőbánya-felső-pályaudvarra, a jobboldali egy vágány pedig, a kelebiai egyvágányú vonalhoz való csatlakozása végett, a ferencvárosi vonal egyik vágányába futna be. A középső vágánypár, azaz a tulajdonképpen

állomást. A vonatforgalom lebonyolítása villamos vontatással és motorüzemmel, tehát füstmentesen történnek.

A Tabán és az Erzsébet-tér alatt tervezett megállóknál, a pálya szintjében tehát mintegy 20 méter mélységben a föld alatt, csak a perronok, felvonók és lépcsők lennének elhelyezve. A térszínen ismét csak a felvonókat és lépcsőket magába foglaló kisebbszerű épület volna. A csarnokok, váróhelyiségek, pénztárak, a szolgálati és egyéb helyiségek, a felszíni épület alatt, de annál jóval terjedelmesebben.

Túlzás nélkül állapíthatjuk meg, hogy e két megálló létesítése és a vasúti forgalomnak az említett elgondolás szerint való lebonyolítása révén,

fővárosunk vasúti berendezései, a közönség jó kiszolgálása és forgalombiztonság szempontjából, világviszonylatban is első helyre kerülnének.

Azt pedig talán felesleges is megemlégetnünk, — annyira kézenfekvő —, hogy ennek a földalatti összeköttetésnek nemzetvédelmi szempontból milyen nagy horderejű a jelentősége.

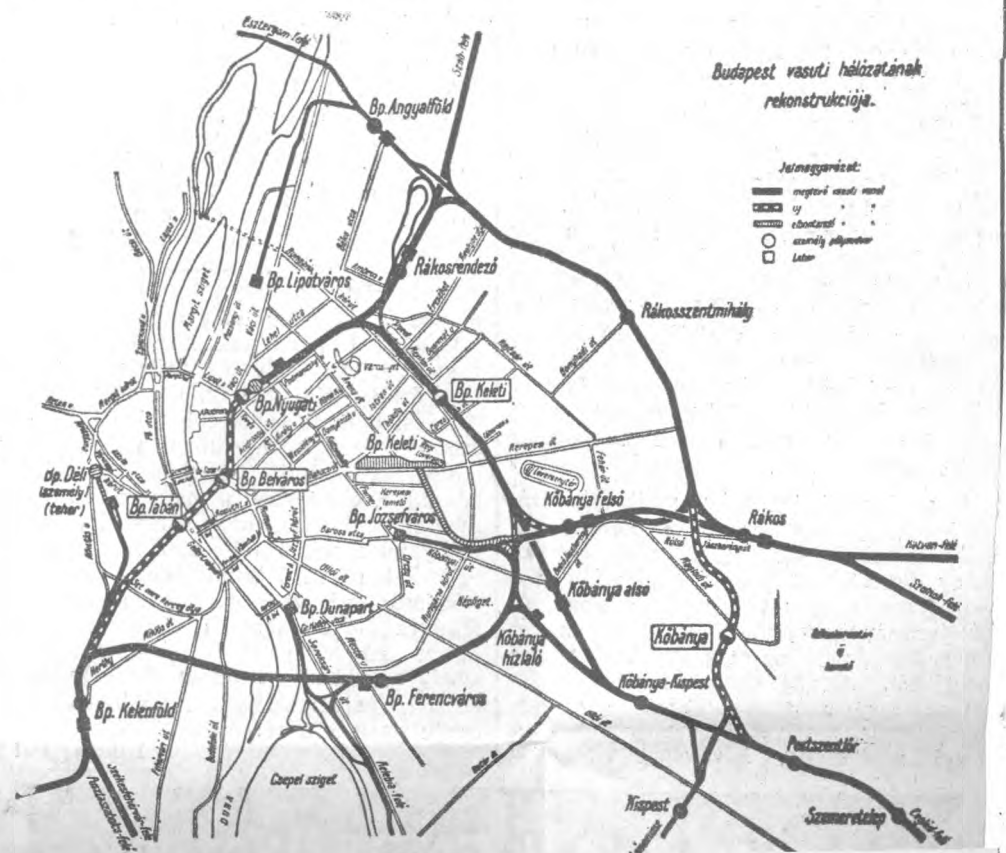
ceglédi vonal, mélyvasútként haladna tovább, Kőbánya-alsón keresztül, az Apaffy-útig s onnan nyílt bevágással emelkedne fel Kőbánya—Kispest állomásra.

A kelenföld—nyugati pályaudvari földalatti összekötővonal, valamint a ceglédi vonal helyén tervezett mélyvasúti elkészültével, a Keleti-pályaudvar teljes egészében, a hozzá csatlakozó Kőbánya-felső és ferencvárosi összekötővonalakkal együtt megszüntethető.

A földalatti vonal és a mélyvasút kizárólag a személyforgalmat szolgálná. A teherszállítást a kelenföld—ferencváros—kőbányafelsői vonalon és a balparti körvasúton bonyolodnék le. A ceglédi és lajosmizsei vonalak teherforgalmának a körvasútra való áttérítése végett, a tulajdonképpen csonka balparti körvasútnak kiegészítéseképpen, szerzők egy

új összekötővonalat terveznek Rákosszentmihálytól Pestszentlőrinc és Kispest állomásokig.

Ezt az összekötővonalat, a mélyvasút munkáinak megkezdése előtt kellene megépíteni, hogy azon át a ceglédi vonal személyforgalma is a balparti körvasútra tereltesse.



Az új városkép

A Nyugati-pályaudvar és a kiágazó vonalak lesüllyesztése folytán felszabaduló területeknek városrendezési célokra való felhasználása, az új óbudai Duna-híd közforgalmi jelentőségének rohamos fokozására vezetne.

A pesti hídfőtől sugárirányú elágazással a közutak olyan hálózata lesz vezethető, mellyel a balparton elterülő főváros északi és északkeleti periferiáinak fejlődése beláthatatlan távlatokat nyerne.

A Duna jobbparttól átáramló közúti forgalom számára így szerves és természetes átvezetés alakítható ki, amit ugyancsak szoros kapcsolatban egészítene ki a jelenlegi Keleti pályaudvarról kiinduló vonalrendezés után felszabaduló területek városrendezési művelete. A város fejlődés folyamata így közvetlenebb és mindvégig zártvonalu egybekapcsolódást nyer a vá-

ros belső magjával és a külvárosi terület tömböknek közintézményekkel való felszereltsége is rendszeresebben lesz fejleszthető.

A főváros vasúti hálózatának fentiekben ismertetett újjáépítése keretében

a város belsejében tervezett műszaki műveletek oly kis mértékben érintik a város mai és jövőbeni — mondjuk l'art pour l'art városesztétikai szempontból tervezett — végső és modern rendezését, hogy ebből a szempontból az ismertetett elgondolást szinte a legerősebbnek kell tekinteniünk.

Az egész tervezetnek mondhatni csak egyetlen, azonban véleményünk szerint könnyen kiegészíthető hiányára kell rámutatnunk. Ez pedig az, hogy nélkülözi a dunajobbparti városoldal egész hosszán végigvonuló gyorsvasút, mely maga-

sabbrendű szempontokból is nagyfontosságú. Ezért

a Déli-személypályaudvart véleményünk szerint, nem szabad megszüntetni, hanem a kelenföld-déli pályaudvari vonalat — kizárólag városi gyorsvasút céljaira — Óbudáig meg kellene hosszabbítani.

Befejezésül megemlítjük még, hogy teljes mértékben, — sőt az értékes tanulmány keretein túlmenően is — osztjuk szerzők azon álláspontját, mely szerint: *„meg kell előbb állapítani a főváros vasuti berendezései újjáalakításának végleges tervét és csak annak keretében, azaz abba beillő részekként, szabad mind a szóbanforgó munkákat, mind a fokozatosan bekövetkező szükségletek kielégítését célzó építkezéseket elvégezni”.*

Komoly aggodalomra ad okot az a — hozzá nem értésből, vagy más okból származó — gazdaságtalan ötletszerűség, amelyet egyes közmunkák terén az elmúlt években tapasztaltunk. Ezen feltétlenül változtatni kell, mert nem vagyunk elég gazdagok ahhoz, hogy közpénzekből tervszerűtlen dilettánskodást finanszírozhassunk.