



## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *A földalatti villamos fejlesztése  
ma és holnap*

Forrás:

*Pesti Hírlap*

*Bn.*  
(Helv.)

*1942. 4. 6.*

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

*385.859*

Hely

Idő

*1942*

Személy

Helyszám

*385.85*

### E hóban kerül a főváros közgyűlése elé a földalatti villamos fejlesztésének terve

**Merre kell vezetni az új földalatti vasúthálózat első vonalát? — A Beszkárt statisztikája a villamos- és utasforgó omról**

Szakkörök éppen úgy, mint a közvélemény széles rétegei, egyre sürgetőbben követelik a főváros közlekedési igényeinek megfelelő kielégítését. A sok lehetőség közül, mint a legalkalmasabb világvárosi közlekedési eszköz, a földalatti villamosvasut hálózatának fejlesztése került előtérbe. Megírtuk, hogy a Beszkárt igazgatósága a főváros illetékes ténnyezőivel egyetértően alapos előkészületek után kidolgozta tervezetét a budapesti földalatti vasúthálózat fejlesztésére. Az előterjesztés a polgármester javaslatával kiegészítve — mint értesülünk — február folyamán kerül az illetékes bizottságok, majd a közgyűlés elé.

Németh Ferenc mérnök, a Pesti Hírlap hasábjain foglalkozott a budapesti földalatti villamos tervével. Karácsonyi számunkban megjelent cikkünkhöz fűzte fejtegetéseit. Németh Ferenc és sokan mások is felvetették a kérdést, hogy a főváros miért akarja először az új földalatti hálózatnak a *Berlini-tér és a Szent István-kórház közti vonalát megépíteni*, holott a hozzászólók szerint más vonalak fontosabbak és forgalmasabbak.

#### Mit mondanak a statisztikai adatok?

Ezt a kérdést természetesen mindenki a saját szemszögéből ítéli meg, mert mindenki azt a vonalat ismeri a legjobban, amelyen naponta többször utazik. A legtöbb utas rendszerint egy vagy két vonalat használ. Aki Budán lakik és a Belvárosban végzi munkáját, napjában néha négyszer is végig megy ugyanazon az útvonalon, azonban nincs alkalma például az újpesti vagy a nagykörúti forgalmat megismerni.

Az általános tájékozódás szempontjából — úgy a rendőrség, mint a Beszkárt állandó statisztikai számlálásokat végez. Ezek a forgalmi statisztikák kiterjednek az utazók és az egyes útvonalakon haladó járművek számlálására, sőt a közlekedési balaszetekre is. Ezek a statisztikai számok meglepő pontossággal mutatják meg, hol a legnagyobb forgalom, hol vannak és hol van szükség a leggyorsabb segítségre? Ezekből az adatokból megtudjuk, hogy a *Rákóczi-úton* a Keleti pályaudvar felé 60.497, az Erzsébet-híd irányában 60.244, azaz összesen 120.691 utas utazik naponta villamoson. Az *Ül-*

*ői-ut* belső részén 80.199, a külső szakaszon 71.362 az utasok száma. A *Váci-ut* belső részén 125.161 utas veszi naponta igénybe a Beszkárt kocsiparkját.

A járművek napi forgalmi sűrűségét a kérdéses útvonalakon az alábbi statisztikák mutatják be: a *Rákóczi-ut—Nagykörút* keresztezésében 16.504, az *Ülői-ut—Nagykörút* keresztezésben 15.449, a *Calvin-téren* 23.279, a *Kossuth Lajos—Museumkörút* keresztezésénél 21.881 és az *Andrássy-ut—Vilmos császár-ut* keresztezésénél 20.664 jármű halad át.

Ha a szóbanforgó útvonalak villamosforgalmát vizsgáljuk, a következő képet kapjuk: a *Rákóczi-úton* a csúcsgorgalom idején egy óra alatt 142 villamos halad, viszont üzemzárattól üzemzárattig 1270 az ezen a vonalon közlekedő kocsik száma. Az *Ülői-ut* külső részén (a *Nagykörtul*) 161, illetve 1744, a belső szakaszokon 101, illetve 1107 villamos halad át. A *Calvin-tér és a Berlini-tér* között óránként 143, egész nap 1633 az áthaladó villamosok száma.

#### A Rákóczi-úton kevesebb az utas, mint a Berlini-tér és a Szent István kórház között

Ebből a statisztikából világosan kitűnik, hogy a *Rákóczi-úton* a villamosokat 120.691, míg az *Ülői-úton* 151.561 utas veszi igénybe. Ehhez az utaslétszámozhoz tartozik a *Museumkörút*, a *Károly király-ut* és a *Vilmos császár-ut* utazó közönség is.

Tulajdonképpen idetartozik még a *Váci-ut* napi 125.161 utasforgalmának nagy része is. Ezek a számok is megokolják a *Berlini-tér és a Szent István-kórház* közti földalatti vonal megépítésének elsőbbségét.

A földalatti hálózat első vonalának megépítése azonban tapasztalatok gyűjtésére is szolgál. Ezt utólagos következmények nélkül csak könnyebb építési vonalon lehet megszerezni.

A *Rákóczi-ut* alatt építendő vonalat nem lehet a *Petőfi-téren megszakítani*, hanem át kell vinni a budai oldalra. Az alagutépítés viszont bonyolultabb munka. Az előtervek szerint a villamos alagutat 23 méterrel kell a Duna rakpartja alá süllyeszteni. Az alagutépítés költsége az előzetes számítások szerint 45—50 millió pengő. Ez a költség-többlet jelentős mértékben megdrágítja az építkezést. A vonalnak a Duna alatti átvezetésére is sor kerül, de csak akkor, amikor erre a fővárosnak meg lesz az anyagi fedezete.

A *Berlini-tér és a Szent István-kórház* közti vonal összes költsége — a jelenlegi anyagárakat és munkabéreket figyelembe véve —, 125 millió pengő. Ez a kiadás súlyos megterhelést jelent meg a fővárosnak, de a legforgalmasabb vonal megépítésére még áldozatok árán is szükség van.

A földalatti hálózat második megépítésre kerülő vonala a *Rákóczi-ut* lesz, amely a *Szél Kálmán-térig* vezet. Az ilyenirányu meghosszabbításra annál inkább szükség van,

mert sem a *Petőfi*, sem a *Döbrentei-tér* villamospályaudvar építésére nem alkalmas, viszont a *Szél Kálmán-téren* erre a célra kellő hely van.

#### Városrendezési szempontok

Budapestnek városrendezési szempontokból két legelhanyagoltabb pontja a *Berlini-tér* és a *Kálmán-tér*. Ezek a helyeken a villamosvágányoknak föld alá süllyesztésével nemcsak jelentős terület szabadul fel, hanem lehetővé válnak mindazok a szabályozások, amelyeket elvben az illetékes hatóságok már elhatároztak. Mind a két téren a rendezés a giratoire rendszerű kocsiforgalmat vezeti majd be és így még a megnövekedett járműforgalom részére is elegendő hely lesz. A gyalogos forgalom ezeken a tereken közel 60 százalékkal csökken. A statisztikai megállapítások szerint ugyanis az itt közlekedők többsége a villamosmegállókhozvevők miatt volt kénytelen forgalmas pontokat keresztezni.

A földalatti villamos megépítésével azonban nemcsak rendezési, hanem a régen várt városképi szempontok is megoldhatók. Így mód nyílik majd az *Andrássy-ut*, a *Vilmos császár-ut* és a *Tisza István-utca* torkolatának helyes kialakítására, valamint a *Rákóczi-ut*, a *Kossuth Lajos-utca*, a *Károly-körút* és a *Museum-körút* kereszteződésénél is jelenleg szűknek bizonyult terület kibővítésére. A *Nagykörút* forgalma is meggyorsul, ha az *Ülői-úton* a

villamosok a föld alá kerülnek.

A Berliini-tér és a Szent István-körut közti villamosvonal mielőbbi megépítését, úgy a statisztikai megállapítások, mint a városrendezési szükséglet egyaránt megköveteli.

Egy változtatás gondolata azonban mégis felmerült. Az új Lipótváros nagyarányu fejlődése ugyanis megköveteli, hogy a földalatti vonal ne a Berliini-tértől, hanem a Lehel-tértől induljon ki és így az V. kerület újabban benépesült északi részének lakói is közvetlen kapcsolatot találjanak a déli városrészekkel. A Lehel-téren az újpesti villamosok végállomása céljaira kellő hely áll rendelkezésre. Legalább ugyanakkora az ottani szabad terület, mint a Széll Kálmán-téri villamos-pályaudvar.