

Épül

A DUNAPARTI GYORSVASÚT

Akik a Szabadság-hídon járnak, hetek óta komoly, nagy munkákat figyelhettek meg. Először a hídtól délre, a Boráros-tér felé zárták le az úttestet és ma már egy hatalmas árok körvonalai látszanak, újabban pedig hasonló munkálatok indultak meg a hídfőtől északra is, az Erzsébet-híd felé eső oldalon.

Ezek a munkálatok azt célozzák, hogy a 2-es villamosvonal részére folytatást építsenek a Boráros-tér felé, és amíg ma ezeknek a járatoknak végállomása a Szabadság-híd előtt van, a jövőben közvetlen járatok szállíthassák az utasokat a Boráros-téri hídfőig.

Az egész munka ilyen megvilágításban nem sokat jelent, ha azonban a vasútvonal kérdését egészében vizsgáljuk, más a helyzet. Világossá lesz, hogy ennek a vonalnak egészen más jelentősége van, mint bármely más közúti vonalnak.

A GYORSVASÚT ŐSE

A dunaparti villamos vasutat eredetileg 1900-ban építették meg. Érdekessége volt, hogy a Lánchíd és az Erzsébet-híd között a vasutat a rakpart fölé emelték, a rakpartot ezért viadukttal beépítették és ebben a viaduktban helyezték el a kikötő különböző raktárhelyiségeit. Ezzel megtörték azt az elvet, hogy a főváros közvetlen Dunapartján nem haladhat villamosvasút, mert azt a kilátás és a sétálók érdekében szabadon kell hagyni (1. kép).

Ez a villamosvasúti vonal azonban még nem sokban különbözött a többi vonalaktól, mert egyébként épúgy az utcákban haladt, mint a többi, csak a Lánchíd és az Erzsébet-híd

közötti szakaszon tudott nagyobb sebességgel közlekedni.

Csak később, a két világháború között épült meg az a Lánchíd alatti aluljáró, amelynek révén a vasút teljesítőképessége emelkedett, de mint-hogy ebben az időben a vonal egy-része még a szűk Akadémia-utcában vezetett, a nyert előny önmagában nem sokat jelentett.

A felszabadulás után új tervet dolgoztak ki a dunaparti gyorsvasút számára. E terv szerint a vasút mindvégig a Dunapartján vonul és minden hídnál aluljárókkal halad át, aminek következtében elérjük azt, hogy egy nagy teljesítőképességű közúti vasút vonalunk lesz, amelynek révén az már csaknem megközelíti azokat az adottságokat, amelyekkel egyébként csak a gyorsvasút bír.

Az új vasútvonal csaknem végig a Duna partján fog haladni és minden hídfőnél a keresztező utak alatt halad át. Ezzel eléri azt, hogy csaknem akadálymentes pályát kap, amelyen nem járnak más közúti járművek, nem keresztezi más útvonal és a villamoskocsik maximális sebességét lehet kifejteni az utasok szállítására.

MI A KÜLÖNBÉG A GYORSVASUT ÉS A KÖZUTI VASUT KÖZÖTT ?

A közúti vasút és a gyorsvasút közötti különbség ugyanis nem egyedül abban jelentkezik, hogy az egyiknek erősebb motorjai vannak és ennek következtében nagyobb sebesség kifejtésére alkalmas, hanem főképpen abban, hogy amíg a közúti vasút a köz-

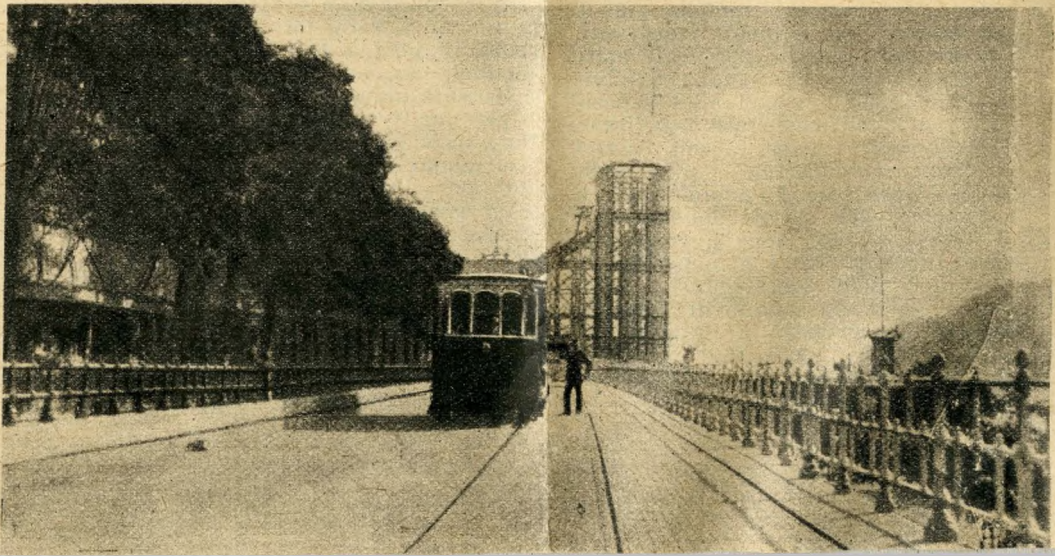
utakon halad és forgalmát minden más jármű zavarja, addig a gyorsvasút külön pályán, akár a föld színe alatt, akár magasvasút formájában felette, a közúti forgalom minden zavarától mentesen tud résztvenni a forgalomban.

Ilyen vonalszakasz kiépítésére Budapesten kiváló lehetőség van adva a Dunaparton. A keresztező utcák teljesen hiányoznak, hiszen a Dunán keresztül csak a hidakon lehet áthaladni és a vasút a hidak alatt átvezethető, miután a hídfők általában magasabban helyezkednek el. Eddig azonban nem minden híd alatt építették ki a vasút számára az aluljárókat és nem lehetett ezt, a Duna nyújtotta lehetőséget kihasználni.

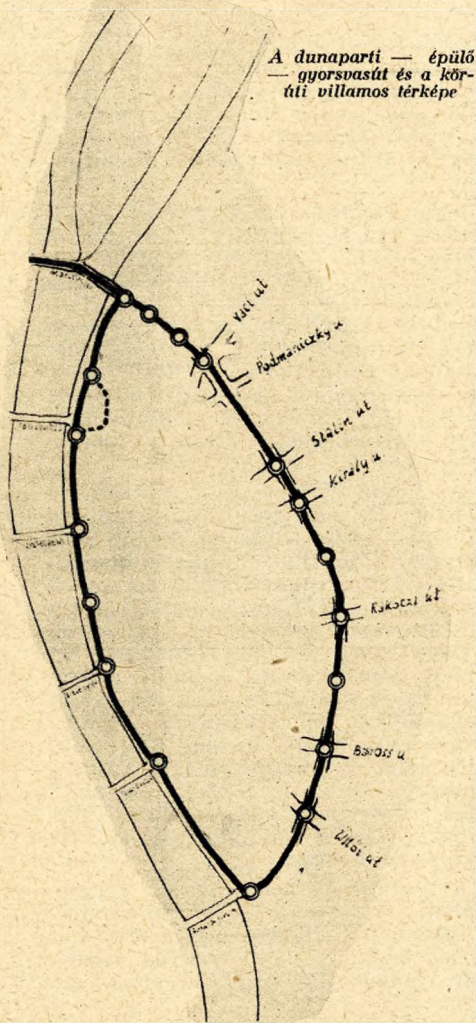
Az épülő dunaparti gyorsvasút egészen új helyzetet fog teremteni Budapest közlekedésében. Miként vázlatunkon láthatjuk, a vonal a Margithídtól a Boráros-téri hidig fog most már vezetni. Végpontjai azonosak azzal az úttal, amelyet a kör másik ívében éppen a Nagykörút zár be. Ebből felvetődik az a kérdés, hogy mennyiben jelent javulást Budapest forgalmában, ha ezt az új vonalat, azonos végpontok mellett kiépítjük. A feleletet úgy kapjuk meg, ha figyelembe vesszük, hogy milyen idő alatt lehet az egyik és másik, most épülő vonal révén a két végpont közötti távolságot beutazni (2. ábra).

A Nagykörút közúti vasúti forgalmában résztvevő villamosvonatok óránként 18 kilométeres sebességgel közlekednek. A megállóhelyek sűrűbben vannak elhelyezve és abban az

A dunaparti viadukt-vasút 1900-ban. Az Erzsébethid még épül



A dunaparti — épülő
— gyorsvasút és a kör-
úti villamos térképe



Ezek a járóművek a régi kocsik 18 kilométeres menetsebességével szemben 40 kilométeres menetsebességgel haladhatnak, motorjaik erősebb volta, jobb fékezési lehetőségük és a gyorsulás egyenletesebbé tételét biztosító berendezésük révén.

24 = 11

Ha a két különböző vonal menetidejeit egy diagrammban felvázoljuk, akkor képet kapunk arról, hogy a dunaparti vonal előnyei miben fognak kifejezésre jutni. A Margit-híd — Boráros-tér között a dunaparti villamos segítségével az út mindössze 11 percig fog tartani, míg a Nagykörúton át csaknem ugyanolyan távolság befutásához 24 perc szükséges. Ez azt jelenti, hogy a két végpont között végig lehet haladni az új vasútvonal segítségével annyi idő alatt, míg a Nagykörúton csak a Király-utcahoz érünk el (3. ábra).

Természetesen nincsenek sokan azok, akik kifejezetten a Margit-hídtól a Boráros-térhez szoktak utazni, vagy viszont. De a dunaparti vasút előnye nemcsak ebben a viszonylatban jut kifejezésre, hanem más, átszállással kombinált viszonylatban is. Vegyük csak azt, hogy a Margit-hídtól valaki a Rókus-kórház környékére akar utazni. Amíg a két vasútvonal csaknem egyforma sebességgel haladt, addig mindegy volt, hogy melyiket használtuk. A jövőben már annak ellenére, hogy a Rókus-kórház a Körúthoz közelebb van, mint a Dunaparthoz, a menetidő rövidebb lesz az új gyorsvasút révén és a Körútról az utasokat áttereli a másik vonalhoz. Még inkább áll ez azonban akkor, ha a Kálvin-tér felé halad valaki, vagy ellenirányban a Marx-térre akar jutni. A Boráros-tér — Marx-tér útvonal 18 perc a Körúton egy direkt kocsival, ugyanakkor a Boráros-térről a Kossuth-hídig el lehet majd jutni 9 perc alatt és a Kossuth-hídtól a Marx-térre trolleybusz segítségével — bele számítva az átszállásra fordított időt is — további 4–5 perc alatt, tehát összesen 14 perc alatt. Ez 4 perc nyereséget jelent, ami a városi, örökké siető ember számára komoly előny.

Ennek az előnynek kedvéért a tömegek át fognak vándorolni a Körútról a Dunapartra és minthogy ma a Körúton villamoson szállított utasok száma a 200.000-et is meghaladja, ennek önmagában véve is nagy jelentő-

esetben, ha nagyobb radiális utakat kereszteznek, menetidejük emelkedik a keresztező forgalom akadályai miatt is. Akár a Marx-téren, akár a Sztálin-útnál, még inkább azonban a Rákóczi-útnál a zöld jelzés bevarása nem ritkán fél-, egyperces késést jelent. Ezzel szemben a Dunaparton — mint említettük, keresztező forgalom nincs, a megállóhelyeket is ritkábban lehet elhelyezni — úgy, hogy a vonatokat semmi sem késlelteti menetükben és azok maximális sebességüket fejthetik ki. Erre a vonalra a fővárosi közúti vasutak használhatja a legújabb típusú kocsijait, az ú. n. 3600-as motor-kocsikat, amelyeket a budapestiek „stukák”-nak neveztek el.

sege lesz a főváros közúti vasutainak forgalmában.

A gyorsjáratú villamoskocsiknak szabad és keresztezésektől mentes pályaszakaszon való használata révén Budapest egy gyorsvasúti jellegű villamosvonallal fog gazdagodni, ami a fővárosban élő dolgozók napi életét ismét kényelmesebbé teszi. Addig is, amíg a földalatti gyorsvasútunk megépül, az észak-déli irányban már egy gyorsvasút jellegű vonal fog az utastömegek rendelkezésére állni.

GYORSVASUTTAL A MARGIT-HIDTÓL CSEPELIG

Az új vonal jelentősége azonban más vonatkozásokban is kifejezésre jut. Egyik végállomása — a Boráros-téri — kapcsolódik az ugyancsak építés alatt álló csepeli gyorsvasút belső végállomásával. Így az északi városrészekből: Óbudáról, Újpestről, Angyalföldről Csepelre dolgozni járóknak egyszeri átszállással két gyorsvasút áll majd rendelkezésükre és így sok-sok percet tudnak megtakarítani naponta, amit pihenésre, sportra, szellemi műveltségük fokozására használhatnak majd fel.

De a Szabadság-híd és Boráros-tér között most épülő vonalszakasz révén lehetőség nyílik arra is, hogy a szűk Lónyai-utcából a villamost kivegyük. Itt a villamos hivatását már amúgy sem tudta teljesíteni, mert forgalmát az egyéb közúti járóművek rendkívül fékeztek, csaknem megbénították. De a Lónyai-utca kiiktatásával megszűnik a Kálvin-téren is a vonal hatása és

kevesebb járómű fog a Múzeum-körútra áthaladni, ami ismét könnyebbséget jelent annak forgalmában.

A dunaparti gyorsvasút építésével sokakban felmerül az a kérdés, hogy nem volna-e szükséges a budai Dunaparton is egy ilyen jellegű vasútvonal építése? A part nyújtotta előnyök kihasználása azonban a budai oldalon nem jelent annyi hasznot. Buda északi és déli része között nincsenek olyan forgalmi szükségletek, amelyek egy ilyen vonal kiépítését indokolnák. Ezenfelül Buda két része között van már egy elterelő villamosvonal, amely úgyszólván lehetőséget nyújt a gyors és jó kapcsolatok terén. A Széll Kálmán-tér és a Móricz Zsigmond-körter között az Alkotás-utcán haladó vonal, az új típusú 3600-as kocsik segítségével jó összeköttetést biztosít és ez a vonal egyben feltárja Buda belső részeit is. Aki a 61-es viszonylaton utazott már, az tudja, hogy a kocsik itt is sokkal nagyobb sebességgel haladhatnak és a menetidő lényegesen kevesebb, mintha a Dunaparton közlekednének végig a 9-es viszonylatot használva.

A Szabadság-híd pesti hídfőjénél folyó munkálatok igazolják azt a szocialista törekvést, hogy több kényelmet kívánunk biztosítani a dolgozóknak annak érdekében, hogy fárasztó napi munkájuk előtt és után gyorsabban és kényelmesebben juthassanak el munkahelyükhöz és pihent, jobb kedvvel lássák el általuk szabadon és boldogan vállalt részét a szocializmus építésének.

Ruisz Rezső,
a műszaki brigád tagja

A két vonal forgalmi diagramja. A két vonal csaknem egyforma hosszú, a dunaparti vonalon a villamosok nagyobb sebességgel haladnak és kevesebb időt vesztenek a megállással. A körúti vonalon a menetsebesség kisebb és keresztezéseknél sok idő vesz el

