



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Budapest világvárosi forgalmának jövő fejezete*

Forrás: *Keleti Újság*

Bppest

(Hely)

1936. 10.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely

Idő

"1936"

Személy

Helyszám

Budapest világvárosi forgalmának jövő fejezete

48.000 új autó, viadukt-villamos, földalatti gyorsvasut

Az üzempolitikai bizottság hosszas hetek óta vizsgálja a főváros egyes üzemeinek helyzetét és jövedelmezőségét, így a Beszkárt gazdálkodását is és rövidesen dönt a régóta napirenden levő műszaki és pénzügyi reformok kérdésében.

A beható vizsgálat során feltárultak az új közlekedési problémák. A hidak teljesítőképességének ki nem elégitő volta már régóta zavarokat okoz. A gépkocsiforgalom növekedése is új feladatokat ró a hatóságokra.

Egyes utvonalak, mint például a Váci-, Petőfi Sándor-, Zsigmond-utca szűk volta mind nehezebbé teszi az itt különösen nagy forgalom lebonyolítását. Magának a villamosvasutnak a teljesítőképességét is erősen befolyásolja a kisszakaszrendszerrel kapcsolatos utas-

szaporodás. Különösen a Nagyköruton és a Rákóczi-uton érezhető a forgalom lassubbodása, amihez hozzájárul az is, hogy a Nagyköruton a Budára menő viszonylatok megszüntetése óta kevesebb kocsi jár s ennek következtében a zsúfoltság állandó.

Nemrég a kormány egyik képviselője jelentette ki, hogy Magyarországnak sürgősen negyvennyolcezer új gépkocsira van szüksége.

Ha ezek a gépkocsik megjelennek az utcákon, a budapesti közlekedés lebonyolítása olyan nehézségekbe fog ütközni, hogy azok leküzdése a földfelszíni vegyes közlekedés további fenntartása mellett lehetetlenné válik. Ezt a lehetőséget az üzempolitikai bizottság már most is előre látta és ezért sok esett

a budapesti gyorsvasuti hálózat tervéről. Néhai Zelovich Kornél, a közlekedési kérdések legnagyobb magyar szakértője egyik tanulmányában kimutatta volt, hogy a földalatti gyorsvasut létesítése még az olyan városokban is veszteséges, ahol a várható utasforgalom naponta több százezer ember.

Megállapította azonban ugyanakkor, hogy a városfejlődéssel elengedhetetlenül szükségessé válik gyorsvasutak építése még akkor is, ha nincs remény arra, hogy a vasut az építési költséget behozza, mert a földfelszíni közlekedés teljesítőképessége bizonyos határon túl megszűnik.

Ez a helyzet Budapesten is. Noha lehetlenség volna a megépítendő gyorsvasut költségeinek amortizálására számítani, mégis egészen rövid időn belül szükség lesz arra, hogy legalább a Rákóczi-ut és a Nagykörut alatt gyorsvasut épüljön, amit aztán fokozatosan tovább fejlesztve, lehetségessé válna fővárosunk korszerű közlekedési hálózatának kiépítése.

A Beszkárt eredeti nagyszabású gyorsvasuti terve összesen 71 kilométernyi vonalat ölel fel és összköltsége a tervek szerint 350 millió pengő lenne. A hálózathoz 29.4 kilométer futna föld alatt, a többi földfeletti, de az egyéb közlekedéstől elválasztott gyorsvasuti vonal lenne. Mai helyzetünkben természetesen ennek a tervnek megvalósítása lehetetlenség, ezért kidolgoztak egy kisebb tervet is, amely 13 kilométer vonalhálózat megépítésére vonatkozik és költsége 72.5 millió pengő.

Ez a kisebb hálózat csak a legszükségesebb vonalakat ölelné fel, tehát elsősorban a Nagykörut és a Duna által bezárt terület és néhány sugárirányú vonalat.

Az az időpont, amikor legalább a kisebb hálózat tényleg megépül, még távoli ugyan, de tíz éven belül feltétlenül sor kerül a munka megkezdésére. Az illetékes köröket a gondolat állandóan foglalkoztatja, mert a közlekedési kérdések végleges megoldása csak a gyorsvasutak megépítésével képzelhető. A gyorsvasutnak sugárirányban a külvárosokból kell Budapest központjába szállítani az utasokat, de gondoskodni kell a Belvárosban néhány elosztó és összekötő vonalról.

Erdekes, hogy amikor a Rákóczi-uton középre helyezték a villamossíneket, már felmerült az a gondolat, hogy helyezték azokat a föld alá, úgy mint az Andrássy-uton és az Apponyi-térnél, ezt a vonalat kapcsolják be a mai földalatti vasutba.

A szakértők kiszámították akkoriban, hogy ez a terv, amelyet Miklós Ferenc bizottsági tag vetett fel és pártolt erősen, nyolcmillió pengőbe kerülne. Minthogy azonban a sínek áthelyezésének költsége amugy is másfél millió pengőt tett ki, a költségtöbblet már csak hat és félmillió pengő lett volna. Sajnos, az életrevaló indítványt nem fogadták el és épp úgy nem valósult meg az a másik gondolat sem, hogy a szentendrei villamosvonalat, mint gyorsvasutat, a budai alsó rakodóparton folytassák és kapcsolják össze a Múgyetemnél a nagytétényi helyiérdekűvel.

Legujabban a Közmunkák Tanácsa akarja mindenáron elérni a korzó villamosforgalmának megszüntetését.

Ez a vonal azonban igen tetemes forgalmat bonyolít le, amit autobuszokkal — különösen a Belvárosban — semmiképpen sem lehet pótolni, mert az autobusz hely-

foglalása sokkal nagyobb, mint a sinekhez kötött járóműveké és így ez az ujtás csak fokozná a közlekedési zavarokat.

Ezt kiküszöbölné az a terv, amelyet e sorok írója vetett fel, hogy tudniillik a *dunaparti villamosvonalat helyezték földalatti vasut formájában a viadukt alá és így vezessék az Akadémiáig vagy a Kosuth Lajos-térig*. A vonalba be kellene kapcsolni a földalatti vasut Vörösmartyéri végállomását és később fokozatosan ki lehetne építeni egyfelől a Margithidig és tovább menve Újpestig, másfelől a Boráros-téri hidig és — esetleg a dunaparti teherpályaudvar sineinek felhasználásával — a soroksári helyérdekű vasutig. Ezzel olyan vonalat nyernénk, amely a *Nagykörutat erősen tehermentesitené és gyorsan bekapcsolná a központba az északi és déli területeket*, ezenfelül a meg lehetőségen elszigetelt földalatti vasutat bekapcsolná a közlekedés vérkeringésébe.

Van azonban még egy lehetőség a földalatti gyorsvasutak építésének megkezdésére. Évtizedek óta a támadások központjában állnak az ugynevezett *halál-sorompók*.

Elsősorban a nyugati pályaudvar és a kőbányai alsó pályaudvar közötti vasutvonal akadályozza a város fejlődését és a közlekedést. Nemzetközi szempontból azonban fontos ennek a vonalnak a fenntartása, mert ezen megy keresztül az Orient-expressz is, amelyet a gyorsvonalati forgalomra nem alkalmas külső körvasuton csak nagy idővesztéssel lehetne a nyugati pályaudvarra vezetni. A halál-sorompók megszüntetésének, nézetünk szerint, legegyszerűbb megoldása az lenne, ha a *Keleti-pályaudvar és a Nyugati-pályaudvar között mindössze két kilométeres földalatti pályát építenének*, amelyen egyrészt a nemzetközi és egyéb gyorsvonatok, másrészt az öt-hat percenként közlekedő gyorsvasutak volnának vezethetők. A gyorsvasutnak csatlakozása volna természetesen az Andrássy-uton a földalatti vasut felé, ezenkívül azonban megállás nélkül tenné meg az utat az egyik pályaudvartól a másikig, ami négy-öt perces menetidőt tenne lehetségessé. Az építés költségeit fedezné a Mexikói-uti vasutvonal megszüntetése által felszabaduló telkek eladása.

Bárhogyan is álljon a dolog, annyi bizonyos, hogy a szünet nélkül fejlődő főváros érdekei parancsolólag kívánják, hogy ez a kérdés a közel jövő városi politikájának előterébe kerüljön és ne kelljen többé szégyenkezünk a világ előtt, hogy nálunk épült ugyan az első földalatti vasut, — de az utolsók is maradtunk vele.