



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *J. J.*

Cím: *A nagyvasutak forgalmi viszonyainak rendezése Budapesten*

Forrás: *Vállalkozók Lapja*

Bp
(Hely)

1928. 6. 14.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Összteljesítés

351. 81

Hely

Idő

"1928"

Személy

Halál

355. 8 "1928"

Székesfővárosi sajtónyomda 1926 — 8891

Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

A nagyvasutak

Forgalmi viszonyainak rendezése Budapesten

A halálsorompók kiküszöbölésének ezzel kapcsolatos lehetőségei.

(Folytatás.)

Ezen új javasolt összeköttetést e rövid cikk keretében — ki kell annyira emelnem, hogy élesen megkülönböztessem egy másik, alant következő új nyomvonalról, mert az egyik a személyforgalom, a másik a halálsorompóvonal teherforgalom lebonyolítását helyettesíti. A Közép-Európa forgalmi gócpontjában fekvő Budapestbe cca 12.000 kocsi futott be 24 óra alatt a háború előtt. Ezen 12.000 kocsiból cca 5000 szolgálta Budapest élelmezését és közgazdaságát; 7000 átmenő rendeltetésű volt. Ezen nagy teherforgalom szükségessé tette, hogy az Osztrák-magyar államvasutavonak és a Máv. törzshálózata között szervesebb összefüggés létesüljön. A körvasut összekötő a Steg. vonalrendszer teherforgalmi bázisát, Rákosszentlőrincet a Máv. törzsvonalak teherforgalmi bázisával felső Rákos és Ferencváros rendező pályaudvarokkal. Amint gondoskodtunk, hogy a Steg. vonalak személyforgalmi bázisát a nyugati p. u.-t a személyforgalom lebonyolítása céljából — a halálsorompók vonala helyettesítése, illetve pótlásaképpen — összekössük

indokolatlanul zavarván a közlekedési súlyvonalat, a ferencvárosi összekötő bázist. Lehetne csupán a D—E deltaág megépítésére szorítkozni, ekkor a D—E—H forgalmi háromszög legalább 30%-ot von le a benne találkozó három kétvágányu pálya teljesítő képességéből. A Steg. vonalrendszer és a Máv. törzshálózat között a balparti körvasut az ő kétvágányu pályájával felső Rákosig minden új gondolat felvetése nélkül felhasználható. Felső-Rákos elég távol van már a periferián; kössük össze Felső-Rákost a ceglédi fővonallal. Pestszentlőrinc és Vecsés közötti „M” ponttal, akkor az „L—M” vonal felhasználását a teherforgalom Rákosszentlőrinc—Körvasut—Felső-Rákos p. u. L—M vonal teljes mértékben helyettesíti a Rákosszentlőrinc p. u.—Halálsorompóvonal—Kőbánya—alsó p. u. E pont—Pestszentlőrinc—M pontok vonalát. Kőbánya alsó p. u. mint helyi teher p. u. megmarad csonka kiképzéssel az „A” pontig. Az A—G halálsorompóvonal teljesen megszüntethető. A Rákos—Vecsési új összeköttetés könnyű terepen vezet. Rákosról kiindulva a

Óbuda—Délvasut—Ferencváros H—E—F pontokon át a ceglédi vonallal, azonképpen gondoskodnunk kell egy új teherforgalmi összeköttetésről. Rákosszentlőrinc és a ceglédi vasutvonal között a halálsorompók kiküszöbölése után. Mint fentebb jeleztem, ilyen pótló összeköttetés csupán a Rákosszentlőrinc—Rákosszentmihály Máv. p. u.—Delta—Kőbánya felső p. u. (ezen túl balparti körvasut)—B—C—D—E—F pontokon át lehetséges a ceglédi vasutvonalal. Ezen nyomvonal a „D” pontig ugyan elsőrendű kétvágányu, nagy teljesítményű pálya, csupán a „D—E—F” pontok vonalát kellene a most befejezés alatt álló „F—E—H” vonalhoz hasonlóan 6 mtr magas töltésként 4 beton aluljáróval, 2 millió pengő költséggel átalakítani. Ugyanis körülbelül ennyi az építési költsége az új ceglédi vonal—Ferencvárosi összeköttetésnek. Ezen megoldás súlyosan vétené azon elv ellen, hogy a már egyszer a periferiára szorított átmenő teherforgalmat újból a főváros közelébe hozza,

fővárost övező határerőn keresztül Pestszentlőrinc község külterjesen művelt szántóföldeire vezet. Az Üllői utat az egyedüli nagyföldműveléssel átlépve, a mai Szemeretelep megállóhely tájékán fut be a ceglédi vasutvonalba. Ezen ugyancsak cca 7 km. hosszú új vonal kiinduló pontja lenne egy a Duna balparti vonal lakat egyesítő központi rendező pályaudvarnal. Egy új mentesítő öv egyik része lesz a Rákosszentlőrinc—Kőbánya alsó p. u. vonal, mely kizárólag az átmenő teherforgalom lebonyolítására szolgál, míg a főváros közelébe fekvő Kőbánya felső p. u.—Ferencvárosi mai súlyvonal csak személy- és helyi teherforgalmat szolgálja. A halálsorompók megszüntetésének azon napilapokban olvasható volt megoldása, hogy a mai Rákosszentlőrinc—Kőbánya alsó p. u. vonala cca 5 km. hosszban 6.0 méterrel megemelnék, vagy ami kiviteli nehézség és költség szempontjából ugyanaz: a 6.0 méterrel megemelve, 3.0 méterrel emelnék a vasuti pályatestet és 3



1 km = 1200 mtr

Magasfalva
Magasfalva

méterrel súlyosztassék a négy vagy öt közuti átjárót, a következő okok miatt nem volna célszerű: A közuti közlekedés az Erzsébet királyné ut, Thököly ut, Kerepesi ut stb. átjárókon ugyan függetlenítették a vasuti fővonaltól, de a főcél: a főváros fejlődésének lehetőségei, ezentul is korlátozva maradnának, továbbá a fentiekben vázolt és Nagy-Budapest megteremtéséhez feltétlenül szükséges új közlekedési megoldások, akár az általam javasolt formában, akár részleteiben más, de végeredményben néhány éven belül feltétlenül sorra kerülő egységes közlekedési vezérfonal kialakulását késleltetné. Egy kétvágányu pálya, melyen a háboru előtt cca 76—80 vonat közlekedett 24 óra alatt, a Thököly ut vagy a Kerepesi uton, forgalom alatt 20—25 mtr nyilásu műtárgyat építeni, mely közutakon 18 órai közlekedés alatt, csak 5 percenkénti közlekedést feltételezve, óránként $2 \times 12 = 24$, tehát 18 óra alatt $18 \times 24 \times 432$ közuti villamos menet, legalább ugyanannyi közuti jármű és gyalogos forgalom bonyolódik le, csak rendkívül költséges provizórikus berendezésekkel volna keresztülvihető. A napilapok közlése szerint 10 millió pengőbe kerülne ezen 5 km pályaemelés. Ezen 10 millió pengőből talán megvalósítható volna a személyforgalmat pótló Óbuda—Délivasut 7 km-es és a felső Rákos—Szemeretelepi ugyancsak 7 km-es teherforgalmat pótló új összeköttetés. A cca 5 km. hosszú, az Állatkerttől Kőbányaig húzódó, és az általánosan ismert okok miatt kiküszöbölendő kétvágányu pályarész helyébe nyerünk két darab, a periferiákat szorosán összefoglaló cca 7 km hosszú, hacsak egyelőre egyvágányu vonalrész.

Ha hazánkat sikerült is ideiglenesen megcsonkítani, páratlanul előnyös földrajzi fekvésünk kellő kihasználása, nemcsak a mi, hanem egész Közép-Európának is elsőrendű érdeke.

K. I. mérnök.

878
Kerepesi ut

878
Szemeretelepi

878
Szemeretelepi
megálló
Délvas

878
Kerepesi ut