



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Keleny Lajos*
Cím: *Nagy-Budapest vasúthálóza-
jának rendezése*
Forrás: *Pesti Hírlap*

Bn (Hely) *1942 októ* (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.5

Hely

Idő

'1942'

Személy

Nagy-Budapest vasúthálózatának rendezése

A Közmunkatanács és a MÁV pályaudvar-áthelyezési tervel

Budapest vasúti közlekedése átalakításra szorul. Már évtizedek óta foglalkoztatja az illetékes hatóságokat és a műszaki köröket ennek az átalakításnak a megoldása. A főváros vasúthálózata a múlt században alakult ki és a forgalom nagyarányu megnövekedésének ellenére sem változott. Majdnem száz esztendővel ezelőtt, 1846-ban épült meg az első vasútvonal Budapest—Vác között, melynek végállomása a mostani Nyugati pályaudvar helyén volt. 1867-ben már megvan a Józsefvárosi és Déli pályaudvar. Tíz évvel később megépült a körvasút és a ferencvárosi pályaudvar. Ugyanabban az időben elkészült a Keleti pályaudvar és a dunaparti teherpályaudvar is.

A külföldi nagyvárosokban a végállomások rendszeréről áttértek az átmenő állomások fajtájára. Más szóval ez azt jelenti, hogy a nagyvárosokba befutó személyszállító vonatok nem fejezik be utjukat egy ugynevezett fejállomás sínhálózatánál, hanem több átmeneti állomás érintésével keresztül haladnak az egész városon.

Ennek a forgalmi átalakításnak szükségességét ismeri fel a MÁV vezetősége is és az utóbbi évtizedekben különböző terveket készített a kérdés megoldására.

Néhány nappal ezelőtt a Közmunkatanács is foglalkozott a MÁV legutóbbi terveivel, annál is inkább,

mert a nagyvasúti kérdés alapelveiben közvetlenül érinti a városrendezési problémákat is. A MÁV igazgatója által képviselt tervet a Közmunkatanács sem közlekedési, sem városrendezési szempontokból nem találta elfogadhatóknak.

Az Államvasutak terve szerint ugyanis a nagyvasút a főváros sűrűn beépült részeit több méter mély és 60—100 méter széles bevágásban metszené keresztül. A MÁV terve szerint ezeknek a nyílt árkoknak mentén létesülnének az új átmenő állomások. A főállomást a mai Keleti pályaudvar helyett a MÁV a Tisza Kálmán-térre kívánja áthelyezni. A különböző vasútvonalak részére építendő mély, széles árkok azonban a főváros területét szétparcelláznák és ezeken az árkokon keresztül magasívelésű hidakon bonyolítanák le a közúti és a gyalog közlekedést.

A MÁV és a Közmunkatanács terve vonalvezetésben hasonló. A különböző országrészekből érkező vonatokat mind a két terv szerint át akarja vezetni a főváros területén. A Dunántulról jövők épp úgy átkerülnének a pesti oldalra, mint a keletről érkezők a budai részekre. Városrendezési szempontokból azonban megengedhetetlen, hogy az egyes városrészeket széles, nyílt árkok hasítsák keresztül s a környezetet levegőjét az árkokból állandóan kiáramló korom és

füst megfertőzze. Ez a megoldás csak az esetben volna elképzelhető, ha a főváros egész területén a vasútvonalakat villamos vontatással, mélyen a föld alatt vezetnék végig. Ez azonban olyan jelentős költségbe kerülne, amelyet a MÁV saját anyagi erejével megoldani nem tud.

A tervszettel foglalkozott a kereskedelmi minisztérium vasútiügyi osztálya is, amelynek álláspontját a Közmunkatanács is magáévá tette.

Ezek szerint a teher- és személyforgalmat egymástól függetleníteni kell. A teherforgalom részére külön három-négy teherpályaudvart kell létesíteni. A környék és távolsági forgalmat szét kell választani. A távolsági forgalom pályaudvarát a mai ceglédi vonal mentén kell elhelyezni. A környék és helyi forgalom részére a jelenlegi pályaudvarok is felhasználhatók. Mindezeket a szerveket azonban szoros kapcsolatba kell hozni a már megtervezett és remélhetőleg rövidesen kivitelre is kerülő földalatti villamos hálózattal. Az Államvasut hivatalos terve szerint a Ferencvárosi pályaudvart lesüllyesztett vonalon akarja összekötni a Nyugati pályaudvarral. Ezen a vonalon nyolc pár vágány építését vették tervbe, mert a környék és távolsági személyforgalom lebonyolítása kevesebb sínpárral el sem érhető.

A Közmunkatanács terve nem tartja feltétlenül szükségesnek a városok belsején keresztülvezetett távolsági vonalakat. A Tanács elegendőnek tartja a vasútvonalakat a város környékén egymással összekötni és a legalkalmasabb ponton az átmenő pá-

lyaudvart kiépíteni. A Tanács terve szerint erre Budapesten nagyon egyszerű alkalom adódik. A Kelenföldi pályaudvarnál összetalálkoznak a dunántuli vonalak és az összekötő vasúti hidon át a pesti oldalra kerülnek. E helyen pedig a ceglédi vasút vonalának felhasználásával a Keleti és Nyugati pályaudvarok összeköttetése révén már készen van egy magasvasút, amely ugy vonalvezetésénél, mint elhelyezésénél fogva alkalmas a távolsági vasútvonal kiszolgálására.

A Közmunkatanács a távolsági személyforgalom pályaudvarát az Andrassy-ut meghosszabbított vonalában szeretné megvalósíttatni. Az itt le szálló utas az Andrassy-uton, a Hungária-köruton, az Erzsébet királyné-uton, a Thököly-uton a város bármely pontjára eljuthat.

Igy tehát a távolsági személyforgalom két átmenő pályaudvart kapna, egyet Budán, a Szent Imre városban és egyet a pesti oldalon, az Andrassy-ut meghosszabbításában, a Városligetben, a Hungária-körut vonalában. A Közmunkatanács szerint ez azért lenne előnyös, mert ezt a területet a főváros két nagy bevezető útja kerekezi. (A külső Andrassy-ut és a Thököly-ut), de azért is, mert az Andrassy-uti földalatti vasút meghosszabbításával a földalatti közlekedés is az utasok rendelkezésére áll.

Nehezebb kérdés a környék forgalmának korszerű megoldása. Az utóbbi terv szerint a környékbeli forgalom a távolságitól teljesen felszabadulna és így a jelenlegi pályaudvarok felhasználásával megoldható lenne. A Köz-

munkatanács a Helyiérdekű vasutakat ezekbe a pályaudvarokba szeretné bekapcsolni a Budapestet keresztül szelő földalatti villamos gyorsvasutra való átszállási lehetőségekkel.

A MÁV tervei, mint említettük, városrendezési szempontból csak akkor vihetők keresztül, ha a vasuti vonalakat föld alatt vezetik el. Tekintettel arra, hogy a MÁV bevételeinek közel 60 százalékát a környékbeli forgalom utasaitól nyeri, részint ezek kényelmének, részint a környék fellendítésének érdekében, lehetővé kell tenni, hogy úgy a távolsági, mint a helyközi forgalom utasai ne csak a főváros egy-két pontján érkezhessenek meg Budapestre, hanem a város különböző részeiben elhelyezett átmenő állomások útján közelíthessék meg munkahelyüket.

A földalatti vonalvezetés és a villamosvontatásra való áttérés természetesen jelentős költségekbe kerül. Tekintettel azonban Nagy-Budapest várható továbbfejlődésére és a forgalom megnövekedésére, ennek az áldozatnak meghozatala indokolt lenne.

Mint hogy a háborus viszonyok a budapesti vonalhálózat átépítését a rendkívüli idők tartamára különben is lehetetlenné teszik, még van idő tervpályázatok szerkesztésére és a pályázatok kiírására. A háboru után a földalatti villamos gyorsvasut építésével egyidejűleg a főváros vasuthálózatának átépítését is a legrövidebb időn belül meg kell kezdeni, mert különben Budapest közlekedése komoly válságba kerül. **Kelemen Lajos.**



NAGY-BUDAPEST
VASUTFORGALMI
RENDEZÉSÉNEK
TERVE

A vastag fekete vonal a vasuti hálózatot jelenti; a pontozott vonal a mostani pályaudvarokhoz bevezető vágányokat ábrázolja

