

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Legyen-e kéregvasút a Hungária körút alatt

Magyar Nemzet

(Hely)

1962. III. 16.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Személy

Helyszám

Osztályozás

Tárgy

385.859

"1962"

Melyik közlekedési eszköz felel meg legjobban a nagyvárosi tömegforgalom igényeinek? Az autóbusz, a közúti villamos, a burkolat vagy kéreg alatti villamos, esetleg a trolibusz? Sok szó esett erről a Szegeden tartott városi közlekedési konferencián is, amelyen a Magyar Tudományos Akadémia közúti- és városi közlekedési szakbizottsága, valamint a Közlekedéstudományi Egyesület meghívására a közlekedési szakemberek három napon át tanácskoztak és több probléma megoldásában helyes közös nézetet alakítottak ki.

A nagyvárosok közlekedési távlati terveinek megalkotása rendkívül bonyolult, sok tényezőtől összetevődő feladat, amely a többi között előrelátást, széles látókört, szakértelmet és felelősséget kíván.

Ebbe a témacsoportba tartozik Budapest egyik régen vitatott közlekedési problémája, a Soroksári úttól a Váci útig, a Dunától a Dunáig haladó útvonal tömegközlekedési eszközeinek kiválasztása. A jelenlegi trolibusz-közlekedés a Népligetől a Váci útig, valamint az 55-ös autóbuszjárat ugyancsak a Népligetől az Árpád hídon át az óbudai Miklós térig helyes és szükséges, de a távlati igények kielégítésére már aligha lesz megfelelő. Ez a nézet mind gyakrabban felmerül és a megoldásra különböző elképzelések merültek fel.

Az egyik javaslat a közúti villamospálya létesítése a még ki nem épített szakaszon.

A másik elgondolás a kéreg, vagy burkolat alatti villamosvonal megépítése. Ezzel a tervvel néhány évvel ezelőtt behatóan foglalkoztak a közlekedési szervek, de lekerült a napirendről.

Tóth Mihály, a MÁVAUT jelenlegi igazgatója, mint a fővárosi közlekedés kormánybiztosa évekkal ezelőtt megbízta a Budapesti Fővárosi Tanács Mélyépítő Tervező Vállalatát egy tanulmány elkészítésére.

A gondos munkával készített tanulmány a Róbert Károly körút, Hungária körút forgalmának megoldására több alternatívát ölel fel. Ezek közül a burkolat alatti vasút építése ugyan a legköltségesebb, de a legkorszerűbb és évtizedekre véglegesen megoldaná a fennálló problémákat. A burkolat alatti

vasút nagy tömegeket zavartalanul tudna szállítani a külső városrészek, tehát: Újpest, Angyalföld, Zugló, Kőbánya, Kispest, Ferencváros, Pesterzsébet, Soroksár és Csepel között.

A tanulmányban szereplő, 10 kilométer hosszú burkolat alatti vasútnak összesen 12 állomása lenne, s a 44 motor-kocsiból és 22 pótkocsiból álló járműpark tárolására a Száva utcai kocsiszín lenne a legalkalmasabb. Igen fontos szempont az is, hogy a burkolat alatti vasúton a forgalmat a Nagykorúton, a Kiskorúton már bevált járművek, az úgynevezett UV-kocsikkal lehetne lebonyolítani és nem kellene másfajta járműveket tervezni.

Városképi szempont is indokolja a kéreg alatti vasút létesítését a Hungária körúton és a Róbert Károly körúton.

Helyesnek tartanánk, ha az illetékesek foglalkoznának a kéreg alatti vasút tanulmánytervével, amelyet a távlati terveknel figyelembe lehetne venni és ha a népgazdaság teherbíró képessége megengedi, a megvalósításához hozzáfogni. A tanulmánytervvel azért is foglalkozni kellene, mert ma már nem a föld feletti, hanem a kéreg alatti vasúté a jövő.

V. I.