

Mi történik a Nagykörúton és a Rákóczi úton

Aki rendszeresen járt fővárcsunk útjainál az elmúlt években, tapasztalhatta, hogy itt is, ott is bontják, javítják a vágányokat. Önkéntelenül is felvetődik a gondolat: nem lehetne úgy rendbehozni őket, hogy huzamosabb ideig zavar-talanul folyhasson rajta a közlekedés? A Budapesti Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának közlekedési igazgatóságát is régóta foglalkoztatja ez a fontos probléma.

Még az 50-es évek elején elhatározták, hogy tudományos alapon felderítik a vágányok leromlásának okait és javaslatot dolgoznak ki a vágányhálózat feljavítására. Két munkabizottságot hoztak létre: az egyik dr. Vásárhelyi Boldizsár professzor vezetésével működött, a másikat pedig a végrehajtó bizottság közlekedési igazgatósága alakította meg a tanácsi vállalatok közlekedési és vasúti szakembereiből. Mindkét bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az addig alkalmazott zúzott kőagy (a rakott kőalapra, hengerelt, zúzott kőagyazatra helyezett sín) megfelel a rugalmasság követelményeinek, de sűrű javításokat igényel és ez zavarja a főtúvonalak forgalmát. (A Nagykörúton, Kiskörúton és a Váci úton világviszonylatban is az egyik legterheltebb vágányhálózat fut.) A főtúvonalakon az áthaladó napi telegyszám eléri a négyezret. Ilyen terheléshez, amely másutt szinte egész Közép-Európában nem fordul elő, már nem megfelelő az eddig alkalmazott rugalmas rendszer.

Mi hát a teendő?

Világszerte a közúti vágány-szerkezet háromféle megoldását alkalmazzák. A rugalmas (a régen nálunk alkalmazott módszer), a félmerev és a teljesen merev sinleerősítést. A teljesen merev sinleerősítés (midőn a síneket teljesen betonba ágyazzák) csak ott alkalmazható, ahol a kocsik szerkezete rugalmas kialakítású. Ezért a bizottságok egybehangzóan megállapították: a budapesti adottságok és a merev kialakítású kocsipark

tekintetbevételével előreláthatólag a félmerev ágyazat lesz a legmegfelelőbb megoldás.

Építési, üzemi tapasztalatok azonban nem álltak rendelkezésre. Ezért különböző kísérletek elvégzésére volt szükség. 1955 őszén a Lenin körúton elkészült a 126 méteres félmerev ágyazatú kísérleti szakasz. Ennek lényege a következő: a sínszálak alatt vasbeton gerenda fut végig. Erre 1,20 méterenként talpfatuskó és gumilemez került, ezek hordozzák a síneket. 1956-ban a kísérletek kiértékelése teljesen beváltotta az új módszerhez fűzött reményeket és bizonyos finomítások után 1957-ben már két kilométer, 1958-ban pedig 5,5 kilométer vágányt fektettek így le.

A Rákóczi úton és a Nagykörúton most ez a félmerev vágányszerkezet épül ki, amelyet az előzetes számítások szerint legalább 6—7 évig nem kell majd javítani (az eddigi két év helyett!). A vágányhálózat rekonstrukcióját összekötik a úthálózat korszerűsítésével. A bazalt kockaburkolatot 25 centiméteres betonlapra helyezték 9 centiméteres kétrétegű aszfaltburkolattal helyettesítik.

Az aszfaltburkolat alkalmazásának kettős előnye van. Lehetővé teszi egyszerű kőanyag megtakarítását; a kőbányák termelése ugyanis nem tudja kielégíteni a megnövekedett szükségletet. A kiszedett bazalt nagykocka kőveket a kivezető nagyterhelésű főtúvonalakon (például a Soroksári, Kőbányai, Kerepesi úton) építik be. Az ottani andezit és gránit kővek a gyéresebb formájú kerületi útvonalakra kerülnek. A selejtes anyagot pedig járdaburkoltnak használják. Így tehát lehetővé válik, hogy a külső munkásterületekben is bővítsék az úthálózatot.

Másrészt az aszfalt sokkal ideálisabb burkolóanyag a városi, főleg belvárosi útvonalakon, mint a kő, mert higiénikusabb, könnyen mosható, pormentes, rugalmas, nem zajos és így tovább.

A leglényegesebb eredmény az lesz, hogy az árkádositás-

sal együtt megoldást nyer a főváros szívének, a Körút és Rákóczi út kereszteződésének a korszerűsítése. Az egész Rákóczi úton

kiküszöbölik

a vonalvezetés hibáit,

hogy megfelelő legyen a járdavonala a gépjárműközlekedés számára. Sok új autóparkolóhelyet is létesítenek. Eddig az átkelő sávokat csak ráfestették a burkolatra, most sokkal tartósabb, fehér keramitanyagból készítik el az átkelőhelyek jelzéseit. Új, az eddigi 30—40 méteres helyett 76 méter hosszú járdaszigeteket építenek, hogy ezek befogadhassák a modern, három kocsiból álló szerelvényeket. Egyidejűleg rendbe kell hozni a közműhálózatot is, nehogy aztán néhány év múlva fel kelljen bontani az új aszfaltburkolatot. Ezért felújítják a gázcsöveket, amelyek egy része 60 évvel ezelőtt került a föld alá, a csatornabekötéseket, az elektromos és vízvezeték hálózatot és így tovább.

Közben újabb kísérleteket is végeznek. A Rákóczi úton a Pannónia-szálló környékén kísérleti szakasz létesül, ahol a vágányzónát is aszfaltburkolatba építik a többi részeken a vágányzónákra kockakőburkolat kerül, mert az aszfalt nem tudja követni a sín mozgását, törik és a vágányjavítás esetén a kő felszedése olcsóbb. Az aszfalttal burkolt vágányzóna azonban egységesebbé teszi az úttest képét és esztétikailag is előnyösebb.

SIMONFFY GÉZA