

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Tárgy

385, 83

Hely

Idő

"196..."

Személy

Szerző: Gyulai Géza

Szerző:

Cím:

## Megvalósul a Nagy Lajos király úti körgyűrű

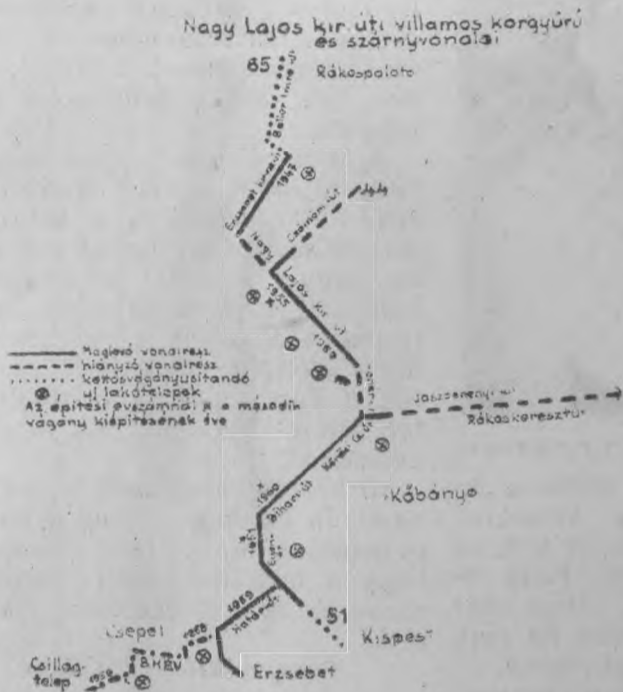
### Közlekedésfejlesztési elgondolások a második ötéves tervben

Sajtóanyagok, 1961. márc. 23.

A szerkesztőség kérésére olyan legfontosabb közlekedésfejlesztési problémáról számolok be, amelynek magyarázatát szükséges, hogy forgalmi dolgozóink ismerjék.

A Nagy Lajos király úti villamos körgyűrű kiépítése.

NÖVEKVŐ közlekedésünk és a túlszűfolt-ság leghatásosabb segítségi módja a túlterhelt útvonalak és csomópontok tehermentesítése, a forgalom elterelése. A *tömegközlekedési hálózat gerincvonalai a sugárirányú és a körgyűrűs vonalak, amely utóbbiak nagy szerepet játszanak az előbb említett tehermentesítő munkában.* Ma már a Hungária körút keresztezési pontjai is túlterhelteknek minősülnek, de második ötéves tervünk még nem is bírna 100 milliós nagyságrendet meghaladó oly beruházási költséget, amit a Hungária körúti villamosvonal megépítése most jelentene. Ma még ugyanis a két aluljáró megépítése és az úttest végleges helyére való áthelyezése (közművekkel) is a villamos munkálatokat terhelné, azért folyó évben egyelőre az ott



közlekedő szerelvények — sűrítés nélküli — befogadóképességének növelésével kívánunk könnyíteni a Hungária körút forgalmán: pótkocsis trolibuszokkal és farmotoros autóbuszokkal.

De ezen túlmenően tehermentesíteni is kell a Hungária körutat, amely célra kínálkoznak a Nagy Lajos király út—Bihari út—Határ úti villamosvonal már meglévő szakaszai, közúti vonatkozásban pedig az épülő Soroksár—Pestlőrinc — Rákoshegy — Cinkota — Rákospalota — Újpest-Fóti úti útvonal. A Nagy Lajos király úti villamos körgyűrű létesítése mellett nem csupán az szól, hogy két szakasza kivételével, Csepel—Csillagtelep és Rákospalota között már kiépült, hanem az is, hogy elkerüli Rákosrendezőt (Nagy Lajos király út—Erzsébet királyné úton), másrészt érinti a — Thälmann (Fiastyúk) utca kivételével — összes pesti oldali új nagy lakótelepeket. *Minthogy ezen kívül természetesen — a Rákosrendezőtől is — az összes sugárirányú vonalat is megteszi, amelyek a gyárnegyedek felé vezetnek, azért biztosítja a lakótelepek és a gyári útvonalak összeköttetését, tehát a beljebb eső pontok elkerülését, tehermentesítését.* A 4-es vonal építése kivételével (amely napi mintegy 20 000 utassal csökkenté a Kör-tér forgalmát) nem is épült Budapesten más-hol villamosvonal az elmúlt években, mint a szóbanforgó körvonalon és szárnyvonalain (44, 54, 64). Az ismertetett körgyűrű és szárnyvonalai jó ráhordó szerepet fognak kielégíteni a kelet—nyugati földalatti vonalhoz is, amelynek közlekedését — tervezett kocsiszíni vágányai felhasználásával — a Fehér útig kell majd meghosszabbítani. 1953-ban ugyanis a földalatti vonala még csak a Népstadionig volt tervezve, villamosvasúti ráhordó vonala pedig a Róna utca—Mogyoródi útra. Azonban azóta épültek ki a Nagy Lajos király úti és

Kerepesi úti új nagy lakótelepek, amelyek a villamosvonal tervének a Róna utcából a Nagy Lajos király útra való áthelyezését követelték meg, annál is inkább, mert a Róna utcának nincs folytatása Kőbánya felé.

A NAGY LAJOS király úti körgyűrű által kiszolgált új lakótelepek: Csillagtelep (BHÉV), Gubacsi-híd (BHÉV, 13-as), Üllői út (József Attila-telep, 13-as), Kőbánya, Harmat út (13-as), Kerepesi út (68-as), Nagy Lajos király út (68-as), Róna utca (68-es), XV., Kolozsvár utca (65-ös).

A Határ út—Nagy Lajos király úti körgyűrű a felszabadulás — pontosabban 1947 — óta épül és már csak két szakasza van hátra, összesen 2,5 pályakilométer hosszúságban: a Fehér úti összeköttetés és a 65-ös viszonylat bevezetése az Erzsébet királyné útról a Bosnyák térre. Ez utóbbi nem csupán a „ráhordás” szempontjából érdekes, hanem a XIV. kerület központjának kialakítása szempontjából is, mert a külső Erzsébet királyné úti lakosságot be kell kapcsolni a XIV. kerületi Tanács felé is. A Fehér úti vonal a Jászberényi útba köthető, mert az aluljáró szélessége a járdák közt 11 méter, az emelkedő pedig 40 ezrelék, ami az Alkotás utcai emelkedés kétharmad része.

Az említett két vonalszakasz építését az 1958. évi „Honnan—hová” utasszámlálás is indokolja, mert abban a külső kerületek közti legintenzívebb utasforgalom éppen Újpest—Kőbánya közé esik. Nem gondolunk itt természetesen arra, hogy nevezett körgyűrűn Rákospalotától Csepelig utazzanak a dolgozók (hiszen a Gubacsi úttól Csepelre a nemrég megépített BHÉV-vonalra át kell szállni), hanem számos „ölelkező” utazásra számítunk a különböző szektorokban a lakótelepek és sugárirányú vonalak közt.

AZ ALÁBBI táblázatban földrajzi sorrendben feltüntetjük a Nagy Lajos király úti körgyűrű eddig kiépített szakaszainak építési évét azzal, hogy ahol a második vágány utólag épült, ott ennek évszáma szerepel, hiszen egy-vágányú pálya nem volt még hasznavehető körgyűrűs forgalom szempontjából.

Csillagtelep—Csepel	BHÉV	1959
Határ út	BHÉV	1958
Határ út 13-as		1959
Ecséri úti második vágány		1951
Bihari úti második vágány		1959—1960
Nagy Lajos király úti vonal meghosszabbítása		1960
Nagy Lajos király úti vonal második vágány		1955
XV. Kolozsvár utca		1947
Lenin út—Beller Imre u. átvétele		1954

A második ötéves tervben ennek a körgyűrűnek említett hiányzó szakaszai épülnek meg, távlatban pedig a hozzá csatlakozó szárnyvonalak következnek, mint a rákoskeresztúri vonal, Rákosszentmihály bekötése, Csömöri út 44-es, Beller Imre utcai második vágány. *Tehát hálózatfejlesztési tervünk egyetlen koncepcióba illeszthető a 2-es vonal meghosszabbítási tervén kívül, ami a beruházások koncentrációját is jelenti.*

Ami befejezésül a Nagy Lajos király úti körgyűrű viszonylatvezetését illeti, két alternatíváról lehet szó: 1. a Kerepesi út keresztezése nélkül, 2. a Kerepesi út keresztezésével.

ELŐBBI esetben a 13-as villamosvonal nem hosszabbodna meg lényegesen: a Kerepesi útig közlekedne és a túloldalról kapna folytatást a 68, 65-ös viszonylatokkal a város belseje és külső területei (Rákospalota) felé. A 2-es alternatíva a 13-as vonal Bosnyák térig járatását jelenti, a 65-ös pedig a Bosnyák tér túlsó oldaláról indulna Rákospalota felé. A körgyűrű leghosszabb szakasza most Pesterzsébet—Kőbánya közt van már forgalomban, az e vonalon közlekedő 13-as járat az útjába eső Ecséri út napi kétirányú forgalmát 27 ezerrel, 44 ezerre, a Bihari útét pedig 13 ezerről 20 ezerre emelte.

Gyulai Géza igazgató