

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.87



## KÉREG-VASÚT Újpest és a Margit-híd között?

244 BUDAPEST AUTÓKÖZLEKEDÉSÉNEK PROBLÉMÁI

v. 1958

Forrás:

M. Nemzet

Személy

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

1958. 8. 27

Közp.

Jóleső érzéssel olvashattuk Kossa István közlekedési-és postaügyi miniszter tájékoztatását az autóbúszállomány, a taxik és egyéb személygépkocsik számának emelkedéséről. Egy-két év múlva az autó az utcai forgalom legfontosabb tényezője lesz. Az autóközlekedés ma már nem luxus többé, hanem az élet egyik legfontosabb tényezője, sőt az autóbúszok révén a nagy tömegeket kiszolgáló közintézménnyé fejlődött. Ezek ismert tények, és újabb problémákat vetettek fel. Ilyen probléma Magyarországon — de főleg Budapesten — a jó útvonalak megteremtése, városokban a parkolóhelyek létesítése, garázsok építése.

A feladatok tömege előtt áll az, aki a város útvonalait a közlekedés modern igényeinek megfelelően át akarja alakítani. Budapest fejlődésének irányításából a nagyvonalúság évtizedeken keresztül hiányzott. A főváros határáról kifelé — a Budapest szabályozását intéző szervektől teljesen függetlenül — oly hatóságok intézték az építkezési ügyeket, amelyek már hatáskörük jellegénél és munkakörük specialitásánál fogva előttük idegen területen mozgáltak, midőn egy nagyváros forgalmának a perifériákra való kivezetéséről kellett gondoskodniuk.

Főleg két budapesti útvonallal kívánok foglalkozni, amelyek forgalmi lehetőségein feltétlenül segíteni kell, annál is inkább, mert problémái kinőtték Budapest helvi

kereteim és országos, sőt nemzetközi jelentőségűekké váltak.

### A Hungária körút jövője

A Hungária körút, a fővárosnak a Nagykörút után következő legfontosabb transverzális útvonala; a Váci úttól a Soroksári útig halad és keresztezi valamennyi sugárirányú fővonalat. Országos és nemzetközi jelentősége is van, de a jövőben még nagyobb lesz. Közvetlenül érinti a Vác—balassagyarmati, hatvan—miskolci, szolnok—nyíregyházi, kecskemét—szegedi vonalat, közvetve pedig az Árpád-hídon keresztül a győr—bécsi útvonalat.

Budapesti viszonylatban is nagy fontossága van, mert a

külső városrészek — Újpest, Zugló, Kőbánya, Kispest, Pest-erzsébet és Soroksár — egymás közötti forgalmát a leg-rövidebb úton és a belterület kikapcsolásával bonyolíthatja le.

A jelenlegi állapotában a Hungária körút ezt a feladatot nem tudja zavartalanul ellátni, mert szintben keresztezi a MÁV szobi és ceglédi fővonala és ez a keresztezés sok sörömpózárást, így forgalmi torlódást és forgalomkélekedést okoz. Megnehezíti a Hungária körút forgalmát a Kőbányai útnál levő MÁV-aluljáró is, amelynek sem magassága, sem szélessége nem elegendő a zavartalan forgalom lebonyolítására.

Az említett három helyen kell tehát komoly építkezéseket végezni, hogy a Hungária körút a feladatát hiánytalanul teljesíteni tudja. A MÁV ugyan tervbe vette a szobi és ceglédi vonal felemelését, amely esetben a Hungária körút útteste keresztezés nélkül átvezethető lenne, azonban ez a felemelés igen nagy költségek miatt csak a távoli jövőben várható. Egy közelebbi és okosabb megoldást kell tehát keresni, aluljárók létesítésével.

### Keskeny a Váci út

A váci országút (2-es főútvonal) a régi kassai főközlekedési útnak első szakaszát képezi és így a Tátrával és Lengyelországgal kapcsolatos forgalmunk főútvonala. Újpest (IV. kerület) határáig a Váci út minden tekintetben megfelel a maximális várható forgalom követelményeinek. A főváros régi határára fekvő villamoskocsiszint és állomás-épület, valamint a hurokvágány azonban megtöri a Váci út egyenes vonalát és felüljárója alatt kedvezőtlenül halad. A villamoskocsiszint és a vasúti átjárót át kell építeni, mert ez az áttekintés nélküli kiterő szakasz forgalmi szempontból tarthatatlan. A 2-es út újpesti átkelési szakasza sem felel meg már a főforgalmi út kívánalmainak. Keskeny, a villamosvágányok sok helyet foglalnak el és a 3-as végállomásánál, a Fóti útnál, keresztezik a Váci utat, ezáltal a közlekedés veszélyes. A külső Váci útnak — az Ar-

pád úttól — a Megyeri-csárdaig — a közúti forgalma ma a következő:

A 3-as villamos két pótkocsival csúcsidőben 4 perccel, nappal 13 perccel, a 10 és 10/a, valamint 10/b jelzésű villamos csúcsidőben 4 perccel, nappal 11 perccel közlekedik.

A MÁVAUT autóbúszai naponta 80 ízben haladnak át a Váci úton. Ehhez a forgalomhoz kell még a jelenlegi tehervágányon kívül számítani a közeljövő forgalmát.

### Meg kell előzni

A MÁVAUT forgalmát süríteni kell. A Vác mellett épülő cementgyár és a nagymarosi erőmű a teher- és személyforgalmat megsokszorozza, ezáltal a külső Váci út forgalma csődbe kerül. Ezt meg kell előzni és olyan intézkedéseket kell tenni, hogy a forgalomban fennakadások zavarok ne keletkezhessenek. Egyetlen lehetőséget látok a külső Váci út forgalmának kedvező megoldására, mégpedig azt, hogy a villamosvágányokat a Megyeri-csárda és az újpesti villamosállomás között — majd utána a Ganz Hajógyár területe alatt, egészen a Dagályfűrdőig, esetleg egészen a Margit-hídig föld alá kell helyezni, és mint "kéregvasutat" közlekedtetni.

Véleményem szerint, Budapesten mielőbb ki kell fejleszteni olyan forgalmi lehetőséget, amellyel a közlekedést gyorsabbá, biztosabbá, gazda-

ságosabbá és akadálytalanabbá tudjuk tenni.

Toth Mihály

a Budapesti MÁVAUT igazgatója