



1982., 1984., 1985. Budapesti képek a közeljövőről

# Az M3-as budapesti bevezető szakasza

Olvasóink kérésének teszünk eleget, amikor a metrósorozat után Budapest közeljövőről közlünk képekkel, rajzokkal illusztrált cikkeket.

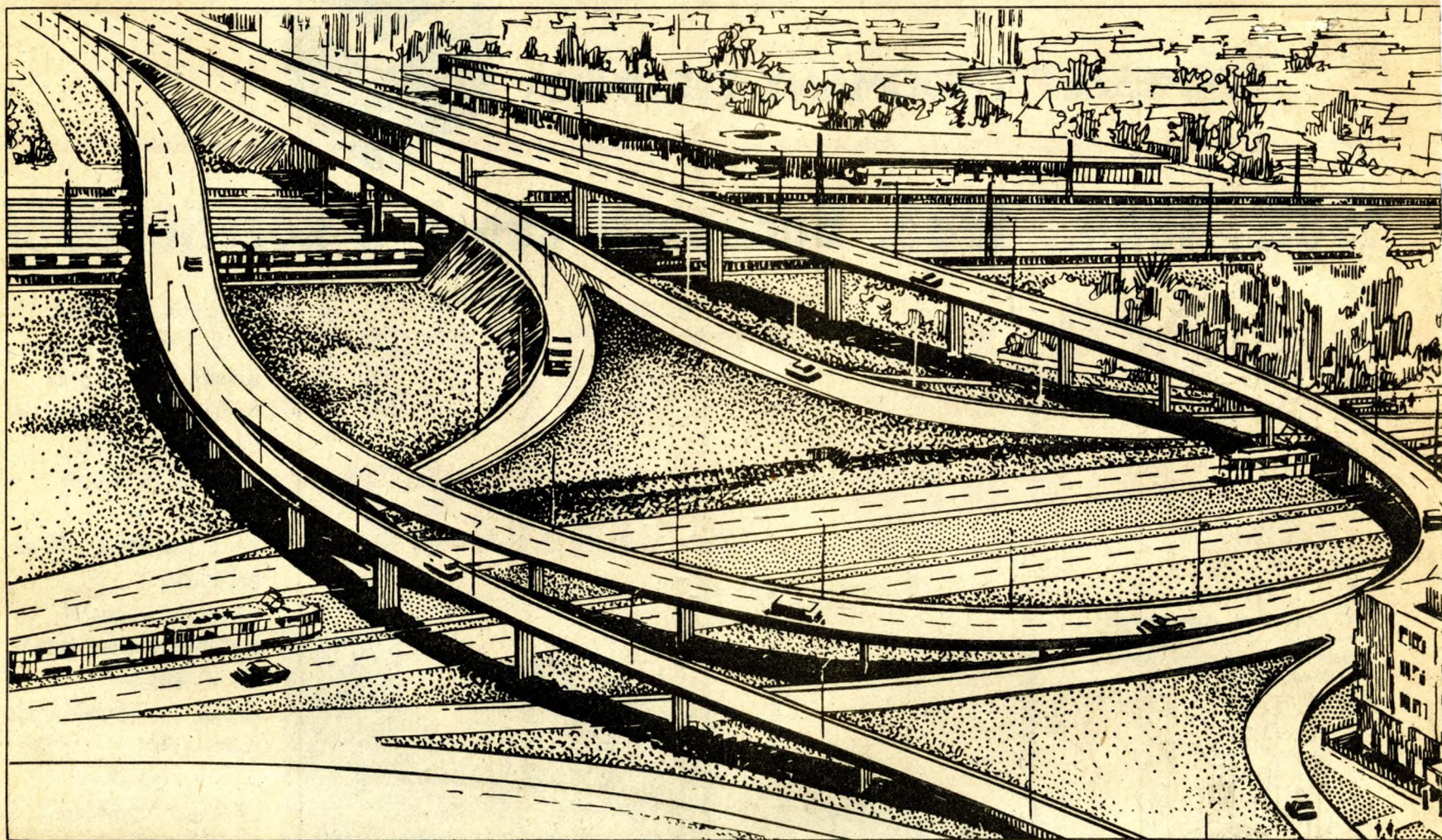
E számunkban az M3-as budapesti bevezető szakaszát mutatjuk be, ezt követi az Árpád-híd–Flórián tér környékének ismertetése, majd a megújuló Ferihegyi repülőtérrel szóló írásunk következik.

„A Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatósága és a BRFK Közlekedésrendészete értesíti a gépjárművezetőket, hogy a 3. számú városi főforgalmi út újabb szakaszát helyezik üzembe, augusztus elsején 10 órától. Ennek megfelelően az M3-as országos autópálya fővárosi bevezető szakaszán a Rákos úti seprűágon érkező forgalom a XV. kerület Csanády György út (korábban Weselényi út) igénybevételével érheti el a városi főforgalmi út újonnan megnyitott félszélességű autópályáját. Az új útszakasz megnyitásával egyidejűleg forgalomba helyezik a Körvasútsori felüljáró második hidját is. A forgalom a XIV. kerület Rákos-patak utcáig haladhat az új útpályán. A 3. számú városi főforgalmi út belső szakaszának építése miatt egyidejűleg új terelelőt jelöltek ki a Kacsóh Pongrác úti felüljáró és a Rákos-patak utca között. Ez az útvonal mindkét irányban a Szőnyi út. Kéri a gépjárművezetőket, hogy az új forgalmi rendnek megfelelően, fokozott óvatossággal vezessenek!”

A múlt hónap elején jelent meg a fenti, azóta már hatályba lépett közlemény. Bizony nem irigylésre méltóak azok a gépjárművezetők, akik gyakorta kénytelenek igénybe

A Körvasútsor felett átívelő felüljárók a frissen aszfaltozott utakkal néhány nappal az átadás előtt





Sipőczy Lajos, az UVATERV grafikusja a jövőbe látva rajzolta meg a Hungária körúti csomópont 1982-es képét. A rajzon jól látható a Hungária körúton közlekedő 1-es gyorsvillamos, az M3-as autópályáról Újpest, illetve Kispest irányába megépített két sáv, valamint a Miskolc felé igyekvők felhajtási lehetősége az autópályára vagy a Hatvan felől érkezők behajtási lehetősége Budapest belvárosa felé. Mindez úgy, hogy az autókai, villamosokat és a tömegközlekedési eszközöket egyetlen jelzőlámpa sem „akadályozza”

venni ezt az útvonalat. A Budapest—Miskolc országhatár felé vezető M3-as autópályája fővárosba bevezető szakasza napjainkban nagyon nehezen járható, ezért napirenden vannak a közlekedési dugók, a koccanásos balesetek, és a nyomdafestéket nem tűró „fóhászok”.

Sajnos a helyzet — ha némileg változik is — csak 1982 végére válik megnyugtatóvá; ekkorra készül el az a hat kilométeres, kétszer két nyomsáv, korszerű út, amely az M3-as autópályára Felszabadulás úti torkolatától a Hungária körúti autópályaszerűen hozza be az észak-magyarországi közutak autópályáit. Ehhez a Hungária körút, Kacsóh Pongrác út térségében egy olyan korszerű, minden igényt kielégítő felüljárórendszer építenek, amely szintbeni kereszteződés nélkül gyors közlekedést biztosít Budapest belső kerületeibe, Újpest, illetve Kispest felé is.

### Autóút 350 lakás helyén

A nem kevés gonddal járó építkezés jelenéről és jövőjéről Szabady Bélával, a Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatóság létesítményi főmérnökével beszélgettünk:

— A közelmúltban lapunk hasábjain vázoltuk azokat az elképzeléseket, amelyek meghatározzák a főváros tömegközlekedési rendszerét az ezredfordulóig. Sorozatunkban a metró és a gyorsvasút-hálózat

fejlesztését mutattuk be olvasóinknak. Szeretnénk, ha most a főváros közlekedésfejlesztésének közötti koncepciójáról adna tájékoztatást.

— Az említett, átfogó közlekedésfejlesztési koncepció 1963-ban látott napvilágot, öt évvel később készült el Budapest és környéke közlekedésfejlesztési terve. Az utóbbi időszakban számos tudományos intézet és tervezővállalat bevonásával felülvizsgáltuk Budapest és környéke közlekedésfejlesztési tervét, rögzítettük azokat az irányelveket, amelynek az ezredfordulóig meghatározzák a közúthálózat fejlesztésének lehetőségeit. A koncepciót és ezzel együtt az M3-as autópályához kapcsolódó 3. számú városi főforgalmi út megépítését 1974-ben fogadta el a kormány. A nyomvonal meghatározásakor olyan területeket kellett választanunk, amelyek követik az M3-as autópályára irányát Budapest belvárosa felé, ugyanakkor a lehető legkevesebb szanálást kívánják. Így született meg a XV. kerület Felszabadulás útja és a Hungária körút közötti „egyenes”, amely az autópályára folytatásaként két felüljáróval 6 kilométer hosszan egészen a Városliget sar-

káig hozza be az M3-as autópályára gépkocsiaradát. A már említett út két-szer három forgalmi sáv, és mindkét irányban 11,5 méter széles az útpálya. A két pálya között három méter, úgynevezett elválasztó sáv húzódik, amely az út fölött átívelő hidaknál két méterre csökken. Az út, valamint a csatlakozó és szervizutak egyaránt aszfaltburkolattal készülnek. Amikor megtervezettük az útvonal vízszintes és magassági vonalvezetését, e területre 80 km/órás sebességet engedélyeztünk.

— Véleményünk szerint a tervezésbe hiba csúszott. Ugyanis mindezt már át kellett volna adni akkor, amikor az M3-as autópályát Budapest és Gödöllő között megnyitották.

— Népgazdaságunk teherbíró képessége véges, ezért nem készülhetünk el az autópályára megnyitására a bevezető szakasszal. Az előbb említett 6 kilométeres út, a gyalogos-felüljárók, valamint a Kacsóh Pongrác úti felüljáró-rendszer előirányzott költségvetése 1,4 milliárd forint. Gondolom, így érthető, hogy nem tudtuk egyszerűen megvalósítani elképzeléseinket. Nem beszélve arról, hogy az út megépítéséhez 350 lakás szanálá-

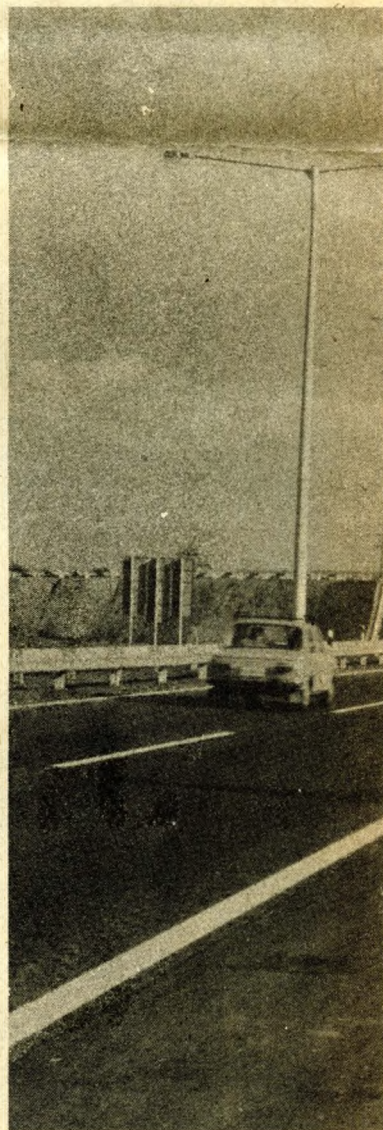
sáról és lakóinak újraelhelyezéséről is gondoskodnunk kell.

### Gyorsvillamos a Hungária körúton

— Egy-egy ilyen korszerű útpálya megépítése óhatatlanul a városkép átforgalmi átformálásával jár. Ön a tervek alapján már ismeri e terület új arcát. Most gondolatban induljunk a centrum felé, és beszéljünk azokról a változásokról, amelyeknek két év múlva magunk is tanúi leszünk.

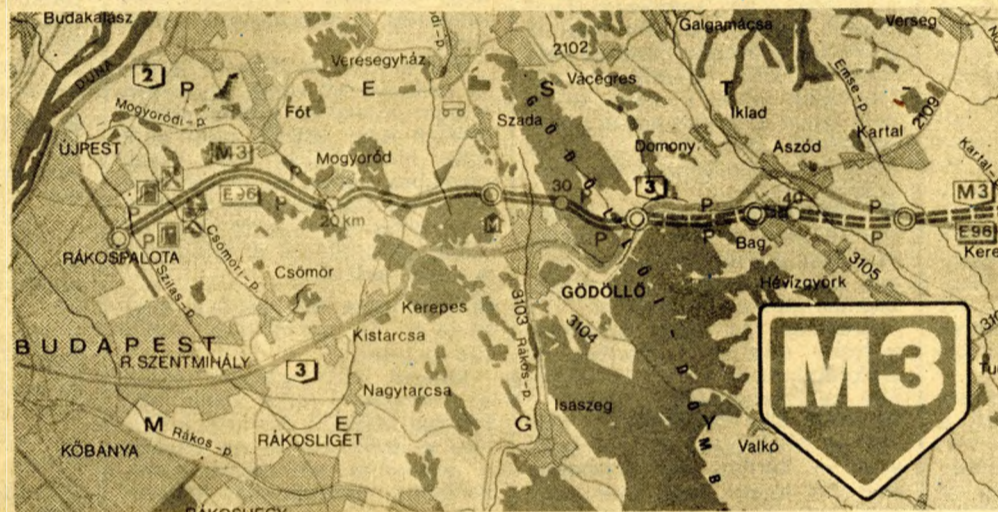
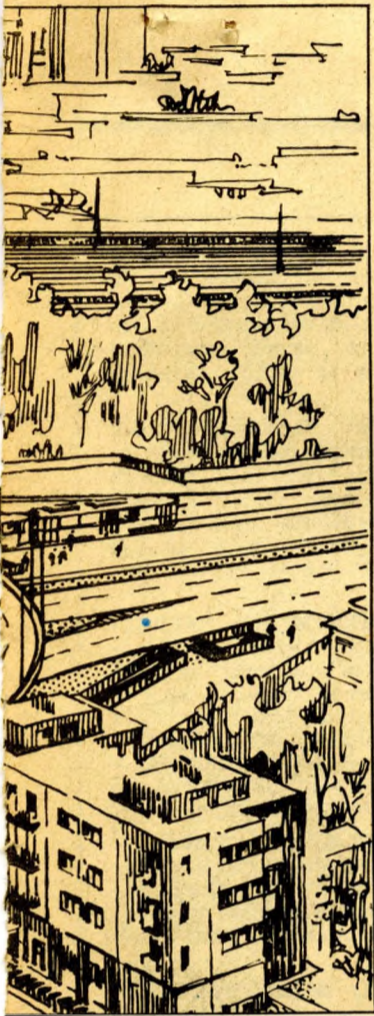
— A XV. kerületi Felszabadulás útról a Belváros felé autózva a Szerencs utca és a Széchenyi utca vonalában jelzőlámpás csomópont épül. A XV. kerület Lenin úton közlekedő 65-ös villamosjáratot az idén januárban megszüntettük, 1986-ig azonban megmarad a sín-hálózat — alkalmassági teherszállításra, de a főforgalmi utat a villamosszerelevények csak éjszaka keresztezhetik. Útjukat automatikus bejelentkező fedezőjelzők védelme mellett folytathatják. A gépkocsivezetőket a kereszteződésben sárga villogó jelzés figyelmezteti az áthaladásra. A rákospalotai körvasút vágányai fő-

Az M3-as autópályára Budapesti csatlakozása, közvetlenül a XV. kerület Felszabadulás útja előtt. A kitűnő minőségű út időben is közelebb hozza a nagy iparvárost, Miskolcot és környékét



625. 7

1980 szept.



Az M3-as autópálya ideiglenes bevezető szakasza. Jelmagyarozatunk ismerteti a terelési irányt, a vastagabb, sötétített vonallal az építés alatt álló területet és a jelzőlámpás csomópontokat is

aluljárókat, átszállási lehetőségeket biztosítunk, amelyek az 1-es villamos, az 55-ös autóbusz, a milleniumi földalatti megállóhoz balesetmentesen vezetik el őket.

### Új felüljáró-rendszer a Városligetben

- A bűvös dátum 1982. A gépkocsivezetők azonban addig is használni kénytelenek az építési területet. Milyen útvonalat javasolnak az építkezések befejezéséig?

- Az építkezés időszakában a már említett 1-es autóbusz és a 74-es trolibusz részére az Erzsébet királyné útja-Hungária körút és Május 1. út közötti szakaszán ideiglenes végállomás lesz, a személygépkocsi-vezetők részére pedig a térképen megrajzolt Vágány utca-Dózsa György út-Ajtósi Dürer sor terelőútvonalat javasoljuk. Ugyanis a Hungária körút egyik szakaszán, ott, ahol a csomópont épül, csak az egyik útpályát lehet igénybe venni mindkét irányú forgalom részére. Ez a szakasz túlterhelt. Tehermentesítését szolgálja az előbb említett terelőút, amelynek összehangolt jelzőlámpái lehetővé teszik, hogy a terelőútvonalon közlekedő gépjárműveknek az ediginél hosszabb zöld idő álljon rendelkezésre.

- **Befejező kérdésünk:** Ön a 3. számú városi főforgalmi út és a hozzá kapcsolódó műtárgyak elkészülését 1982-re igéri. Kétségteljesen, ha elkészül az autópálya budapesti bevezető szakasza, kedvező kapcsolat jön létre a belső városrész és az északi autópálya között. Úgy hírlik azonban, hogy a korábban Gödöllőig megépített autópályát már ennek az évrnek az őszén Hatvanig megnyitják a forgalom előtt. Ha ez igaz, még nagyobb lesz a bevezető szakasz már ma is szinte elviselhetetlen zsúfoltsága.

- Sajnos, erre számítani kell. Az M3-as autópálya építői a Gödöllő-Hatvan szakaszon már szerelik a korlátokat, festik az optikai vezetősávokat. Egész pontos dátumot ma még nem tudok közölni, de ha előre nem látható akadály nem gátolja az építőket, október végétől már Budapesttől Hatvanig használhatják a gépkocsivezetők az M3-as autópályát. A helyzet Budapesten természetesen nem sokat változik, de e helyütt is kérjük a bevezető szakaszon közlekedők türelmét és megértését.

Bokodi Béla



lött felüljáró ível át. Ennek első részét 1978-ban helyeztük forgalomba, a másikat ez év augusztus elsején. A 28 méter széles, 13 nyílású ikerfelüljáró hossza több mint 400 méter. (Összehasonlításként: az Erzsébet-híd csak 380 méter hosszú.) Az útvonal zárócsomópontja a Hungária körút kereszteződésében szakaszos kivitelezéssel épül. Mint említettem, 1982-ben, teljes elkészülte után minden irányban magas szolgáltatási szinten biztosít forgalmi kapcsolatot az M3-as autópálya és Budapest számos kerülete felé. A jelzőlámpás irányítás itt megszűnik, és mint a rajzon is látható felüljáró-rendszer a különböző forgalmi irányokban szintbeni kereszteződés nélkül osztja szét az M3-as autópálya gépkocsiforgalmát.

- **Mi lesz a Hungária körút jövője?** Mint halottuk, 1982 után ide villamosjáratot is terveznek. Nem fogja ez az amúgy is nagy közúti forgalmat akadályozni?

- Nem! Amikorra elkészül az M3-as autópálya bevezető szakasza, megújodik a Hungária körút is. A kiszélesített autópályán az 1-es jelzéssel a már közismert csehszlovák gyorsvillamosokat kívánjuk üzemeltetni, olyan sínpályán, amely az úttestbe súlyos terhelést a gépkocsiforgalmat egyáltalán nem zavarja. Természetesen a Hungária körút rekonstrukciója keretében gondoskodunk a gyalogosok zavartalan közlekedéséről is, olyan