

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:

Körgyűrűs és sugárirányú közlekedési vonalak, földalatti gyorsvasút, hegyi trolihálózat

a főváros közlekedés-fejlesztésének tizenöt éves tervében — Megkezdte tanácskozásait a városközlekedési konferencia

*Egri Hírlap,
1960. szept. 29.*

Osztályozás

Tárgy

385. 83

Hely

Dátum

"1960"

zemplény

helyszám

Ma délelőtt a Technika Házában háromnapos városközlekedési konferencia kezdődött, amelyen sok külföldi szakember is részt vesz. Dr. Csanádi György, a konferenciát rendező Közlekedéstudományi Egyesület elnöke, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese nyitotta meg a tanácskozást. Hangsúlyozta: ma már nem elegendő a közlekedési problémák megoldására a tapasztalat, hanem

tudományos módszerekre van szükség.

Az értekező arra hivatott, hogy számbavegye az eddigi kutatómunkát és útmutatást adjon a jövőre nézve.

Kádas Kálmán egyetemi tanár volt az első előadó, aki vázolta a főváros közlekedés-fejlesztésének fontosabb feladatait. Kiemelte, hogy a közlekedés fejlesztésének összhangban kell lennie a városrendezéssel. Ki kell alakítani a gyorsforgalmú útvonalakat és a kivezető utakat, meg

kell szüntetni a vasúti szintbeni keresztezéseket.

Dr. Vásárhelyi Boldizsár egyetemi tanár Gyulai Gézával, a fővárosi tanács közlekedési igazgatóságának vezetőjével és Szilágyi Lajos főmérnökkel a fővárosi tömegközlekedésének fejlesztéséről készített közös előadást. A 15 éves tervben új vonalak fejlesztését irányozzák elő, például

a Nagy Lajos király úti, valamint a Hungária körúti körgyűrűs járatok kiépítését.

A Nagy Lajos király út — Fehér út — Kőrösi Csoma út — erzsébeti körgyűrű a Hungária körúton kívül új körirányú forgalmat bonyolítana le és összekapcsolná Csepelről kiindulva Erzsébeten át az összes nagyobb, most megépült lakótelepeket. A körgyűrűs vonalak mellett új sugárirányú vonalak építését tervezik, amelyek a még eddig megfelelő közlekedéssel el nem látott külső városrésze-

ket kötnék össze a körgyűrűs vonalakkal, illetve a város belső részével. Ezek lennének

a Jászberényi úti, a rákoskeresztúri és a Csömöri úti villamosvonalak.

A 2-es villamosvonal meghosszabbítása a Rákospatak mentén a Váci útig szintén nagy jelentőségű vonal lesz a Marx tér tehermentesítése szempontjából. A csepeli gyorsvasút meghosszabbítása Szigetszentmiklósig maga után vonja

Dél-Pest egész közlekedési hálózatának átrendezését.

Eredményeként a dunaharaszti HÉV-vonalat át lehet alakítani villamosvonallá, s meg lehet hosszabbítani a Boráros térig, egyben lehetőséget ad a Soroksári úti és az erzsébeti közötti közlekedés korszerűsítésére is.

A pesti oldalon a trolibuszhálózat teljesnek tekinthető. A 15 éves terv keretében

új trolibusz-hálózatot szándékoznak kialakítani Budán, a Városmajor környékén.

Trolibuszsal kell felváltani a szabadsághegyi, a zugligeti, a budakeszi, a Kútvolgyi úti és a rózsadombi autóbushálózatokat. A trolibusz jó hegymászó képessége miatt jobban megjelel a hegyi közlekedés céljaira, mint az autóbusz. A 15 éves terv keretében az autóbushálózatot csak az újonnan épülő lakótelepek irányában szándékozzák fejleszteni s néhány olyan átlós vagy tehermentesítő viszonylattal, amellyel

az utazási idő jelentősen csökkenthető.

A többi új kocsit a meglévő járatok sűrítésére és a selejtezendő kocsik pótlására kell fordítani. A HÉV-nél első feladat a meglévő vonalak korszerűsítése, a Fehérvári úti közlekedés megoldása, a budafoki vonalcsoport második vágányának megépítése. Az MSZMP VII. kongresszusának határozata kimondta, hogy

a kelet-nyugati földalatti fővonalat a harmadik öt-éves tervben üzembe kell helyezni.

Ez a vonal a Déli pályaudvar és a Népstadion között épül. A következő földalatti részben felszín alatti, részben mélyvezetésű, esetleg felszíni szakasszal rendelkező gyorsvasút, amelynek vonalát az Árpád-híd pesti hídfője, a Nyugati pályaudvar, a Calvin tér és a Népliget vagy a Calvin tér és Budán a külső Bartók Béla úton át a Kelenföldi pályaudvarig vezetnék. Az autótaxi fejlesztéséről, az autóbusz végállomások építéséről, a terek rendezéséről is érdekes részleteket tartalmazott az előadás, valamint arról, hogy a jövőben az autóbushálózaton a legfőbb feladat átterni a nagy befogadóképességű, 150—160 személyes csuklós kocsikra, a trolibusznál ugyancsak korszerű, nagy befogadóképességű járműveket kell járatni, a HÉV-nél pedig fel kell újítani a kocsiparkot. Az előadáshoz sokan szóltak hozzá. (Lapzártakor a tanácskozás tart.)