

Fővárosunk közlekedésének legmodernebb eszközét, a trolit, 1952-ben vezették be. A főváros útvonalai nem voltak méretezve egy 8 tonna önsúlyú és 6 tonna hasznos terhelésű, összesen tehát mintegy 14 tonnás új járműre, és ezért a trolit alá a meglévő burkolat gyengének bizonyult s így annak sürgős átépítésére volt szükség.

Az Aszfaltútépítő Vállalat 1950-ben építette át az első trolibusz már megindult forgalma alatt a Nagymező-utcát, a Majakovszkij- (volt Király-) utcát és a Gorkij-fasort, 1976 négyzetméter összterülettel. Az új szerkezet 25 cm vastag betonlapon, 4 cm kötőréteggel, 3 cm topeka, illetve öntöttaszfalt-burkolattal készült.

Az első trolitútvonal megnyitása után majdnem 2 év telt el, amíg újabb útvonal megépítésére került sor. 1953-ban készült el két újabb trolivonal, az Izabella-utcai és a Baross-utcai, nagyjából azonos burkolattal, mint az 1950-ben épült útvonalak. Ebben az évben 27.400 négyzetméter burkolatot készített el az Aszfaltútépítő Vállalat. Ez azonban nem a teljes útvonal területe, ugyanis ugyanebben az évben a Fővárosi Utépítő Vállalat és a 29/4. Építőipari Aszfaltozó Vállalat is végzett kb. 14.000 négyzetméter terjedelemben hasonló burkolatépítést.

### A leghosszabb trolivonal

1954. augusztus 2-án kezdte meg az Aszfaltútépítő Vállalat Budapest leghosszabb trolibuszvonalaának építését, amely a Váci-úttól a Népligetig terjed és célja az, hogy Budapest északi részéből (Újpest, Rákospalota) déli részébe (Kispest, Kőbánya, Csepel) történő utazásnál a Nagykorút forgalmát csökkentsék és fenti kerületek egymásközötti forgalmát meggyorsítsa.

Az új trolibusz-vonal a Dózsa György-út és Váci-út kereszteződésétől indul ki és a Dózsa György-út — Sztálin-tér — Ajtósi Dürer-sor — Hungária-körút — Könyves Kálmán-körút — Népligeti körúton keresztül éri el a Népligeti végállomást az Üllői-út és a Könyves Kálmán-körút sarkán. A Sztálin-híd — Róbert Károly-körúti megoldás, sajnos nem volt kivihető, mert a szobi és ceglédi vasútvonal szintbeli keresztezésénél a két vasúti sorompó a nagy vasúti forgalom miatt a trolit forgalmát igen meglasztotta volna. A választott Dózsa György-úti aluljárónál ilyen hátrány nincs.

## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Antal László*

Cím: **Budapest új trolibuszútjai**

Forrás: *1954. XI.*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. fűz.)

(Oldal)

### Hat útszakasz átépítése

A fenti útvonalon hat helyen vált szükségessé a jelenlegi burkolat teljes átépítése a jelentős súlyú trolibuszok alatt.

1. A Dózsa György-úti végállomásnál az első terv szerint balra fordultak volna a Nyugati p. u. felé és az otlévő felvonulási épületek és raktárak lebontásával lett volna kiképezve a trolit forduló és végállomás. Ezt a megoldást keresztülvinni nem lehetett, mert újabb felvonulási épületek építésének költségei kb. 500.000 forintot tettek volna ki és a rendelkezésre álló rövid idő alatt egyetlen építő vállalat sem vállalkozott az új épületek építésére. Így a végleges megoldás szerint a Népliget felől érkező trolibuszok kifordulnak a Váci-útra és a Huba-utca és Angyalföldi-úton keresztül, saját vonalukat keresztelve folytatják útjukat a Népliget felé. Itt szükségessé vált a Huba-utca és Angyalföldi-út teljes átépítése. A Huba-utca jelenleg 9 méter széles átítatott makadamburkolat, amely az Angyalföldi-úti magassági vonalvezetés miatt részben felszántásra kerül és a felszántott zúzottkőből kerül ki az utca Váci-út felé eső részének feltöltése. Itt 3/4-es kockaburkolat készül, 10 cm-es kavicsagyazatba fektetve, bitumenes kiöntéssel. Az Angyalföldi-út 7 méter széles átítatott makadám és a 20% oldaleséshez szükséges profil kiképzése után 4 cm öntött aszfalt kerül rá. A Váci-út sarkán lebontásra kerül az Edesség Bolt, a forduláshoz szükséges nagyobb ív kiképzése miatt.

2. Az Ajtósi Dürer-sor és Thököly-út közötti szakasz, amely a telekhattárral párhuzamosan halad, 300 fm hosszú. Itt részben egy nagyon leromlott makadamburkolat volt, amelynek teljes elbontása után kiálló szegélyek közé 25 cm vastag 200 kg/m<sup>3</sup>-es C. 500-as alapbeton került. Erre jött 4 cm kötőréteg és 3 cm topeka, bazalt fejkő beszegősorok közé. Magassági vonalvezetésben maximális emelkedés 0,23% és az Ida-utcánál törés van. A Thököly-úti részen a Népliget és Dózsa György-út felől érkező trolibuszok megfordítása céljából 6 m széles útburkolatú hurok létesült. Az út 30 fokban szög alatt csatlakozik a Hungária-körútba, a trolibuszok 13 méter sugarú körív mentén fordulhatnak meg. Az itt kiképzendő trolibusz végállomások szükségessé tették, hogy a villamosvasút Május 1.-úti és Mexikói-úti megállóhelyei megszűnjenek és helyette a Thököly-út sarkán épül új megállóhely. Az első elgondolások szerint a régi kiskockaburkolat felbontásra került volna az Ajtósi Dürer-sor és Thököly-út között, azonban a nagy forgalomra való tekintettel a kiskocka burkolat megmarad és így a fenti utcák között két út halad majd egymás mellett, középpüti terelősízzal elválasztva.

3. A Mogoródi-út — Kerepesi-út közötti szakasz jelenleg 6 méter széles kiskockaburkolat, széleken átítatott makadámmal, az átépítés után itt 13,1 méter széles burkolat lesz. Az átépítés a Hungária-körút távlati rendezési tervének megfelelően történik. Az új út tengelye egybeesik a Hungária-körút tengelyével. Az útvonal magassági vonalvezetése bizonyos fokig eltér az út eddigi magassági vonalvezetésétől. A Mogoródi-útnál lévő részen kiküszöböltük az út eddigi ellenesését. Az útvonal maximális emelkedője 1,95 százalék lett. A tervtől eltérően az útvonal emeléséhez csakis követ használunk fel, a bevágás-szakaszon pedig rakott alap készül 20 cm tömör vastagságban.

A Mogoródi-út és Vorosilov-út betorkolásánál jellemzően az út vezetése nincs körülhatárolva. Ez a forgalom biztonságát bizonyos mértékig veszélyezteti, ezért szükségessé vált 4 drb. nagyobb méretű burkolatlan sziget létesítése, melynek következtében a Vorosilov-út felé forduló járművek csak terelősízzal megkerülése után keresztelhetik a Hungária-körutat. A részben meglévő és részben újonnan megépült makadámalapra 8 cm tömör Z. 40/65. U. K. II. kátránnyal teljesen átítatott zúzottkőréteg kerül, melyet kb. 2 heti forgalom után kötőzuzalékkal kátyúzunk ki. Erre kerül 4 cm kötőréteg és 3 cm topeka. A burkolatot H. J. I. hasított aneazitsegély határolja.

4. A Hungária-körút — Kőbányai-út és Salgótarjáni-út között lévő aluljárónak vízvezetésével kapcsolatos csatornaépítési munkálatok váltak szükségessé. A csatornaépítés az útburkolat részbeni felbontásával jár. A létesülő új trolibuszvonala felsőve-

zetéke itt jelenleg csak a szabadon hagyandó úrszelvényben lenne elhelyezhető, ezért a csatornaépítés során az aluljáró átkövezését 10 cm pályaszintstüllyesztéssel végezzük el. Az útburkolatot mintegy 110 folyóméter hosszban kell stüllyeszteni, és ezt a meglévő homokos kavicsagyazat vastagságának lecsökkentésével hajtjuk végre. A burkolat stüllyesztése folytán az eddigi 2,14 százalékkal szemben a maximális emelkedés 2,46 százalék lesz.

5. A Könyves Kálmán-körút az Üllői-úttól 860 fm hosszban és 9 méter szélességben kerül átépítésre. Itt a leomlott kiskockaburkolat és a széleken lévő 1—1 m széles kötőzuzalékos burkolat elbontása után az új 9 méteres kocsit-burkolatot úgy helyeztük el, hogy beleessék a Könyves Kálmán-körút mintakeresztstüllyesztésének megfelelően a középső, 12 méter széles útsávba. A most megépítendő 9 méter széles kocsit asszimmetrikus útgerinccel készül a végleges 12 méter széles útnak megfelelően. A trolibusz-végállomást a Könyves Kálmán-körút kocsitjának Népliget felőli oldalán a legszélső villamosvasúti vágány felbontásával hozzuk létre, annak a helyére helyezve 4 méter széles betonburkolatra a 4

cm kötőréteget és 3 cm topekat. A főburkolat a meglévő kb. 30—35 cm vastag alap meghagyásával készül úgy, hogy 8 cm vastag tömör állapotú zúzottkővet kátránnyal teljesen átítatunk és erre kerül 4 cm kötőréteg és 3 cm topeka.

6. Az Előd-utccal szemben ágazik le balra a Népligeti körút. A trolibuszok a Könyves Kálmán-körútról lefordulva végighaladnak a Népligeti körúton és így érik el a Népligeti végállomást. Itt a makadám zúzottkő felbontása után stüllyesztett szegély közé 2 méter szélességben 8 cm vastag átítatott zúzottkőre 3 cm topeka kerül.

Összegezve a hat szakaszt, közel 20.000 négyzetméter burkolat készül. Jellemző adatai még a trolibusz-út-vonal építésének, hogy a beépítendő anyagok mennyisége 350 vagon aszfalt és 1500 köbméter zúzottkő. Az őszi időjárásra való tekintettel számításba vettük azt, hogy topeka helyett esetleg öntöttaszfaltot fogunk készíteni. Ugyiszintén a nehéz zuzalékhelyzetre való tekintettel átmenetileg a teljes átítatás helyett, ameddig a zuzalékellátásban jelentős javulás nem mutatkozik, 50 kg/m<sup>2</sup>-es kötőzuzalékokat készítenk.

A vállalat a fenti munkákat már mindegyik szakaszon megkezdte és teljes erővel folytatja. Az ismeretes munkaerőhiány ellenére, közel 100 fő dolgozik fenti építkezésnél. Fel

kell azonban a figyelmet hívni arra, hogy az állandó tervváltozások a kivitelezést bizonytalanná teszik és nagy szükség van a közművek jobb együttműködésére. Gyakran kisebb áthelyezések is lehetnek vesznek igénybe és a munkát erősen gátolják. Az anyagbeszerzési és szállítási nehézségek állandóan fennállanak, de ez a munkát eddig nem befolyásolta és minden remény megvan arra, hogy ezt a munkát a vállalat december elejére befejezi, és az új trolibusz-forgalommal hozzájárulhat a közlekedés meggyorsításához .

**Antal Mihály**  
építésvezető