

Viadukt a Gellérthegyre ⁽¹⁾

A hatvanas évek a budapesti közlekedéspolitikai történetében az egyik legmozgalmasabb időszak volt, noha a jelentősebb beruházások túlnyomó többsége a hetvenes-nyolcvanas években zajlott le. A jelentős közúti fejlesztéseknek köszönhetően harminc év alatt nem egy esetben számottevően alakult át a városi környezet. Ennek ellenére több olyan projekt nem valósult meg, melyek szintén a városkép markánsabb átalakulásával jártak volna. Így a Fővárosi Tanácsnak köszönhetően a Gellérthegyi viadukt tervei is az aszfaltfiókban maradtak.

Bevezetés

Az ötvenes évek végére a magyarországi közlekedés - a több évtizedes elhanyagoltság miatt - az összeomlás jeleit mutatta. A szocialista iparosítással megugró szállítási igények, a háborús károkat épphogy kiheverő közlekedésre, óriási teherként nehezedtek. Az első hároméves tervet követően, ahol az iparra fordítható források mellett (26,5%) bőven jutott pénz a közlekedésre is (25,4%), az ágazat deklaráltan háttérbe szorult. Ennek megfelelően az első öt éves tervidőszakban az iparfejlesztés 51%-a mellett a közlekedés a „Nem anyagi ágak” elnevezésű szektorban a népgazdasági források mindössze 14,5%-án volt kénytelen osztozni a többi infrastrukturális és egyéb ágazattal (egészségügy, oktatás).

A forráshiány egyaránt súlyos válsághelyzetbe sodorta az országos és a helyi közlekedést is. Budapesten az állapotok tarthatatlanná válását fokozta a nagymértékű háborús pusztulás, a városa erősen koncentrállódó iparosítás, az ezekkel megugró áru-, illetve személyszállítási igények, és az 1949. évi XXVI. törvénnyel felduzzasztott közigazgatási terület (jellemző, hogy sok külterületi viszonylat megnyitására csak a '70-es években került sor). A háború kitérője előtti utasszámokat (1937: 377 100 000 utas) gyorsan elérte (1945: 222 200 000 utas; 1950: 760 600 000 utas), majd jelentősen meghaladta (1955: 1019 700 000 utas) a fővároson belül jelentkező utazási igényt. Mivel az 1950-es évek elején fogantatott intézkedésekkel, az 1950-ben bevezetett üzemanyag-utalvánnyal, illetve a kötelező állami felvásárlásokkal, valamint a lakosság anyagi helyzetének leromlásával gyakorlatilag lehetetlenné vált magántulajdonú gépkocsik birtoklása, ez az utasáradat a tömegközlekedés járműveire zúdult rá. A Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) 1949-es szétdarabolásával megszülető önálló tömegközlekedési vállalatok az egységes irányítás és a katasztrófális helyzetbe kerülő infrastrukturális háttér miatt nem tudták hatékonyan kezelni a megugró utazási igényeket, így a fővárosi villamosokon, buszokon tarthatatlanná vált a zsúfoltság. Külön probléma volt, hogy a fővárosi közlekedésfejlesztésre fordítható összegeket gyakorlatilag teljesen elnyelte az 1950-ben megkezdett, élénk propagandisztikus légkörben épülő kelet-nyugati metróvonal. Az 1953-as politikai-gazdasági fordulatot, majd az 1956-os őszi eseményeket követően már racionálisabb szemlélettel közelítették a közlekedés kérdéseire. Az ágazat fejlesztése, az elmaradottság felszámolása fontos politikai kérdéssé vált, a napvilágot látó helyzetelemzések azonban lesújtó képet festettek.

1958-ban az MSZMP KB Politikai Bizottsága a Fővárosi Tanács munkájáról szóló tájékoztatójában Budapest legfőbb gondjai között említette a város kezelhetetlennek tűnő növekedését, az elhibázott, a főváros teherbíró képességét figyelmen kívül hagyó ipartelepítési politikát és a közlekedés súlyos infrastrukturális gondjait. A jelentés szerint a járművek 48%-ának életkora negyven és hatvan év között mozgott, további 4,8%-uk pedig több mint hatvan éve rőtta Budapest útjait. Ezt követően, 1960. december 6-án a Fővárosi Tanács fő napirendi pontként tárgyalta a város közlekedési helyzetét. A Tanács által ismertetett gondok között első helyen szerepelt az infrastrukturális elmaradottság: például a felmérések szerint az Fővárosi Villamos Vasút (FVV) villamos járműparkja mintegy negyvennyolc féle, túlnyomórészt korszerűtlen típust számlált, a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) pedig az újonnan beszerzett buszok villámgyors amortizációjával vívott véget nem érő küzdelmet. A Tanács ugyanakkor a tömegközlekedés további romlásával volt kénytelen számolni: a Végrehajtó Bizottság (VB) döntése értelmében csak olyan fejlesztésekkel kalkulálhatott a város, amely a „népgazdaság anyagi erőit, beruházásait kevésbé veszik igénybe.”

A hatvanas évek elején ugyanakkor megkezdődött a városi közlekedés jellegének megváltozása, köszönhetően az autoválasárlási tilalom 1958-as részleges, majd egy évvel későbbi teljes feloldásának, valamint a növekvő bérszínvonalnak. Így annak ellenére, hogy kezdetben a személyautós közlekedés viszonylag mérsékelt sebességgel nyert teret Magyarországon, Budapesten már a hatvanas évtized első felében is komoly gondokat okozott a közúti forgalom rohamos növekedése. Köszönhető volt ez elsősorban annak, hogy a hazai motorizáció első időszakában a személygépkocsik közel fele budapesti lakímalom rendelkező tulajdonos birtokában volt.

A Fővárosi Tanács így egy eddig ismeretlen problémával került szembe, aminek megoldását igyekeztek beilleszteni a formálódó fővárosi közlekedésfejlesztési koncepcióba. Az első ilyen, koncepcionális közlekedéspolitikai szemlélet *Budapest és környéke városrendezési tervében* jelent meg, aminek 1960. június 24-én előkészítő ülésén a Fővárosi Tanács leszögezte, hogy a tömegközlekedés elsőbbséget élvez az egyéni, személyautós közlekedéssel szemben. A városrendezési tervben újra felbukkanó, a fővárosi közlekedésfejlesztés rendezőelvévé váló gyorsvasúti, majd gyorsközlekedési koncepcióval a komplex szemlélet jegyében megkezdődhetett a budapesti közúthálózat fejlesztése is. Az 1964. július 3-ai, a „szegényházi” közlekedésfejlesztésnek véget vetni szándékozó tanácsülésen - annak ellenére, hogy gyakorlatilag egy teljes városi közúti gyorsforgalmi hálózat kiépítésének szükségességéről értekeztek -, megemlézték, hogy a közúti fejlesztések csak a tömegközlekedés fejlesztéseivel kapcsolódhatnak. Ugyan távlati kélként, de már ekkor felmerült a forgalom elvezetésének lehetősége a városból, a Hungária körút városi gyorsforgalmi úttá építése azonban fontosabb volt.

A motorizációhoz kapcsolódó ambivalens tanácsai mentalitás tetten érhető a hivatalos, a tömegközlekedés elsőbbségét több ízben is hangsúlyozó álláspont és a tömegközlekedést az utcákról a föld alá száműzni kívánó, az autóáradatnak minél nagyobb területet biztosítani óhajtó beruházások összevetése során. A korszak nagyberuházásaival, például az Astoria aluljáró 1963-as, és az Erzsébet híd 1964-es átadásával, valamint a komplex szemlélet zászlaja alatt a Rákóczi úton a metróval együtt kiépített belvárosi autópályával, és a párhuzamosan futó villamosközlekedés megszüntetésével a személyautós közlekedés jelentős teret nyert a tömegközlekedéssel szemben. Eközben, 1970. áprilisának első napjaiban a budapesti lakosság önfeledten ünnepelte a kelet-nyugati metró első szakaszának megnyitását.

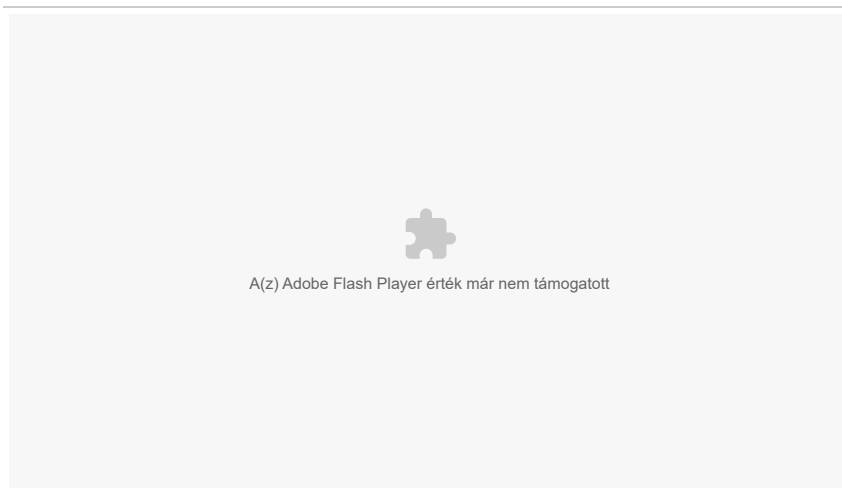
Az 1963-tól tízévi szünet után újra meginduló (és 1990-ig folyamatosan zajló) metróépítésekkel együtt jelentősen megváltozott Budapest meghatározó útvonalainak arculata. Kezdetben igazi nagyvárosi érzést keltettek a modernnek ható üzletsoros árkadók, a csillag aluljárók és helyenként a vasbeton közúti felüljárók. A motorizáció térnyerése a Tanácsot - a kor közlekedésszervezési divatjának is engedelmesskedve - arra ösztönözte, hogy a városi tereket megnyissa az autóforgalom előtt. Ehhez jelentős útépitési feladatokat kellett megoldania, hiszen a történelmi jelentőségű közúti fejlesztéseken kívül a meglévő, mostoha útviszonyok is javításra szorultak.

1960-ban 2966 kilométert tett ki a fővárosi úthálózat hossza, ebből 1523 kilométernyi út nem rendelkezett semmilyen borítással, ráadásul a burkolt utak további egyharmadának csupán makadamburkolat volt. A megfelelő burkolatának minősített utak közül pedig ismeretlen, bár feltehetően jelentős részt tettek ki a kockakő és keramittéglaburkolat úttestek, melyek szintén alkalmatlanok voltak a gyorsközlekedési koncepció feladatainak ellátására.

A közlekedés gyorsítását segíteni hivatott nagyberuházásokkal együtt új városképi elemek öltöttek testet a tervezőasztalokon és az utcákon is. Az aluljárók, a közúti felüljárók és a széles, osztott pályás bevezető útszakaszok természetesen igen jelentős ösztönző hatással voltak a főváros mérnöki társadalmára is. A szakma komoly lehetőséget láthatott a Tanács által képviselt szemléletben, amely - bár egyelőre többnyire csak papíron - meglehetősen bátran nyúlt Budapest történelmi arculatához. Ehhez természetesen hozzájárulhatott az általános korhangulat, a Budapest folyóirat nem egyszer közölt mérész terveket a város arculatának megreformálására, ilyen volt például a Blaha Lujza téri üvegkolosszus, a Nemzeti Szalon terve, vagy az ELTE Múzeum körüli kampuszára megálmodott, pengeszzerű felhőkarcoló együttese.

Feltehetően ez a légkör ösztönözte a gellérthegyi viadukt megálmodóit is arra, hogy ötletüket a Fővárosi Tanács elé terjesszék. Az 1966-os év utolsó napján kelt javaslatban az azt kidolgozó mérnökök, *Némethy László* és *Dobó Ferenc* a belváros kelet-nyugati irányban keresztező autópályá terveire hivatkozva prezentálta elképzelését. A bevezetőből kiviláglik, hogy a tervezőpáros magától értetődő módon az „I. autópályáról” (M7) érkező, a belvárosban átmenő, távolsági forgalom igényeire szabta a viadukt koncepcióját. Az új műtárgyra azért lett volna szükség, mert a forgalom prognosztizált intenzitására a meglévő útvonalak (Budaörsi út, Hegyalja út) sem kapacitásukat, sem vonalvezetésüket tekintve nem lettek volna alkalmasak. Az ide tervezett, később a BAH-csomópontban testet öltött műtárgyegyüttest pedig kedvezőtlen városképi hatása miatt ítélték el a javaslatot benyújtó szakemberek. Az általuk kínált lehetőséget a probléma „gyökeres”

megoldásaként prezentálták: a Petőfi-laktanyától induló, a MÁV Kelenföld-Déli pályaudvar vonalszakasza mentén 16 méteres magasságba törő, majd a Kis-Gellérthegy nyergére ráforduló viadukt képében. Az általuk tervezett műtárgyat városképileg kedvezőnek gondolták, mi több, turisztikai látványossággént is fontosnak tartották.



A javaslatot 1967. január 14-én küldték meg a Fővárosi Tanács Végrehajtó bizottságának, megemlítve, hogy tudomásuk a szerint a FŐMTI korábban már foglalkozott a viadukt ötletével, a várható magas költségek és műszaki nehézségek miatt azonban elvetették. Egyúttal kérték javaslatuk megtárgyalását, mivel szerintük „olyan nagyvonalú, modern megoldások, mint az Erzsébet-híd és az I. autópálya közé félmegoldásokat” beékelni igen káros volna. A VB városrendezési osztálya az anyagot február 10-én továbbította a Közlekedési Igazgatóságnak, megemlítve, hogy az ötletet nem tartják megvalósításra alkalmasnak, mivel városképi szempontból előnytelen, valamint megépülése esetén a teljes pest-budai forgalmat az Erzsébet hídra vezetné. A Közlekedési Igazgatóság tíz nappal később levélben tájékoztatta a mérnökpárost a javaslat megvitatása után hozott döntésükről. Kiemelték, hogy bár „idegenforgalmi jelentősége és érdekes megoldása alapján megfontolás tárgyát képezhetné”, anyagi okok miatt azonban a viadukt megépítése nem lehet reális cél. Rámutattak, hogy a betonkolosszus megvalósítását forgalmi okok sem indokolják, mivel a Budaörsi út szóban forgó szakaszáról a forgalom csupán egyharmada fordul az Erzsébet híd felé. Végül, de nem utolsó sorban közölték, hogy a viadukt megépítése ütközik a főváros IV. ötéves tervre vonatkozó elképzeléseivel, melyek szerint az egyik legfontosabb feladat éppen a BAH-csomópont megépítése és az Alkotás utca kiszélesítése lenne.

A viadukt szellemi atyjai természetesen nem nyugodtak bele a Közlekedési Igazgatóság döntésébe és érveibe. Március 8-án kelt válaszlevelükben erősen vitatták a forgalomszámlálás hitelességét, valamint a Hegyalja út korábbi, a '30-as - '40-es években végzett átépítésének forgalomtechnikai sikertelenségével is igyekeztek alátámasztani elképzelésük létjogosultságát. Kiálltak azon álláspontjuk mellett, hogy a viadukt városképi szempontból sokkal tetszetősebb, mint a Tanács által tervezett csomópont, valamint hozzátették, hogy majdani építése nem okozna súlyos forgalmi zavarokat. Érdekes tény, hogy ekkor már nem országos, átmenő forgalommal számoltak a viadukt esetében, mivel számoltak az időközben tudomásukra jutott déli összekötő vasúti híd mentén felépítendő közúti átkelés tervével. Ismeretes, a híd építése csak évtizedek múltán valósult meg.

A felek végül az 1967. április elsején megtartott személyes megbeszélésen jutottak megállapodásra. A Közlekedési Igazgatóság megköszönte a „közlekedési témák iránti érdeklődésükről, valamint a főváros szeretetéről tanúságot tevő” javaslatot, a tervet azonban elvetette, és a megbeszélésen elhangzottak értelmében a kérdés „kölcsonősen lezártnak” tekintette.

Források

1.

Némethy László és Dobó Ferenc budapesti mérnökök javaslata egy Gellérthegyét átszelő viaduktra

Némethy László okl. gépészmérnök

Dobó Ferenc okl. mérnök

„Viadukt” a Gellérthegyre

Javaslat az I. autópálya közvetlen, keresztezésmentes, belvárosi kapcsolatára

Előzmények

Budapest főváros egyre növekvő közúti forgalma nagyon időszerű és sürgető kérdéssé tette a korszerű gyorsforgalmi úthálózat kiépítését.

Az I. autópálya-hoz csatlakozó „új felüljáró-Nagyszőlős u.-Bocskai u.-Schönherz Z. u.” útvonal Buda és Pest déli részének kapcsolódását oldja csak meg, és már a Bartók Béla útnál kezdődnek a szintben kereszteződések nagy helyi forgalmú útvonalakkal, ez tehát nem gyorsforgalmú megoldás!

Éppen ezért igen fontos lenne, hogy az I. autópálya kapcsolatát Buda É.-kal és a fővárost Ny-K-i irányban átszelő tervezett autópályával forgalomtechnikailag kedvező megoldással biztosítsák, ami véleményünk szerint helyesen nem oldható meg a két gyorsforgalmi útszakasz közé eső útvonalak nyomvonal-változtatás nélküli korszerűsítésével.

Buda É és a Belváros, a Kossuth Lajos u.-Rákóczi út felé a kapcsolat a Budaörsi út-Hegyalja úton keresztül kedvezőtlen, mert a Budaörsi útra rávezetett gyorsforgalom a Villányi út betorkolásánál és a Budaörsi út-Alkotás u.-Hegyalja úti keresztezésnél kétszer is kénytelen villamost és nagy helyi forgalmú körutat keresztezni.

Emellett a Hegyalja útnak az Alkotás u. és Tigris u. közötti szakasza nagy emelkedése és kanyarjai miatt nem alkalmas nagyobb gyors átmenő forgalom lebonyolítására.

A Villányi út-Budaörsi út-Alkotás út a budai városrésznek körút jellegű fő útjére, forgalmát ezen városrész súlyos sérelme nélkül nem lehet alárendelni a távolsági forgalomnak, mely ezt az útvonalat amúgy is a Villányi út betorkolása és a Hegyalja út közötti rövid szakaszon venné csak igénybe, körülbelül 300 m hosszan.

Ha sikerülne is a Budaörsi út említett szakaszát a nagyobb forgalomnak megfelelően kiszélesíteni, két komplikált műtárgy lenne szükséges az útszakasz forgalmának torlódásmentes levezetésére:

- I. Egy műtárgy a Budaörsi úton, a Villányi út betorkolásánál, az északi gyorsforgalmi irány átvezetésére a keresztező villamos és közúti forgalom fölött.
- II. A másik műtárgy a Budaörsi út-Alkotás u.-Hegyalja úti keresztezésnél szükséges a Hegyalja útról lejáró, délre irányuló gyorsforgalmi irány átvezetésére, az Alkotás u.-Jagelló út keresztezett forgalma fölött.

Ez a két műtárgy városképi szempontból igen kedvezőtlen lenne, és mégis benne maradna a gyorsforgalmi útszakaszban a Hegyalja út már említett kedvezőtlen szakasza.

Javaslatunk

A kérdés gyökeres megoldására a mellékelt rajzon helyszínrajzban és metszetben az „A” és „B” pontok között lerögzített, új gyorsforgalmi útvonal és azon egyetlen műtárgy, Gellérthegyre felvezető „viadukt” létesítését javasoljuk, mely csatlakozó útszakaszaival a laktanya és a Belváros között a gyorsforgalmat közvetlenül - a rajzon megjelölt I. és II. csomópontok elkerülésével - felvezetné a Kis Gellérthegy nyergére és onnan az Alsóhegy utcán csatlakoztathatná a Hegyalja úthoz. Az új útvonalon négy forgalmi nyomsáv biztosítása szükséges, a további, Hegyalja úti szakasz átalakítása négy nyomsávra már megkezdődött (Rácz fordó mögötti szakasz).

Javaslatunk elsősorban a választandó nyomvonalra és annak elvi kialakítására vonatkozik. A közölt metszeten rögzítettük a lejtadatokat és egy konkrét változatot az út magassági vonalvezetésére. Kis Gellérthegy nyergén eszközölt bevágással természetesen a lejtadatok lényegesen javíthatóak. A vizsgált nyomvonal 0 pontját a Nagyszőlős utcai felüljáró középpontjában vettük fel, a megadott szelvényezés ott kezdődik.

A javasolt útvonal és műtárgy főbb adatai

Az új négy forgalmi sávú útvonal három részre bontható: Első szakasz, a 0+000-0+760 km szelvények között, a Nagyszőlős úti felüljárótól a „viadukt”-ig.

Második szakasz, a 0+760-1+360 km szelv. között, maga a „viadukt” (közúti műtárgy).

Harmadik szakasz, a 1+360-1+750 szelv. között, csatlakozás a Hegyalja úthoz („B” pont) az Alsóhegy utca vonalán.

Lássuk ezeket részletesebben.

A Nagyszőlős úti felüljárótól a „viadukt”-ig

A Budaörsi út a Nagyszőlős úti felüljárótól a déli vasúttal párhuzamosan halad, az „A” pontig (0+600 szelv., az új útvonal kezdete), itt erős töréssel elfordul a vasútvonal mellől. Ezen a ponton kell megfelelő csomóponti kialakítással a gyorsforgalmat a javasolt új útvonalra terelni.

Ezen a kis, mindössze 160 m hosszú szakaszon lesz csak szükség kisajátításra a 0+760 szelvényig, a Bajmóci utcáig.

A „viadukt” a Gellérthegyre

A 0+760 szelvénynél kezdődne a viadukt, mely a rajzon feltüntetett, legkevesebb földmunkát igénylő, változat szerint 36,6% emelkedéssel kb. 600 m hosszan vezetne fel a Kis Gellérthegy nyergére (0+360 szelv.), általában a vasútvonal mellett, azt az alagútbejárat felett enyhe ívben keresztezve.

A viadukt a rajz szerinti teljes hosszában közterületen építhető. A viadukt magasság a legmélyebb tereppont - a Villányi út tengelyszintje - felett kb. 16 m, ilyen magasságú műtárgy építése szép és újszerű feladat lenne mérnökeink részére.

Új feladatot jelentene még a viadukt pályatestének fűtése, amit a mi éghajlati viszonyaink szükségessé tesznek, és ami a korszerű megoldás egyik követelménye.

A „viadukt”tól a Hegyalja útig („B” pont)

A viaduktól tovább az út kis bevágásban érne el a legmagasabb tereppontot, az Alsóhegy utca-Avar utca keresztezését és az Alsóhegy utcán továbbhaladva csatlakozna a Hegyalja úthoz („B” pont, 1+750 km szelv.).

Az Avar utcánál főútvonal-mellékútvonal keresztezést, a Hegyalja útnál egy „Y” elágazást kell kialakítani.

Az Alsóhegy utca kiszélesítéséhez szükséges hely épületbontás nélkül biztosítható, csak az előkerteket kell esetleg igénybe venni. A Hegyalja úti csatlakozás kialakítása a Hegyalja út tervezett korszerűsítése keretében is tartozik.

Kiértékelés

A javasolt útvonallal megvalósítható előnyök:

1. A javasolt útvonal egyenes vonalvezetéssel éri el a Hegyalja utat, annak legmagasabb pontja közelében, az útvonal kb. 400 m-rel rövidül, emellett elkerüli az I. és II. csomópontokat. A javasolt útszakaszra csak egy közúti keresztezés esik, betorkoló út nincs, helyi közúti forgalma csekély.
2. A Budaörsi út és a Hegyalja út tárgyalat szakaszai mentesülnek az átmenő gyorsforgalomtól, az tehát nem fogja akadályozni ezen városrész fejlődését.
3. Az új útvonal vonalvezetése a főváros távlati úthálózat fejlesztési tervébe beleillik.
4. A viadukt idegenforgalmi szempontból fontos városképi érdekesség lesz, gyönyörű kilátással a Lágymányosra, a Gellérthegyre és a Sashegyre.
5. Maga a viadukt nem rontja a városképet, mert érdektelen, vegyes beépítésű területet a helyi főútvonalra merőlegesen szel át, a Villányi útról nézve pedig a két egymás feletti műtárgy (a Villányi úti déli vasúti felüljáró és a „viadukt”) inkább csak élénkítőleg fog hatni.
6. A viadukt építése a városrész közötti és villamosforgalmának lényeges zavarása nélkül lebonyolítható szemben a másik útvonallal, ahol az építés ideje alatt mind közúti, mind villamosforgalom eltereléséről kell gondoskodni.
7. A viadukt egyenes vonalvezetése, egyenletes emelkedése lehetővé teszi előregyártott elemek, típus-zsaluzás, stb., széleskörű alkalmazását. A korszerű építési technológia lényeges költségmegtakarítást eredményes majd a belterületen általában szükséges bonyolult vonalvezetésű műtárgyakhoz képest, amilyenek ugyanezen feladat megoldásához a tárgyalat másik útvonalon kellenének, az I. és II. csomópontok kétszintes kialakításához.
8. A másik útvonal korszerűsítésével összehasonlítva, minimális terület kisajátítást és épületbontást igényel, elmaradhat a Hegyalja út tervezett átépítése az Alsóhegy utcától az Alkotás utcáig.

Összefoglalás

Világviszonylatban általános a törekvés a gyorsforgalmi utak kiépítésénél olyan építésmódokat választani, melyek újszerű technikai megoldások mellett a városképet élénkítik és így idegenforgalmi vonzerőt is képviselnek. Ezért az előnyért vállalják el sok esetben az újszerű megoldás többletköltségét.

A jelen esetben a szokványos megoldás (az I. és II. csomópontokon keresztül) csak hátrányokat tud felmutatni a javasolt új megoldáshoz képest, nem kell tehát visszariadni az újabb, merészebb és technikailag bonyolultabb megoldástól.

1 db rajzmelléklet

Budapest, 1966. december hó 31.

(Némethy László) (Dobó Ferenc)
okl. gépészmérnök okl. mérnök

Budapest Főváros Tanácsa Végrehajtóbizottságának Közlekedési Igazgatósága

Előadó: Hupfer R.

Tárgy: Gyorsforgalmi út javaslat

Kapják: Dobó Ferenc Bp. XXI. Szebeni u. 16.

Némethy László Bp. XXI., Kékgolyó u. 30.

T. Cím „Viadukt a Gellérthegyre” című javaslatát köszönettel kézhez vettük és áttanulmányoztuk.

A javaslat idegenforgalmi jelentősége és érdekes megoldása alapján megfontolás tárgyát képezhetné, amennyiben anyagi lehetőségeink nem kényszerítenének a realitás és célszerűség korlátai közé.

Forgalmi igényjogosultsága azonban vitatható, mivel a Budaörsi út Nagyszőlős utcától É-ra lévő keresztmetszetének forgalma 2/3-ad részben az Erzsébet híd felé irányul. Ennek következményeit a kérdéses területen lévő csomópontokra úgy vélem nem kell részletezni

A fővárosi elképzelések szerint a IV. ötéves terv során, a Budaörsi út-Villányi út-Hegyalja út-Alkotás u. csomópont átépítésre kerül, ami után a legégetőbb feladat az Alkotás u. szélesítése lesz.

Kérjük válaszuk tudomásulvételét.

Budapest, 1967. február 20.

Budapest Főváros Tanácsa Végrehajtóbizottságának Közlekedési Igazgatósága

Tárgy: Gyorsforgalmi út javaslat

Kapják: Dobó Ferenc Bp. XXI. Szebeni u. 16.

Némethy László Bp. XXI., Kékgolyó u. 30.

Hivatkozással f. hó 1.-én a Budapesti Pártbizottságnál tárgyi ügyben folytatott megbeszélésre, köszönetünket fejezzük ki a közlekedési témák iránti érdeklődésükről és a főváros szeretetéről tanulságot tevő javaslatukért.

A megbeszélés értelmében a kérdést kölcsönösen lezártnak tekintjük.

Budapest, 1967. április 1.

Nagy Rudolf
főmérnök, igazgató h.

Címkék:

[Gellérthegy](#) ^[2]

[Budapest](#) ^[3]

[Fővárosi Tanács](#) ^[4]

[közlekedés](#) ^[5]

[1967](#) ^[6]

Kiadás: 14. évfolyam (2014) 6. szám

Forrás webcím: https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/viadukt_a_gellerthegyre.html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/viadukt_a_gellerthegyre.html

[2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/gellerthegy>

[3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/budapest>

[4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/fovarosi-tanacs>

[5] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kozlekedes>

[6] <https://www.archivnet.hu/cimkek/1967>