

Három tengely, két gyűrű

Elkészül a pest-budai nagykörút ♦ Földalatti csomópontok

1970 a budapesti közlekedés nagy esztendője. Több-ről van szó, mint hogy sok évi munka és több milliárdos beruházás gyümölcseként megnyílik a Fehér út és a Deák tér között a metró első szakasza, s ugyanakkor hozzáfognak az észak-déli metró földmunkáihoz. Tavasszal a föld alatt és a föld felett kibontakozik a kelet-nyugati tengely, s ezzel megkezdődik az egész fővárosi közlekedést megújító tervek megvalósítása.

A pesti ember tapasztalja: sok változást készít elő a tanács. Hentente annyi új tervről hall, hogy alig tud már eligazodni köztük. Még be sem fejeződött a Baross tér rendezése, amikor elkezdték a munkát az Eörs vezér téren, s már ásnak a Batthyány téren is. Van itt valamilyen átgondolt rendszer, vagy különösebb ok nélkül építkeznek egy időben a Váci úton, a Soroksári úton, a Szentendrei úton és a Fehérvári úton?

Az úthálózat gerince

— Ezek a munkák összefüggnek és szerves egészt alkotnak — válaszolja a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatójának dr. Nagy Ervin, a közlekedéspolitikai és fejlesztési osztály vezetője. — A Váci út és a Soroksári út Pesten az észak-déli tengely, a Szentendrei út és a Fehérvári út Budán az észak-déli tengely része. A Baross tér, az Eörs vezér tér, a Batthyány tér és a Moszkva tér pedig a kelet-nyugati földalatti tengely felett van. A közlekedési tervnek megfelelően a legnagyobb építkezések, mind a budapesti úthálózat gerince, a már említett három tengely és a két gyűrű: a pest-budai Nagyörút és a Hungária körút mellett csoportosulnak. Az öt főútvonal kiépítése határozta meg a munkák helyét a hatvanas években, s ez határozza meg a hetvenes évek első felében is.

S miért épül előbb Budán a Hegyalja út, majd Pesten a Kerepesi út, azután ismét Budán az Alkotás utca?

— A sorrend is tudatos. A kelet-nyugati közötti tengely legnagyobb beru-



Rajzunkon a pontozott vonal a kelet-nyugati metró, a szaggatott vonal az észak-déli metró vonala. A belső gyűrű a Nagyörút, a külső félkör a Hungária-gyűrű 1975-ben. A két gyűrűt metszi a kelet-nyugati tengely (M-1, M-7—Hegyalja út, Kossuth Lajos utca, Rákócsi út, Kerepesi út) és a két észak-déli tengely.

házása, az Erzsébet-híd kívánta a Hegyalja út megépítését. A metró első szakaszának befejezése lehetővé teszi a Kerepesi út bővítését. S ha elkészül a budai vonal, meg kell oldani a Déli pályaudvar környékének rendezését és halaszthatatlan lesz az Alkotás utca szélesítése.

Kálvin tér, Boráros tér

Mikor készül el a három tengely és a két gyűrű?

— A kelet-nyugati közötti tengely már az idén teljes lesz, kivéve a Hegyalja út és az Alkotás utca találkozáspontját. Ezt is átadják a negyedik öt éves tervben. A hetvenes évek első felében kibontakozik a budai észak-déli tengely, az egész pest-budai Nagyörút, a Hungária gyűrű, a Soroksári úttól a Szentendrei útig, és részben a pesti észak-déli tengely is. Eldől, hogy az észak-déli metró Ujpest—Váci út—Engels tér—Felszabadulás tér—Kálvin tér—Üllői út vonalában épül, a kispesti Határ útig. Az első — a kelet-nyugati metróhoz csatlakozó — szakasz az Engels tér és a Nagyvárad tér között feltehetően 1976-ban nyílik meg. Ezért már jövőre megkezdik az Üllői út-nagyörúti állomás és gyalog aluljáró rendszer építését, s hozzáfognak a munkához a Boráros téren is, hogy a két pont között átépítsék a Nagyörutát. De a metró építése meghatározza a Kálvin tér rendezési időpontját is. Itt hármas metró gócpont lesz. A téren halad át az észak-déli közúti tengely, a mélyben pedig az észak-déli metró. Ide fut majd be a kéreg alatt a csepeli gyorsvasút is, és későbbi időben a Kálvin téren lesz a dél-budai Astoria—Gellért tér—Móricz Zsigmond körtér—Fehérvári út—Budafok metró állomása. Hármas metró gó-

pont lesz az Engels téren is, a kelet-nyugati, az észak-déli és a millenniumi földalatti találkozáspontján.

Mibe kerül?

Milyen hatása lesz a három tengely és két gyűrű rendszerének a városépítés-re?

— Megkönnyíti az új negyedek építését, s jó kapcsolatot teremt az új városrészek között. A kelet-nyugati tengely mellett épül Budán Órmező, Pesten pedig Dél-Zugló. De talán a legfontosabb: az öt fővonal nemcsak megjavítja a külső negyedekben a közlekedést, hanem ugyanakkor jelentősen meggyorsítja a munkáskerületek fejlődését is.

S mibe kerül a tervek megvalósítása?

— Korunkban a közlekedés sok pénzt kíván. Egy kilométer út — jellegetől függően — tíz-húszmillióba, egy kilométer metróvonal — járművekkel, állomásokkal együtt — négyszázöt-százmillióba kerül. Alig két hónap múlva, amikor megnyílik az első metróvonal, a Fehér út és a Deák Ferenc tér között izelítőt kap a pesti ember, hogy milyen tömegközlekedést kíván a tanács kiépíteni. De ehhez temérdek pénz kell. Eddig évenként körülbelül egymilliárdot fordítottak Budapesten fejlesztésre. Az új javaslat szerint a negyedik öt éves tervben több mint tízmilliárdot kap a fővárosi közlekedés.

Aczél Kovách Tamás

AZ NSZK GÉPIPARA,

a Német Gépipari Vállalatok Egyesülése (Frankfurt am Main), a Gépipari Tudományos Egyesülettel karöltve, február 2-től 6-ig

MŰSZAKI HETET RENDEZ

a Technika Házában Ezen 41 szakmai előadás hangzik el, 24 műszaki filmet mutatnak be, és modellkiállítás rendeznek