

624-2  
Magyar Hírlap

1972 JUN 4 5

VILAGGAZDASAG

1972. JÚNIUS 5, HÉTFŐ 7

Korszerűsítés híd bontással

## Gyalog Újpest és Rákospalota között

Rákospalota egyike a főváros leggyorsabban fejlődő kerületeinek. Kétségtelen, hogy a kerület felé forduló közérdekű homlokterében Újpalota áll, az a városrész, ahol a lakosság száma most 19—20 ezer, de 1975-ben túlhaladja majd a 60 ezret. Bármilyen gyors azonban a kerület fejlődése, az igények előbbre tartanak a lehetőségeknél. Itt is kevés a lakás, nincs mindig friss zöldség, gyümölcs, hús az üzletekben, a korszerűtlen utak, házak felújítása sem halad kielégítően, s még egy téma, ami miatt talán a legtöbb panasz hangzott el az utóbbi hónapokban: az Újpest—Palota összekötő hid.

### Távoznak az építők

A mintegy 280 méteres híd lebontását a váci vasútvonal villamosítása tette elkerülhetelenné. A híd lebontásának híre némi izgalmat váltott ki a két szomszédos kerület lakóiból, hiszen a hídron áthaladó 55-ös villamoson ezrek és ezrek utaztak, az újpesti, az angyalföldi gyárak megközelíthetetlenek más útvonalon, mint ahogyan Palotára is ezen a hídon — az 55-ös villamossal — járnak a legtöbben. Amikor 1971 októberében elkezdték a híd bontását és a kijelölt épületek szanálását, a kerület fejlesztési tervében már benne szerepelt a határozat: a bontás után, mintegy 140—150 millió forintos költséggel, azonnal elkezdik az új híd építését. Mikor ezt a lakossággal is tudatták, a szélesebb közvélemény is megértően, sőt egyetértően vállalta az átmeneti nehézségeket.

A hídon tavaly októberben szűnt meg a közlekedés. A bontással az idén áprilisban végeztek. Am a tervekkel ellentétben ezzel be is fejeződtek a munkálatok, az építők mind egy szálig elvonultak és teljesen bizonytalanná vált, hogy mikor térnek vissza.

A lebontott híd helyén, illetve környékén reggel fél hat és fél kilenc között legnagyobb a forgalom. Ezért határoztak úgy a kerületi vezetők, hogy ebben az időpontban — és a helyszínen — vizsgálják meg az ottani állapotokat. Sándor Józseffel, a kerületi önkormányzat képviselőjével az újpesti oldalról indultunk el, Palota felől pedig Lantos Zoltán, a kerületi pártbizottság első titkára és Pataki Béla, a kerületi tanács elnöke tette ugyanezt. Mintegy 700—800 méter az a távolság, amit az utasoknak gyalog kell megtenniük az egyik villamosmegállótól a másikig, s e távolság közé még egy vasúti feljáró is ékelődik.

Réggel hat óra után néhány perccel indultunk föl az átjáróra. A keskeny híd tömve volt munkába sietőkkel, különösen az idősebbek és a gyermekeiket vívó édesanyák látszottak a gyaloglástól és a hosszú lépcsőzéstől fáradtnak. Néhányuk-

kal elbeszélgettünk. Számukra rejtély, miért bontották le a régi hidat addig, amíg nem biztosították a feltételeket az építés folytatásához. A bontás és az építés jobb összehangolásával nem csupán a lakosság bírálatát kerülhették volna el az illetékesek, hanem néhány százezer forinttal az építés költségeit is csökkenteni lehetett volna.

Az elmúlt héten közös megbeszélést tartottak a híd építésében közvetlenül érintettek vezetők. Az országgyűlési képviselőkön kívül ott volt a megbeszélésen a kerületi pártbizottság első titkára, a kerületi tanács elnöke, Nagy Rudolf, a fővárosi tanács közlekedési főigazgatóságának vezetője, Rakonczai Nándor, a Hídépítő Vállalat igazgatója, valamint Sallai Mihály, a Fővárosi Beruházási Vállalat igazgatója. A megbeszélés résztvevői szerint tulajdonképpen senki sem hibáztatható az eredeti terv módosításáért, az általánosan ismert pénzügyi és beruházási körülmények miatt nem tudták azonnal elkezdni az új híd építését.

Elsősorban persze nem az eddigi körülmények magyarázatára, hanem a feladatokra, a lehetőségekre fordították figyelmüket. Kitént, hogy a villamosvonal mindkét oldalon való meghosszabbításával legalább 250—300 méterrel csökkenthető a gyaloglás. A közlekedési főigazgatóság vezetője megígérte, hogy e munkát néhány napon belül elkezdik és rövid idő alatt be is fejezik. Azóta a palotai oldalon már sor került a meghosszabbításra; reméljük rövidesen elkezdik a másik oldalon is.

Ugyancsak fontos megállapítás volt, hogy az átmeneti nehézségek miatt szerencsére nem állították le az új híd kivitelezési terveinek a készítését, így azok időre elkészültek, vagyis — ha van kapacitás — bármikor nekiláthatnak a munkának.

### Mégis felépül

A fő gond persze továbbra is a pénzügyi és egyéb építési feltételek biztosítása. E tekintetben kedvezőbb lett a helyzet: mind a közlekedési tárca, mind pedig a fővárosi tanács illetékesei szükségesnek tartják a munkálatok mielőbbi folytatását. A részletesen kidolgozott beruházási programot a fővárosi tanács vb júliusi ülésén terjesztik be jóváhagyásra.

A Közlekedési Főigazgatóság, a Hídépítő Vállalat, valamint a Fővárosi Beruházási Vállalat vezetői szerint a felvonulási munkálatok befejezése után, még ez év augusztusában-szeptemberében elkezdik az új híd építését és előreláthatóan két—két és fél év alatt végeznek a munkával. Ami egyben azt is jelentené, hogy behozzák az eredeti tervhez viszonyított lemaradást.

Földesi József