

Hány átszállás Palota?

Mostanra sikerült • Öt helyett három

Újpestet, a főváros centruma felől néhány évvel ezelőtt még három útvonalon lehetett megközelíteni. A Váci úton, a Reitter Ferenc utcán és a Lehel úton. Ma már a Váci út felől csak mentesítő buszra szállva, a Reitter Ferenc utcán csak lépésben — akár kocsin, akár buszon — lehet Újpestig eljutni, viszont szeptember 7-ig közlekedtek még a Lehel úton — Béke úton azok a Tátra-villamosok, amelyek az utolsó közvetlen kapcsolatot jelentették a városközpont és Újpest között.

VÁCI ÚT

Azóta ugyanis ez is megszünt. A Tátra — amelynek beállításához 1978-ban az egész vágányhálózatot felújították — nem megy végig a két végállomás, az Élmunkás tér és Rákospalota között. Kétszer is át kell szállni menet közben; villamosról mentesítő buszra, majd arról ismét villamosra.

— Miért követi a nemrégiben ugyancsak sok kényelmetlenséget okozó sín-cserét most újabb vágány-építés? — erre a kérdésre kértünk választ a Budapesti Közlekedési Vállalat illetékeseitől, Vág Péter beruházási fősztályvezetőtől és Zahorán Zoltánné forgalom-szervezési osztályvezetőtől.

— 1978-ban valóban színtele az egész pályaszakaszon, csaknem tíz kilométeres hosszúságban, kicseréltük a vágányokat — hangzik a válasz —, akkor azonban nem tudtunk hozzájutni az angyalföldi kocsiszín sínhálózatához és az odacsatlakozó vágányokhoz.

— Miért nem? Hiszen a mostani — előreláthatólag három hónapra tervezett — vágányzár éppen „derékba törő” az egész vonalat.

— Lehet, hogy a külső szemlélő számára tervszerűtlennek tűnik a munka, de azért mégsem az. Először is azért, mert 1978-ban még az angyalföldi kocsiszínbe tértek be a Váci úti villamosok is. Ha akkor hozzáfogunk a kocsiszín felújításához, a Váci úton is megbénítjuk a forgalmat. Ma már nem járnak villamosok a Váci úton, így tehát legalább egy vonalon nem okoz fennakadást az átépítés. Másrészt pedig: a mostani átépítés nemcsak a vágányhálózatot érinti, hanem együtt jár ágyazatcsere-revel, kábelfektetéssel, felsővezeték-építéssel és a térvilágítás cseréjével is. Mindehhez pénz is kell. Mostanra sikerült mindent úgy összehangolnunk, hogy a legkisebb zökkenőt okozza a közlekedésben.

— Három hónap nem kis idő. Különösen nem, ha végső soron egy három-négyszáz méteres szakasz miatt csaknem három kilométernyi pályát zárnak le. Ha már mindenképpen ez a legoptimálisabb szervezés, nem lehetett volna rövidebb idő alatt elvégezni a munkát?

— A Betonútépítő Vállalat először öthónapos határidőt jelölt meg. Hosszas tárgyalások után lett ebből három.

ÉLMUNKÁS TÉR

— Miért nem könnyítene az utazókon legalább azzal, hogy a kétszeri átszállást elkerülendő csuklós autóbuszokat közlekedtetnének az angyalföldi kocsiszín és az Élmunkás téri végállomás között?

— Ennek kizárólag technikai és forgalom-szervezési okai vannak. A csuklós autóbuszok számára nincs olyan hely, ahol megfordulhatnának. Ha pedig — az egyszerű átszállás miatt — egyedül autóbuszokkal akartuk volna fenntartani a

közlekedést ezen a szakaszon, az azt jelentené, hogy a villamosokat teljesen ki kellene vonnunk a forgalomból. S a mostani 12 mentesítő busz helyett 45-öt kellene beállítanunk. Ez a megoldás viszont semmiképpen sem volna gazdaságos. (—gym)