

1979 NOV 29

NÉPSZAVA

624.2

244

1979. november 29.

Napirenden**A budapesti hidak jövője****Hamarabb fejeződik be a Petőfi felújítása — Következik a Szabadság-híd — 3,5 milliárd az Árpád-hídra**

Hogyan lehetne a hidgondokat áthidalni — erről tanácskoztak szerdán a KPM, az UVATERV és a Fővárosi Tanács vezetői. Kevés van belőlük? Ha az országos adatokat vizsgáljuk, akkor a válasz egyértelműen: *nem*. Csaknem tízezer beton-, vasépítmény iveli át a patakokat, folyókat, és — az autópályák fölött is — évente most már 80—100 új épül. A közelmúltban elkészült a szegedi híd, amely megoldásában, az alkalmazott technológiával kiállja a nemzetközi összehasonlítást is.

A statisztika azért csalóka, mert a háromméteres nyílású miniktől a leghosszabbig, a 928 méteres Árpád-hídig valamennyi szerepel a nyilvántartásban. Ha már a *legeknel tartunk*: a legtöbb lyukú, az 1833-ban épült *hortobágyú*, a legregyebb a *Lánchíd* (háromszor született újjá), s az egyetlen, amelynek nem lóg a vízbe a „lába”, az *Erzsébet-híd*. A statisztika arról tanúskodik, hogy sok ilyen létesítményünk van, mégis kevés, különösen a fővárosban. Budapest néhány pontján, éppen a hidak szűkös át-bocsátóképessége miatt, a

csúcsforgalomban *valóságos csődhelyzet* uralkodik.

A szakembereknek *ket-tős feladattal* kell megbirkózniuk: több helyen halaszthatatlan a rekonstrukció, ugyanakkor egyre sürgetőbb lenne *legalább egy új híd* építése. A felújítási programban az első a Margit-híd volt, ahol példamutató gyorsasággal dolgoztak. Most, a *Petőfi-nél minden bizonnyal ezt a tempót is felülműlják, jóval határidő előttre tervezik az átadást*. A főváros vezetői ragaszkodnak ahhoz, hogy egy időben csak egy hídon dolgozzanak, mert a további terelésekkel gyakorlatilag megbénulna a város fontos pontjainak forgalma. Eppen ezért úgy tervezik, hogy a *Petőfi után a Szabadság-híd átvizsgálására és kisebb felújítására kerülne sor, s ezt követően a jövő év végén, vagy 1981 elején vonulnának fel az Árpád-hídnál*.

Angvalföld és Óbuda kapujában minden eddiginél nagyobb, jelentősebb beruházásra kerül sor. A híd felújítása, szélesítése *3,5 milliárd forintba* kerül, de legalább további egymilliárd a két oldalon létesülő aluljárók,

magasutak költsége, s a közműveket is korszerűsítik. A szélesítéshez a meglévő pilléreket használják fel, *1982 végéig elkészül a déli, majd 1984-ben az északi oldal*. Mindkét irányban három-három sáv áll majd a közúti közlekedés rendelkezésére. *A pesti oldalon a Váci utat „emelik át” a csomóponton, a Flórián téren pedig szintén emelletes csomópont alakul ki, alul- és felüljárókkal*. Meghosszabbítják az alsó rakpartot egészen a Mozaik utcáig, mégpedig úgy, hogy ne keresztesse a HEV forgalmát. A híd átadásáig el kell készülnie a Hungária úti *gyorsvillamos* vonalának is.

Napirenden szerepel a *lőgmányosi híd építése*. Erre előreláthatóan csak a hetedik ötéves terv időszakában kerül sor. A Déli vasúti összekötőhíd közelében épül fel majd, amelyhez a budai oldalon új úthálózatot kell kialakítani, a pesti részen pedig a Hungária körúttal és a Gyömrői úttal akarnak kapcsolatot teremteni. Az új híd a többi között az M1-es, M7-es és az M5-ös autópálya összekötését is megoldja.

Moldován Tamás