

Közlekedési építkezések, fejlesztések Budapesten

Északon egyszerre négy • Távlati célok

Nincs megállás: a Belvárost északon is elhagyta a földalatti vasút építkezése és folyamatosan halad tovább a város pereme felé. Tegnap délelőtt a kormány jóváhagyta az Állami Tervbizottság döntését, a főváros és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium metrófejlesztési programjáról. Abban az időpontban egy másik tanácskozáson is a metróval foglalkoztak. A Budapesti Pártbizottságon rendezett villámaktívá témája az észak-pesti térség négy — és egyenként is hatalmas — közlekedési építkezése volt.

Különösebb vita nem alakult ki. Teljes a nézetazonosság abban, hogy 1984. őszére feltétlenül be kell fejezni az Árpád-híd (és hídfői), a Róbert Károly körút, az M3-as autópálya budapesti végpontja építkezését, és ugyanakkor el kell indulnia az első metrónak az Élmunkás tértől az Árpád-híd felé, fölötte pedig már járjanak az autók a Váci úton.

Nyolc és fél milliárd

Stadinger Istvánt, a Fővárosi Tanács elnökhelyettesét az építkezésekről kérdeztük. Álláspontja:

— Egyszerűen megengedhetetlen a határidők elcsúsztatása. Ezek az építkezések ma nagymértékben zavarják egy széles térségben a lakosság életét, de gondokat okoznak az itt keresztülhaladóknak is. A befejezés után hatalmasat javul a közlekedés színvonal! Most itt nyolc és fél milliárd forint értékű munka folyik. Az ebben részt vevők koncentrált tevékenységének összehangolása, számukra a minél jobb feltételek megteremtése igen nagy, a fővárosi közlekedésépítésben példátlanul nagy feladat! De jól meg kell oldani és ezek a

vállalatok hajtottak már végre nehéz feladatokat...

— A kormány már a távlati metróépítésről tárgyalt. Tehát: eldőlt: hogyan tovább, ha 1984-ben az Árpád-hídig járnak már a 3-as vonal szerelvényei?

— Az Árpád-hídon át a Hungária-gyűrűn fog közlekedni az új villamosjárat. Kár lenne ezt kihagyni, mert fontos része lesz a főváros gyorsvasúti rendszerében, amelyre az egész tömegközlekedési hálózat alapvető indoka: ha a felszíni közlekedés már nem elég hatásos — a zsúfolt belső területeken és a távoli nagy lakótérségeket megbízható közlekedési eszköz kapcsolja össze.

Kilenc változat

— Részletesen elemeztük az ezredfordulóig a közlekedési feladatokat, és ezek után készült el a fejlesztési javaslat: milyen irányú metróvonalakkal szolgálható ki az egyre fejlődő Budapest, és mikor épüljön, összhangban a lakásépítéssel, a városfejlesztéssel. A 3-as vonal folyamatosan épül tovább észak felé, egészen a Szilas-patakig. A tervezés során a korábbiaknál kedvezőbb megoldást találva, lényegében azonos

költségből, 1300 méterrel hosszabb és hasznosabb szakasz készülhet el!

— A Szilas-patak a leendő káposztásmegyeri lakónegyed város felőli sarka. Sor kerül-e később a vonal meghosszabbítására?

— A metróépítés programját gondos elemzések után állította össze az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság által létrehozott munkabizottság. Kilenc változatot vizsgált meg! Meggyőződésem, hogy az Állami Tervbizottság a legjobbat fogadta el. Ebben a hosszú távú fejlesztés gondol a 3-as vonal folytatására, végig a lakótelep súlyvonalában.

Rendezés délen

— De legalább ennyire fontos: az évtized második felében megkezdődik a Dél-Buda—Rákospalota közötti vonal első szakaszának építése: a Bocskai út—Baross tér között. Vizsgáljuk annak lehetőségét, hogy esetleg egy rövidebb részt már korábban forgalomba helyezzünk a Bocskai út és a Kálvin tér között.

— Miért erre az irányra esett a választás?

— Szükséges lesz a vonal az Északkelet-Pest területek ellátásához, különösen az újalotai, a későbbiekben jócskán bővítendő lakótelep érdekében. Elkészültével mód nyílik majd a Thököly út átépítésére is. A hozzá kapcsolódó felszíni építkezésekkel a forgalom véglegesen rendeződhet a főváros magjának déli részén is.

Csepeli gyorsvasút

— Ha lesz metró, megszűnik a villamosforgalom a Bartók Béla úton és a Kiskörúton. Az autók számára bővül az úttest, és a Gellért tér—Kálvin tér között ez a metró több utast lesz képes átvinni a Duna egyik partjáról a másikra, mint a környező hidakon járó valamennyi autóbusz és villamos együtt.

— Az egyik legrégebb földalattiterv: a csepeli gyorsvasút bevezetése a Kálvin térig. Meddig marad terv?

— Az új metróvonal első szakaszával egyidőben erre is sor kerül.

Szöllősi Ferenc