

Éppen fél évtizede annak, hogy négy új közlekedési csomópont átadásakor ezt írtuk: „Fővárosunk minden eddigénél dinamikusabban fejlődő közúti forgalmának, a Budapest arculatát újjáformáló nagy építkezések kibontakozásának és megvalósításának a kortársai vagyunk. A roppant nagy anyagi költségekkel járó, a tervezők és az építők áldozatos munkáját, lelkiismeretes helytállását bizonyító közlekedési létesítmények számottevő része, láncolata már az idén megvalósult...” És azóta már birtokba is vettük, meg is szoktuk, sőt immár nélkülözhetetlenek is tartjuk őket. Abban a helyzetben vagyunk, hogy az idézett sorokat ma is igaznak, időszerűnek érezhetjük. A valóban városformáló nagy közlekedési építkezések ugyanis napjainkban is változatlan erővel, felfokozott ütemben folynak. Ezúttal is dr. Nagy Rudolfot, a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága vezetőjét kértük meg arra, hogy tájékoztassa olvasóinkat.



Dr. Nagy Rudolf a holnap Budapestjének metróhálózatát szemléltető térkép előtt

● *Vajon rendre megvalósult-e mindaz, amit annak idején magunk elé tűztünk? És különösen izgalmas kérdés: milyen közlekedési létesítményekkel, csomópontokkal leszünk gazdagabbak — holnap?*

— A fővárosi közlekedés ötödik ötéves tervének célkitűzéseit lényegében teljesítettük. Sőt, néhány külön vállalás végrehajtásával, többet is tettünk. A legfontosabb feladatunk az volt, hogy a tömegközlekedést és ezen belül a metró és a gyorsvasúti hálózatot fejlesszük. Ennek megfelelően 1976 végén forgalomba helyeztük az É—D-i metróvonalon Deák tér—Nagyvárad tér, majd jóval a határidő előtt — 1980 március végén a Nagyvárad tér — Kőbánya—Kispest közötti szakaszát. A metróhálózat bővítésével párhuzamosan korszerűsítettük a felszíni tömegközlekedést, valamint az érintett főútvonalakat és csomópontokat is. Terven felül sor került a villamos- és autóbusz-járműpark rekonstrukciójára, valamint a trolibusz-hálózat bővítésére is. Fontos feladatunknak tartottuk, hogy az új lakótelepeket bekapcsoljuk a közlekedési hálózatba. A közúti közlekedésben fő feladatnak az országos főútvonalak bevezető szakaszainak korszerűsítését tekintettük. Határidőre megvalósult az Alkotás utca és a BAH csomópont korszerűsítése, elkészült a

Szentendrei út és a Soroksári út átépítése. Ugyanakkor jó ütemben épül az M3 autópálya bevezető szakasza. A nagy közlekedési beruházások keretében összesen tíz közúti felül-, illetve aluljáró, valamint a tervezett 18 helyett 23 gyalogos alul-, illetve felüljáró épült. Terven felül — a Közmű-, és Mélyépítési Főigazgatósággal közösen — korszerűsítettük a Margit-, a Petőfi-, valamint a Szabadság-hidat. A hatodik ötéves tervben alapvető célkitűzéseink között szerepel a lakótelepi igények kielégítése, a tömegközlekedés (metróépítés, illetve gyorsvasút) korszerűsítésének a folytatása, az Árpád-híd szélesítése és a hozzá tartozó csomópontok, valamint — az anyagi lehetőségektől függően — a Hungária körút korszerűsítése. Továbbra is fő feladat, és elsőbbséget élvez a tömegközlekedés fejlesztése. Ennek megfelelően folytatjuk a metró É—D-i vonal építését és a tervidőszak elején üzembe helyezzük az É—D-i metró Deák tér—Élmunkás tér közötti szakaszát. Tovább folytatódik a vonal építése a Váci út alatt Angyalföld és Újpest irányába. Az Élmunkás tér és Árpád-híd közötti újabb szakasz átadását 1984-ben tervezzük. Sok egyéb mellett folytatnunk kell a forgalomirányítás fejlesztését: a tervidőszak során mintegy hetven új forgalomirányító jelzőlámpás csomópont épül. A fejlesztések eredményeként a

hatodik ötéves tervben megépítünk nyolc közúti felüljárót, tizennyolc gyalogos alul-, illetve felüljárót a metróvonalak, illetve az egyéb nagy beruházások (M3 autópálya, Hungária körút, Boráros tér és Árpád-híd) körzetében. Mindent összevetve, tehát sok minden újjal gazdagodtunk és gazdagodunk a jövőben is. Eppen ezért a terelésekkel járó kényelmetlenségeket türelemmel és nagy megértéssel kell majd továbbra is elviselnünk.

● *Bármilyen nagy meglepéssel vesszük is birtokunkba a mind újabb közlekedési létesítményeket, olykor igazán mégsem örülhetünk. Azt kell tapasztalnunk, hogy a forgalom roppant gyorsan „utánamegy” a fejlődésnek. Szóval, a zsúfoltság sehogysem csökken. Számíthatunk-e valamilyen radikális, vagy bármilyen más elven napirendre tűzött „forgalomelosztó” intézkedésre?*

— A nagy közlekedési célú beruházások mindenütt a világon elmaradnak a gépkocsik számának rendkívül gyors növekedése mögött. Az autók azonban korunk nélkülözhetetlen eszköze. Mélyen a társadalom életében gyökerező funkciója, a gazdaságban és a közlekedésben betöltött szerepe elvitathatatlan. És az marad a jövőben is. Ezt még a „harciasabb” közle-