

A Pesti Hirlap javaslata alapján módosítják a Margit-hid átépítési munkálatait

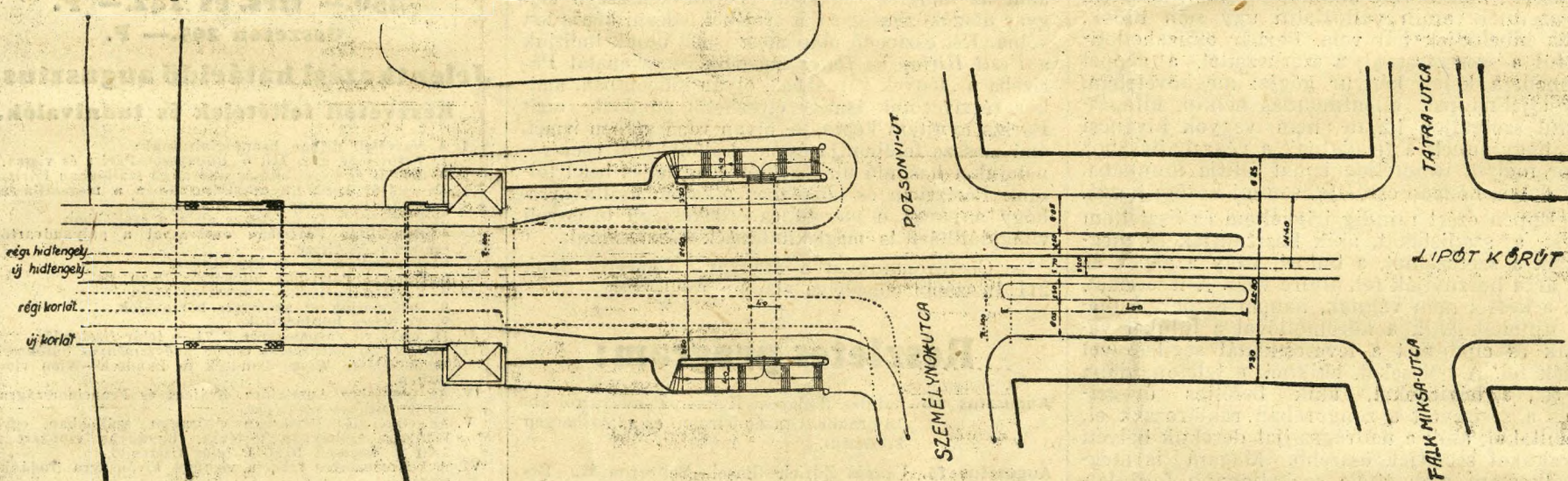
Kiszélesítik a hidfeljárókat, közvilágítást vezetnek be és a villamos megállók elhelyezésével meggyorsítják a hidon való közlekedést. — Beszélgetés a Dunahidépítési Szakosztály vezetőjével.

Az utóbbi évek egyik legtöbbet vitatott problémája volt a margithidi közlekedés megoldásának lehetősége. A napi és száksajtóban, a hivatalos helyeken egyöntetűen alakult ki az a vélemény, hogy a két nagyforgalmu városrész közti forgalom lebonyolítására a Margithid már nem felel meg és a közlekedési csőd elkerülése végett, sürgős intézkedésekre van szükség. Hónapokon keresztül tartó megbeszélések után a főváros, az állammal közösen ötmillió pengős költségvetés keretében hozzájárult a Margithid megfelelő kiszélesítéséhez. A terveket a kereskedelemügyi minisztérium Dunahidépítési Szakosztálya a legrövidebb időn belül kidolgozta dr. Mihailics Győző műegyetemi tanárral karöltve és június havában az előkészítő munkálatok már meg is indultak.

csak közelítőleg méreteztek, miután a szerkezetek méretezésére még abban az időben pontosabb eljárásook nem alakultak ki. A Margithid anyagát és szilárdságát 1920—21-ben vették vizsgálat alá, majd a hid megépítése után hatvan esztendővel megállapították, hogy az anyagfáradás néven ismert jelenség következtében, rekonstrukcionális szükségletek merültek fel, annál is inkább, mert közben a hidon olyan arányú változásokat eszközöltek, amelyek nagy súlytöbbletet jelentettek. Nehány évvel ezelőtt dr. Mihailics Győző műegyetemi tanár, a Dunahidépítési Szakosztály megbízásából és közreműködése mellett pontos számításokat végzett és megállapítást nyert, hogy a hid szerkezetének megerősítése, illetőleg kijavítása rövidesen szükségessé válik. A halaszthatatlan munkálatok költségét mintegy két és fél-három millió pengőt jelentenek. Miután a jelenlegi nagy forgalom lebonyolítására elégtelennek bizonyult, a Margithid kocsipályája szélesítésére szorult, szükségessé váltak a javításokkal egyidejűleg a hid kiszélesítési munkálatai is. Az elvégzett számítások alapján megállapítást nyert, hogy a rekonstrukciós munkák elvégzésével kapcsolatosan, a jelenlegi kocsipálya felszélesítésével való kibővítése mindössze csak két milliónyi költség-többletet jelent. A Margithid forgalma a főváros legforgalmasabb utcáinak forgalmával vetekszik, annak ellenére, hogy az utvonallal jelenlegi szélessége csak 11.06 m. széles, míg a főutvonallaink szélessége ennek a kétszeresénél is több. Miután a tervezett új budai hídról lejáró a Margitszigetre nem fog vezetni, annak egyetlen megközelíthetőségi lehetősége a jövőben is egyedül a Margithid marad. A kiszélesített hidon a villamosvágányok középre kerülnek. A villamosvágányok mellett lesz a 2.50 m. széles gyorsforgalmi sáv a személyautóautószámára, amelyek a vágányokat előzésre is felhasználhatják. Kívül, a gyalogjárók mellett lesz az ugyancsak 2.50 m. szélességű új teherforgalmi sáv, amely a gyalogjáró közönségre vesztélt nem jelent. Az egyes vonalak szélességébe a legkülönbözőbb járművek is könnyen beleférnek, emellett még 21 centiméteres térköz is marad az egyes sávok között. Ily módon három egymással párhuzamos egyirányú közlekedési vonal áll a forgalom rendelkezésére. A margitszigeti elágazásnál a villamosmegálló közepére helyezett 2.75 m. széles szigetperron kerül, miáltal a szélső gyalogjárók tulsúfoltsága megszűnik.

A szigetperronokról széles lejáró-lépcsők a villamos közönségét aluljárókba viszik, melyek egyemeletnyi mélységben le és feljáró lépcsőkkel vezetik át a közönséget a kocsipálya alatt, a szigeti szárnyhídra. A pesti hídfőnél a Személynök-utca—Pozsonyi-ut vonarában enyhe lejtésű gyalogos aluljáró épül, melynek elkészítését már ez év őszén befejezik, amikor is a hid pesti torkolatában levő villamosmegállót körülbelül negyven méterrel lejjebb, a Lipót-körútra helyezik át és így a forgalom már néhány hónapon belül a pesti hídfőnél is lényegesen meggyorsul. A kiszélesített hidfeljárók lehetővé teszik a Pesti Hirlap által is hangoztatott forgalom gyorsulását. A budai oldalon a torkolatban, kettős sziget-perron áll a villamosutások rendelkezésére, melyek végében lépcsők vezetnek a hid alatt vezetett aluljáróhoz. Ily módon megakadályozzák a közönségnek az uttesten való átkelését, miáltal a forgalom itt sem szenved fennakadást.

Az elhangzott nyilatkozat után dr. Algyay-Hubert Pál min. osztálytanácsos a helyszínen mutatta be a Pesti Hirlap munkatársának a folyamatban levő munkálatokat. A pillérek kiszélesítésénél és a caisson-ok elhelyezésénél körülbelül kétszáz munkás dolgozik, amely szám a munkák előrehaladásával egyre emelkedni fog. A caisson-ok alatt azt a viztelenített burkolatot értjük, melyben a munkások a víz színe alatt a pillérek alapozási és egyéb munkálatait végzik, miután a Műemlékek Országos Bizottsága a hidat műemléknek minősítette és így annak külső ké-

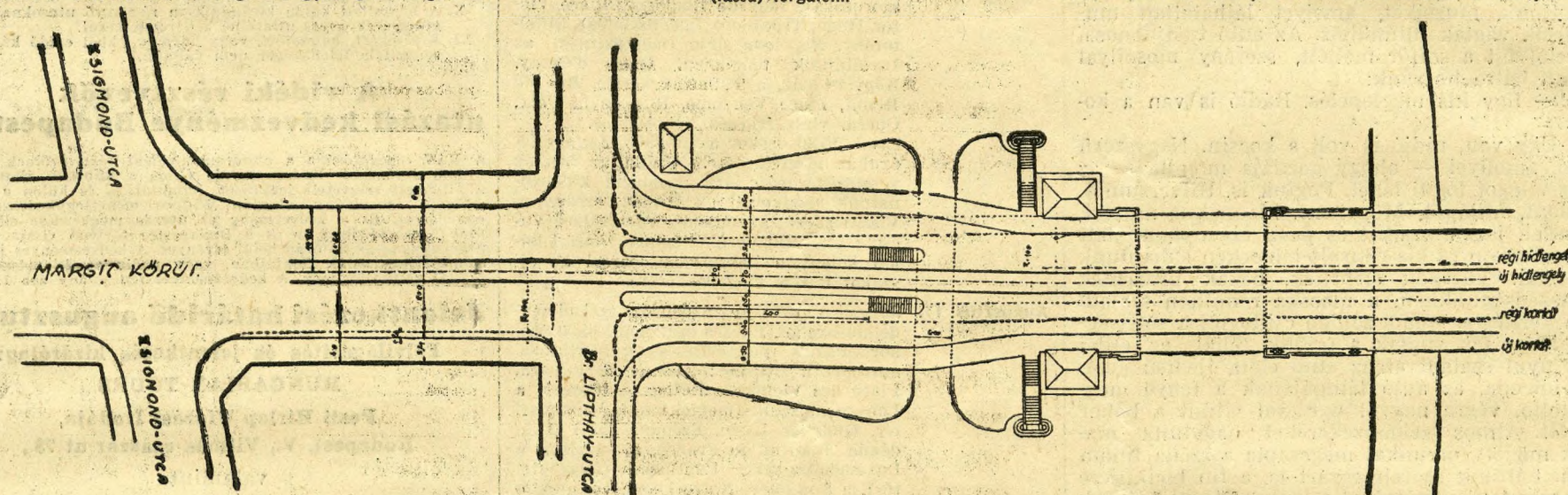


A nyilvánosságra került tervek alapján a Pesti Hirlapban több alkalommal is rámutattunk azokra a módosítási szükségességekre, melyeket a tervezők az egyre fejlődő közúti forgalom érdekében nem vettek figyelembe. Felhívtuk az illetékesek figyelmét arra, hogy az öt méter negyvenhat centiméterrel kiszélesített utvonallal, a Lipót-körút, valamint a Margit-körút méreteinek vonalára kell kiépíteni a hidtorkolatokból az összes villamosmegállót át kell helyezni, a jelenlegi igen gyöngye villanyvilágítást a vegyes forgalom szükségleteihez mért korszerű fényforrásokra kicserélni és végül a gyalogos forgalom

I. A Margithid pesti hídfőjének kiszélesítési rajza. A pontozott vonalak a torkolatban az eredeti tervet mutatják, a vastag vonalak a Pesti Hirlap által javasolt módosítások alapján készült kiszélesített hidfeljáró képe. A hídfőnél a keresztező vonal a gyalogos közönség részére készülő aluljáró rajza. A villamosmegálló járdaszíntjei a Lipót-körútra kerülnek.

II. A hid budai feljárójának kiképzési rajza. A villamosmegálló és a sziget-perronok a hid torkolatában fekszenek. A Margitsziget felé eső részen a sziget-perronokon léposó vezet le az aluljáróba. A közepén elhelyezett villamosvonalak két oldalán a gyors forgalom részére fenntartott vonal van, míg a gyalogjárók mellett két oldalt közlekedik majd a teher (lassu) forgalom.

zik. A budai oldalon levő barakkokban részint az anyagok, részint a gépházak vannak elhelyezve, valamint a caisson-munkások lakóhelyeül is szolgálnak. A Margitsziget déli csücskénél újabb anyagraktár és gépház van elhelyezve. A munkálatok kora reggeltől a késő esti órákig tartanak. A tervek szerint 1936 őszéig a javítási és kiszélesítési munkálatok a budai oldalról kiindulva egész a Margitszigetig elkészülnek, míg a pesti oldal csak 1937-ben kerül befejezésre. A hid külső képe nem változik meg, úgy a pillérek formái, mint a feljáróknál elhelyezett órházak, a különböző diszítések, eredeti mivoltukban megmarad-



lebonyolítására szolgáló járdák faburkolatait aszfalt vagy betonfelülettel ellátni.

Az átépítési munkálatokkal kapcsolatosan a Dunahidépítési Szakosztály vezetőjéhez, dr. Algyay-Hubert Pál min. oszt. tanácsoshoz fordultunk, aki közölte velünk, hogy figyelembe véve a Pesti Hirlapnak a Margithid átépítésével kapcsolatos állásfoglalását, a meglevő tervekben változásokat eszközöltek és elhatározták a hidfeljárók új megoldását. A kétoldali feljáró kiszélesítése nemcsak hidépítési és forgalmi, hanem szépségtani szempontokból is javít az eddig elfogadott tervezeten. A pesti és budai oldal feljárójának kiszélesítése a megállapított költségvetés keretében viheto keresztül, így tehát ez külön anyagi megterhelést nem jelent. Ugyancsak átlátta, — mondta továbbá dr. Algyay-Hubert — a világítás kérdésének sürgős megoldását és ezért még e hónapban az ut közepére helyezett új lámpák a jelenlegi világításnál huszszorosan nagyobb erővel fogják az uttestet megvilágítani. Az árnyékmentes, niganagyóvilágítást a nagyközönség kérelme folytán nem valósítják meg.

Közölte továbbá az ügyosztály vezetője, hogy a gyalogjárók jelenlegi famegoldása helyett, mindkét oldalon aszfaltozott járdák állnak majd a kibővített hidon a közönség rendelkezésére. Ezek után dr. Algyay-Hubert min. oszt. tanácsos ismertette a Margithid kapcsolatos munkálatokat.

A budapesti Margithid 1873—76 közt épült egy francia cég — Ernest Gouin — pályanyertes tervei alapján. A tizenkilencedik században általában olyan hidszerkezeteket építettek, amelyeket

kialakított költségét mintegy két és fél-három millió pengőt jelentenek. Miután a jelenlegi nagy forgalom lebonyolítására elégtelennek bizonyult, a Margithid kocsipályája szélesítésére szorult, szükségessé váltak a javításokkal egyidejűleg a hid kiszélesítési munkálatai is. Az elvégzett számítások alapján megállapítást nyert, hogy a rekonstrukciós munkák elvégzésével kapcsolatosan, a jelenlegi kocsipálya felszélesítésével való kibővítése mindössze csak két milliónyi költség-többletet jelent. A Margithid forgalma a főváros legforgalmasabb utcáinak forgalmával vetekszik, annak ellenére, hogy az utvonallal jelenlegi szélessége csak 11.06 m. széles, míg a főutvonallaink szélessége ennek a kétszeresénél is több. Miután a tervezett új budai hídról lejáró a Margitszigetre nem fog vezetni, annak egyetlen megközelíthetőségi lehetősége a jövőben is egyedül a Margithid marad. A kiszélesített hidon a villamosvágányok középre kerülnek. A villamosvágányok mellett lesz a 2.50 m. széles gyorsforgalmi sáv a személyautóautószámára, amelyek a vágányokat előzésre is felhasználhatják. Kívül, a gyalogjárók mellett lesz az ugyancsak 2.50 m. szélességű új teherforgalmi sáv, amely a gyalogjáró közönségre vesztélt nem jelent. Az egyes vonalak szélességébe a legkülönbözőbb járművek is könnyen beleférnek, emellett még 21 centiméteres térköz is marad az egyes sávok között. Ily módon három egymással párhuzamos egyirányú közlekedési vonal áll a forgalom rendelkezésére. A margitszigeti elágazásnál a villamosmegálló közepére helyezett 2.75 m. széles szigetperron kerül, miáltal a szélső gyalogjárók tulsúfoltsága megszűnik.

pén átalakítást nem szabad eszközölni.

Dr. Algyay-Hubert Pálnak, munkatársunk előtt a Margithid kapcsolatos munkálatokra vonatkozólag elhangzott ismertetése azzal a megnyugtató érzéssel tölt el, hogy az átépítés a legmodernebb elvek szerint, a kor követelményeinek megfelelően kerül kivitelre és a megejtett módosítások ellenére sem lépik át az előirányzott költségeket. Az az elterjedt hír, mely szerint a hid javítása s az ezzel kapcsolatos költségek öt milliónál lényegesen többre kerülnek, nem fedik a valóságot. A Berli-tértől a Török-utcaig a villamos vágányoknak jelenlegi kétoldalról az uttest közepére való helyezése, valamint a Margithidon teljesen tönkrement sínek egészen a Berli-térig újakkal történő kicserélése, és az újrendszerű vágánylergőztetés, tényleg nagyobb költséget jelent, azonban ez az összeg kizárólag a BESZKRT-ot terheli és nem hozható összefüggésbe a Margithid munkálataival.

A lapunkban bemutatott hidtorkolatok kiszélesítési rajza világosan mutatja az eredeti, valamint a módosított terv keresztülvételét. A budai oldalon, a hid torkolatában elhelyezett villamosmegállók helyeket nem tartjuk megfelelőeknek, mert egyrészt a kiszélesített hídfők rendelkezése a több oldalról jövő forgalmat lassu átmenettel három vágányba beosztani, másrészt a Margit-körút, Zsigmond- és Török-utca közönségének elveszik a villamosmegállót. Ha a BESZKRT jelenlegi tervei alapján a további két, majd nem egymásután következő villamosmegállót vesszük figyelembe, ez akadályt képez a

különben is lassu villamosforgalom lebonyolításának. *Az egyedüli helyes megoldás, ha a torkolatban tervezett megállóhelyeket ötven méterrel lejjebb, a Margit-körut 1. számú ház előtt helyezik el és így nemcsak a környék kap központi fekvésű megállóhelyet, hanem a torkolatban és a keresztezéshez igen közel levő akadály is eltűnik a közuti forgalom elől.*

A hidfő kiszélesítése, sajnos, nem történt a csatlakozó Lipót-körut, illetve a Margit-körut teljes szélességében és így *a feljárókon való torlódást nem lehet majd teljesen kiküszöbölni.* Ugyancsak átépítésre szorul a szigeti elágazásnál elterülő hidszakasz. Ugyanis jelenleg a Pestről budai irányba közlekedő járműveknek, a szigetre jobbra történő befordulásánál, mindaddig várakozniok kell, amíg az ut szabadá válik. Az ilymódon megállt kocsik a mögöttük levőket ugyancsak megállásra kényszerítik és a forgalom állandó gyarapodásával mind hosszabb és hosszabb kocsisorok forgalma bénul ilymódon meg. Ajánlatos lenne középen, *a szigeti elágazásnál a hid szélességét további két és fél méterrel kibővíteni* és ilymódon lehetővé válna a szigetre haladó járművek részére, nyolc-tizenöt méter hosszú sáv létesítése. Ennek a tervnek keresztülvitele aránylag csekély költséggel könnyen megoldható. A másik megoldás *a Margitsziget déli részének feltöltése és meghosszabbítása* 25—50 méterrel, minek következtében a Margithid déli oldaláról közvetlen kocsis- és gyalogos lejáró volna vezethető a meghosszabbított Margitszigetre.

A Margithid munkálatai dr. *Álgyay-Hubert Pál* és munkatársainak vezetése alatt a legjobb kezekben vannak és a közvélemény örömmel látja, hogy a kiváló szakemberek nem az előírt tervekhez ragaszkodnak, hanem a különböző kívánságokat is szükség szerint a legteljesebb mértékben igyekeznek kielégíteni.

Kiváncsian várjuk a július hó végére beigért új hidvilágítási rendszer bevezetését és reméljük, hogy ha az beválik, a többi hidakon is megfelelőképpen bevezetésre kerül.

A Margithid kiszélesítésével egyik legfontosabb közlekedési kérdésünk kerül megoldásra és reméljük, hogy a megfelelően irányított és vezetett munkálatok biztosítani fogják a forgalom gyors és biztonságos lebonyolítási lehetőségét.