

ÚJ DUNAKORZÓ AZ ÚJ HAJÓ- ÁLLOMÁSOK TETEJÉN

Tavasszal már az új kikötőkben indul meg a dunai hajóforgalom

A *Nemzeti Ujság* jelentette, hogy a személyhajóállomásokat mostani helyükön megszüntetik és a tavasszal meginduló hajóforgalom már a Ferenc József-rakpartnak az Erzsébet-híd és a Ferenc József-híd közötti részén épült új állomásokon fog lebonyolódni. A Közmunkatanács még novemberben megkezdte az új hajóállomások építését és az építkezés szombaton befejeződött. *Négy új személyhajóállomás épült, kettő a MFTR, kettő pedig a DGT forgalmának lebonyolítására. Az új hajóállomásokat a Közmunkatanács a jövő héten adja át a hajóstársaságoknak, amelyek a partibért ezután is a fővárosnak fogják fizetni. Az új állomások tervét Sárvoly Pál mérnök és Masirevich György építész készítették el, míg a Közmunkatanács részéről az építkezést Holl Gyula osztálytanácsos és Vargha István mérnök vezette.*

Az építkezésekkel kapcsolatban kérdést intéztünk

dr. Algyay-Hubert Pálhoz,

Közmunkatanács alelnökéhez, aki a *Nemzeti Ujság* munkatársának a következő felvilágosítást adta:

— Az új személyhajóállomások építésének legnagyobb jelentősége abban van, hogy lehetővé válik a parlamenttől az Erzsébet-hídig terjedő pesti Dunapartszakaszon az alsó rakpartnak *autó- és villamosforgalom részére való kiépítése* és így ez a szakasz egyik része lesz majd a megépülő s a pesti Dunaparton haladó gyors autó- és villamos főútvonalak. Ennek a gyorsforgalmi főútvonalnak a pesti Dunaparra eső szakaszán ugyanis az a kivételes természetadta előny használható ki, hogy a *Duna partján keresztező forgalom nincs* és így ott olyan zavartalan és nagy gyorsaságú közlekedés felleszthető ki, amilyen más belső városrészben csupán csak rendkívül nagy pénzáldozatok árán megvalósítható földalatti közlekedésnél van meg. Nagy-Budapestnek ez lesz az új és egyúttal *legjelentősebb forgalmi főútvonala.*

300.000 pengős költséggel

— Mennyibe kerültek az építkezések? —
Kérdezzük.

— Az építkezés keréken 300.000 pengőbe került. Késő ősszel kezdődött és egész télen át megfeszített erővel folyt. Az építkezés költségeit a Közmunkatanács fedezte az ugynevezett fővárosi pénzalapból. Az újonnan emelt állomási épületekért a hajóstársaságok nem fognak bért fizetni, miután a régebbieket a saját költségükön emelték és így kárpótolni kellett veszteségüket. A MFTR állomásai az Erzsébet-híd felé eső részen, a DGT-é pedig a Ferenc József-híd felé eső részen épült meg.

— Milyen lesz az új személyhajóállomások elrendezése?

— Az állomásokat az említett partszakaszon kell elhelyezni, mert annak számára sehol másutt megfelelő helyet találni nem lehetett. Másrészt a hajózási felügyelő hatóságok sem egyeztek volna bele abba, hogy a város központjában személyhajóállomás ne legyen. Az új elhelyezés azért is célszerű, mert a házak és a Dunapart között nagy szélesség áll rendelkezésre és így a hajóállomáshoz vezető forgalom ezen a helyen a legjobban oldható meg.

— Az új hajóállomások nincsenek árvízveszélynek kitéve?

— Mint ismeretes, a rakpart az új építkezés helyén kettős lépcsőzetű. Az új állomások padlózata ugyanolyan magasságban van, mint a régiké. Magasabbra

nem emelhetjük, nehogy elrontsa a rakpart egységét a tulságosan kiemelkedő épület. Természetes tehát, hogy *10–15 évenként 5–6 napig számolhatunk árvízzel, vagy legalábbis azzal, hogy a Duna elönti az alsó rakpartot.* De ez csak néhány nap, amivel a régi helyen is számolni kellett. Az új állomásokat úgy építettük meg, hogy annak a felsőrakpart szintje fölé emelkedő részei alig vannak és így az egész építmény ugyszólván észrevétlenül simul bele a partba. Miután pedig a Dunapart felőli homlokzatukon ugyanolyan mészköburkolattal vannak az új helyiségek is ellátva, mint másutt, ahol a Dunapart burkolva van, ilymódon a legharmonikusabban fognak az épületek a Dunapart összhangjába belesimulni.

— A hajóállomások célszerű belső berendezésük és a helyiségek teteje a Dunára kiugró széles terraszokat alkot, amely a nagyközönség számára kellemes sétahelyül, kilátóul, a gyermeknek pedig játszó- és üdülőhelyül használható ki, ugyhogy itt ezáltal valószínű új kis Dunakorzó létesül.

— Hogyan történik a hajóállomásokhoz vezető forgalom lebonyolítása?

— A hajóállomások épülete és a dunaparti házior között nagyszélességű uttest van, ahol a villamosvágányokat középre helyezik és középső szigetperronokkal látják el. Ezenkívül a villamosvágányok mindkét oldalán több járműsornak egyidejű közlekedésére bőségesen van hely, továbbá az új dunaparti terraszokon kívül a széles gyalogjárók is megmaradnak. S még mindig marad hely autóparknak is bőven.

A régi hajóállomások lebontását még ebben a hónapban megkezdik, ugyhogy a márciusban meginduló mohácsi járat forgalma már az új állomásokon bonyolódik le. A régi állomások közül egyet azonban meghagynak a

Zsófia-sétahajó és a Bécsből érkező hajók kikötésére. Amikor majd megépül a dunaparti gyorsforgalmi főútvonal, a sétá- és egyéb luxushajók kikötőállomását a Lánchíd alatt helyezik el. Az új személyhajóállomásokat a Közmunkák Tanácsa a jövő hét elején mutatja be a sajtónak.

Konez Károly.