

# MŰSZAKI

A MŰSZAKI ÉS TERMÉSZETTUDOMÁNYI  
EGYESÜLETEK SZÖVETSÉGÉNEK LAPJA

# élet

## 244 AZ ASTORIA ALULJÁRÓ

1963. január 2-án megkezdődött a Múzeum körút és Rákóczi út keresztezése alatti gyalogos aluljáró építése. Ez lesz Budapest első olyan gyalogos aluljárója, amely forgalmi csomópont tehermentesítését szolgálja, a meglévő aluljárók ugyanis vagy terep akadályon való átkelést (például a Rudas László utcai), vagy hid-fők alatti közlekedést (Dimitrov tér, Boráros tér) biztosítanak.

A nagyvárosi közlekedés rohamos fejlődése világszerte szükségessé tette a legnagyobb forgalmi csomópontok tehermentesítését a gyalogosoktól.

A főútvonalak lámpázott kereszteződésénél egyrészt hosszú gépkocsisorok, másrészt a gyalogosok tömege várakozik. Különösen a járdaszízeket rossz a helyzet, ahol csúcsórában egyszerűen nem férnek el az utasok, és leszorúlnak az úttestre. Növekszik a balesetveszély, a fokozott óvatosság pedig általában sebességkorlátozással jár.

Különösen jellemző ez a kép a Múzeum körút és Rákóczi út kereszteződésére.

### Miért kell aluljáró?

A Múzeum körút és Rákóczi út keresztezése ma Budapest egyik legzsúfoltabb csomópontja. Bár köztudomású, hogy a legtöbb ember nem itt, hanem a Nagykörút és Rákóczi út keresztezésében fordul meg, zsúfoltságban ez a csomópont vezet.

Az Erzsébet-híd 1964-ben történő megnyitása után, a forgalom műszaki előrebecslése szerint, naponta 100 000 ember fog átszállni, további 150 000 ember pedig gyalogosan halad át az Astoria előtti keresztezésen. A 250 000 áthaladó számára mintegy 60 m útszélességre állna rendelkezésre a jelenlegi állapot fennmaradása esetén. Ha a zsúfoltság az 1 m útszélességre eső áthaladók számával jellemeznénk, 4200 fő/m/nap értéket kapunk.

A Nemzetinél ugyanakkor 140 000 lesz az átszálló utasok száma, a keresztezést pedig további 270 000 gyalogos érinti naponta. A rendelkezésre álló útszélesség azonban több mint kétszerese az előbbinek, figyelembe véve az árkádostított részeket és a Népszínház utcánál levő második átkelőhelyet. Így a zsúfoltságra jellemző szám 3400 fő/m/nap, vagyis alacsonyabb, mint az Astoriánál.

Az említett számadat azonban csak összehasonlítási alap, s valójában a tényleges forgalom egy-egy időpontban lényegesen nagyobb is lehet. Az utasáramlás a

forgalomirányító lámpák periódusai és a villamosok érkezése miatt lökészerű. A Rákóczi út és Múzeum körút keresztezésében például a forgalomirányító lámpák szabad jelzést adnak egy irányba. Ez azt jelenti, hogy a gyalogosok tényleges sűrűsége az átlagérték kétszerese, de egyéb tényezők hatására még magasabb is lehet.

A gyalogos aluljáró megszünteti a szabad jelzésre várók tömörülését, az utasáramlás egyenletessé válik. Lehetővé válik az átlós átkelés is, ami a felszínen két jelzőlámpa előtti várakozással jár. A gyalogos közlekedése meggyorsul, a felszín közötti forgalma szintén gyorsabb lesz, s a forgalomirányítás kizárólag a közút igényei szerint történik, gyorsabb váltásokkal. Az aluljáró tehát hatásában a közút szélesítésével egyenértékű, ezen felül ténylegesen is szélesebb lesz a közút, mivel a gyalogjáró szélességének megállapításánál már nem kell a várakozó gyalogosok számára helyet biztosítani.

A gyalogos aluljáró mostani építése szoros kapcsolatban van az Erzsébet-híd 1964-ben történő megnyitásával, amikor lényegesen növekszik a Belváros forgalma, megszűnik a Kossuth Lajos utca zsákutca jellege. Ésszerű tehát már most minden olyan építkezést elvégezni, amelyre a híd megnyitása után, 5-6 éven belül sor kerülhet. Így a gyalogos aluljáró mellett a földalatti állomás felszíni kijáratát is célszerű megépíteni a környező terület közműveinek, útburkolatának felújításával együtt.

### A gyalogos aluljáró építése

A gyalogos aluljáró 18 m széles, 31,30 m hosszú, téglalap alakú csarnok, közepén két oszlopsorral, 2,40 m hasznos belmagassággal. A műtárgy gombafödém-szerkezetű pályalemez, amely helyszíni betonozással készül.

A csarnok négy sarkán, rövid folyosórészek vezetnek a lejárólépcsőkhöz. Összesen 12 lejárólépcső lesz, ezekből 8 (minden sarkon 2) a keresztezésen átkelő gyalogosok számára, 4 pedig a villamos járdaszízeket megközelítésére szolgál. A lépcsőkön megteendő magasságkülönbség 3,50 m. Az aluljáró keleti oldalán 5,80 m széles folyosó vezet a földalatti vasút későbbi lejáratahoz, amely egyelőre lezárva marad.

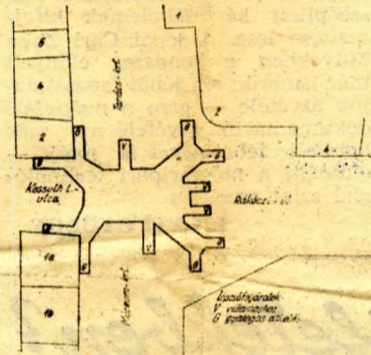
Az aluljáró belső burkolata csiszolt sárga mészkőlapokból készül, a lépcsők pedig mauthauseni gránitburkolatot kapnak. A járófelület színes aszfalt lesz, fehér alapon sárga rombuszháló-figurá-

val. A csarnok oldalfalai mentén vitrineket és világító reklámokat helyeznek el.

Az aluljáró világítására a kazettás álmennyezetbe süllyesztett műanyagbúrák fénycsövek szolgálnak. Mintegy 250 fénycsövet helyeznek el, melyek összesen 650-700 lux fényerőt biztosítanak. Nappal teljes lesz a megvilágítás, alkonyattól éjfélig azonban 2/3, éjféltől reggelig pedig 1/3 fényerővel üzemel. Sötétedés után a fényerő csökkentésére azért van szükség, mert különben az aluljáróból az esti kivilágítású utcára való kilépés sötétségérzetet okozna.

A gyalogjáróban el kell helyezni egy csapadékvízgyűjtőt és záporvízkiemelő szivattyút. Itt kap még helyet a villamosvasút kapcsolóhelyisége is.

A gyalogos aluljáró építése nyitott, rézsüs munkagödörből történ-



Az aluljáró vázlat

nik. A munkagödör megnyitását megelőzi a keresztezésen áthaladó közművek áthelyezése és az ideiglenes elterelő utak építése, valamint a villamosvágányok áthelyezése.

Az aluljáró építése két részben történik. Először a nyugati, a Duna felé eső oldala épül meg, ezalatt a kiskörúti forgalom a keleti oldal helyén vezethető át.

A kutatók és az adminisztráció — Több és olcsóbb hazai poliésztergyantát!  
A ruhaipar problémái — A műszaki fejlesztési alap felhasználásáról — A dunai áruforgalom — Európa legmagasabb kéménye — Megoldandó problémák



Az úttest bontása

Amikor a nyugati oldal elkészült és a forgalmat már rá lehet vezetni, a keleti oldalt építik meg. A Tanács körút forgalmának lezárására csak rövid időszakokra — valószínűleg 2 alkalommal — kerül sor. A Rákóczi utat viszont már az építkezés első időszakában le kell zárni, mert itt a forgalom fenntartása nemcsak az építési időt hosszabbította volna meg, hanem szükségessé tette volna a Tanács körút hosszabb időre való lezárását is.

A Rákóczi úton így ideiglenes végállomás épül a villamosok számára, s a közúti forgalom, az autóbussz közlekedés mellékutcákban fog lebonyolódni.

### Melléklétesítmények

Az aluljáró építése miatt nagyarányú közműáthelyezési munkákat kell elvégezni. A keresztezés alatt futó víz-, gáz-, elektromos- és postai vezetékeket úgy kell átépíteni, hogy a keresztezés, mint munkaterület szabadon váljon. A közművek új nyomvonala körvezeték formájában kerül meg a

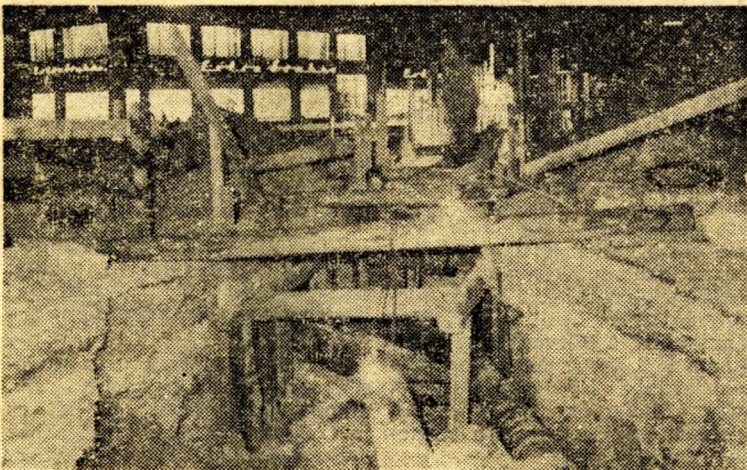
gyalogos aluljárót. Ugyancsak át kell építeni a Tanács körúti főgyűjtő-csatornát, amely a gyalogos aluljáró alatt halad. A melléklétesítmények nagy volumenére jellemző, hogy ezek költsége teszi ki a beruházás nagyobbik felét.

Az aluljáró feljárólépcsőinek elhelyezése szükségessé teszi a Múzeum körút 1/b épület (Astoria Kávéház) és a Tanács körút 2. (gyógyszertár) árkádostítását. Az árkádostítás miatt megszűnő üzletek áthelyezése is szerepel a programban.

A gyalogos aluljáró új színtöltje lesz fővárosunknak. Üzembehelyezése lehetővé teszi az egymást keresztező két főútvonal át-bocsátó-képességének növelését, a gyalogosok számára pedig gyorsabb, balesetmentes közlekedést biztosít.

Az építők mindent elkövetnek az építkezés idejének rövidítésére, a közönség pedig — reméljük — megértéssel viseli el az építkezéssel járó átmeneti kényelmetlenséget.

KELEMEN JÁNOS



Ejjel is folyik a munka a csövek és kábelek áthelyezésére