

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Turi András

Cím:

Milyen lesz az Erzsébet-híd?

Alagút vagy ferde híd – Kábel vagy lánc tartja-e majd?

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

"1958"

Helyszám

Esti Hírlap
1958. XI. 8.

A hároméves tervben — sok más nagy jelentőségű beruházás mellett — megkezdik a főváros hetedik lerombolt hidjának, az Erzsébet-hídnak újrajáépítését. Mi az oka, hogy éppen ez a híd, mely a város közepén szeli át a folyót, s a forgalom szempontjából egyike a legfontosabb hidaknak, épül újjá utoljára? Nyilvánvalóan azért, mert újrajáépítése a legnehezebb feladat.

Az Erzsébet-híd 290 méteres egyetlen ívjével annak idején Európa legnagyobb függőhídja volt. Építése ma is rendkívüli nehézségeket ró a tervezőkre és kivitelezőkre. Annál is inkább, mert az új hídnak alkalmazkodnia kell a 14 esztendő óta megnőtt és sokkal korszerűbb közlekedéshez.

Ne menjen neki a Gellért-hegynek?

Az Erzsébet-híd tervezése és megépítése évek óta ismétlődő téma és mindannyiszor komoly vitákat váltott ki a tervezési szakemberek körében.

A szakemberek egy része amellet kardoskodik, hogy a híd a régi alakjában kell megépíteni. Mások azt vallják, hogy semmiféle hídra sincs szükség, mert a Duna partjainak szépsége hidak nélkül jobban érvényesül és az Erzsébet-híd helyett is alag-

utat kellene építeni a folyó alatt. Megint mások felsőpá-

lyás hídát javasolnak, vagyis olyat, amilyen a Boráros téri híd és azt kívánják: vezessen át az új híd ferdén a folyón, budai nyílásával a Döbrentei térre, így „nem menne neki a Gellért-hegynek”.

Mi a véleménye a legilletékesebbnek: az UVATERV tervező részlegének?

A nagy ív

Az idősebb nemzedék egy része — mondották az UVATERV-nél — a régi Erzsébet-híd mellett tör lándzsát. A tervezés első szakaszában valóban követelmény volt a régi Erzsébet-híd visszaállítása eredeti formájában. Az illetékesek szecessziós műemlékké kívánták nyilvánítani. Emellett azonban terhelésének, forgalmi bírásának ki kellett volna elégitenie az új, megnövekedett követelményeket. A kettő együtt nem megy. Ami az alagút-javaslatot illeti: az alagút pesti bejárati lejtőjének már valahol a Múzeum körútnál kellene kezdődnie, a budai lejtőnek pedig valahol a Szent János téren. Ezen a pénzen hat Erzsébet-hídat lehetne építeni. A felsőpályás hidmegoldásra vonatkozóan meg kell mondani, hogy ilyet általában szívesen terveznek a modern hidászok; a Duna itteni szakaszán

azonban mederpillért beépíteni nem lehet. Meg kell tartani tehát a 290 méteres nagy ívet. Ez viszont olyan tartómegoldást követel, amely sokkal többet

takar el a város képéből, mint a függőhídak. A híd ferde átvezetése pedig se nem szép, se nem előnyös. A budai hídfeljáró mostani helyén hosszabb szakasz kiépítésével sokkal jobban el lehet nyújtani, és simábban le lehet bonyolítani a budai feljáró körforgalmát, mintha a híd egyenesen a Döbrentei térnek menne.

Lendületes vonalak

Az új híd 100—200 évre épül, olyan keresztmetszeti elrendezést tervezünk tehát, amely 18 méter széles kocsi pályát és kétoldalt egy-egy három méter széles gyalogjárdát hord.

— Villamos vagy trolibusz közlekedik majd a hídon?

— Villamos. Az új elrendezés mellett a régi híd díszítése erőltettnek hatna, műemlékjellegéről már beszélni sem lehetne. A régi Erzsébet-híd helyén tehát korszerű, a város képébe sokkal jobban beleilleszkedő, a korszerű forgalom igényeit jól kielégítő hídát kívánunk építeni. Három híd-típust terveztünk. Az első lánc-híd lenne, a második kábelhíd, a harmadik pedig a már említett felülpályás híd. Az első tervet támogatja az a tény, hogy a régi híd mintegy két-

ezer tonnányi láncanyagát felhasználhatnók. Akár lánchídat, akár kábelhidat építünk, mindegyik emlékeztet majd a régi híd egyedüli értékét jelentő szépségére: lendületes vonalára.

Turi András