

Sávoly Pál
1959. V. 15.

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Vig István*

Cím:

Osztályozás

Tárgy
624.2

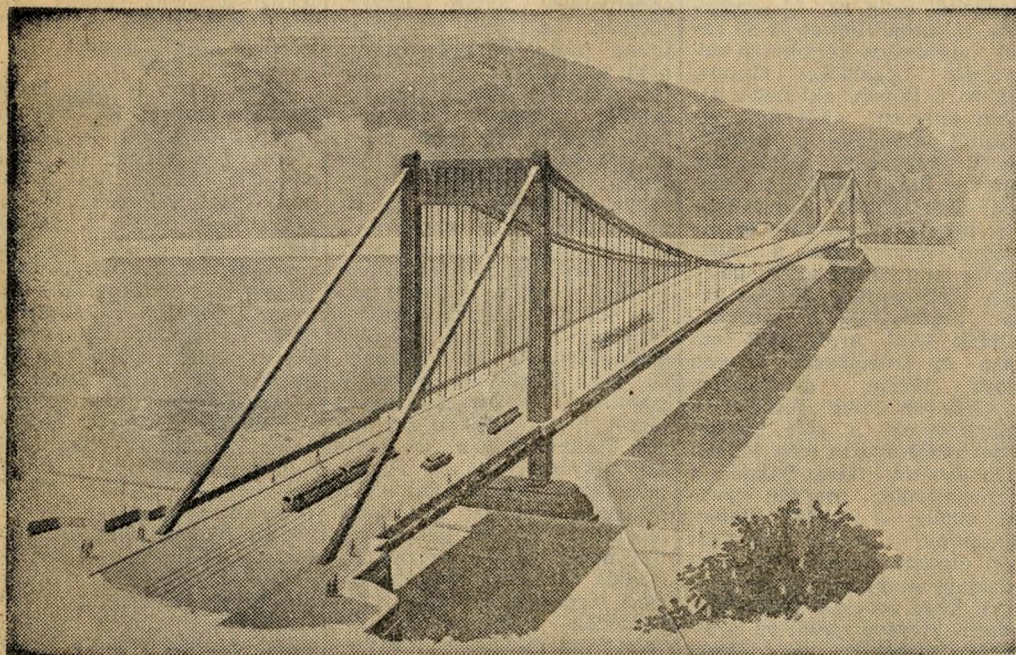
100
1959. V.

Személy

Helyszám

244 ELKÉSZÜLT AZ ERZSÉBET-HÍD terve

HÁROM TERVJAVASLAT KÖZÜL VÁLASZTANAK



A régi híd új kapuzattal Pest felől

Fontos állomásához érkezett az Erzsébet-híd tervezése. Erről tájékoztatott bennünket Sávoly Pál Kossuthdíjas mérnök, az Út-Vasútervező Vállalat nemzetközi vizonylatban is híres hidrodirektorja. Ismeretes, hogy fél évvel ezelőtt a Gazdasági Bizottság 71 millió forinttal fel-emelte a főváros beruházási és felújítási keretét, és a Közlekedési Igazgatóság — mint beruházó — az UVATERV-et bízta meg az Erzsébet-híd tervezésével. Sávoly Pál irányításával augusztus 8-án kezdődött a tervfeladat elkészítése és most fejeződött be.

A főváros közönségét nagyon érdeklő és érintő Erzsébet-híd tervezésének munkálatai-

ról beszélgettünk a kiváló tervező mérnökkel.

— Előjáróban el kell mondanom, hogy három alternatívát készítettünk — informál bennünket Sávoly Pál. — Lánchíd, kábelhíd és gerendahíd tervét dolgoztuk ki.

Az új híd tervezése kapcsán felmerült olyan gondolat is, nem volna-e célirányos az új hidat, régi helyétől függetlenül, valami új tengely szerint átvezetni, amely egyenesen a Döbrentei térnek irányul. Ez esetben a régi alapítványokat veszni kell hagyni és teljesen újakat kell építeni. Ez az áldozat azonban semmi eredménnyel nem járt volna, mert a feljárók tervezése so-

rán csakhamar kiderült, hogy az új tengely esetén alig jobb a forgalom lefolyása, sőt a régi irány sokkal előnyösebb, mert a körforgalom kényelmesen elhúzható a Döbrentei tér felé. Az új híd helyét a régi helyén kell kijelölni: a pillérek és a horgonyzó hidfők helyét adottságnak kell tekinteni.

Ez az adottság előtérbe helyezte újra a lánchíd (függőhíd) létesítését. Előbbi tanulmányaink során abból a felvetésből indultunk ki, hogy a régi híd lánccsillományának jó részét fel tudjuk használni az új híd építésénél. Miután pedig a láncokban nagyobb igénybevételeket is eltűrünk, mint a régiben volt, a lán-

menyiség 80—90 százalékával megelégedhetnénk. A 18 méteres pályaszélesség esetében ezzel már nem számolhatunk. A teljes láncmenyiség is csak úgy elég, hogy a pálya és a merevítőtartó súlyát a lehető legkisebbre szorítjuk. A lánchíd (függőhíd) acélszükséglete, a felhasználható anyagon felül, 8300 tonna. (Ha az új láncokat az ipar nem tudja préseléssel kialakítani, akkor 10 200 tonna). A megnövekedett hídszélesség miatt új kapuzatra (pilonra) lenne szükség.

Ezek a nehézségek fordították a figyelmet a gerendahíd felé. (Ilyen híd különben az óbudai Árpád-híd.) Ezen a he-

lyen a mederbe pillér nem építhető. A középnyílás marad 290 méter. Az acélszükséglet ennél a megoldásnál 13 000 tonna, tehát anyagigényes. További hátránya: megjelenésében nem versenyez a függőhíddal.

A harmadik megoldás: a kábelhíd. Ennek acéligénye 7000 tonna. Az új híd hossz-tengely irányú méretei általában hasonlóak az elpusztult híd méreteihez. A tartókábelek tartják a 290 méter mederáthidalás hídpályáját.

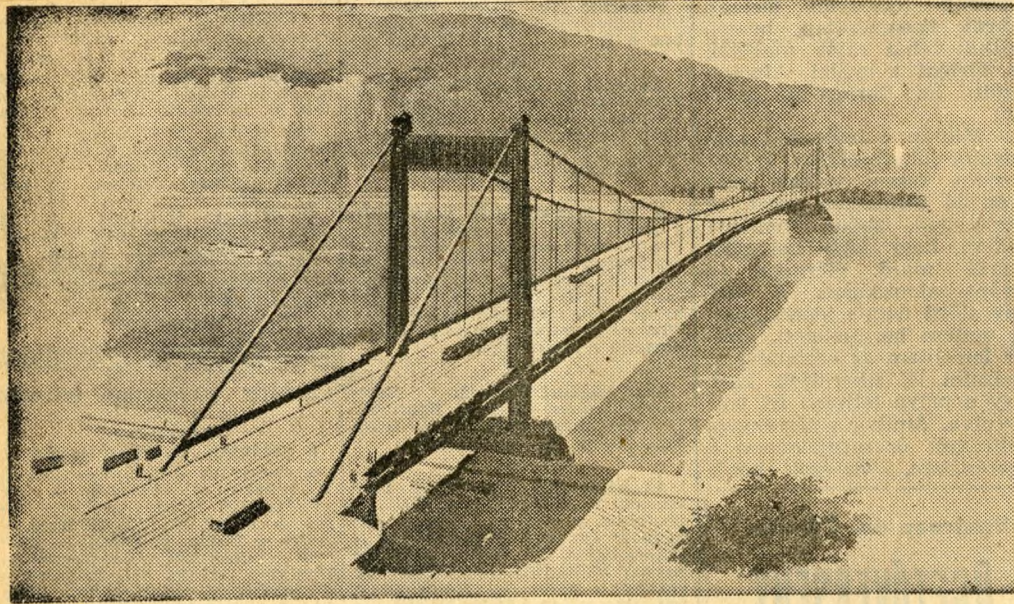
— A három alternatíva közül melyiknek van a legnagyobb esélye az elfogadásra? — Erre én nem válaszolhatok. Kétségtelen a kábelhíd a legkorszerűbb. Utána sorrend-

ben a lánchíd következik, majd a gerendahíd. Ez utóbbi változat a legkevésbé gazdaságos. Az alternatívák fölötti döntést a munkánkat elbíráló magasabb szervek hozzák nyilvánvalóan a bemutatott gazdasági számítások alapján, de mindenkor a népgazdaság adottságainak és lehetőségeinek mérlegelésével.

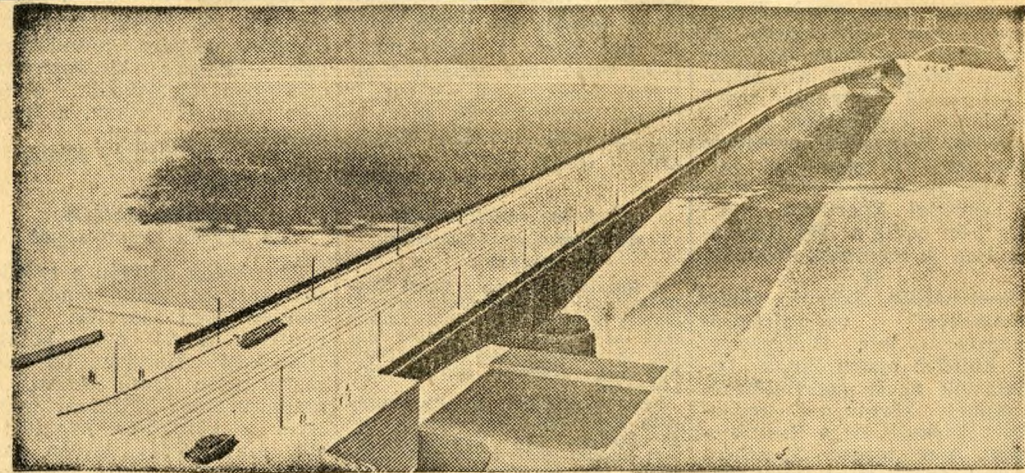
— Mi lesz a következő lépés?

— A beruházási program sürgős jóváhagyása. Reméljük, hogy erre hamarosan sor kerül. Annál is inkább, mert a második ötéves tervben szükségszerűen fel kell épülnie az Erzsébet-hídnak.

Vig István



Ilyen a kábelhid-terv



A gerendahíd-megoldás