

244



Ritkán tudósíthat arról az újságíró, hogy egy nagyberuházást négy és fél hónappal az eredetileg kitűzött határidő előtt adtak át rendeltetésének. Márpedig a Petőfi-híddal kapcsolatban ezt jelentheti. Az építésben részt vevő tucatnyi vállalat szakemberei azon a péntek délután, amikor a sörrel telt hordót a hagyományoknak megfelelően átgurították a Petőfi-hídon, a jól végzett munka örömeivel koccintottak. Azóta a hídon megindult a forgalom, és minden a terveknek megfelelően zajlik. Felötlik azonban a kérdés: a híd felújításával a Boráros téren és környékén megszűntek a munkák? Nem. 1982-ig számítanunk kell arra, hogy nap mint nap találkozunk a sárga vagy fehér sisakos építőkkel.

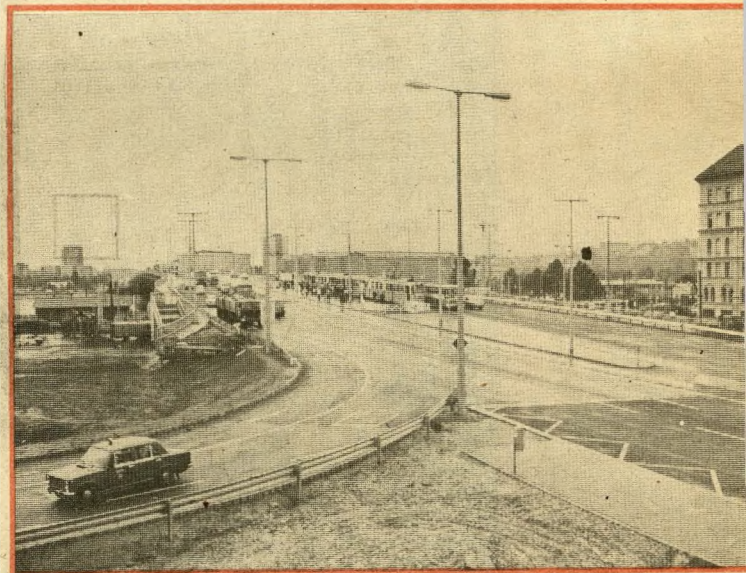
A Petőfi-híd forgalomkorlátozása rendkívüli többletterhelést rótt mind a szomszédos Duna-hidakra, mind pedig a kapcsolódó úthálózati szakaszokra. *Dalmy Tibor* miniszteri biztos kérdésemre elmondta, hogy 35 vállalat mintegy 500 munkásának példás együttműködésével sikerült elérni, hogy ennek a Budapest közlekedése szempontjából fontos csomópontnak a lezárása csak viszonylag rövid ideig akadályozta a forgalmat, mielőtt a Petőfi-híd új pályát kapott, a Boráros téri oldalon pedig az elavult helyett új, vasbeton hídszerkezet épült. Két kilométernyi, a hídhoz csatlakozó útszakasz a korszerűsítés során megújult. Arról már nem is szóltak a híradások, hogy a budai hídfőben új gyalogos-aluljárót is építettek.

A Boráros téren kialakult a Ferenc körüti fő irány. A személyautók és a tömegközlekedési eszközök kétszer négy, ezt követően kétszer három forgalmi sávban közlekedhetnek.

TERMÉSZET, TUDOMÁNY, TECHNIKA

A világhódító METRÓ

**A Boráros tér
új arcot ölt**



A világhódító METRÓ

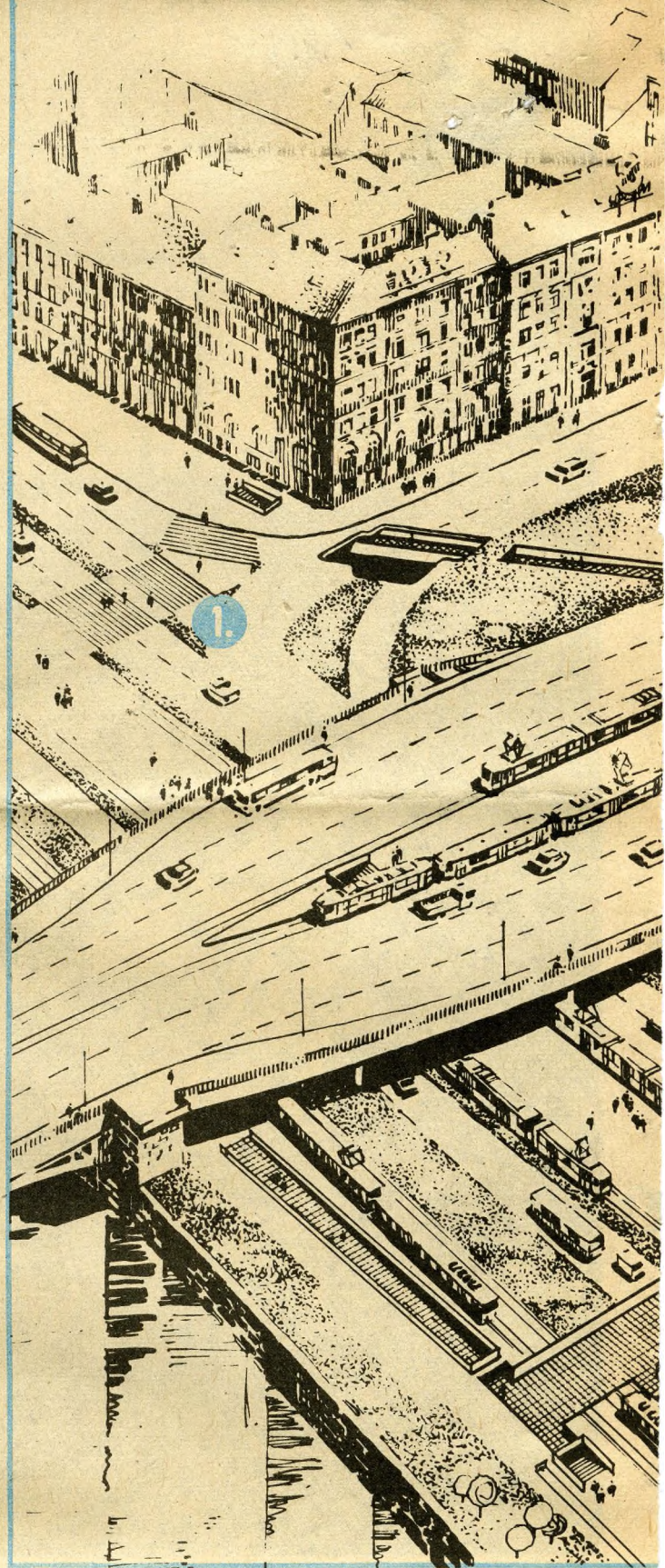
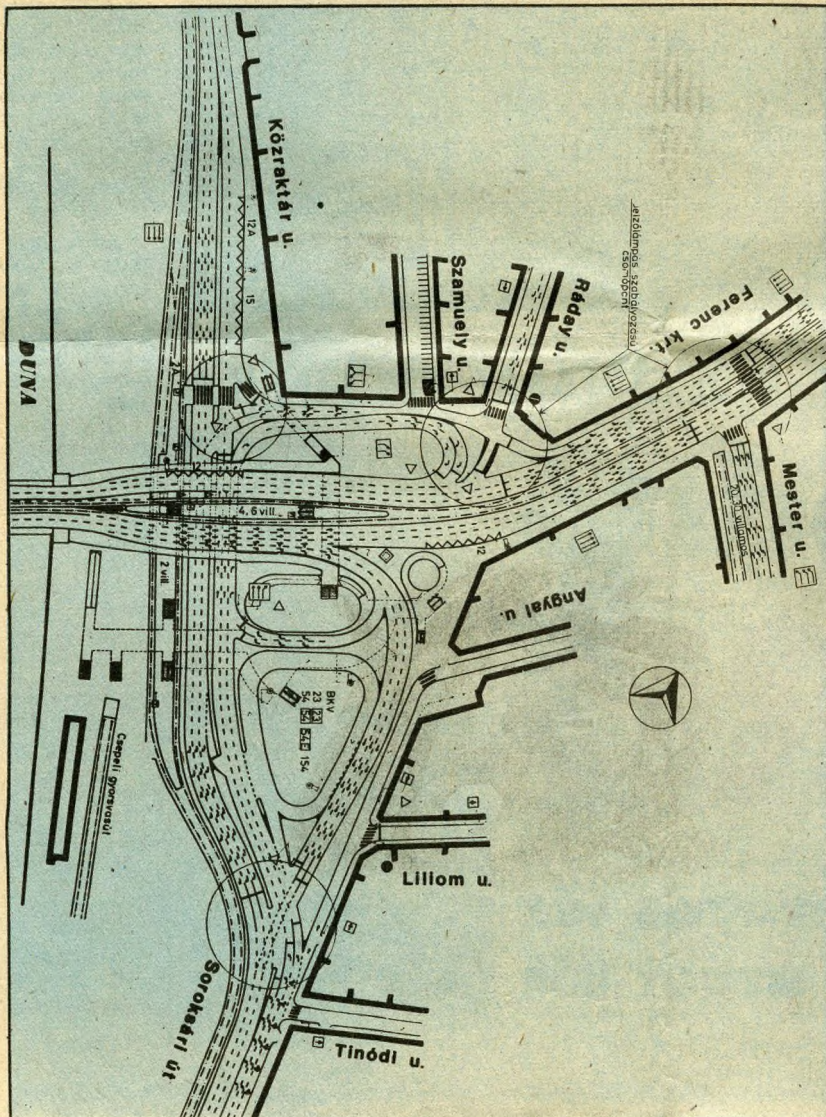
Az észak—déli forgalmi irány útpályái, a gyalogos-aluljáró további részei, az autóbusz-végállomás, valamint a fő irányok forgalmi kapcsolatát biztosító összekötő pályák a következő

esztendőben készülnek el. A Boráros tér rendezési munkái a híd átadása után is megállás nélkül folynak. Ha a munka hasonló módon folytatódik, két év múlva világvárosi teret kapnak a főváros lakói. Grafikusunk, *Sipőczy Lajos* ezt a jövőbeni képet vetette papírra.

A Baross térhez hasonló kerengőből juthatnak le majd az utasok a tér alatt

megálló metró mélyállomására, a HÉV addig elkészülő kéregalatti megállójáéhoz, a buszokhoz, a hídon levő villamosmegállókhöz, és a tér minden oldalához kapcsolatot biztosító aluljárók lejárataéhoz.

A tervezőket a Boráros tér jelentőségének megfelelően az a cél vezérelte, hogy a csomópontforgalom alapvető rendjét lehetőleg változatlanul hagyják. El-



1. A Boráros tér északi részén, a Közraktár utca torkolatában, az autóbusz-állomásról vezet az egyetlen szintbeli kereszteződés; déli irányban rámpás aluljáró irányul a parkirozott részre, majd a híd alatt éri el a 4. számmal jelzett nyitott csarnokot. A tér közlekedésében fontos szerepet tölt be a rámpa, amely lehetővé teszi a gyermekkocsik, a mozgásérültek járműveinek közlekedését, és ezen keresztül a targoncás anyagszállítás is megoldható

2. A már felépült járdaszígről két aluljáró vezet majd a mélyebben fekvő közlekedési utakhoz. A Buda

felőli lejárón közvetlenül közelíthetők meg a 3. számmal jelzett területen a tömegközlekedési járművek állomásai. Ezekon a síneken halad majd a város központját Csepellel összekötő gyorsvasút. A tervek szerint ez a kéregvasút vezet majd a Kálvin térig, és ott csatlakozik a metróállomáshoz

3. Ezt a Baross térhez hasonló nyitott csarnokot ugyancsak széles rámpa köti össze a híd mindkétirányú forgalmával, de megközelíthető innen a tér többi oldala is

sődlegesen az útpályák keresztmetszetét növelik. A Soroksári utat és a Közraktár utcát összekötő kétszer három forgalmi sáv, igen kedvező vonalvezetési útpályá megkészezi a tér észak-dél irányú közötti átbocsátó képességét.

A négysávós hídleajtó a Nagykörút és a Soroksári út felé három-három sávós járműosztályozóba torkollik. Ezek együttes átvezető képessége felülmúlja a hatsávós híd kapacitását, így a továbbhaladásnál kiküszöböli a torlódást.

A végleges forgalmi rend életbelépésekor megszüntetik a Soroksári út-Ferenc körút közvetlen kisíves kapcsolatát, s az Angyal utcától a Boráros tér torkolatáig terjedő jelentős nagyságú területen pedig összefüggő gyalogosfelület alakítanak ki.

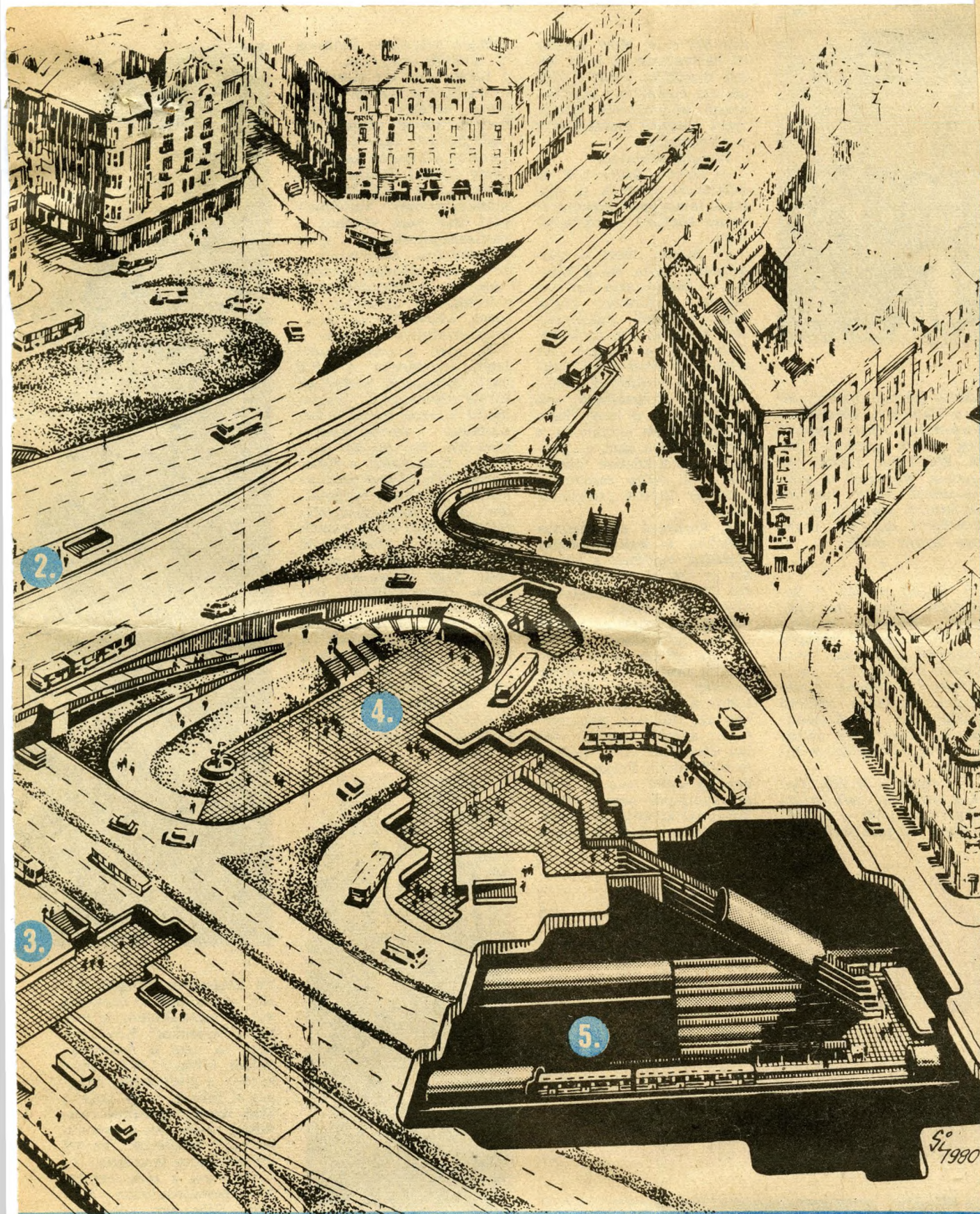
A városképileg is tetszetős kerengőből indul ki az aluljáró-rendszerhez vezető lépcső, és a spirális vonalvezetésű lejárórámpa. A gyalogosfelülethez csatlakozva a Ferenc körúti járdát a Mester utcáig a jelenlegi szélességnek kétszeresére bővítik.

A Boráros tér ma is a főváros egyik legnagyobb tömegközlekedési és gyalogosforgalmat lebonyolító csomópontja. Naponta több mint negyedmillió utas fordul meg itt. A nap minden szakában hőmpolygó gyalogosáramlat a csomópontban létesítendő, a tömegközlekedési megállókat is összekapcsoló aluljáró-rendszeren keresztül halad majd át. Ez a rendszer a Duna melletti partsávtól a Ferenc körútig, illetve a Közraktár utcától a Soroksári út torkolatánál kialakított autóbusz-végállomásig terjed. A 180 méter hosszú aluljáró fő iránya párhuzamos a Petőfi-híd tengelyével. Központjában egy ellipszishez hasonló nyitott csarnok létesül, amely a hosszú, zárt folyosók monotonitását feloldva keresztezi az észak-déli irányú keresztfolyosót, s a hídleajtón keresztül biztosított külön szintű kapcsolatot a Közraktár utcai kis aluljáróval. Ezzel a kis aluljáróval megszűnik a hídra felkanyarodó járművek szintbeni keresztezése.

Az építőknek nagymértékű közműátépítést is kell végezniük, ami a forgalom lebonyolítását nehezíti; körülbelül 1400 méter csatorna, másfél kilométer vízcső, két és fél kilométer gázcső, valamint a közvilágítást segítő, körülbelül 14 kilométernyi elektromos kábelt helyeznek el a föld alatt vagy felette! Az építők kétévi türelmet kérnek, és cserébe gyors, zökkenőmentes közlekedést ígérnek.

Híhetünk nekik, eddig még mindig állták a szavukat!

Bokodi Béla



4. Ennek a fedett térnek a területén kap helyet az üzlethálózat. Fontosnak tartják a szakértők azt az úttest alatti összeköttetést, amely a hidról Pest felé haladó autóbusz megállójához vezet. A rajzon félkör alakúnak jelzett rámpás tér utal erre

5. A távolabbi jövő képe tűnik elő a mélyből, ahol majd a Móricz Zs. körteret a Baross térrel összekötő, Duna alatt haladó metró mélyállomása lesz. Felette létesül az autóbusz-pályaudvar - fejjállomás -, amelyet a gyors járatú közlekedési eszközök az összes bevezető útról kereszteződés nélkül érhetnek el

