

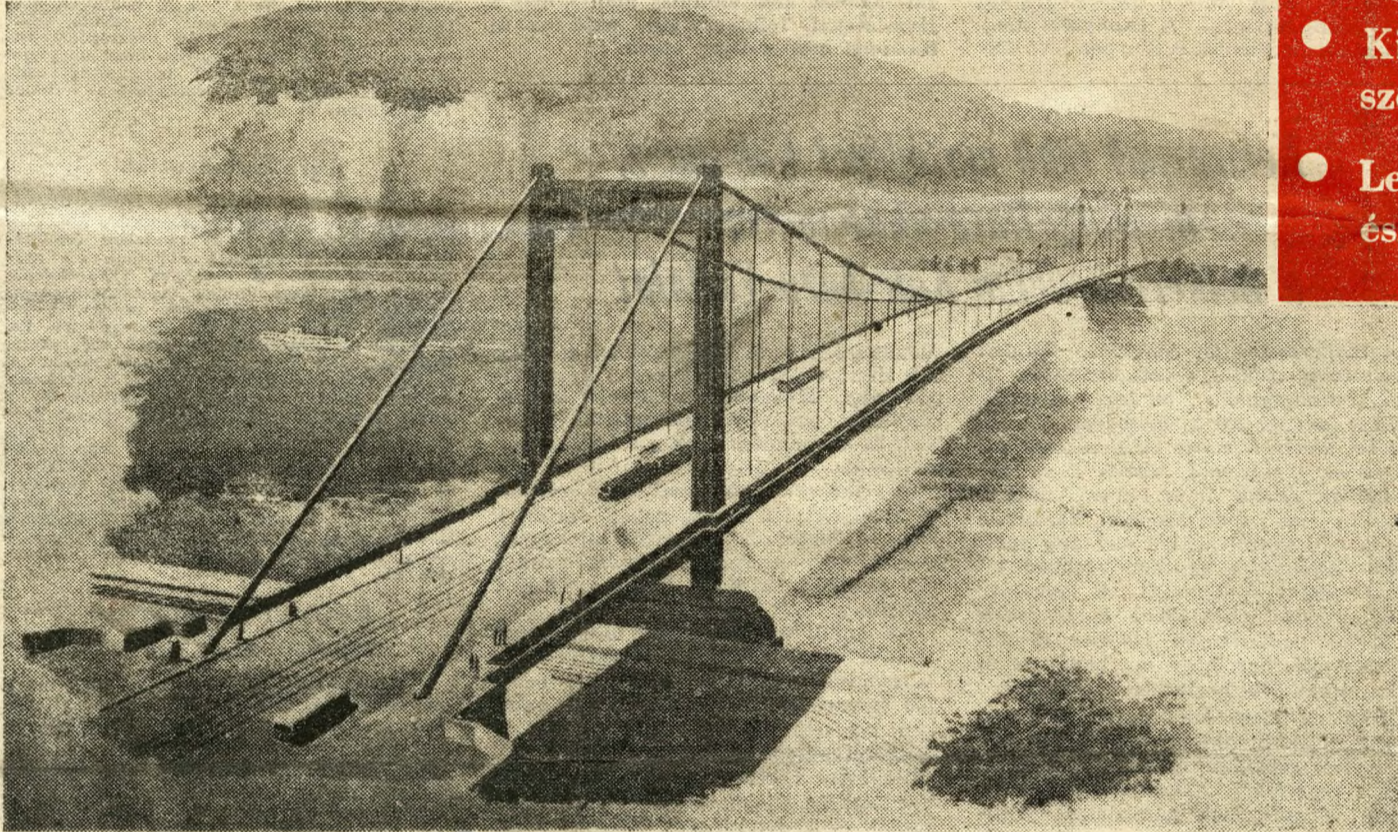
Figyelő

GAZDASÁGPOLITIKAI HETILAP

Csaknem három Lánchíddal ér fel az új Erzsébet-híd

244

Hogyan tehermentesíti a főváros közlekedését az új hid?



A tervezők előzetes vázlatja a nagy teherbírású, kábel függőszerkezetű hídról

Budapest — a szép hidak városa. A pesti Duna-part jellegzetes szépségeit a nagy folyónak ezek az „ékszerai” is gazdagítják. A fasiszta dulás óta már csupán egyetlen híd vár újjáépítésre: a volt Erzsébet-híd. (Mellékesen szólva: közben olyan új „kapocs” is létesült Pest és Buda között, mint a széles, korszerű Árpád-híd.) Mint ismeretes, a második öt éves terv irányelvei kimondják: „Az Erzsébet-híd újjáépítését az eredetileg tervezettnél előbb, már 1964-ben be kell fejezni.” A napokban a Minisztertanács tárgyalta a híd újjáépítésének tervfeladatát, s határozatot hozott arra, hogy az Erzsébet-hidat kábel függőhíd szerkezettel, megfelelő teherbírással, 1964. december 31-ig kell megépíteni.

A budapestiek jól tudják, hogy az Erzsébet-híd újjáépítése nemcsak a Duna-part szépségét, valóban töretlen képét hivatott „díszíteni”, hanem elsősorban a milliós főváros élete szempontjából.

4200 jármű óránként az új hídon

Mit „hoz” majd Budapestnek az Erzsébet-híd?

A híd régen is a főváros két igen sűrűn lakott negyedét: a Belvárost és Buda lakóterületi gócpontját kötötte össze. Ezért is, de a folyó által kettészelt város általános utasforgalma miatt is, ma igen sokan csak nagy kerülővel közelíthetik meg úticéljukat. Jellemző képet nyújt erről egy 1957-ben végzett célszámlálás. Több ezer kérdőlapon tájékoztattak arról: ki, milyen hídon közelítheti meg legjobban úticélját? Az adatok szerint: az utasok 10 százaléka az Árpád-hídon, 22 százaléka a Margit-hídon, 14 százaléka a Lánchídon, 7 szá-

zaléka a Szabadság-hídon, 12 százaléka a Petőfi-hídon közlekedne, és 35 százalék használta volna az Erzsébet-hidat!

Ez az utasforgalom most természetesen más hidakat — és odavezető utakat, közlekedési eszközöket — terhel. Ezért például a Szabadság-híd csúcsidőben telített, s járművel alig lehet keresztüljutni rajta.

Különösen fontos, helyesebben: használatlanul áll az Erzsébet-híd megépítése a fejlődő város jövője miatt. Ismeretes, hogy például a személykocsiforgalom évről évre rohamosan növekszik, s a villamos-, autóbussz közlekedés is fejlesztésre, bővítésre szorul. Ilyen körülmények között azonban az iménti telítettség, vagy néhol a „dugulás” csak súlyosbodhat. Az Útügyi Kutató Intézet vizsgálatai szerint, 1957-ben, napi 14 óras átlagot számítva, 44 900 egységjármű haladt át a hidakon. (Az „egységjármű” meghatározás azt jelenti, hogy az egyszerűbb számolás kedvéért mindenfajta járművet egy közös egységben fejeznek ki.) A számítások szerint ez a szám 1965-re 80 000-re, 1975-ig pedig 120 000-re növekszik. A hidak átadási képessége ugyanakkor eleve adott, meghatározott! A hidak átadási kapacitása (egységjármű/óra) — a következő: Árpád-híd: 1200, Margit-híd: 2200, Lánchíd: 1520, Szabadság-híd: 1200, Petőfi-híd: 3000 és az új Erzsébet-híd, ha elkészül: 4200.

Villamosforgalom — kerülő nélkül

Külön kell szólnunk a Duna-hidak villamosforgalmáról. Itt különösen érezhető az Erzsébet-híd hiánya — nemcsak a nagy kerülőkben, amelyeket a villamosok megtesznek, hanem például a

Kálvin tér erős túlterheltségében is. A villamosforgalom adatai a következők:

	1933	1954	1965
	ezer utas		
Árpád-híd	—	24,0	31,0
Margit-híd	87,2	183,8	180,0
Erzsébet-híd	71,9	—	178,0
Szabadság-híd	49,5	153,9	75,0
Petőfi-híd	—	73,2	94,0
Összesen	208,6	434,9	558,0

Ezek a számok azt jelzik, hogy az Erzsébet-híd elkészültével egyenletesebbé válik a villamosforgalom megoszlása a Duna-hidak között, s például az Erzsébet-hidat ma elsősorban pótló Szabadság-híd túlszűfoltja erőteljesen csökken. Egyébként a villamosforgalomnál — előzetes számítások szerint — igen nagy összegek takaríthatók majd meg az Erzsébet-híd „jövöltábol”. E nyers becslések szerint ily módon mintegy 10 000 kocsikilométerrel rövidül a fővárosi villamosforgalom. A kocsikilométer rövidülés annyival javítja a villamosközlekedést, mintha — kb. 50 millió forint értékben — 66 új kocsi állítanának üzembe. A felszabaduló munkaórák és egyéb kiadások még további 30 milliót „hoznak”, ugyancsak a villamosforgalomnál. E számítások lényegében arra mutatnak, hogy a híd építésének költsége — csak a villamos számítás, s figyelmen kívül hagyva a kerülőutak benzinfogyasztási többletét, az autókopást stb. — mintegy tíz esztendő alatt megtérül.

Ezek az adatok végeredményben „vas-érvekkel” bizonyítják: egyáltalán nem mindegy, hogy „eggyel több vagy kevesebb” híd ível-e át a Dunán, s hogy az új Erzsébet-híd megépítése — azonkívül hogy gazdaságos is — a főváros lakosságának közvetlen érdeke! A híd ugyanis segít majd gyorsabbá, kulturál-

- Megalapozott iparpolitikával
- Mi lesz veled Pannon-traktor?
- Kibővül a kölcsönző szolgálat
- Legyen-e saját kapu- és lift-kulcs?

tabbá fejleszteni Budapest közúti közlekedését, csökkenti a Kiskörút csúcsidőbeni zsúfoltságát.

Milyen a kábel függőhíd?

Milyen lesz új híduk? Mit jelent a Minisztertanácsnak az a döntése, hogy az Erzsébet-hidat kábel függőhíd szerkezettel, megfelelő teherbírással kell megépíteni?

Az Erzsébet-híd valaha Európa egyik legkorszerűbb hidja volt. A fasiszta robbantás itt szerencsére, nem sikerült teljesen: a pesti hídfő és a pillérek lényegében sértetlenek maradtak, s a budai hídfő is csak megrongálódott. Azóta a láncokat kiemelték, és az anyag egy részét felhasználták más hidak építésénél. Most olyan híd építése látszott gazdaságosnak, amely felhasználja az előző maradványait: tehát a két hídfő elemét, alápépítését stb. Ebből következik, hogy az új híd pontosan a régi helyén épül.

Sokféle elgondolás, változat körül folyt a vita. Volt olyan elképzelés, hogy építsék vissza a régi, szecessziós stílusú Erzsébet-hidat. Ez nem látszott célszerűnek. Az sem lett volna helyes, hogy a villamosvonalal amúgy is terhelt hidat a régi, keskeny változatban építsék újjá. Mások az úgynevezett láncmegoldás mellett szavaztak. A Minisztertanács határozata most eldöntötte a vitát, a kábelhíd javára.

A kábelhíd azt jelenti, hogy a főtartó szerkezet a két parton álló, pilonokra támasztott hidkábel. Ez az építési mód — amellett, hogy megfelelő teherbírású hidat eredményez —, olcsóbb és gyorsabb például a lánchíd változatnál. Acélanyagban mintegy 3000 tonna takarítható meg így, s a munka sokkal egyszerűbb, a szerelés könnyebb.

Az előzetes tervek szerint a régi 4 helyett 6 nyomú kocsipálya szélességre — 18 méterre — tervezik a hidat, s emellett építik a két 3—3 méteres gyalogjárót. Ily módon a híd hasznos terhelése mintegy 40 százalékkal haladja majd meg a régiét. Ennek megfelelően a híd szerkezete, tehát saját súlya is növekszik. Ezt különböző építési módszerekkel csökkentik, például vasbetonpálya helyett könnyű vaslemezeket alkalmaznak. Az új Erzsébet-híd egy nyílt ívelésben ível majd át a Duna felett. Építési munkálatok — ha egyelőre csak az előkészítés stádiumában is —, már elkezdődtek, s 1964 végén ismét új hidat avathatunk.