

# A NÖVEKVŐ FORGALOM ÉS AZ ÉPÜLŐ HÍD

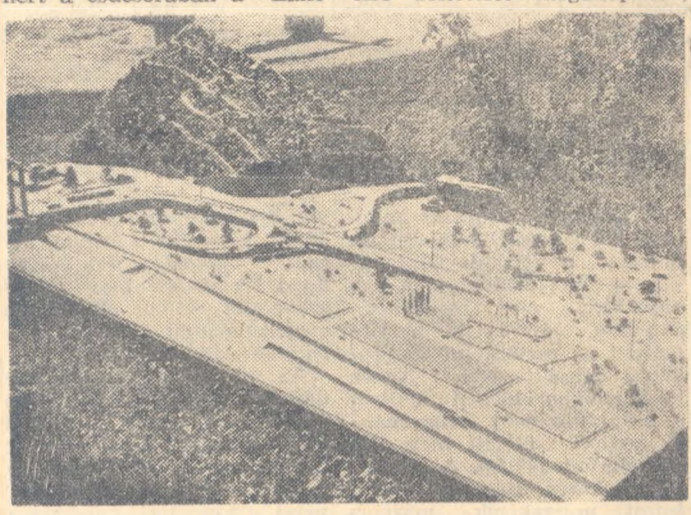
**AZ AUTÓTULAJDONOSOK** egyre gyakrabban találkoznak a Belvárosban parkolási nehézségekkel. Csúcsforgalmi időben sokszor „dugó” keletkezik a Lánchídon, s főleg a Szabadság-hídon (olykor a Gellért tértől a Tolbuhin köréig várakoznak a gépkocsik, ilyenkor az elgyötört gépjárművezetők felsóhajtanak: csak készen lenne már a híd... Mennyiben változik meg ez a helyzet 1964. augusztus 20-án, az Erzsébet-híd elkészülte után? Ezzel a kérdéssel fordulunk az Út- Vasútépítéstan és Közlekedésügyi tanszék illetékeseihez, akikről a következő felvilágosításokat kaptuk.

— Valóban a helyzet súlyos, mert a csúcsórában a Lán-

totta le. Az előbb vázolt kép alapján úgy tűnik, ma ennél jóval többet lenne hivatva átvezetni. Erre mutatott az Út-ügyi Kutató Intézet 1957-ben végzett levelezőlapos célforgalmi számlálása is, ahol a megkérdezettek 35 százaléka válaszolt igennel a kérdésre: használta volna az Erzsébet hidat? Ez azonban nem teljesen reális eredmény (pszichikai ok, a kérdésfeltevés módja miatt). Az objektív körülmények figyelembevételével kitűnt, hogy a jövőben is a 16 százalékos arány elfogadható. Ez természetesen abszolút értékben sokkal többet jelent, mint a háború előtti 16 százalék. Ez volt a tervezés egyik első feltétele: megállapítani,

adat. A budai rész megoldása tehát kielégítőnek mondható.

**MÁS A HELYZET A PESTI CSOMÓPONTNÁL.** Az amúgy is zsúfolt Kossuth Lajos utca és Rákóczi út csak a híd forgalmának mintegy felét tudja majd elvezetni. A fennmaradó ötven százalékot szét kell osztani a Duna-parton, hogy a legrövidebb úton juthasson el céljához. Ugyanez fordítva is áll — a szomszédos hidak terhelmentesítése érdekében, az azok felől jövő forgalmat egyszerű, rövid úton a hídra kell vezetni. Sajnos, a legjobb megoldást épületek akadályozzák: a belvárosi templom, az Egyetemi épület (a maketten láthatók) és a Duna utca — Váci utca sarkán álló ház (maketten már lebontva). A Belvárosi templom eltolása műszakilag (nagy nehézségek árán) lehetséges lenne, de előreláthatólag mint emlékek veszítene értékéből. A templom a helyén marad, a lejáró ívesen elhúzva épül meg. A későbbiekben a terv szerint az Egyetemi épület egy része is lebontásra kerül, a teljesítőképes felkanyarodás megvalósítása érdekében.



A híd fő budai oldala

hid és a Szabadság-híd forgalma már eléri teljesítőképességük határát, így a forgalmi helyzet tarthatatlanná válik. A háború előtt az Erzsébet-híd a budapesti hidak fogalmának 16 százalékát bonyolít-

mekkora forgalomnövekedés, illetve forgalom várható a hídon.

**A SZEMÉLYGÉPKOCSI ÁLLOMÁNY** rohamos növekedése (jelenleg havonta 600 személygépkocsival nő a budapesti állomány) a forgalomnövekedési szorzók módosítását tette szükségessé. A Tervhivatal jelenlegi becslése szerint a forgalom négy-ötszöröse lesz a korábban tervezettnek 1970—80 között. Ez is indokolja, hogy a híd ne a régi formában épüljön újjá, de kétszer kétnyomú, 18 méteres útpályaszélességű legyen (a Margit-híd és a Petőfi-híd útpályaszélessége is kb. ugyanennyi). Ezért nem lehetett a régi kapuzatokat felhasználni, s épül egészen új megoldású kábelhíd. Még így is feltételezhető, hogy 1975-re a hidak nem lesznek többé képesek lebonyolítani a forgalmat Buda és Pest között, s ekkor új átkelésre lesz szükség a Belváros partjainál (híd vagy alagút). A tervezett déli közúti híd nem oldja meg a problémát, mert az elsősorban nem a városi forgalom számára épül.

Az Erzsébet-híd forgalmi szerepének elemzésekor másik fontos kérdés a hídfőcsomópontok kiképzése. A budai oldalon megépülő, Magyarországon egyedülálló kétszintű csomópont képes az egész forgalmat szétosztani, különösen akkor, ha műtárgynak az a része is megépül, amelyet jelenleg — vitatható — takarékosági okokból eredően nem építenek meg. (Ez a rész a Döbrentei utcáról a Gellért tér felé haladó forgalmat vinné szintbeli keresztvezés-mentesen a híd alá.) A tervezés során egységes eszként vették figyelembe a Gellért tértől a Krisztina térig terjedő területet, így egészséges, átfogó rendezési terv született. Más kérdés, hogy a Gellért téri és a Clark Ádám téri csomópontok rendezése is sürgető fel-

A hídfő mögötti részen ún. lábakra állított műtárgy épül esztétikus, szép vonalvezetéssel, mely a nagyértékű műemlék templomot szinte kiszabadítja majd a „rabságából”, levegősebbé teszi környezetét. Legnagyobb problémát az alsó rakpartról a hídra való feljutás megvalósítása jelentette. Ezt csak kerülővel sikerült megoldani. A megépülő megoldás valószínűleg 1975—80-ra kimerül, radikális javulást akkor már csak a 2-es villa-mos térszín alá stüllesztése hozhat, ha az így felszabaduló területet útpályaként veszik igénybe.

A hídra való feljutás két útvonala: a Váci utca és az Apáczai Cseri János utca sem valószínű, hogy kielégítően le tudja majd bonyolítani a forgalmat. (Előbbi keskeny, utóbbiba a Vigadó épülete beékelődik.) Vagy a Vigadó téren lesz szükség új megoldásra, vagy pedig a Korzót kell majd felhasználni közlekedési célokra, ami minden pesti sétakedvelőt érzékenyen érintene.

**A PARKOLÁSI NEHÉZSÉGEK** sajnos a híd elkészültével nem szűnnek meg, sőt... A maketten látható a feljáró déli oldalán megépülő parkoló, amely 80 személygépkocsi tárolására alkalmas. A feljáró műtárgy alatt is parkolhatnak kocsik. De már most 150 személygépkocsi parkol a rendezésre kerülő területen! A Belváros helyzete különben is súlyos: területének 16,4 százaléka szolgál közlekedés céljára. Egyes nyugati nagyvárosokban ez az arány 20—22 százalék között mozog. Kutatások szerint ilyen beépítettség húsz lakos/szék értéket enged meg. (Jelenleg kb. 120/szék a helyzet. De a Tervhivatal szerint 5 lakos/szék lesz a telítettség Budapesten! Ezek az adatok teszik megfontolandóvá tehát a Vigadó újjáépítését, vagy a Duna-parti szálloda-komplexum felépítését.

A pesti oldal megoldása tehát csak átmenetileg tekinthető abban a formában, ahogyan 1964-re elkészül. A híd nem old meg egycsapásra minden problémát — sőt újabbakat teremt, de megépülésével ugrásszerűen javul majd a budapesti forgalmi helyzet.

S a többi problémát is megoldják majd lépésről-lépésre az újabb tervek.

Timár András

## Mit tud a „békaszem”?

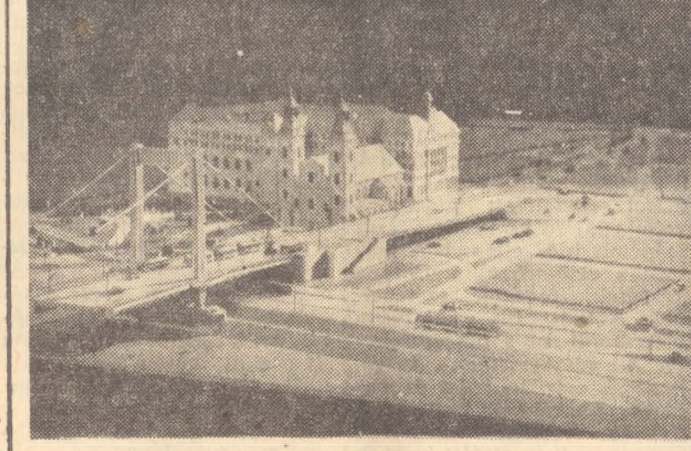
Az amerikai légierők képviselője a Daytonban megtartott bionikai kongresszuson bemutatott egy új elektronikus készüléket, amely meg tudja választani, hogy milyen képeket regisztráljon és csak azokat veszi figyelembe, amelyek — a megadott szempontok szerint — „érdekesek” a számára. A bionikai kongresszuson egyébként az új tudományágnak megfelelően olyan eszközökkel és műszerekkel foglalkoztak, amelyek biológiai adatok alapján működnek.

Az amerikai légierők új műszerét „békaszemnek” nevezték el, azon az alapon, hogy a béka szeme valóban csak azokra a képekre reagál, amelyek kihatással lehetnek az állat életére. Ebben a szelektáló műveletben nincs szerepe a béka agyának, a szem önműködőleg csak azokat a tárgyakat veszi észre, amelyek távolságuknál, terjedelmükénél stb. fogva a békának tápláléklul szolgálhatnak, vagy életét fenyegetik, tehát figyelemmel kell lennie rájuk.

Az elektronikus „békaszem” az amerikai RCA rádió-társaság konstruálta a légierők részére. A készülék terjedelme valamivel nagyobb, mint egy köbméter, súlya 45 kiló és 33 ezer különálló elektronikus alkatrészből áll. A „békaszem” felhasználása igen sokrétű lehet a repülésben.

## REKORD-GÁZSIK

A „La Fiera” című olasz lap összeállítását között az olasz filmszínészek keresetéről. Kiténik ebből, hogy a férfiak között a legtöbbet Alberto Sordi filmkomikus keresi, mert egy szerepért több mint százmillió líra gázsit kap. Őt Marcello Mastroianni követi, majd több más színésszel együtt Vittorio Gassman; akinek szokásos gázsija 25 millió líra. A hölgyek közül első helyen Sophia Loren áll 400 millió lírával, Lollobrigida csak utána következik 150 millióval.



A pesti híd fő majdani képe