

Hídjaink jövője

A budapesti ember életének mindig is fontos elemei voltak a Dunát átívelő hidak. Annak is, aki naponta használja valamilyiket, mint a város egyik részéből a másikba vezető közlekedési utat, de annak is, aki csak ritkán kel át a város egyik oldaláról a másikra — esetleg pusztán azért, hogy élvezze a híd felett a friss dunai levegőt.

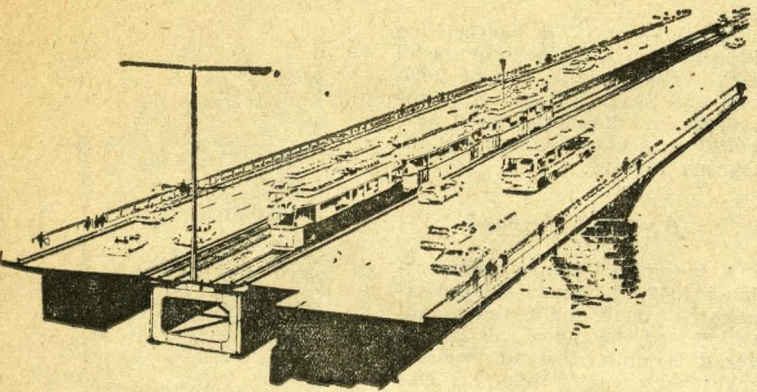
De ezek a hidak nemcsak mint a közlekedés eszközei kötődnek hozzá. A fővárosi ember szereti is a hídjait. Az elmúlt háború barbár hídrombolásai mélyen megrendítették a budapestieket — és ez a megrendülés nem pusztán a közlekedés megbénulásából táplálkozott. Az örömet az újjáépített hidak megnyitásakor sem csak a jobb közlekedés reménye táplálta. Bizonyára az Erzsébet-híd avatásán sok olyan pesti és budai lakos tolongott, aki azóta sem kelt át rajta.

A híd azonban rendeltetésénél

letek közötti belső forgalmi kapcsolati igények miatt szükséges ez az új közúti híd, amely a Csepel—Pesterzsébet között meglévő csepeli átjárónak a nagy Duna-ágon való folytatása lesz. A folyó itt majdnem 400 méter széles. A gazdasági és esztétikai szempontokat figyelembe véve háromnyílású híd létrehozása látszik itt legelőnyösebbnek.

A budapesti Duna-hidak fejlesztési terveit folyamatosan, a forgalmi igények növelésével összhangban valósítják meg. Az új hidak létesítésén kívül tehát fontos a meglévők korszerűsítése, bővítése is. Hogyan képzelik el ezt a szakemberek?

A közeljövő legfontosabb feladata az *Árpád-híd* bővítése. Előreláthatólag ez két ütemben valósul meg. A budai csomópont a Flórián téren alakult ki. A *Lánc-híd* további kapacitásának növelése érdekében szükséges a hídfőben levő közúti csomópontok



Az Árpád-híd bővítését előreláthatólag két ütemben valósítják meg

fogva mégiscsak közlekedési alkalmatlanság, és a fővárosi — de a budapesti hidak esetében, mint látni fogjuk, az országos — forgalom növekedésével a hidak jelentősége is növekszik.

Mi lesz hídjaink jövője, ezzel a kérdéssel foglalkozik három szakember — *Csonka Zoltán*, *Tóth Ferenc* és *dr. Tráger Herbert* a Mélyépítés-tudományi Szemlében. Az elkövetkező egy-két évtizedben milyen új átkelő-alkalmatlanságok épülnek a Dunán és a meglévő hidakat hogyan akarják bővíteni?

A kérdés annál is inkább fontos, mert a fővárosi Duna-hidak, mint köztudott, országos szerepet is betöltenek. Az Árpád-hídtól északra például hazánk területén a nagy Duna-ágon nincs közúti híd. A Petőfi-hídtól délre pedig a legközelebbi közúti híd Duna-földváránál van. Így tehát az ország keleti részéből a Dunántúlra, illetve a Dunántúlról a keleti részekre a közúti forgalom nagy része akarva, akaratlanul is, a fővárosi Duna-hidakon keresztül történik.

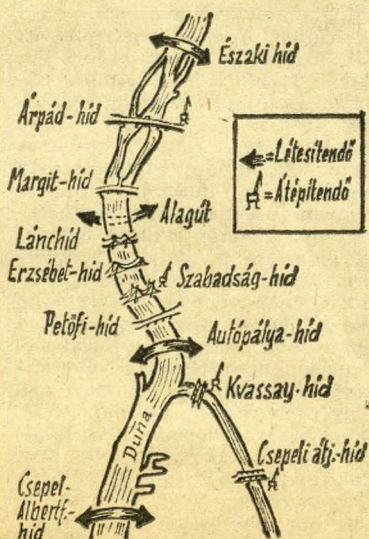
Szakértők véleménye szerint a — nem is olyan nagyon távlati — közlekedési igények kielégítésére *Budapest területén három új Duna-híd, a városközpontban pedig egy folyó alatti alagút létesítése szükséges.*

Talán legfontosabb az északi híd létrehozása. Ezt a hidat a távlati főúthálózaton és a város külső kerületeit összekötő vasúti Duna-hídtól északra építik majd kétszer két forgalmi sávval.

Az igen fontos Hungária körút és az M-1-, M-7-es autópálya, továbbá az országos autópálya-hálózat kapcsolatának létrehozásában a déli összekötő vasúti híd északi oldalán is új híd felépítését tervezik. Ezt „autópályahíd” néven emlegetik. Kialakítására már 1972-ben tervpályázatot írtak ki. Előreláthatóan ez a híd szerkezeti szempontból két külön ütemben, szerkezetenként négy forgalmi sávval épül majd.

Az ország egyik legfontosabb ipari gócnak, Csepelnek összeköttetését javítja majd a *csepel—albertfalvai híd*. Az M-6-os autópálya, illetve az M-1-es, M-7-es autópályák tehermentesítését célzó Rózsavölgyi autótú megépítése, valamint a XI., XXII. és a XVIII. és XIX. kerü-

kétszintűvé alakítása. Az *Erzsébet-híd* annak ellenére, hogy szerkezeti változatlan marad, a további korszerűsítés elengedhetetlen, és a pesti oldalon is kétszintű kiépítésére törekszenek, amit a Felszabadulás tér rendezése során már részben meg is valósítanak. A *Szabadság-híd* forgalmi szempontból, méretei miatt, már jelenleg sem megfelelő. A növekvő forgalom miatt a zsúfoltság csak fokozódik. Ideiglenesen javít a jelenlegi helyzetet az a körülmény, hogy a met-



ró dél-budai ágának forgalomba helyezése után a hídon a villamosforgalom várhatóan megszűnik, és így a közúti forgalom részére kétszer két forgalmi sáv alakul ki. A végleges rendezés azonban — távlatokban — új híd építését tervezi a Gellért téri közúti csomópontok korszerűsítésével egy időben. A *Petőfi-hídnél* a forgalmi csomópontok korszerűsítése a legfontosabb. A pesti oldal a Boráros tér rendezésével összhangban két ütemben épül.

A szakemberek a tervezett fejlesztések megvalósítása során arra törekszenek, hogy az Európa-szerte elismert szépségű és szerkezeti megoldású hídjaink hírnevét a kialakult városképi együttesbe illeszkedő korszerű hidakkal tovább gazdagítsák.

Faludy József