

# MŰSZAKI

**A MŰSZAKI ÉS  
TERMÉSZETTUDOMÁNYI  
EGYESÜLETEK  
SZÖVETSÉGÉNEK LAPJA**

# ÉLET

XXXIV. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM

ÁRA: 4,- Ft

1979. OKTÓBER 19.

## A BUDAPESTI DUNA-HIDAK és hídfők fejlesztése

Az ország 8 közötti dunai átkelőhelye közül 6 a fővárosban van. Az országos és nemzetközi tranzitforgalom döntő hányada is ezeket terheli. A felszabadulás után újjáépített és bővített átkelőhelyek, az Erzsébet-híd szélesebb keresztmetszettel történő újjáépítése, a 2. metróvonal Duna alatti alagútja ma már nem tudják csúcsidőszakban torlódásmentesen lebonyolítani a forgalmat. A hidak szükségzerű felújításával járó forgalomkorlátozások az egész fővárosi, esetenként (pl. Petőfi-híd) az országos forgalom lebonyolításában érzetik hatásukat.

A budapesti Duna-hidak egész napi forgalma 1965–76. között közel kétszeresére növekedett. A növekedés üteme 1973-tól csökkenő tendenciát mutat, jelezve, hogy a hidak kapacitása kimerült. A motorizáció gyors fejlődése kiváltotta a forgalmi igények növekedését, amit a dunai átkelési kapacitások bővítése nem tudott nyomon követni. Az évről-évre növekvő igények a csúcsórai forgalomban zavarokat, torlódásokat okoznak a Duna-hidakon és a hozzájuk kapcsolódó úthálózaton, a csúcsforgalom lefolyása egyre hosszabb lesz.

Az átkelési igények előre-

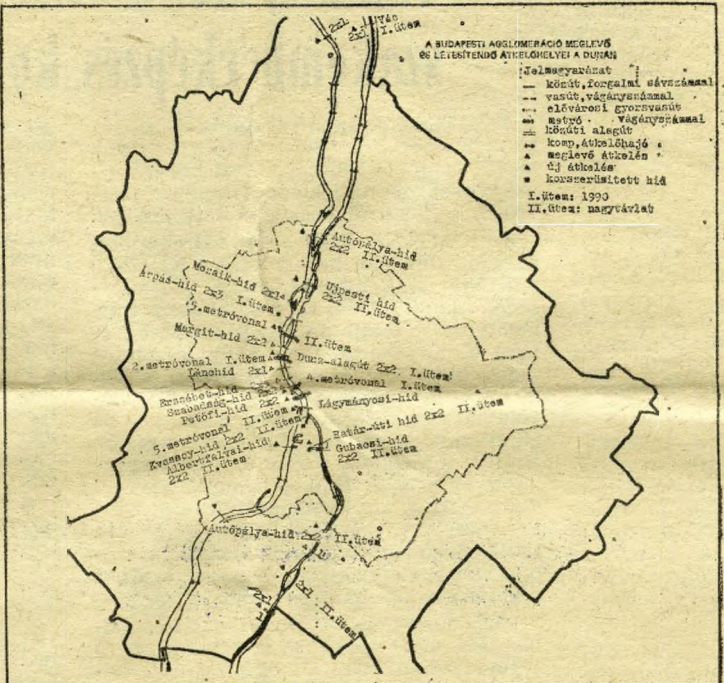
becslése azt mutatja, hogy a Duna-hidak 1977-ben mért csúcsórai forgalmához képest (100%) 1985-ben 68%-kal, 1990-ben 81%-kal, 1995-ben 90%-kal és 2010-ben 102%-kal nagyobb átkelési igénnyel kell számolni.

### A tömegközlekedés

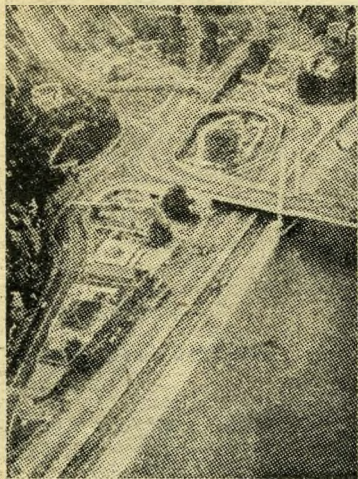
A Dunát naponta több mint 1 millió utas keresztezi tömeg-

kedése egyrészt ezzel, másrészt a lépcsőzetes munkakezdés bevezetésével hozható összefüggésbe.

Az átkelő forgalom 77%-át lebonyolító tömegközlekedés közúti járművei, illetve pályái jelenleg a Duna-hidak közötti kapacitásának 31%-át veszik igénybe. A metró 2. vonala (1972) a villamosforgalomban 16%, az autóbuszforgalomban 7% csök-



A meglévő és a tervezett átkelőhelyek



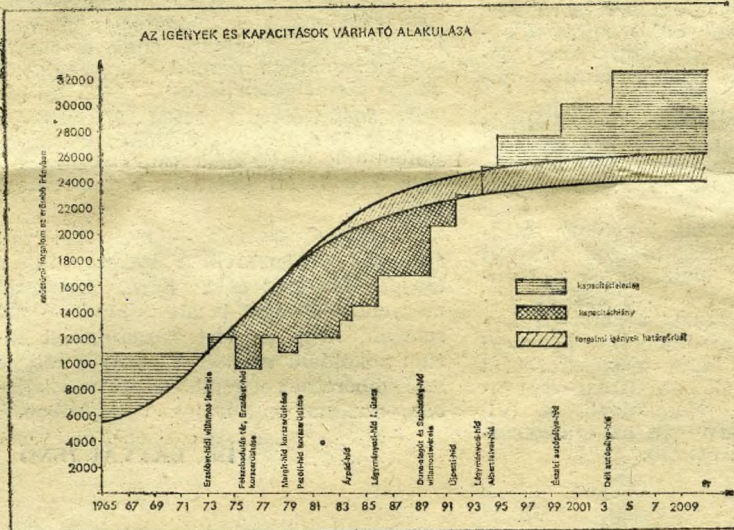
Erzsébet-híd, budai hídrő

közlekedési eszközökön. A tömegközlekedés átkelő forgalmának 23%-át a metró 2. vonala, 77%-át a felszíni tömegközlekedés (villamos, autóbusz) bonyolítja le. A tömegközlekedés forgalma 1971 óta nem emelkedett számottevően. Ennek oka az egyéni közlekedés fejlődése, mely az 1965. évi 105 000 utas/nap/2 irány értékről 1976-ra 271 000 utas/nap/2 irány értékre emelkedett. A tömegközlekedés csúcsórai utasszámának mérsékeltebb növe-

kenést eredményezett. Ez azonban csak átmenetileg jelentett érezhető tehermentesítést az átkelő forgalomban, a közúti forgalom növekedése csakhamar betöltötte a felszabaduló közúti kapacitást.

A felszíni tömegközlekedés szerepe az átkelő forgalomban a jövőben is megmarad. A Dunát keresztező következő metróvonal belépése 1990-ben várható, a város középső és déli szektorában azonban a közúti tehermentesítést többszörösen meghaladja az átkelési igényeknek a forgalomnövekedésből adódó növekedése, így a 4. metróvonal önmagában nem csökkenti az átkelési kapacitáshányt.

A hídfők csomópontjainak egy része nincs összhangban a hidak kapacitásával. Például a Petőfi-híd pesti hídfőjét (Boráros tér) a közeljövőben rendezik, a Margit-híd pesti és budai hídfőinél gyalogos aluljárók épültek. A hidakra vezető csomópontok rendezése a hidak meglévő keresztmetszeti kapacitásának jobb kihasználását és a Dunával párhuzamos forgalomáramlás kedvezőbb lefolyását segíti elő, a hidak kapacitását azonban nem növeli olyan mértékben, hogy az a kapacitáshány nagyságrendjét módosítsa. Vegyük most sorra, mit tartal-



(Folytatás a 10. oldalon.)

1979 OKT 19

## MŰSZAKI ÉLET

624.2

### A budapesti Duna-hidak és hidfők fejlesztése

(Folytatás az 1. oldalról.)

maz a dunai átkelőhelyek és hidfők — északról dél felé haladva — fejlesztési programja.

#### A fejlesztési program

Az Újpesti híd az újpesti vasúti híd mellett épül, 2x2 forgalmi sáv szélességben. Feladata a külső kerületeket összekötő körvasúti gyűrű átvezetése a Du-

A Szabadság-hídon — amelyben a biztonság megengedi — célszerű a forgalomkorlátozással járó felújítási munkákat 1989—90-re halasztani, amikor a 4. metróvonal átveszi a főmegközelkedés lebonyolítását, és sor kerül a hídon áthaladó villamosvonal megszüntetésére.

A Petőfi-híd felújítása, a teljes pályalemez átépítése jelenleg folyik. A munkákat a Bo-

A Gubacsi-híd korszerűsítése jelenleg folyik. A közúti híd melletti vasúti híd egyik pályája közúti forgalomra épül át. — A másik vasúti pályán a MÁV iparvágánya fennmarad.

Az Albertfalvai-híd Dél-Buda lakó- és Csepel iparterületének kapcsolatát biztosítja. A budai hídfőben az M1—M7 autópálya rózsavölgyi bevezető szakasza, az M6-os autópálya bevezetése és a 60. főút találkozik majd.

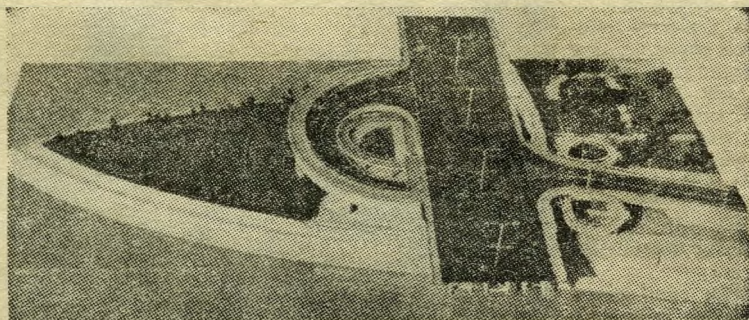
A déli autópálya híd felépítésével az autópálya körgyűrű Budapest déli részén a Nagy-Duna-ágot és a soroksári Duna-ágot keresztezi.

Az V. ötéves tervidőszakban a népgazdaság teherbíró-képessége nem tette lehetővé új Duna-híd építését. A meglévő hidak felújítása mellett a tervidőszakban egyes hidfők, illetve csomópontok rendezésére került sor.

Az ismertetett fejlesztési program a VI. ötéves tervtől kezdődően az úthálózat-fejlesztéssel összhangban valósul meg, a déli autópályahíd építése az autópályagyűrűvel, az Újpesti-híd a lakótelepi körút kiépítésével, az Árpád-híd és a Lágymányosi-híd a Hungária körút és a Hamzsabégi út megépítésével, a Duna-alagút a Moszkva tér rendezésével, valamint a rekonstrukciós körút kiépítésével, az Albertfalvai-híd az M1—M7 autópályák tehermentesítő Rózsavölgyi útjával, valamint a lakótelepi körút kiépítésével áll kapcsolatban.

Remélhető, hogy a főváros fejlesztési lehetőségei a jövőben ötéves tervenként egy új Duna-híd, illetve alagút építését lehetővé teszik.

DERZSI ANDRÁS



A Margitsziget felső végének tervezett kiépítése

nán, és egyben a jelentős lakó- és ipari területek — Újpest és Obuda — közvetlen összeköttetésének biztosítása.

Az Árpád-hídat a távlati forgalmi igényeknek megfelelően a hidfőkkel együtt 2x3 forgalmi sáv, valamint villamospálya átvezetésére alkalmas keresztmetszettel építik át. A híd kiszélesítése révén a Hungária körutat mint 2x3 forgalmi sávos főforgalmi utat és a Dunakanyarba vezető 10-es és 11-es, valamint M2-es jelzésű távlatban autópályává kiépülő országos főútvonalak forgalmát közvetlenül vezeti át a Dunán.

A Margit-híd felújítása 1978-ban megtörtént, egyidejűleg a pesti és budai hídfőkön gyalogos aluljárók épültek.

A Duna-alagút építését a forgalmi igények teszik szükségessé: a két part közötti átkelési kapcsolatok kapacitását növelni kell a városközpontban is, illetve a városközpont úthálózatát tehermentesíteni kell. A városközpontot elkerülő de annak súlyvonalában haladó átkelési kapcsolat hosszú kifizetésű alagúttal oldható meg. Az úthálózat szerkezete, a beépítettség, valamint a városkép egyaránt közúti alagút létesítését indokolja ezen a helyen. A hidépítéstől alapvetően eltérő alagútépítési technológia lehetővé teszi a szükséges hidépítési kapacitástól független, gyors építést.

A Lánchíd időszakos felújítása 1982-ben esedékes. A felújítással együtt el kell végezni a pályalemez szigetelését is, ami előreláthatólag forgalomkorlátozással jár.

Az Erzsébet-híd időszakos felújítása a VII. ötéves tervben esedékes. A híd fő csomópontjainak korszerűsítése az V. ötéves terv elején befejeződött.

ráros tér rendezésével összhangban végzik el.

A Lágymányosi-híd a Hungária körút és a dél-budai városi autótúteljes kiépítésével együtt teremti majd Dél-Buda és Dél-Pest között a Petőfi-hídtól délre is közvetlen közúti kapcsolatot. Ezt a déli összekötő vasúti híd mellett, annak északi oldalán létesítendő közúti híddal lehet biztosítani. A híd keresztmetszeti mérete a hálózat- és forgalmi tervezés alapján 2x3 forgalmi sáv.

A Kvassay-híd felújítása 1970—71-ben megtörtént. A távlatban a híd 2x2 forgalmi sáv szélességre épül át.

Az új átkelőhelyek létesítésének és a meglévők korszerűsítésének javasolt ütemezése

Sorrend	Átkelőhely	Megvalósítás éve kezdés	Megvalósítás éve befejezés	Forg. sávok száma	Kapcsolódó feltételek
1.	Árpád-híd szélesítése	1981	1985	2X3 + vill.	Flórián tér rendezése Hungária krt. kiépítése
2.	Lágymányosi-híd	1985	1988	2X3	Hungária krt. és Hamzsabégi út kiépítése
3.	Közúti Duna-alagút	1986	1990	2X2	Széna tér és Rudas L.—Bajcsy Zs. csomópont rendezése
4.	Újpesti híd	1988	1992	2X2	Újpesti Árnád út—Váci út csomópont és Óbudai csomópont kiépítése
5.	Albertfalvai híd	1994	1996	2X2	Körvasút-gyűrű
6.	Északi autópálya-híd	2000	2004	2X2	MO autópálya
7.	Déli autópálya-híd	1996	2000	2X2	gyűrű
	4. metróvonal	1983	1990		
	5. metróvonal Óbudai szakasz	1992	1998		
	5. metróvonal dél-budai szakasz	1993	2010		