

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

624.2

Szerző: *M. J. Jotán;*

Cím:

**Négy év múlva megnyitják
a forgalomnak**

*Magyar Nemzet,
1960. dec. 25.*

Hely

10

zemély

1960

AZ ÚJ ERZSÉBET-HIDAT

A fővárosi tanács legutóbbi ülésének napirendjén Budapest közlekedésének fejlesztése szerepelt és az előterjesztés egyik pontja az Erzsébet-híd építésével foglalkozott. A felszabadulás óta az Erzsébet-híd újjáépítését többször napirendre tűzték különböző fórumokon, de csak néhány éve született döntés a tervezéséről és építésének megkezdéséről. A Hidépitő Vállalat a hídfők kialakításával, egyéb mélyépítési feladatok elvégzésével; a MÁVAG hídépitők pedig a pesti oldalon a régi kapuzat bontásával készítik elő az új Erzsébet-híd építési munkálatait.

Forgalmi szempontból legfontosabb Dunahidunk az Erzsébet-híd. Már csak azért is, mert a kelet felől érkező legfontosabb főközlekedési utat, a kerepesi országutat vezeti át Buda főútvonalára, amely évszázadok óta az Ördögárok völgyében vonult. Mindenki előtt világos, hogy ezt a hidat kellett volna a legelső között újjáépíteni. Nyilván azért maradt utoljára, mert az építés a legnehezebb feladatot jelentette.

Zsákutca a Belvárosban

Ma a Rákóczi út, Kossuth Lajos utca és Szabadsajtó út lényegében zsákutca. A Budára irányuló forgalom innen a Lánchídra és a Szabadsághídra kényszerül. Ez a helyzet a híd forgalomba helyezésével megszűnik és a számítások szerint naponta 160 000 ember utazik át rajta, ugyanakkor a két »kiszegítő« hídron kívül a Margithíd forgalma is tehermentesül bizonyos mértékben. Közlekedési, forgalmi szakemberek és közgazdászok különböző számításokat végeztek és ezekből kiderül, hogy az Erzsébet-híd beruházásai két és fél-öt év alatt megtérülnek, tehát gazdaságos a megépítése.

Az Erzsébet-híd építése körüli vita a szakemberek köré-

ben már eldőlt. Műszaki egyetemi tanárok, Kossuth-díjasok, mérnökök, építészek, gazdasági szakemberek nem a régi újjáépítése, hanem teljesen új híd építése mellett döntöttek.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a fővárosi tanács, a Minisztertanács elfogadta az Út-Vasúttervező Vállalat Kossuth-díjas mérnökének, Sávoly Pálnak előterjesztését. Már jóváhagyták a tervfeladatot és a kiviteli tervek készítése is megkezdődött.

Az UVATERV hídirodájának kiváló vezetőjével beszélgettünk az Erzsébet-híd néhány érdekességéről. Elsőnek a híd szélességéről.

— Nemcsak az én véleményem, hanem más szakembereké is az, hogy nem szabad hat nyomnál keskenyebb kocsi pályát terveznünk a városközpont hidján, amely századokra kell, hogy szolgáljon. Elhatározásunkat a forgalmi tanulmányok teljesen alátámasztották. E szerint 1965-ben már 64 százalékos, 1975-ben már 100 százalékos forgalmi telítettsége lesz a hídnak. A budapesti hidak összforgalmá-

nak 30 százalékát veszi át. A híd kocsi pályájának szélessége 18,20 méter lesz, kétoldalt 3—3 méter széles gyalogjáróval, közepén pedig villamos-pályával.

Érdekes verseny

— Az új híd kábelszerkezetű lesz, ennek acéligénye alig több 7000 tonnánál. Felmerült a gerendahíd terve is, de ennek acélszükséglete 13 000 tonna lett volna. Ilyen méretű műtárgy megépítéséhez ilyen áldozatot az acéllal jobban ellátott államokban sem hoznának. A gerendahíd ellen szólt az is, hogy zavarta volna a városképet a magas tartó. Meg kell mondanom azt is, hogy a régi híd láncanyagából 2100 tonna felhasználható lett volna, az új acélszükséglet azonban 10 200 tonnára emelkedett.

— A lánchíd és a függőhíd között az 1920-as évek táján indult verseny és mindinkább a kábelszerkezet győzött. A kábel nagy szilárdságú acélhuzal-köteg, amelynek szilárdsága több mint négyszerese a normál acélnak. A lánchíd ma már elavult, úgyszólván nem is építenek ilyeneket, ha csak indokolt muzeális szempontok nem forognak fenn; egyébként anakonizmusnak tekintenek szakkörökben.

— A régi Erzsébet-hidat műemlékként tartották nyilván általában, jöllehet ennek jogosságát sokan vitatták. A mai és a távlati forgalmi igényeknek megfelelő, kiszélesített lánchíd csak kényszerre, torz hasonmása lett volna a réginek. Ilyen »műemlék« értéke nem ért volna fel a 40 milliós többletkiadással, nem a több mint 3000 tonna acélszükséglettel és nem utolsósorban azzal az áldozattal sem, hogy a híd építésének időtartama legalább egy évvel meghosszabbodott volna.

Sávoly Pál hídiroda-vezető nemrég tanulmányúton járt a Német Szövetségi Köztársaságban és Franciaországban. Láta a köln—mülheimi, köln—rodenkircheni kábelhidakat, Franciaországban egész sereg kábelhidat. A többi között a Szajna torkolatánál, Tancarville-nél az elmúlt évben épített modern kábelhidat. A Magyar Nemzet szerkesztősége nemrég levelet kapott G. B. okleveles mérnöktől, aki egy műszaki folyóiratban látta a tancarville-i kábelhid fényképeit. »A képekről láttam — írta olvasónk — a kábeleket tartó kapuk betonból készült hatalmas tömbjét. Eltűnődtem ezeken, s elmentem a Duna pesti oldalán a most még meglévő, de már bontás alatt álló volt Erzsébet-híd hatalmas vaskapuzatához. Megkísérlettem behe-

lyettesíteni a még meglévő gyönyörű vaskapuzat helyébe a fényképeken látott beton tömböt. Nem ment. Szépérzékem tiltakozott ellene«. G. B. tovább aggályosodik: miért kell betonból építeni a kapuzatot?