

Az épülő Jászberényi úti felüljáró

# KÉT SZINTEN

Új felüljárón robognak november végétől a gépkocsik, autóbuszok, teherautók, motorkerékpárok a soroksári Marx Károly út elején. Az évtizedekkel ezelőtt épített s elhasználandó, elavult, a kelebiai vasútvonal fölött vezető közúti és HÉV-hidat cserélték ki napjaink megváltozott fokozott követelményeinek megfelelőbbre. Az átlagos napi forgalom itt reggel hat óratól délután ötig: 37 HÉV szerelvény, 28 vonat s óránként minimálisan 672 gépjármű. A 41 méter hosszú híd építési költsége 25 millió forint volt.

A Soroksáron átvezető 5-ös főút másik pontján, az Ócsai úti vasúti kereszteződésnél, a sorompó közvetlen közelében pedig ezekben a hetekben kezdődött meg a 130 méteres, új felüljáró építkezése. A harmadik, a két előzőnél nagyobb szabású, még csak tervezett komplexum a Haraszti út — Ócsai út — Marx Károly út találkozásánál, a HÉV keresztezésben gyorsítja majd a Kecskemétre, Szegedre, illetőleg Budapestre igyekvők útját.

## Jövőre: a Jászberényi úton is

Nincs, s nyilvánvalóan még soká lesz pontos mérőszerszám, elektronikus számítógép, amely csupán hozzávetőlegesen is jelezni tudná, hogy egy-egy felüljáró ténylegesen mennyire javította s tette veszélytelenebbé a közlekedést; mennyivel kevesebben kényyszerülnek fékezésre, újbóli indításra és persze bosszankodásra, időpazarló ácsorgásra.

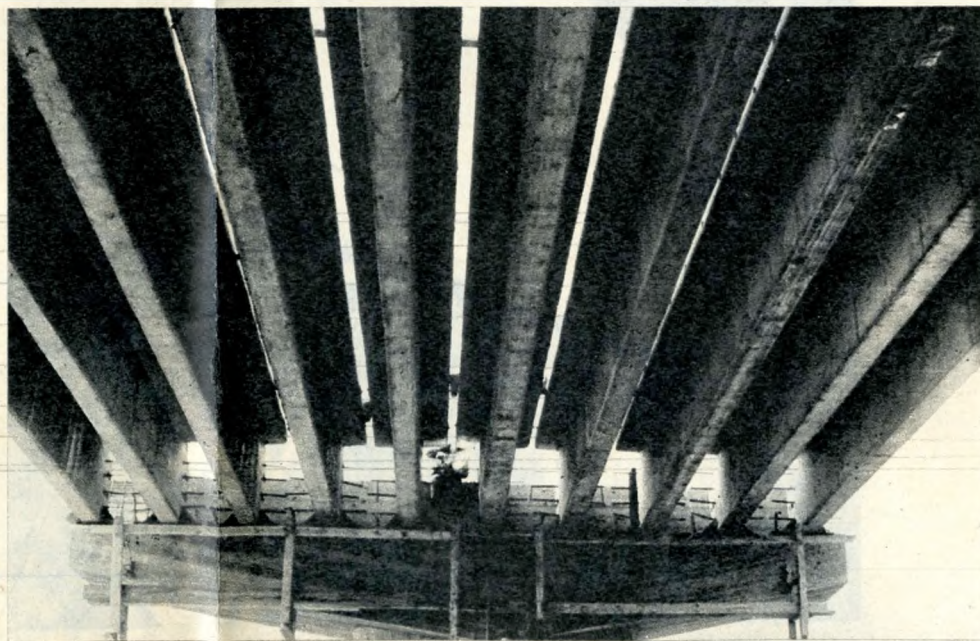
A hazai felüljárók specialistái: a Hídépítő Vállalat szakemberei. Hozzáértésüket a Budapest alberty-

falvai, Hungária körúti, Kacsón Pongrác úti „szárazföldi átkelőknél” már eddig is bizonyították. Tapasztalt gárda. Most Kőbányán, a Jászberényi úton, a hagyományos módszertől eltérő műszaki eljárással dolgoznak. Előregyártott feszített beton tartószerkezeteket alkalmaznak. Ezáltal az állványozás, a zsaluzás ideje lényegesen lerövidül. Az egyenként 34,5 tonnás tartógerendákat a helyszínen gyártották és október utolsó hetében három „vágányzárás” éjszakán már beemelték a vágányok feletti nyílásba. Így a

villamosított vasút felső vezetéke is tovább építhető. A felüljáró a Nagykáta—Újszász vasútvonalat íveli át. 1973-ban elkészül. Hossza 244 méter, feljárókkal együtt 520. Felhasznál-nak 11 ezer köbméter betont, 500 tonna betonacélt. A beruházás összege 52,5 millió forint.

A felüljárók természetrajzához tartozik: míg épülnek, akadnak ellenzőik. Mások éppenséggel eleve nyugtalanok, sürgetik: mikor lesz végre kész? Az átadást követő első óráról viszont egységes a közvélemény. Örülnek az emberek. Élvezik a felüljáró előnyeit. Így történik ez minden biztonnal Újpesten, Rákospalotán is, ahol az Árpád úton, a váci, négy vágányú vasút fölött már ugyancsak épül a híd. Létesítését ezer és egy ok mellett indokolja: a rákospalotai városközpont rekonstrukciója, a palotai hatalmaso-

Az előregyártott vasbeton tartógerendákat hegesztik FOTÓ: SZALAY ZOLTÁN



7

dó lakótelep, s hogy naponta legalább negyvenszer lezárják az ottani vasúti sorompót. Impozáns felüljárónak ígérkezik. A műtárgy — ez a pontos építészeti szakkifejezés — adatai: 220, a két oldalán csatlakozó támfalas feljárókkal együtt 560 méter hosszú. A hídon villamos is jár majd. A közút szélessége 15,5 méter. A villamos vágányait közép-

re helyezik. A gyalogosok 1,5 méter széles járdán haladhatnak. A 140 millió forintos híd szerkezete is — a Jászberényi útihoz hasonlóan — autódarukkal beemelt, helyszínen előregyártott, feszített vasbeton tartók együttese. Az állványozást itt is mellőzik. S mellékesen megmozgatnak 45 ezer köbméter földet. Az átadás határideje: 1974.

## A balatoni autósok érdekében

A főváros vezetői gondolnak a hétvégi gyakori bosszúság, az Alkotás utcai forgalmi dugó eltüntetésére is. A Balatonra tartó gépkocsik vezetői, utasai tapasztalták, mennyi ideig kell vesztegelniük a Hegyalja út — Alkotás utca kereszteződésénél, míg szabad jelzést kapnak, továbbmehetnek, ki a Budaörsi útra, előre a Balatonhoz. A magyar tenger melőli visszatérésnél sem egyszerű itt az

áthaladás. Az elképzelt felüljáró a Hegyalja út forgalmát közvetlenül átveteti a Budaörsi út torkolatához. A kivitelezésnél igyekeznek a részfeladatokat úgy organizálni, hogy lehetőleg ne kelljen sehol feleslegesen leállítani a forgalmat. Tehát a régi utat csak akkor akarják megbontani, amikor az újon már közlekedhetnek a gépkocsikaravánok.

## Eltűnik több tucat sorompó

A következő esztendőkből a fővároson kívül több tucat vidéki vasúti kereszteződés sorompói is eltűnnek. A debreceni pályaudvarhoz közeli, 150 méter hosszú, több ágú, a 47-es békéscsabai-szegedi főközlekedési út forgalmát egyszerűsítő, homokkerti felüljáró tulajdonképpen már kész. Mégis, csak 1973-ban tudják átadni a forgalomnak, mert jelenleg a környező utak rendezésén dolgoznak.

A Debrecen és Nyíregyháza közötti, 4-es főútvonalon, Újfehértónál a vasút felett ível át majd 90 méteres átjáró. Jelentős az M 1-es úton már épülő és 1974-ben befejeződő, 65 méteres Átaléri híd, valamint a 94 méteres, négysávos tatabányai felüljáró a Budapest—Győr—Hegyeshalom vasút felett. Pécs ugyancsak kap felüljárót, 373 méteres átvezetőt az 58-as drávaszabolcsi (köznapibb néven siklósi) úton, a vasút három vágánya és a városi forgalmi csomópontok felett.

A korszerű hídépítésnek több változata, irányzata ismeretes. Tatabányán például a Budapesten, Pécsen, Rakamazon bevált új eljárásból eltérő módszerrel takarékoskodnak idővel, anyaggal. A nyugatné-

met eredetű Hünnebeck-állvány alkalmazásával minimumra csökken a faanyag-felhasználás és az ácsmunka. Ez az állvány teljes egészében acélszerkezetű...

Tény: a sorompó óv, de feltart, vesztegelésre kényszerít, percek, olykor negyedórákat rabol. És nem ritkán súlyos balesetek színhelye. Napihír: a sorompónak ütközött, a száguldó mozdony elé került autón vagy lovas kocsin, motorkerékpáron a szerencsétlenül járt ember. (A legutóbbi, november eleji — sajnos jellemző, ismétlődő — eset: „Gyöngyös belterületén Zajdaczki János 25 éves gépkocsiveető, atkári lakos, a 4. számú Volán tulajdonát képező tehergépkocsival a közút és a vasút kereszteződésénél elmulasztotta a kötelező megállást, s beleszaladt a Gyöngyösről Vámosgyörk felé haladó személyvonatba.”)

A sorompó napjaink fokozott tempójától valójában már idegen. Felhúzza, leeresztve — a múlt század. A felüljáró pedig a mai közlekedés hídja. A gyorsabb, kényelmesebb, biztonságosabb közlekedésé.

LÁSZLÓ MIKLÓS

**A Soroksári úti felüljáró már kész, az állványzatot bontják**

