

Módosítás

AZ ÓVATOS derűlátás épp-úgy sajátos vonása ennek az építésvezetésnek, mint a mérésnek ható kockázatvállalás. A gyanútlan szemlélő első hallásra és olvasásra meglepetten kapja fel a fejét, azután mélyen befogdokol a közölt tények és szándékok szövevényébe, majd megnyugszik: a munka üteme megint elrugaszkodott a tervtől s újabb módosítások váltak szükségessé. Ezek a módosítások azonban csak a külső szemlélőnek okoznak meglepetést, úgy tetszik, a kormánybiztos várbeli rezidenciáján, példátlanul egyszerű dolgozószobájában pontosan előre láttak és rendszerbe foglaltak minden előre látható és nem látható eseményt s ez a rendszer, mint valami végtelenül bonyolult hadászati térkép, határozza meg a vezérkar és a „harci egységek” következő hadmozdulatait.

Eredetileg 24 hónapra tervezték a munkálatokat, de már 1979. május 3-án, a kezdet napján készen volt az az ütemterv, amely 1980. november 3-ára kilátásba helyezi a Petőfi-híd megnyitását a forgalom előtt. Ez az időpont természetesen nem jelenti azt, hogy a híd készen áll, a kapcsolódó építkezések is befejeződnek, mert vannak olyan munkafolyamatok, amelyek nem zavarják a hídon meginduló forgalmat s a forgalom sem zavarja a munkásokat, akik a híd alsó szerkezeti elemeit festik s más, befejező munkálatot folytatnak. Nem a minden áron való sietség, valamiféle rekordhajászás szülte ezt az idei novemberi átadási időpontot, hanem az a körülmény, hogy 1980 végére tervezik az Árpád-híd szélesítésének kezdetét s ebben az időpontban a Margit-hídon és a Petőfi-hídon összekovacsoltított műszaki és munkásgárdára már Óbudán lesz szükség.

MÁR AZ ELSŐ tapasztalatok jelezték, hogy az építők találkozhatnak számításokon felül „enyhítő körülményekkel”, amelyek megkönnyítik a munkát, segítenek lefaragni a szűkre szabott időből. A híd vasbeton pályalemezének bontása közben kiderült, hogy a lemez minősége jóval gyengébb annál, amit vártak — a háború után sietősen és takarékosan építették újjá — bontása tehát könnyebb és kevesebb időt vesz igénybe. A tervezés nem volt túlságosan derűlátó a forgalomelterelést illetően, mert a tervezők ismerték és tanulmányozták a budapesti gépkocsi-közlekedés lélektanát s tisztában voltak azzal, hogy a motorizáció hirtelen történt felduzzadása anarchikus közlekedési jelenségekkel párosult. Az aggály csak részben vált be, néhány magyar és külföldi gépkocsi-vezető büntetésre méltó felelőtlensége okozott gondot, maga a forgalomelterelés, a gépkocsivezetők tízezrei jobb eredménnyel vizsgáltak, mint várták. A könnyebbségek rovatba kívánczik az a tény, hogy már a kezdet kezdetén megállapíthatók voltak azok a kritikus munkák, amelyek az egész vállalkozás átfutási idejét jelentősségteljesen befolyásolták.

Nézzük egyelőre a forgalom-elterés tapasztalatait, mert Budapest közlekedésében minden átmeneti és szükségszerű rendellenesség heves zavarokat szokott előidézni, amelyek megoldása sok fejtörést okoz a közlekedésszervezőknek és az utak gazdájának, a fővárosi tanácsnak. Mindenekelőtt felmérték az átépítésre kerülő Petőfi-híd könnyűjármű-forgalmát és megállapították, hogy a híd lezárásáig 16 óránként — tehát egy nappali nyújtott műszakban — 38 ezer jármű haladt át, a kialakított terelőút-hálózat viszont csak 23 ezer kocsit tud átbocsátani ugyancsak 16 óra alatt, 15 ezer személyautó alól tehát a szó szoros értelmében kihúzták az aszfaltot. Később megállapították, hogy ez a szám megegyezik a tömegközlekedési eszközökre átszállt utasokéval. Mindenkit meglepett ez a felfedezés, mert az a tapasztalat hogy csekély hatása van a propagandának, amely a metróvégállomásokig való

autózást, onnan a földalattival való továbbutazást javasolja. Úgy tetszik ez a külföldön már régen bevált módszer nálunk még gyerekcipőben sem jár, de hát a közlekedés többi vívmányát sem vettük át valami könnyen. Most kiderült, hogy 15 ezer személyautó hozzávetőleg 30 ezer utasa önként átszállt a villamospótló kék buszok fedélzetére, abból a bölcs megfontolásból, hogy nem tehet mást.

NEM VOLT HIÁNY meglepetésekben később sem. Az előrelátó tervezők az építkezés hátszágának minél nagyobb zónáit szándékoztak a terelésbe bevonni, ezért csomópont átigazításokat hajtottak végre s minden módon iparkodtak fokozni az úthálózat teljesítő képességét. A pesti közlekedés azonban nehezen hagyja el a megszokott ösvényeket s még nehezebben barátkozik meg az újjal, bizalmatlan az ajánlásokkal szemben. Ha már terelőutat kell választania, akkor az ismert útvonalat választja, nem az új csomópontokat, bár azokon könnyebb lenne a közlekedés. Példa erre a Döbrentei tér, ahol az új csomópontot eleinte csak 200—250 autó vette igénybe s ez a szám jó hat hónap alatt emelkedett irányonként és óránként 4—500 autóra. Érdekes annak a 23 ezer gépkocsinak a megoszlása, amely a Szabadság-hídon és az Erzsébet-hídon közlekedett, miután letiltották a Petőfi-hídról. A számlálás alapján szolgáló 16 óra alatt a Szabadság-hídon 10 ezer kocsit, az Erzsébet-hídon 13 ezer kocsit haladt át. Pedig a kétszer háromsávú Erzsébet-híd áteresztőképessége sokszorosa a keskeny és a hídfőkben körülményes közlekedési viszonyokat nyújtó Szabadság-híd teljesítményének.

Ez a kis kitérő — úgy véljük — szemléletesen mutatja, milyen nehézségek nyomták az építésvezetőségek és a kivitelező munkáshadsereg vállát, mert hiszen a közlekedést fenn kellett tartani s úgy gazdálkodni az idővel, hogy az építők képesek legyenek hozni azokat a módosításokat, amelyeket az első pillanatban elhatároztak, de a „miként”-re menet közben kellett megkérni és megadni a megfelelő választ. Említést tettünk már azokról az „enyhítő körülményekről”, azokról a kritikus munkákról, amelyek az egész vállalkozás átfutási idejét jó-tékonyan képesek befolyásolni. Kritikus pontnak bizonyult a pesti parti híd, maga a Petőfi-híd, a gázmunkák és a budai aluljáró, a tapasztalatok azonban arra utaltak, hogy munkaerő és géppark összehasonlásával, technológiai módosításokkal elérhető, hogy a Petőfi-híd a tervezett három szakasz helyett két szakaszban, a budai aluljáró pedig a tervezett két szakasz helyett egy szakaszban épüljön meg. Az építés felgyorsult, a budai oldalon a váltás 1979. november 3-a helyett augusztus 31-én megtörtént, ugyancsak november 3-a előtt egy héttel elkészült a Petőfi-híd fele, a tervezett egyharmad helyett.

AKKOR MÉG kedvezett az időjárás, október végéig kéthónapos előnyt könyvelt el az építésvezetőségek s mivel továbbra is jó volt az idő, a december 22-i leállásig két és fél hónapra nőtt az előny. Január 2-a óta, amikor a „téli szünet” véget ért, az ütemtevrnek megfelelően téli betonozást, a budai aluljáró belső munkáit, gázvezeték- és kábelépítést s a pesti parti híd építését végzik egészen február 28-ig. Az építésvezetőség ugyanis merő óvatosságból feltételezi, hogy a zord téli időjárás akkor ér véget, reméljük azonban, hogy a rá-tartás nem lesz törvényszerű, hamarabb búcsút mondunk a zegernyének, de feltételezve, hogy a tél valóban február végén hajlandó csak búcsút mondani, a téli előrehaladást minden eszközzel biztosítva, lehetőség van arra, hogy Budán május 31-ig a Petőfi-hídon és a pesti oldalon június 30-ig a munkálatok befejeződjenek, a hidat át lehessen adni a forgalomnak.

Jöhet az Árpád- híd.

Baróti Géza