

KLOBOGÓ 78

244

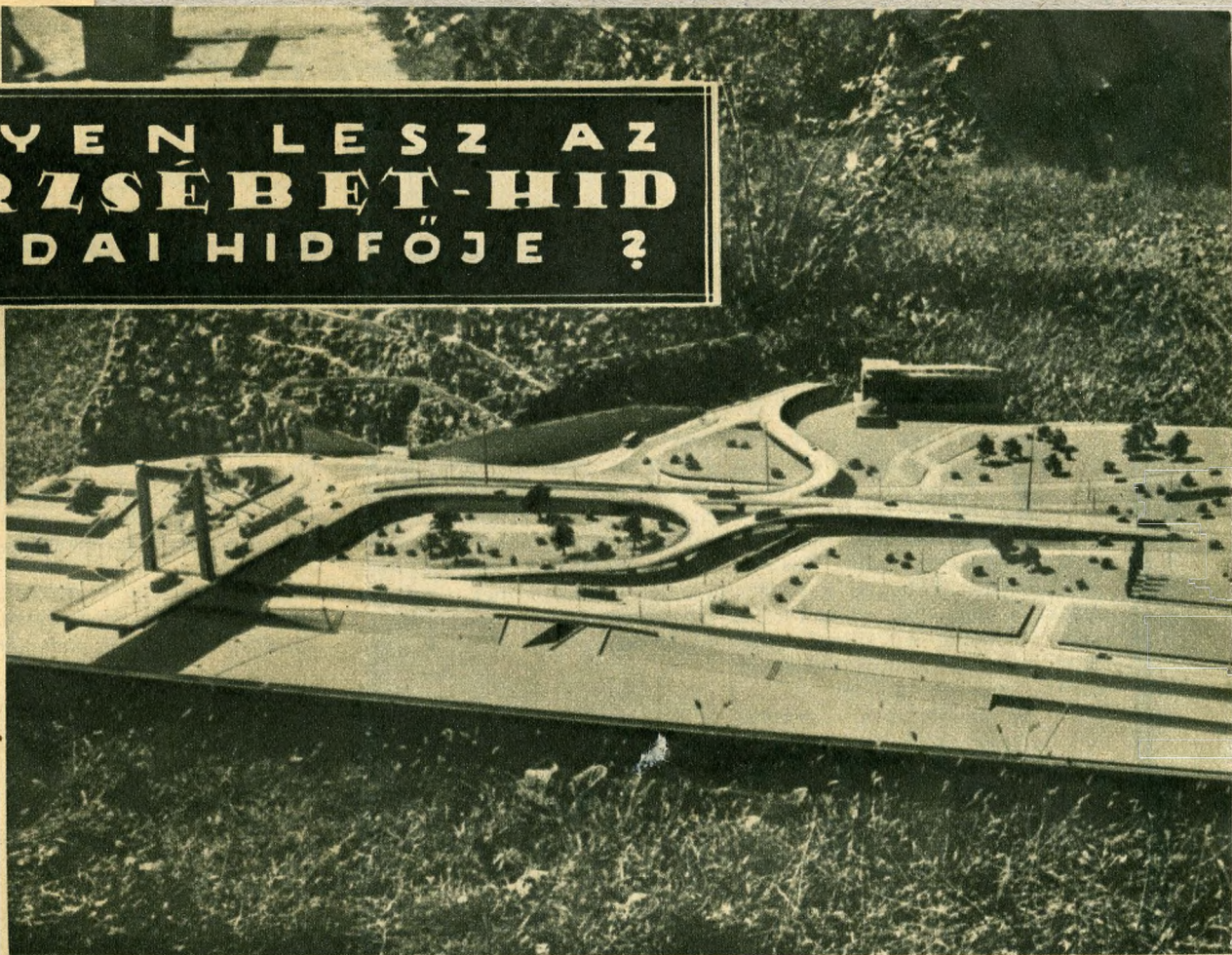
M

## ILYEN LESZ AZ ERZSÉBET-HÍD BUDAI HÍDFŐJE ?

Budapest közlekedésének egyik közismert forgalmi dugója a Szabadság-híd budai hídfője, a Gellért tér. A reggeli és a délutáni csúcsgforgalmi időben a Budára igyekvő járművek gyakran a Dimitrov térig állnak a hídon. A Gellért téren ugyanis kétféle fut le a híd forgalma, ezenkívül biztosítani kell a Gellért-rakpart felé haladó, azaz közvetlenül a hídfőnél egy keresztirányú áramlat útját is. Súlyosbíttja a helyzetet, hogy a pálya olyan keskeny, hogy a villamos és az autóbusz nem fér el biztonságosan rajta egymás mellett.

Valamivel kedvezőbb a Lánchíd budai oldalán a Clark Ádám tér elrendezése. Azonban az itt kialakított körfogalom is csak közepes igénybevételig biztosítja a megállás mentes áthaladást. A csúcsidőben egyre gyakrabban kell itt is várni a járműveknek, míg bekapcsolódhatnak a körforgalomba. A helyszűke viszont nem teszi lehetővé az úgynevezett „fonódási szakaszok” elnyújtását. Így mindkét nagyforgalmú hídfő korszerűtlenné válik a forgalom növekedésével párhuzamosan. Budapest belső közlekedésének várható mértéke pedig már 1965-ben eléri a jelenleg használt hidak teljesítő képességét, a forgalomnak a hidak közötti egyenletes eloszlását feltételezve is. Az épülő Erzsébet-híd bekapcsolódásával és az Árpád-híd kiszélesítésével 1975-ig tudják majd a hidak feladatukat jól ellátni. Persze mindehhez fel kell tételnie azt, hogy a hídra ráhajtásban és a lefutásban nincsen forgalmi akadály.

A tervezést nagyszabású célforgalomszámlálás előzte meg; így nyert megállapítást nemcsak a híd várható forgal-



(UVATERV-foto, Löbné Szidon Mária felvétele)

ma, hanem az is, hogy ez a járműmennyiség milyen arányban fog megoszlni a három lefutási irány, a Gellért-rakpart, a Hegyalja út, illetve a Tabán felé vezető utak között. Ismerve ehhez a hidat nem érintő, arra merőleges parti forgalom nagyságát, pontosan meghatározható volt az egyes keresztezési pontokon, illetve fonódási szakaszokon áthaladó járművek száma. Ennek alapján tervezték meg a hídfő feljáró útjait, azok helyszínrajzi

vonalvezetését és szélességét, s így állapították meg, hogy az egyes forgalmi áramlatok keresztezésénél van-e szükség felüljáróra. A terv által előírt felüljáró rendszer ugyanis nagy beruházást jelent. De ha ezzel összevetjük, hogy a felüljáró-rendszer egyszerűsítése — nem is elhagyása, csupán egyes pontokon fényjelzéssel irányított szintbeli keresztezés előírnyozása — évi 4 és félmilliárd forint forgalmi többletköltséget jelent a megállások és egyéb

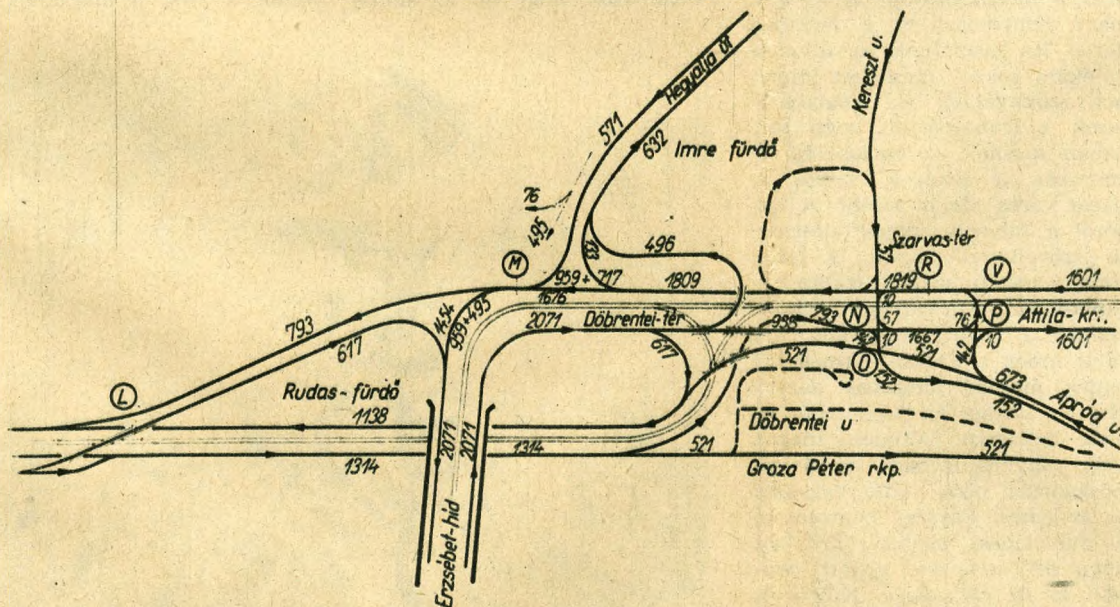
idővesztések miatt, azonnal érthetővé válik, miért szükséges ennek a csomópontnak igen gondos megtervezése.

Az adatok ismeretében először a helyszínrajzi elrendezést tervezték meg, az egyes forgalmi áramlatok irányának meghatározásával. Ezután került sor az egyes csomópontok forgalomtechnikai vizsgálatára, majd végül az előzőek felhasználásával a gazdaságossági elemzésre. Itt a teljes vizsgálat eredményeként kiadódó legjobb megoldás helyszínrajzát és a makett képét közöljük.

Mint arra már bevezetőnkben rámutattunk, az Erzsébet-híd átadása után is feltétlenül szükség lesz a Szabadság-híd és a Lánchíd hídfőinek sürgős korszerűsítésére. Ezért különösen jelentős a most tervezett hídfő kialakítása, mert az ezzel szerzett tapasztalatokat bizonyosan felhasználják majd a másik két csomópont tervezésénél. Az ultramodern hídhoz kapcsolódó feljáró és az Imre fürdő mellett építendő korszerű gyógyszálló Budapest egyik legszebb városképét nyújtja elkészülte után, a Gellért-hegygel és a Tabánnal a háttérben.

Lehotzky Kálmán  
tanulmánya adatainak  
felhasználásával,

Rákos Zoltán



A tervezett elrendezés helyszínrajza. Az egyes betűk a legforgalmasabb keresztezési és fonódási szakaszokat jelölik, a számok az áthaladó járművek mennyiségét