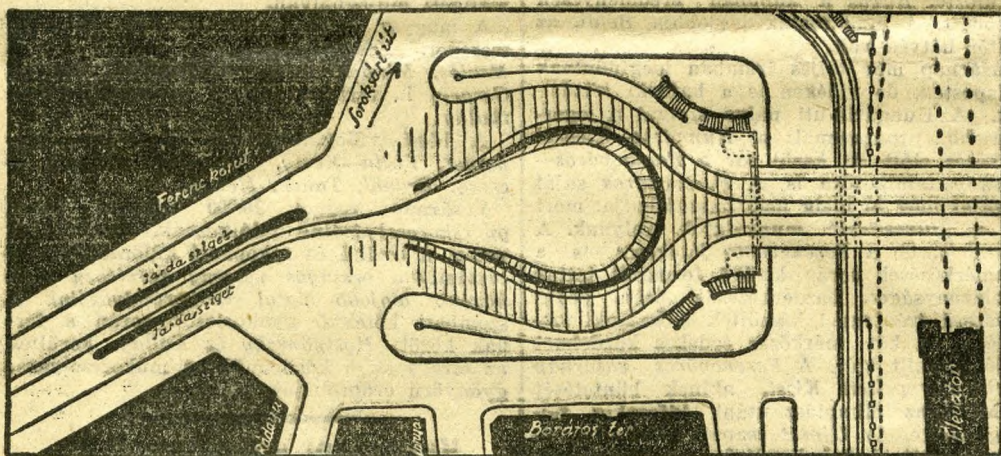


A Boráros-téri hid

villamosforgalmának lebonyolítására új szellemes megoldási tervek készültek

A Nemzeti Ujság néhány héttel ezelőtt részletesen beszámolt arról a megoldási tervéről, amellyel a Boráros-téri hid pesti hídfőjének közúti forgalmát akarják rendezni. A tervvel szemben a közönség körében már akkor bizonyos ellen-szenv jelentkezett, mert a terv szerint a hid pesti feljártánál magas támfallal ellátott körpályán fordították volna meg

azonban esztétikai és közforgalmi szempontból egyáltalában nem mondható ideálisnak. A hidról nézve a közönség a villamoskocsik piszkos, olajos tetejét látni meg először s a szemé valóságos líraerdőbe tévedne. Ezzel kétségtelenül elromlik a hid felől nézve a Boráros-tér egész térhatása és a hidtengely kifutója. A térbe torkoló utcákról nézve a hivata-



A hivatalos terv, amely a villamos hurok miatt kanyarodóval viszi a forgalmat a hidra

a villamosok egy részét. A Közmunkák Tanácsa és a főváros azonban hozzá kellett járuljon ahhoz a tervhez, hogy a hid előtt a villamosok számára visszakanyarodó helyet létesítsenek, mert a Beszkárt kimutatta, hogy a Nagykörút hatalmas villamosforgalmának csak huszonöt százalékát lehetne gazdaságosan átvezetni a hídon, mert ha minden járat a Horthy Miklós-körtérnél fordulna vissza, ez évente 440.000 pengő többletkiadással terhelné meg a Beszkárt költségét a ki nem használt kocsikilométerek miatt.

Ezt a szempontot természetesen a Közmunkák Tanácsának, a minisztériumnak és a fővárosnak egyaránt honorálni kellett és a tér rendezését a mellékelt I. számú ábra szerint készítették el. A terv megoldja a villamosok megfordítását,

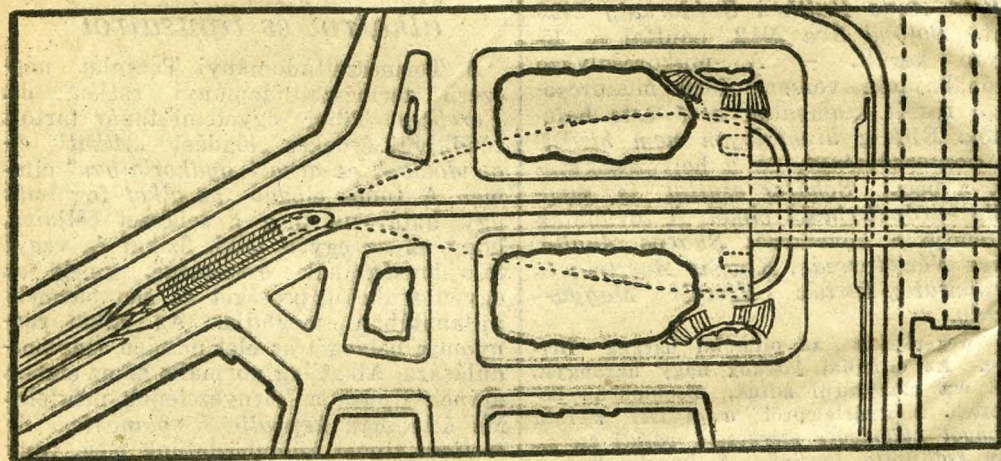
los megoldási tervet, mindenhol ciklopfalba ütközik a szem s a hurok építészeti kiképzése teljesen szétbontja az egész teret.

A hidról jövő villamosoknak meg kell kerülniök a hurkot, még pedig lefelé menő irányban, eléggé éles, kettősen hajló kanyarban. Ez a megoldás csökkenti az uttest teljesítőképességét és nagyban lassítja a forgalmat, mert hiszen lefelé és kanyarban a villamosok nem haladhatnak olyan gyorsan, mint egyenes pályán. Természetesen a villamos mentén kell haladnia az autóknak és az összes többi járműeknek is. Különösen sáros időben kellemetlen megcsuszások és tarolások keletkezhetnek és ezáltal igen sok karambol is előfordulhat.

Miben áll az új megoldás?

Ezzel szemben, ha egy pillantást vet bárki a következő. II. számú új megoldásra, amely Schaffer József mérnök, műegy. k. tanársegéd terve, rögtön láthatja, hogy itt egy egészen eredeti, szel-

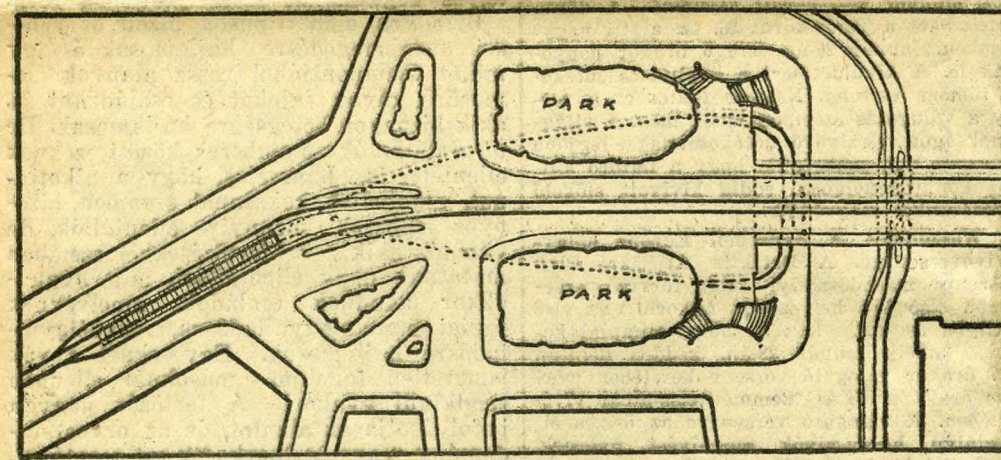
a hídon, a Ferenc-körút végén liftaknába kerülnek s ott minimális erőszükséglettel, de lehetőleg a feljövő villamosokkal kiegyensúlyozva kerülnek a föld alá, majd rövid burkolat alatti



Az egyik új terv szerint nincs kanyar, a villamosokat lift szállítja le a földalatti hurok vágányra

lemes megoldásról van szó. A nehéz probléma megoldásának valóságos Kolumbusz tojása. Schaffer a hídfeljártót egyenesben vezeti el, kétoldalt az egész teret lejtősen parkirozza, úgyhogy támfalat csak az oldal feljáró lépcsőknél alkalmazna,

utvonaton (a rajzon pontozva jelölve) hurokvágányon kerülnek a hid alatti megállóhoz. A hid alatti megállónál a közönség kiszáll, közel kerül a dunaparti villamoshoz, hajóállomáshoz s nem kell a téren átgyalognia, mint



A másik új terv lift alkalmazása nélkül tűnteti föld alá a villamosokat

ami szoboresoportozat elhelyezésével szép és változatos képet ad. Sokkal lényegesebb szempont azonban a közlekedési probléma egyszerű megoldása. Azok a villamosjáratok, amelyek nem mennek át

ahogy az a másik, első számú terv szerint elkerülhetetlen volna. Ha a lift esetleg nem működne, a forgalom minden fennakadás nélkül lebonyolítható a hídon át s ez csak a zárlat idejére okoz

tüzemköltség-többletet, de forgalmi zavart nem. Hamburgban már harminc év óta működik hasonló szerkezet a kocsiforgalom lebonyolítására.

A jövő szempontjából is praktikus ez a terv. Amennyiben a Köruton a burkolat alá helyeznék a villamosokat, a hidon átmenő forgalmat akkor is az uttestre kellene terelni, ehhez pedig liftre volna szükség.

Ez a megoldás tehát alig kerülne többre, mint a másik terv, amely viszont csak ideiglenes megoldás volna.

Talán még a liftes megoldásnál is érdekesebb a harmadik tervet, amely K. Császár Ferenc építész tanár elgondolás alapján Schaffer József munkája. Lift helyett itt egyszerűen háromszázalékos lejtővel futtatná le a villamosokat a földalatti hurokba, amelyek a II. számú terv szerinti módon jönnének oda ki. Ehhez arra volna szükség, hogy a körút közepén hat méter széles és 60 méter hosszú bevágást alkalmazzanak, amely a le és fölfelé futó villamosokat vinné a földalatti pályára. A bevágás végén művészien kiképzett obeliszkkal lehetne lezárni a hidtengelyt, ami esztétikailag is igen szép gondolat. A legfontosabb azonban ennél a tervnél is az, hogy a forgalom teljesen zavartalanul és töretlenül haladhat a hídról a Körútra és vissza. Ez a terv még kézenfekvőbb és jóval olcsóbb megoldás, mint az I. számú is és nagy előnye ennek a tervnek az, hogy a Ferenc-körút alatt lévő fögyűjtő csatornát egyáltalában nem kell megbolygatni. Ezt a veszélyt Schaffernek úgy sikerült kiküszöbölnie, hogy a földalatti hurokvágányt néhány méterrel közelebb vitte a Dunához és a villamosokat a hid alatt lévő rakparton juttatja fordulási térhez.

Nemcsak helyi, hanem országos forgalmat kell lebonyolítani a Horthy Miklós-hidnak

Dr. Algyay Hubert Pál, a fővárosi Közmunkák Tanácsának alelnöke a Városok Lapjában igen érdekes cikket közöl a budapesti hidépítkezésekről s többek között a Boráros-téri hídról is. Az igen alapos cikkben rámutat arra, hogy a Ferenc József-híd forgalma alig marad el a Margithidé mögött. Eppen ezért a Boráros-téri hid lesz hivatalosan a Ferenc József-híd és a Kálvin-tér közötti és a kálvin-téri forgalmi műzériát legnagyobb részben megszüntetni s ugyan- csak az új hid fogja tehermentesíteni a Gellért-teret azzal, hogy nagy forgalmat fog elvonni a Ferenc József-hídról. A Boráros-téri hid lesz az első, amely nem megy neki hegynek. Ez a hid köti majd össze a Kelenföldet és a környező budai vidéket a pesti gyárnegyeddal. A Balaton felől érkező forgalmat a Nagykörútra fogja átvezetni és a Dunántúlról jövő egész országos forgalmat pedig összekapcsolják — a Nagykörút közvetítésével — a keleti irányú országos fővonalakkal. Még tökéletesebben tölti majd be szerepét az új hid, ha a kelenföldi pályaudvar felett kocsifelüljáró épül, amely által a Budaörsi-ut és az abba torkolló teljes budai forgalom a legrövidebb úton kapcsolódik össze a pesti oldallal. Az új repülőtérnek a pesti oldallal való összeköttetését is a Horthy Miklós-hid lesz hivatalosan Pestre átvezetni. A hid közepén fognak járni a villamosok s a villamossinpártól jobbra és balra két menet és két jövetírányú kocsiforgalmat lehet rajta lebonyolítani. A gyalogjárók mellett bonyolódik majd le a lassu forgalom, a villamos mellett pedig a gyors járműforgalom. Itt tehát semmi fennakadás nem lesz. Rámutat Algyay Hubert Pál arra is, hogy a Beszkárt-hurokvágány, sajnos, nem megoldható. Annál fontosabb tehát, hogy a hídfő előtti tér oly módon legyen megoldva, hogy a hídfő előtti tér ne akadályozza a forgalmat. Eppen ezért az ő figyelmébe is ajánljuk a fent ismertetett tervet.