

Budapesten épül Európa első ferde hídja

M. Nemz.
1947.

A közvélemény nagy érdeklődéssel fogadta azt a nemrég nyilvánosságra hozott hírt, hogy a Közmunka Tanács foglalkozott az újjáépítendő Erzsébet-híd elhelyezésének kérdésével és arra az álláspontra helyezkedett, hogy a budai hídfő megfelelő megoldása érdekében az új hidat átols irányban, ferdén kell átvezetni a Duna felett.

Az Erzsébet-híd helyét megteremtése óta állandóan kifogásolták. Nemcsak a Gellért-hegynék nekifutó és a budai oldalon szűk hídfőt teremtő helyzetet találták városrendezési és közlekedési szempontból egyaránt tarthatatlannak, hanem a pesti hídfőt is alkalmatlannak minősítették, mert itt is szűk hídfő létesült és a híd feljárója szorosan hozzátámaszkodik a belvárosi plébániatemplom falához. A híd elpusztítása után a városrendezési szakkörök követelték, hogy az Erzsébet-híd újjáépítése kapcsán ezeket a régi hibákat küszöböljék ki és olyan helyen építsék meg az új hidat, amely megfelelő hídfő kialakítását teszi lehetővé. Ilyen előzmények után merült fel az a gondolat, hogy az Erzsébet-híd eddigi helyét teljesen el kell hagyni és az új hidat északabbra, az ideiglenes Petőfi-híd vonalának közelében kell megépíteni. Ez esetben a híd budai hídfője a Döbrentei-térre kerülne, ahol tényleg elegendő tágas terület áll rendelkezésre és forgalmi szempontból mindenképpen alkalmas hídfő kialakítására. A pesti hídfő megteremtése a szemközti oldalon már nagyobb probléma, mert a terület jórészt be van építve. Csak költséges és hosszadalmas ingatlankiszajátítások, értékes objektumok, köztük a Klotild-palota, a Piarista-palota és más épületek lebontása árán lehetne az itt kialakítandó hídfőhöz vezető utakat szabaddá tenni. Ezek a körülmények késztették a Közmunka Tanácsot egy újabb, az adottságokkal és a szükségletekkel

egyaránt számoló megoldás keresésére.

Granastóty Pál miniszteri tanácsos, a Közmunka Tanács építésügyi és városrendezési szakértője dolgozta ki azt az érdekes tervet, amely az újjáépült Erzsébet-híd tengelyét ferdén vezeti át a Dunán. Hivatkozik külföldi példákra és az új építési felfogásokra, amelyeknél már nem döntő szempont az, hogy egy híd feltétlenül merőlegesen szelje át a folyamot. Amerikában és máshol is már több olyan híd keletkezett az utóbbi időben, amely a szűkszerűséghez alkalmazkodva ferde vonalban íveli át az alatta elhaladó folyamot. A budapesti Erzsébet-híd esetében a ferde átvezetés azért is indokolt, mert a Rákóczi-útnak és a Kosuth Lajos-utcának forgalmi folytatódása Budán az Attila-körút és mi sem természetesebb, mint hogy ezeknek az útvonalaknak a forgalmát lebonyolító hídnak úgy kell helyezkednie, hogy rajta keresztül a forgalom simán, folyamatosan bonyolódhassék le. Abban az esetben, ha az Erzsébet-híd ilyen ferde elhelyezkedéssel épülne újjá, természetesen nem lehetne szó a híd régi formájában és kiképzésben történő újjáépítéséről, mert egy ilyen súlyos monumentális építménynek ferde átvezetése tényleg bántóan hatna és joggal válthatna ki bírálatot. A hidépítési technika az utóbbi idők folyamán sokat fejlődött, ma sokkal könnyebb, áttetszőbb szerkezetű, szinte légies hidakat építenek, akár vasbetonból, akár pedig függő hidak formájában. Az Erzsébet-hidat tehát ilyen könnyed, áttetsző hárszerkezettel kell újjáépíteni.

G. J.