

Az óbudai Árpád-híd teljes képe a pesti oldalról.

MEGKEZDTEK AZ ÓBUDAI ÁRPÁD-HID ÉPÍTKEZÉSÉT

BUDAPEST LEGHOSSZABB HIDJA 28 MÉTER SZÉLES LESZ

A *Pesti Hírlap* hasábjain már több alkalommal rámutattunk az Óbuda és Újpest közt építendő híd fontosságára. Az a nagyarányú teherforgalom, amely a két városrész közt bonyolódik le, már évekkel ezelőtt megkövetelte egy közvetlen összekötő utnak a létesítését. Az illetékes hatóságok is felismerték az óbudai híd megépítésének szükségességét, már két évvel ezelőtt megkezdtek az előkészítő munkálatokat és miután jelenleg az anyagi fedezet is rendelkezésre áll, két hónapon belül megindul Budapestnek utolsó évtizedbeli legnagyobb szabású köz munkája.

Az új híd építési tartama hat és fél év és így számítani lehet, hogy legkésőbb 1945. év első negyedében megnyílik a közvetlen forgalom Óbuda és Újpest között. Az építkezés a Margitsziget északi csúcsának meghosszabbításával veszi kezdetét, melynek munkálatai már április 3-án megindultak. Hat hét múlva Óbudán is megindul az alépítmenyi munka, ami az óbudai hídfőt, a parti pillért, a hajógyári szigetre eső feltöltéseket és az ugynevezett katonai szigetre kerülő pillért foglalja magában. Két év múlva a pesti oldalon levő parti pillér és hídfő kiépítése kezdődik. A vasszerkezet vállalatba adása még ez év második felében megörténik s a következő télen elkészül az óbudai parti áthidalás és a hajógyári Dunaág fölötti szerkezet gyári munkája, amely 1940-ben kerül szerelésre. A többi nyílás szerelése 1941-42-ben, illetőleg 1943-44-ben fejeződik be. Az utolsó évben a hídon létesítendő vasbetonpálya, pályaburkolat, hídvilágítás és a mázolás munkái készülnek el.

A hídtengely Óbudán, a Flórián-tér és a külső Vörösvári-ut tengelyének metszéspontjából kiindulva a Margitsziget északi csúcsán egyenesen halad át a pesti oldalra és ott belefut a Váci-uton létesítendő körforgalmi térbe, amihez csatlakozik a Hungária-körút is. A híd tehát áthalad a két Dunaágon, a Margitszigeten, a hajógyári sziget mindkét nyúlványán, a hajógyári öböl és a Ferenc József Dunaág, valamint a parti utak felett és pedig úgy, hogy a budai oldalon a partra kikanyarított Lajos-utca is a híd alatt vonul át.

A Margitszigetet észak felé mintegy 130 méterrel hosszabbítják meg, ahol elhelyezésre talál az igen izlées kivitelben tervezett hídfeljáró is. Felmerültek olyan elgondolások, hogy az óbudai híd elkészülte után a Margitszigetre a járművek csak a Margithídról hajthatnak be és az új hídon keresztül térhetnek vissza a városba. Ez az elgondolás azonban sok holt-kilométert jelent, tehát megvalósulása nem bizonyos.

A híd tulajdonképpen három részre oszlik.

A híd teljes hossza, a szigeti és a pesti rakparti áthidalásokat is beleszámítva, 926 méter hosszú lesz.

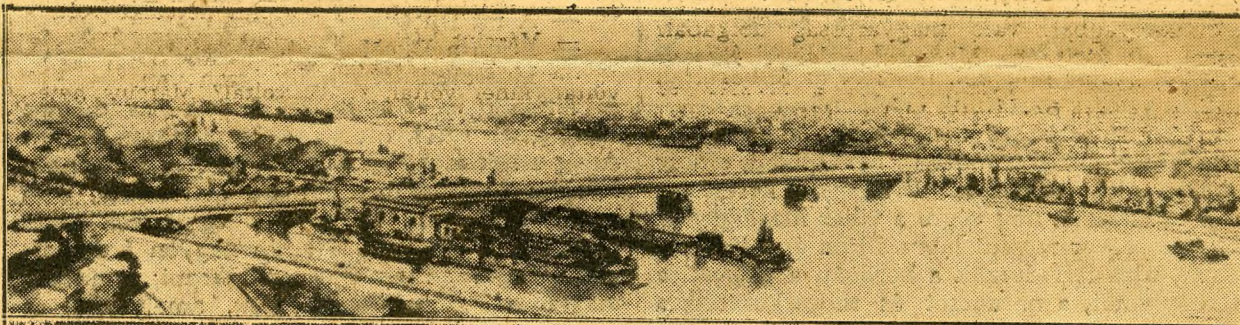
A tervezet szerint a pesti mederágot egy három-

nyílású, a budai mederágot és a hajógyári öböl egy négynyílású, a Ferenc József Dunaágot és a budai rakpartot pedig egy kétynyílású, többtámaszú tartószerkezet hidalja át. A tartó alsóöve a pillérek felé enyhe íveléssel kiképzett kiékelést kap. A híd rendkívül finom vonalazású szerkezet lesz, ami a budapesti hidak sorozatában változatosságot jelent, mert ilyen formában még egyik fővárosi híd sem épült. A legnagyobb esés csak 15 ezrelékes, azaz lényegesen kisebb, mint az összes többi pesti hidakon levő. A hídfő magasságoknak lehetőleg alacsonyán való tartása céljából a budai rakpart szintjét 1.10 méterrel le kell szállítani. A hídon a gyorsvasúti villamos részére külön pályát óhajtanak az úttest közepén felállítani, ami azonban az autómobilforgalom akadályozását jelenti, és ezt a megoldást ma már modern külföldi hidaknál egyáltalában nem alkalmazzák. Ugyancsak mindkét irányban egy-egy külön sávot kapnak a gyors- és teherjárművek, továbbá a *Pesti Hírlap* által többszörösen hangoztatott elgondolás alapján a kerékpárosok részére megfelelő szélességű pálya épül. A híd egész szélessége 27.6 méter lesz. A villamosvasutó vágányai közvetlen csatlakozást kapnak úgy a budai, mint a pesti oldalon. A megállóhelyeket járdaszízekkel készülnék megoldani, úgy a két hídfőnél, mint

széspont körül kialakítandó giratoire-be fut majd bele a hídfeljáró, a Vörösvári-ut és mint fontos forgalmi útvonal, a Pácsirtamező-utca, valamint a hegyvidéket kiszolgáló Kiscelli-ut. A pesti oldalon a hídfeljáró, illetve a Hungária-körút szintén giratoire-ban csatlakozik majd be a Váci-utba, ahonnan egy új, átlósirányú út is indul majd ki a Béke-tér irányába.

A híd terveit és az egész építkezés kivitelezését a legnagyobb gondossággal készítette elő a kereskedelmi minisztérium Dunahídépítési Szakosztálya. Különösen igen sokat foglalkozott a híd terveivel dr. Álgay Hubert Pál államfőtitkár, aki maga is európai hírű hídfelépítő és építési szakértő, valamint Noiret Arnold műszaki tanácsos. A Dunahídépítési Szakosztály négyévi szakadatlan munkával a legapróbb részletekig kidolgozta a híd terveit és az egyes munkálatok részleteit. A szakosztály vezetősége Tantó Pál miniszteri tanácsos és dr. Szécsényi Károly műszaki tanácsossal az élén kitűnő mérnöki karával, napi tizennégy-tizenöt órai munkával hozták a megvalósulás stádiumába az óbudai Árpád-híd megépítésének kezdetét.

Budapest közönsége úgy nemzetgazdasági, mint közlekedési szempontokból egyaránt örömmel látja, hogy a nagyjelentőségű óbudai híd munkálatai megindultak és megvalósul a közel 20 év óta sürgetett és várt



Az Árpád-híd távlati képe.

pedig a margitszigeti feltöltésen. Reméljük azonban, hogy az Árpád-hídnál a villamosmegállókat nem a hídfőben kerülnek elhelyezésre, ami a Margithídnál is állandó forgalmi torlódást idéz elő és a közönség részére sem nem megfelelő, sem nem kényelmes.

A feljárók mindkét parton mindössze 25 ezrelékes emelkedéscúkk. A feljárók szélessége a beépített részen a budai oldalon 70 méter, a pesti oldalon 56 méter széles lesz. A lipótvárosi teherpályaudvarnak a feljáró fölött levő része megszűnik, az itteni iparvágányok az anyagi földi pályaudvarral kapnak csatlakozást és a két pályaudvar közt a vasúti összeköttetés továbbra is fennmarad. Az utalnak a feljárókhöz való csatlakozása a legnagyobbarányú forgalmat is kielégíti. A Vörösvári-ut felső szakaszának meghosszabbításában és a Polgár-tér tengelyében keletkező met-

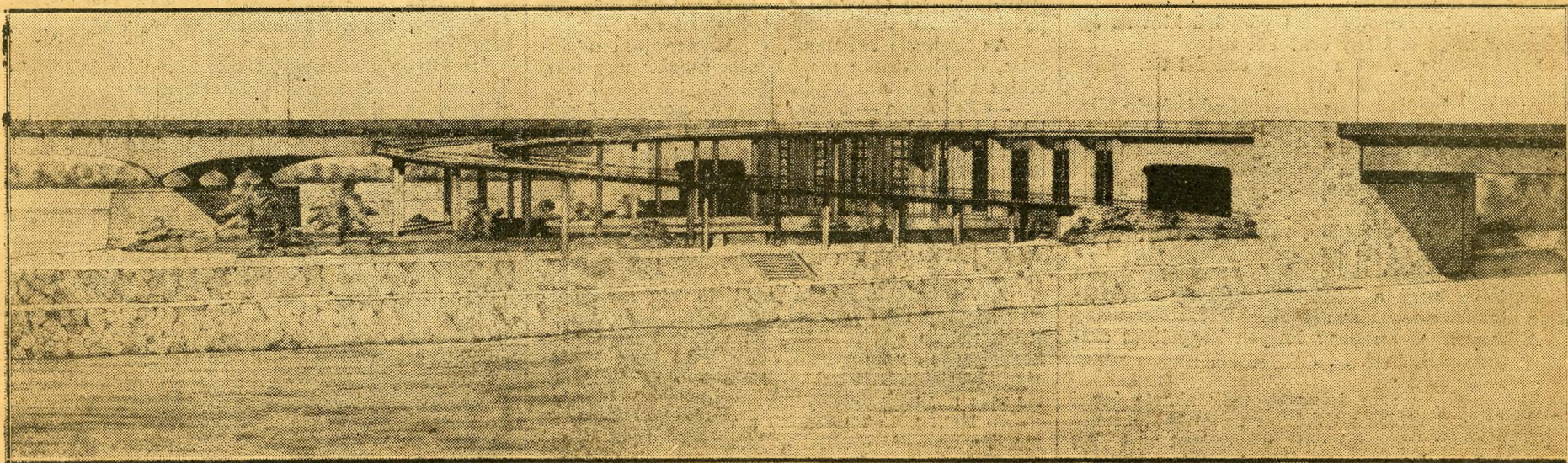
óbudai Árpád-híd, mely hivatva lesz a budapesti hidak közt a legnagyobb forgalmat lebonyolítani.

A statisztikák igazolták a *Pesti Hírlap* álláspontját.

Ugyanis a Horthy Miklós-híd, bár technikai-
lag egyike a legszebb műszaki alkotásoknak,
forgalom tekintetében — sajnos — még min-
dig a legutolsó helyen áll

és a Margithíd, a hídfők kivételével igen ügyesen megoldott kiépítésére ellenére, már újból veszélyeztetve van az egyre nagyobb méretekben növekvő teherforgalom torlódása folytán. Az óbudai Árpád-híddal a főváros közlekedése bizonyára megfelelően fog a különböző Dunahidakon megoszlani.

Kelemen Lajos.



Az óbudai Árpád-híd kocsifeljárója a meghosszabbított Margitszigetre. A kép a sziget északi csúcsát ábrázolja. A híd alatt közel 100 gépjármű befogadására alkalmas garage kerül beépítésre. A járművek a feljáróknál egymás útját nem keresztezik.