AZ ÁRPÁD-HID Közép-Európa LEGHOSSZABB HIDJA LESZ

Érdekes előadás az építkezésről, amely ebben az évben a Margitszigetet is ujjáteremti

Az épülő Árpád-hídról tartott érdekes előadást Széchy Károly miniszteri osztályfőnök, az európai hírű Kossuth-díjas hídépítő mérnök. A híd — mint ismeretes — az ötéves terv első esztendejében, 1950-ben kapcsolatot teremt a főváros két fontos munkásterülete, valamint a Margitsziget között.

— A 928 méter hosszú új híd nemcsak az ország, hanem Közép-Europa leghosszabb és legnagyobb közúti hídja lesz — mondotta Széchy Károly. — Ennél is nagyobb az épülő híd jelentősége

forgalmi szempontból,

miután Óbuda és Angyalföld között mintegy 5—10 kilométerrel rövidíti meg a távolságot. Az új híd a főváros gyorsforgalmi úthálózatának gerincét fogja képezni és a pesti oldalról közvetlen kapcsolatot teremt a Győr és Bécs felé vezető fő közlekedési útvonallal. Érezhetően

tehermentesíteni fogja a forgalmilag túlterhelt belső útvonalakat,

ezenkívül a fővárosból kifelé menő, vagy oda bejövő járműveknek akadálytalan közlekedését is lehetővé teszi. Hozzávetőleges számítások szerint *az új híd évente mintegy ötmillió forint megtakaritást jelent a járművek üzemköltségeinél.*

— Az épülő Árpád-híd nemcsak a leghosszabb, hanem a legszélesebb hídja is lesz a fővárosnak, amennyiben 2.6 méterrel felülmulja az új Margit-híd 25 méteres pályaszélességét, egyben a főváros első olyan hídja lesz,

amelyen külön egy méteres biciklipálya áll majd a kerékpárosok rendelkezésére.

A hidat egyelőre csak fél szélességben épitik meg, *11 méteres pályaszélességben, ami pontosan annyi, mint a Szabadság-híd egész pályaszélessége.* A hidon természetesen *villamosközlekedés* lesz és a megállóhelyek szigetperronjait úgy a pesti, mint az óbudai hídfőben és a Margit-szigetnél a kocsipálya keresztezése nélkül aluljárókon lehet megközelíteni.

— Miután az újpesti vasúti híd csak az ötéves terv második felében épül fel, az éjjeli órákban az Árpád-híd fogja a dorogi szénmedence felé irányuló vasúti forgalmat is átmenetileg lebonyolítani.

— A híd építésének munkálatai már ebben az évben is serényen folynak. A budai medernyílás hiányzó vasanyagát *Ózdon* és *Diósgyörött* már kihengerelték, a vasszerkezet gyártását pedig a *Győri Vagóngyár* végzi. A MÁVAG szerelői is megkezdték már *a helyszinen az új vasszerkezet darabjainak az abbahagyott részekhez hozzákapcsolását.*

— A szerelés teljesen új módszerrel, állvány nélkül folyik olymódon, hogy a hídpályán mozgó 30 tonnás daru 14 méterre előrenyúló karjával

maga elé teszi a főtartó egy-egy 12 méter hosszú darabját, amit azután hozzákapcsolnak a már lerögzített hídrészekhez.

A vasszerkezeti munkálatok még ebben az évben eljutnak a Margitszigetig, majd a jövő évben a pesti medernyílás szerelésére kerül sor, azután sor kerül a kocsipályák és aszfaltburkolat elkészítésére, hogy az új híd 1950 végén átadható legyen a forgalomnak.