

Budapest forgalmát és városképét rontaná a Boráros-téri hid pesti feljárójának tervezett kiképzése

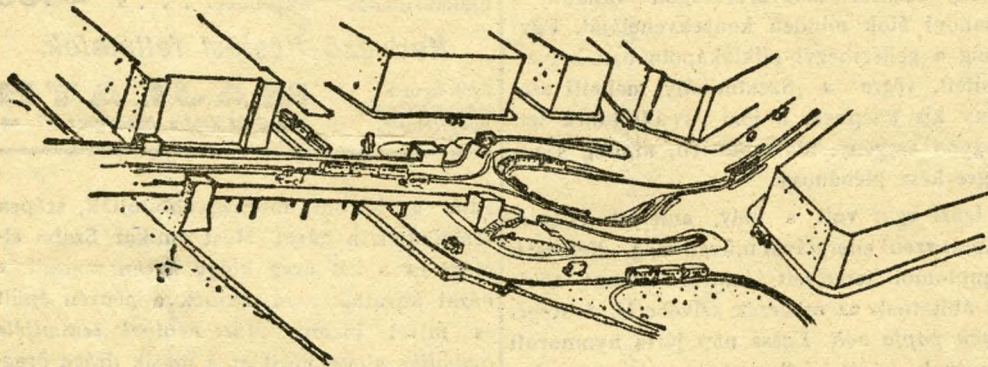
Az épülő Boráros-téri hid legnagyobb problémája az, hogyan vezessék fel a körüti villamost a hidra. A pesti hidfőnél már megkezdődtek a feljáró előmunkálatai, amelyek a Beszkárt által elfogadott terv alapján folynak. Hogy milyen lesz a hid pesti feljárója, azt az autókiallítás egyik sarkában szerényen meghuzódó két kis model tárta a közönség elé. Az egyik model a Beszkárt hivatalos terve, az elfogadott terv, míg a másik Schäffer József műegyetemi tanársegédé, amelyet elvetettek. Az elfogadott tervből kiderül, hogy a Boráros-téren újabb hurokvágány készül s a villamos

utazóközönségének, ha a nagykörüti villamosról a Dunaparton vagy a Soroksári-uton futó kocsikra akar átszállni, ismét távgyaloglást kell rendezni, mint már most is a Berliini-téren. Ezenkívül az elfogadott terv forgalmi szempontból is nagy veszedelmet rejt magában. A hidra felszaladó és a hidról lejövő villamokocsik, autók valóságos halálkanyart kénytelenek megtenni. Maga a Boráros-térre mélyen benyúló feljáró s a hurok pedig a gyalogjárók nagy veszedelme lehet s jóformán elzárja a gyalogközlekedést a Boráros-téren keresztül.

Átszállás nagyforgalmu kocsitakon keresztül

A Beszkárt álláspontja szerint a Nagykör-
uton végigfutó villamokocsiknak csak egy része fog Buda felé közlekedni a hidon ke-

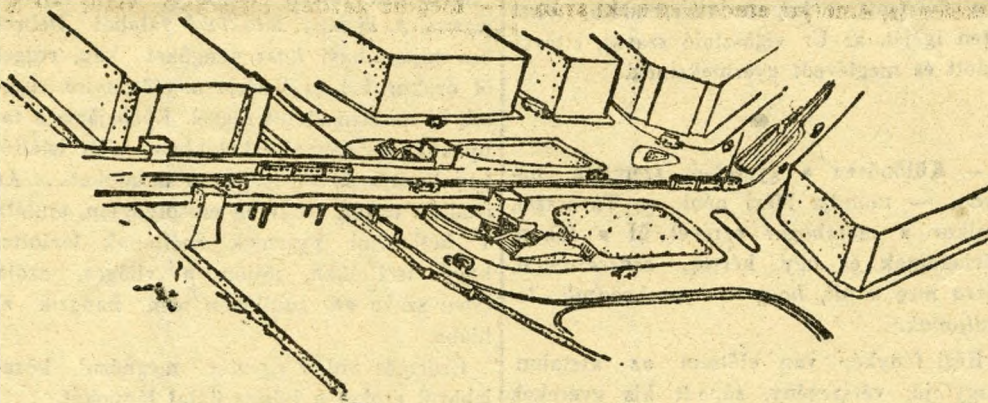
a hidon átmenő forgalom és így a járatok egy részét mindig vissza is kell a hid előtt fordítani.



A hivatalos ideiglenes terv

resztül. A körut utasforgalma ugyanis sokkal nagyobb lesz, mint a Buda felé irányuló és így fölösleges volna az összes kocsikat átküldeni a Duna másik oldalára. Eppen ezért a köruton közlekedő villamokocsiknak mintegy háromnegyedrészt még a hid előtt vissza kell fordítani, mert ha a lágy-mányosi hidfőhöz vezetik át, úgy az évente

A tervezőknek tehát az volt a feladatuk, hogy a járatok megfordítását oldják meg jól és tetszetősen. Az elfogadott terv egy „bajuszt” képzett ki, hogy a fordító hurkot annak két szára között helyezhesse el. E megoldásnak első gyenge pontja az, hogy a hurokelőtti megállóhely, illetve arról a téren áthaladó többi viszonylat átszállóhelyei



Schäffer József műegyetemi tanársegéd végleges megoldása

450.000 pengő fölösleges kiadást jelentene a Beszkárt-nak. Ezért kellett tehát megoldást találni a hidfő megfelelő kiképzésére olyan módon, hogy a villamokocsik egy része visszafordítható legyen.

A Beszkárt által elfogadott terv gyöngéit maga a hivatalos vélemény is elismeri, de azokat a megoldás provizórikus voltára való hivatkozással mentegeti. Nagy költséggel provizórikus megoldást teremteni azonban annál kevésbé helytálló, mert hiszen a körut forgalma mindig jóval nagyobb lesz, mint hoz tartozó megálló járdaszigetei már a téren vannak.

csak hosszú és sok veszélyt rejtő kocsitakon át érhetőek el.

A második és leggyöngébb oldala a tervnek, hogy az utat a lejtőn, a bajusz két szárán két-két igen éles inflexió kanyarban vezet, ami a baleseteknek, szerencsétlenségeknek állandóan és bőven buzgó forrása lesz. Az inflexió ugyanis két ellenkező görbületű kanyar közvetlen csatlakozása. A lejtőn lefelé haladó jármű — különösen, ha csuszós az ut — fékezés esetén sok bajnak lehet az okozója még egyszerű kanyarban is, de még inkább inflexiók, dupla kanyarban. És ilyen inflexió kettő is van a két oldalon.

Ezek miatt állandóan csak lassu tempóban haladhatnak a járművek a lejáró szakaszán, ami az uttest teljesítőképességét, forgalmának sebességét nagyon lerontja.

A harmadik kifogás a hivatalos terv ellen esztétikai szempontból emelhető. A bajuszos feljáró kiképzése ugyanis belső és külső támfalak építését teszi szükségessé. A Boráros-térre torkoló utcák mindegyikéből csak a támfalat lehet látni — és bárha az faragott kövekből készül is, — ami ráadásul még költségessé is teszi a tervet, — még akkor sem nyújt tetszetős látványt. Viszont a hidról jövők meg a hurokban álló, vagy mozgó kocsik tetejét látják. Nyitott kocsizint látnak felülről, a város szívében!

Föld alá a hurokkal!

A Schäffer-féle terv lényege viszont, hogy a hurkot nem a feljáró előtt képzik ki, hanem alatta. Az utat a feljáróra egyenesen vezeti, a lejtőt két oldalt parkirozza, támfalat csak az oldalfeljáró lépcsőknél alkalmaz. A hidon át nem menő villamosok egy, a Körut közepébe vágott, 6 méter széles és kb. 80 méter hosszban nyitott lejárón át jutnak a hidfő töltésébe épített alagutba, ahonnan mintegy 140 méteres földalatti ut után lépnek a szabadba a rakpart fölött vonuló hidrésztlet alatt elhelyezett megállóhoz. Itt az utasok kényelmesen szállhatnak át a dunaparti, Soroksáriuti vonalakra. A megálló után a villamos ismét a föld alá fut és a lejárón visszajutva a Köruton csatlakozik a hidról jövő vágányra.

A hidon is átmenő villamosok a lejáró két oldalán futnak a hidra és így a megálló járdaszigetei a tér közepére kerülnek, miáltal könnyen közelíthetők meg mindenhol. A hivatalos terv a Körútból a hurok előtti megálló járdaszigetei miatt 10 méter sávot fog le, míg a második terv bejárója csak 7 métert, merta hidra futó vágányok.

Ennek a sima vonalvezetésű, korszerű tervnek egyetlen gyengéje, hogy a Körut közepén lévő fögyűjtőcsatornát mintegy 70 méter hosszban a Körut szélére kellene átépíteni, de ez csak 100.000 pengő kérdése, ami még mindig nem tenné drágábbá e megoldást a hivatalos tervvel szemben. Ellenben különös érdeme a tervnek, hogy nem csak a jelen, hanem a jövő számára is egyformán épít. Kiválóan alkalmazkodik már eleve ahhoz a helyzethez is, amit majd az egyszer időszerűvé váló körüti földalatti vasut terem, mert a földalatti hurok végállomásául szolgálhat a földalatti vasutnak. De jó a terv arra is, hogy a vasutat is e hidra tereljük, ha az összekötő vasuti hid bármi okból megrongálódna. A hivatalos terv ily követelménynek csak egy, nagy vasut számára alkalmatlan, 30 méter sugaru kanyarral tudna megfelelni, míg a mellőzött terv akár 100 méter sugaruval is. Légi támadásokhoz is alkalmazkodik a megoldás, mert az alagut, helyesebben az abból kiágaztatható menedékhelyek biztos védelmet nyújthatnak repülőbombák és gáz ellen.

Idővel a hid feljáróját, ha mégis az elfogadott terv alapján készítik el, feltétlenül át kellene építenie és pedig a Schäffer-féle terv elvei alapján. Nem volna hát helyesebb már most, provizórikus megoldás helyett a helyesebb terv alapján megépíteni a hidfeljárót?

Dóry Béla