

Ilyen lesz az új sikló

Kilátókocsik + Indítás gombnyomásra + Építési költség: tizennyolcmillió forint

A Fővárosi Tanács közlekedési főigazgatóságának megbízásából az UVATERV — az Út- és Vasútervező Vállalat — műszaki tanulmányt készített a várhegyi sikló helyreállításáról. Javaslatauk alapján hamarosan megkezdik a sikló építését.

Az új siklót lényegesen korszerűbbnek képzelik a réginél. Gondot fordítanak esztétikai kialakítására és arra, hogy megfelelően illeszkedjék a környezetbe.

Míg a régi sikló Clark Ádám téri alsó állomáshoz lépcsőkön kellett fölmenni, az új alsó állomást úgy helyezik el, hogy nem lesz szükség lépcsőkre.

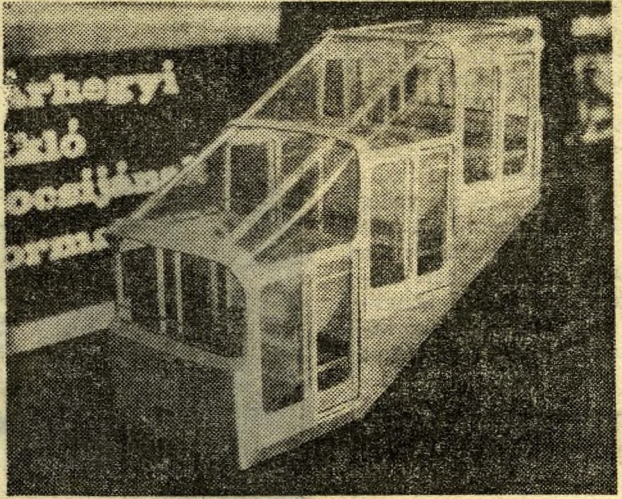
Az állomás hátrább épül meg, s előtte kisebb pihenőtér alakítható ki. Már most gondolnak arra, hogy később a Clark Ádám téren, a növekvő forgalom miatt, aluljárórendszert kell építeni. Ebben az esetben a sikló pályáját az aluljáró szintjéig meghosszabbítják.

A régi siklót — a világ első ilyen típusú városi forgalmat lebonyolító, személyszállító közlekedési eszközei közé tartozott — 1868-ban kezdték építeni és 1870 márciusában adták át a forgalomnak. A pálya hossza 95 méter volt, emelkedése majdnem 48 méter.

Harminc löerős gőzgép mozgatta óránként nyolekilométeres sebességgel a háromfülkés kocsikat. Ezekben egymással szemben ültek az utasok, s mindössze 24 személy fért el a három fülkében.

A felső állomás a Szent György téren volt. A második világháborúban a sikló súlyosan megsérült, a pályatestet törmelékkel szórta tele, az alsó és felső állomás helyét támfallal lezárták. Amikor a várpalota építkezése előrehaladt és a vári lakóházak nagy részét is rendbe hozták, elhatározták, hogy elsősorban idegenforgalmi szempontból újjá építik a siklót.

Az UVATERV a közlekedési főigazgatóság kívánságára műszaki tanulmányában az újjáépítésre több változatot dolgozott ki. Lényegük, hogy háromfülkés kilátókocsikban utaznának az utasok. Óránként átlag 1500 személyt tudnak majd szállítani. Az új sikló gép-



Az új sikló rajza

kezelő nélküli automatikus üzem; az állomásról gombnyomásra indítják a kocsikat, amelyekben 42 utas fér el. A kocsik vontatásánál 14-szeres biztonságról gondoskodnak. Mind az alsó, mind a felső állomás modern, nagy üvegfelületű épület lesz. A felső állomás északi oldalán, a várfalak alatti sétaútra térhetnek, akik gyalogosan akarnak eljutni a Dísz térre a Várhegy Duna felőli oldalán.

A sikló kocsijaiban élmeny lesz az utazás.

Az első feladat a törmelék eltávolítása, utána kerül sor a pálya és a támfalak állapotának megvizsgálására. Az építési költség — amely már a Clark Ádám tér későbbi korszerűsítését is figyelembe veszi —, előreláthatóan valamivel több mint 18 millió forint.

A kivitelezésben az Építésügyi- és Városfejlesztési Minisztérium nyújt komoly segítséget a fővárosnak.

Fakots György