

244

Az „utód” bemutatkozik

Ha méreteiben nem is vetekedhet az 1959 óta épülő, Seeland és Fünen dániai szigeteket 22 km távolságban összekötő leghosszabb európai híddal, vagy az olyan látványos tervekkel, mint a Boszporusz átívelő, vagy a Szicíliát az olasz félszigettel összekapcsoló monstre-hidak — volt Erzsébet hídnak most születő utóda rövidesen méltán foglalja el helyét a világ legkorszerűbb hídjai között. Erre nemcsak a fasiszta pusztításnak áldozatul esett elődjének rangja kötelezi, amely 60 évvel ezelőtt, 1903. október 10-én történt megnyitásakor Európa legnagyobb függőhídja és a világ legnagyobb lánchídja volt, hanem a közlekedési igények támasztotta megsokszorozódott követelmények is.

Száz évre szól

Ma már, amikor a több mint 14 ezer huzalból készült 122 kábel ott feszül a két part között, az adatok tükrében igazolódott be annak a tervezői álláspontnak a helyessége, hogy a legalább száz évre készülő alkotás ne a réginek újjáépítéseként, hanem azt teljesítményében és gazdaságos konstrukciójában jóval felülmúló új hídként valósuljon meg.

Ennek köszönhető, hogy a régi híd 15,60 m széles kocsitúrával szemben elért 18 méteren (a teljes hídszélesség meghaladja a 27 m-t) a két sínpálya mellett négy autósávnak jutott hely s ezeken — két és félszeres biztonsággal — mintegy 4000 tonna súlyú forgalom bonyolódhatik le. Mindemellett az új híd önsúlya csak 7000 tonna körül lesz, míg ha azonos forgalmi teljesítményt lánchíd formájában akarunk elérni, az acélpályával kombinált merevítőtartók és láncok súlya mintegy háromszorosára nőtt volna, holott a régi hídba több mint 11 ezer tonna acélszerkezetet építettek be. (Nem is beszélve a szerelésnél felhasznált több mint 11 ezer m³ faanyagról.)

E valóban nagyszabású műszaki teljesítmény megvalósulása alapvetően könnyít azokon az egyre súlyosabb közlekedési nehézségeken, amelyeket mindeddig a főváros egyik legfontosabb — a 3. sz. kerepesi főközlekedési út meghosszabbítását jelentő — forgalmi útvonalának „zsákutcába” torkollása okoz.

Elég arra utalni, hogy már 1933-ban az Erzsébet-hídon bonyolódott le az összes fővárosi hidak villamos-utasforgalmának több mint egyharmada (alig maradván el a Margit-híd forgalma mögött), amely — azóta tetemesen megnövekedve — a kényszerűen elterelt közúti forgalommal együtt elsősorban a szomszédos hidakat teszi túlterhelte. Ezt — mint az 1958-ban végzett reprezentatív utasszámlálás adatai is bizonyítják — leginkább a Szabadság-híd sínyli meg. A „honnanhová” felmérés szerint ugyanis 1958-ban az Erzsébet-hídon naponta több mint 64 ezren utaztak volna át egy-egy irányban, ezek több mint fele a Gellért tér, kb. 43 százaléka pedig a Krisztina tér irányában.

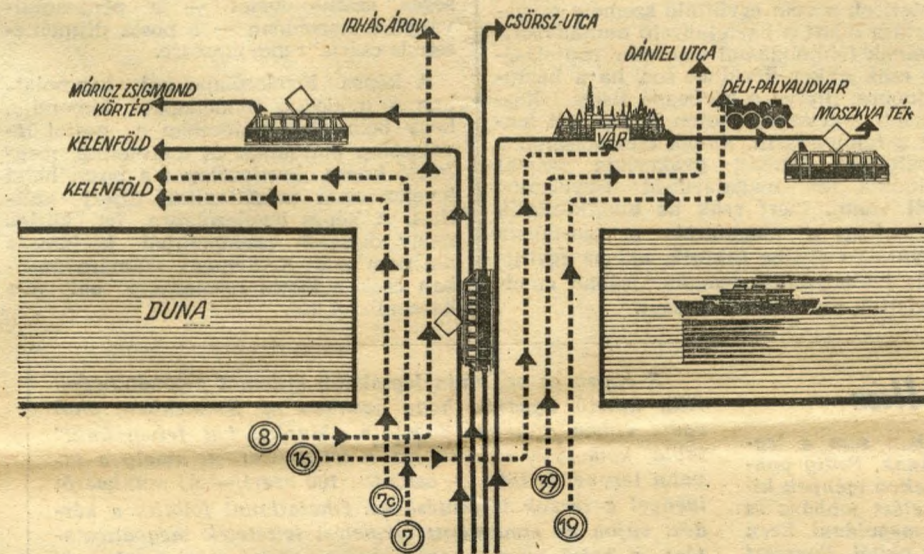
A 400 millió törlesztése

Ennek az utasforgalomnak legnagyobb része ma a Szabadság-hídat „nyomja”: 1960-ban ezen haladt át naponta a villamosutasok 38 százaléka! Az új híd nemcsak ezt a már-már elbírhatatlan több-



letterhet veszi le déli szomszédja válláról, hanem az ott ugyancsak gyakori torlódást okozó egyéb közúti forgalom jelentős részét is. Azáltal pedig, hogy — előzetes becslés szerint — legújabb hídnakon a közúti forgalom mindkét irányban eléri az óránként átlagosan 1900 ún. egységjármű-sűrűséget, várhatóan egy kissé „fellélegzik” a Calvin tér is és enyhül a Tolbuczin körút zsúfoltsága.

Ezek mellett az előnyök mellett nem csekély az új híd várva-várt megnyitásával elérhető sokirányú megtakarítás sem. Ha figyelembe vesszük az összes járműveknél a kényszerű kerülők miatt naponta sokezer kilométer többlet út, valamint a torlódások okozta leállás-újraindítás miatti elpazarolt üzemanyagot, villamos energiát, nyilvánvaló, hogy az új híd nap-



A fentiek szerint különösen az autóbussz forgalomban sikerül jelentősen könnyíteni az egyéb hidak túlterheltségén. A Margit-hídról ugyanis levezik a 39-es, a különösen túlszűfolt Lánchídról a 16-os és 19-es, a Szabadság-hídról pedig a 7-es, a 7/C és a Hegyalja útra most már közvetlenül rátérhető 8-as járatokat. A pesti hídfő mellett megnagyobbodó terület részben a 8-as és a 16-os autóbusszok végállomásának elhelyezésére használják fel, amelyek a Váci utcán át kanyarodnak majd a hídra.

A közúti forgalomban az új híd nemcsak az útvonalak megrövidülésével, ha-

mint nap sokat fizet vissza a létesítésére fordított mintegy 400 millió forintból.

Ha pedig az említett 1958-as adatok alapján a hídon naponta „elméletileg utazott” 129 ezer utasnál — szerényen — csak húszperces utazási időcsökkenéssel számolunk, ez naponta 43 000 óra megtakarítást jelent!

Új közlekedési rend

Ennek érdekében — több tervváltozat mérlegelésével — a várható utasáramlási irányok figyelembe vételével meghatározták a hídon áthaladó villamosforgalom rendjét (számítások szerint ez a Dunát keresztező villamosforgalomnak kb. 15 százalékát teszi majd ki), valamint az autóbussz forgalomban életbelépő változásokat a következők szerint:

- Az optimális üzemenagyság
- Szállítási gondok a mezőgazdaságban
- 1964. évi utazási útmutató

bécsi főközlekedési utakra irányuló, illetve onnan érkező közúti forgalom jelentős része is. Ennek megkönnyítésére a Hegyalja utat mintegy 200 m hosszúságban kiszélesítik, s a megnövekedett forgalom igényeit a hegy oldalában kétszer 6,5 m széles osztott sávú úttest elégíti ki. A hídrendszer másik két ága a Krisztina-város, illetve a Duna-part felé vezet.

Változások a pesti oldalon

Bár a pesti oldalon nem ilyen kedvezőek az adottságok, itt is több intézkedéssel könnyítik meg a közúti és gyalogos forgalmat. A hídfőnél 80 m hosszú felüljáró híd épül, s így az Apáczai Csere János utcából déli irányban meggyorsul a kereszteződés nélküli forgalom (enyhítve ezzel a Váci utca zsúfoltságán) s az alsó rakpart új kialakításával az észak-déli forgalomban megszűnik a 2-es villamos pályájának keresztezése.

Ugyanakkor a híd tengelyében gyalogos és közúti aluljárók sorozata alakul majd ki (a Nagykörút-Rákóczi úti közúti aluljáró, valamint a Baross téren gyalogos aluljáró rendszer megépítésével), egyben árkadosítással, külön gyalogjárók építésével, jobb útvonalvezetéssel jelentősen megkönnyítik a gyalogos forgalmat is. Az új híd megnyitásával egyidejűleg jelentősen kiterjesztik az ún. zöldhullámos forgalomirányítást a Kossuth Lajos utca, Rákóczi út, Kiskörút, Népköztársaság útja és a József Attila utca utvonalaán.

Az új híd — közvetve — sokat enyhít a Belváros egyre súlyosabbá váló parkolási gondjain is. A Március 15. tér és a hídfő környékének rendezése során ugyanis a hídfő alatti, illetve mellette nagy befogadóképességű autóparkoló létesül.

A Belváros közlekedési problémáinak további könnyítésére felmerült az az elgondolás is, hogy a jelenlegi Duna-korzót is be kellene kapcsolni a közúti forgalomba. Ezáltal ugyanis egyirányú forgalmat lehetne bevezetni a Vigadó által erősen megszükitett Apáczai Csere János utcában, a közlekedés jelentős meggyorsításával. Bár természetesen sok alapos érv szól a javaslat ellen is, a forgalom további fokozatos növekedése alighanem előbb-utóbb napirendre tűzi ezt a kérdést.

Abból a 13 Duna-hídból, amely a háború áldozatul esett, az Erzsébet-híd azok közé tartozott, amelyek újjáépítését különösen vártuk. Ezért is örülünk, hogy — korszerűbb, értékesebb utódként — rövidesen mint eleven érköti össze a két part között megszakadt vérkeringést. De azért is, mert nemcsak „helyileg”, hanem szinte az egész fővárosra kihatóan enyhít közlekedési gondjainkon.

Nagy Rudolf—dr. Nagy Ervin