

A Szentendrei HÉV bevezetésének helyszínrajza. Az új vonal hossza másfél km. A budai Duna-part két km-nyi hosszán kerül rendezésre

## A Szentendrei HÉV bevezetése a Batthyány térre

A Kelet–Nyugati METRÓ második, ez év végén üzembehelyezésre kerülő Deák tér–Déli pályaudvar közötti szakaszához a Batthyány téren egy rendkívül nagyszabású, felszíni munkát csatlakozik. (1. ábra) A Szentendrei HÉV a Margit-hídtól a Batthyány térig burkolat alatt halad; ehhez kapcsolódóan rendezik a Bem rakpartot, a Batthyány és a Bem teret, valamint a Margit-híd hídfő környékének felszínét. Korszerű közúti közlekedési útvonalak, csomópontok kialakítására is sor kerül. Az építési munkák 1970-ben indultak meg; a beruházás teljes költsége fél milliárd forint.

A HÉV a Margit-hídtól északra egy lejtős teknőben fut le a föld alá az új Margit-hídi HÉV állomásba, melynek peronjai mozgólépcsőkkel csatlakoznak a hídfőben megépített új gyalogosaluljáróhoz. (2. és 3. ábra) Ezt követően a vonal a Bem rakpart tengelyében halad a Batthyány térig, ahol egy három vágányos fejpályaudvar épült. A pályaudvar „fej” része háromszög alakú elosztóterének déli sarkából a 9-es villamos végállomása és a sétány, nyugati sarkából a METRÓ állomás mozgólépcsői és a Batthyány térre vezető mozgólépcsők, északi sarkából a HÉV peronjai érhetők el. (4. ábra)

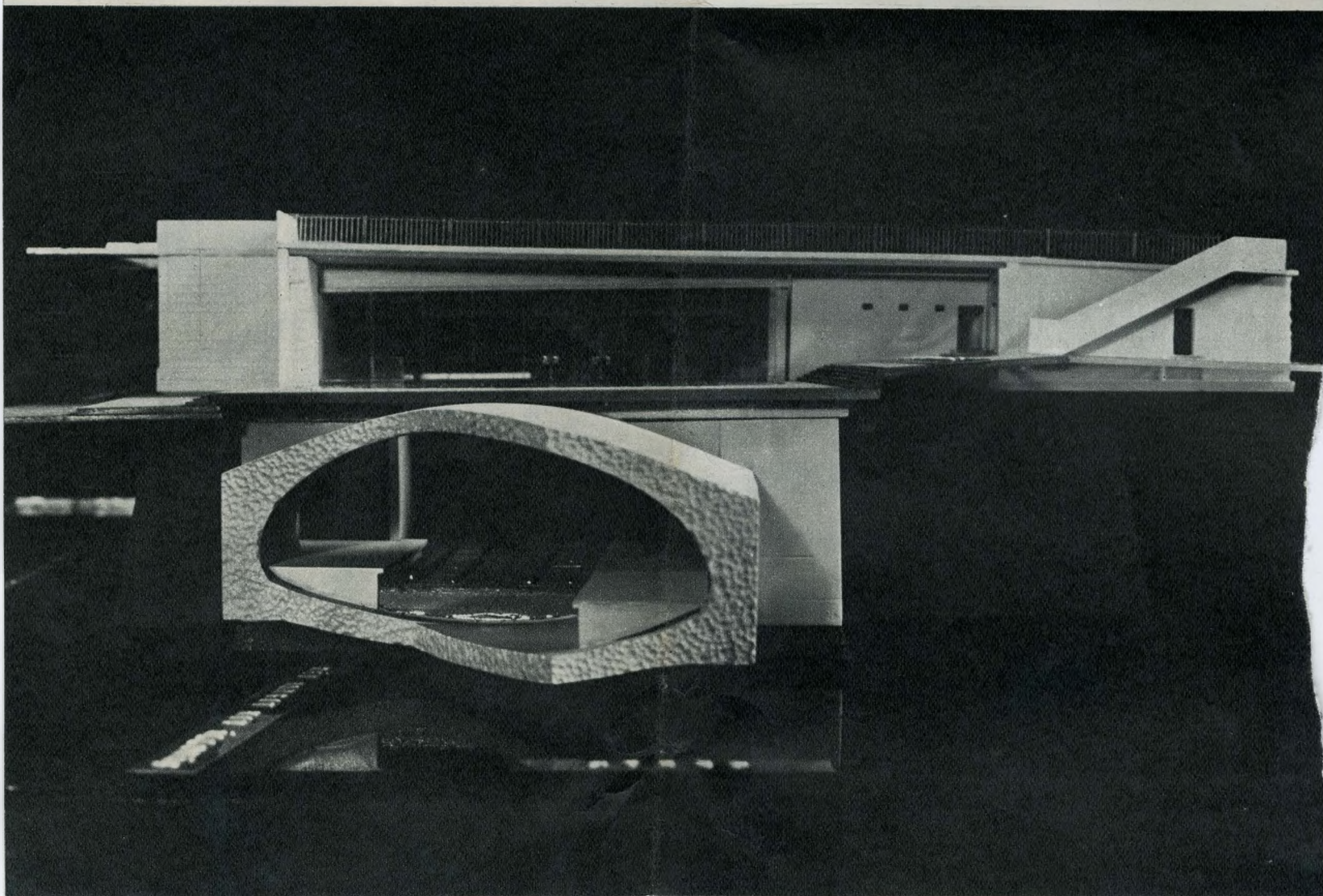
A felszínen a Bem rakpart és a Fő utca egyirányú utcacipővé változik. A Batthyány tér pedig a felszíni tömegközlekedés jelentős csomópontja lesz.

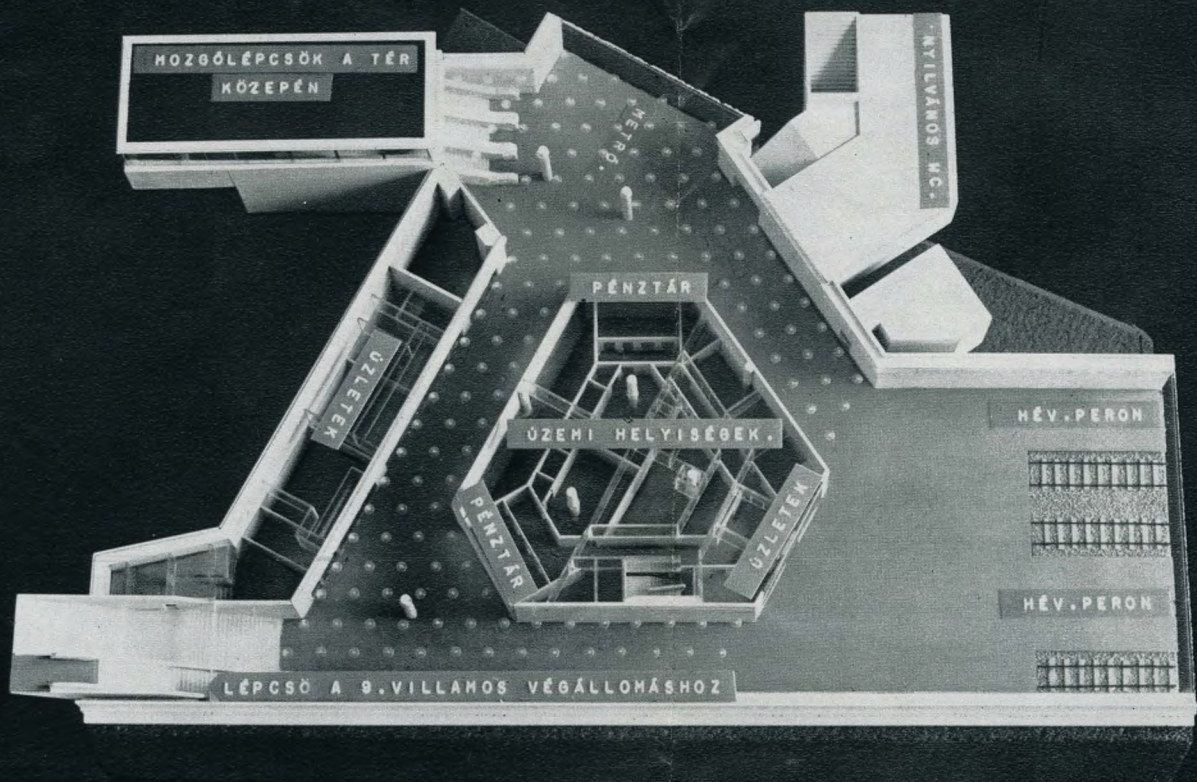
Az e területen folyó építési munkák nagyon sok bosszúságot okoztak a budapestieknek, különösen azoknak, akik a környéken laknak. S bár az újonnan létesülő parkterületek építésére csak 1973 tavaszán kerül sor, a közlekedés már ez év végén megindul. Az építésben részt vevő vállalatok elhatározása nyomán ugyanis a munkák gyorsított ütemben folynak — ez talán megfelelő kárpótlás lesz a kellemetlenségeikért.

A főváros közlekedésének, közműveinek, útjainak stb. korszerűsítése, fejlesztési terveik végrehajtása mindig súlyos beavatkozásokat tesz szükségessé a főváros életében. A korlátozási gondok csökkentése és főleg az építési idő lerövidítése a fővárosi mélyépítés alapvető célja, amelyet azonban gazdasági tényezők is befolyásolnak. Ahogyan jogos a budapestiek méltatlankodása egy-egy indokolatlanul elhúzódó mélyépítési munka láttán, úgy érdemelnek figyelmet azok a létesítmények, amelyeket határidőre, vagy határidő előtt sikerül üzembehelyezni.

Dr. Dalmy Tibor

Az új Margit-hídi HÉV állomás metszete. Az állomás oldalperonokkal rendelkezik; boltozatos kialakítású keresztmetszete kedvező építészeti kialakítást tesz lehetővé





BATTHYÁNY TÉRI HÉV VÉGÁLLOMÁS

BATTHYÁNY TÉRI HÉV BEVEZETÉS

PÖHTERV

A Batthyány téri végállomás fejrészének elrendezése. A fejhez csatlakozik a háromvágányos peronrész, mely a felső Bem rakpart teljes szélességét igénybe veszi

A Margit-híd hídfője északi irányból, madártávlatból. A hídfő mögött az új gyalogosaluljáró üvegfala látszik, az aluljáró alatt elvágva fekszik a HÉV új Margit-hídi állomása (Domonkos Endre felvételei)

