

Az óbudai Árpád-híd építését a jövő esztendőben kezdik meg

Öt évig készül Budapest leghosszabb és legszélesebb hidja – Nem vezetnek lejárót a Margitsziget északi csucsára.

A főváros közönségének régi óhaja teljesül az óbudai híd megépítésével. Mikor négy évvel ezelőtt megkezdtek a Horthy Miklós-híd építését, általános volt a felfogás, hogy a fővárosnak ezen a területén még nincs sürgős szükség a két partot összekötő hidra és bár az műszaki szempontból egyike a legszebb alkotásoknak, várni lehetett volna vele.

A Pesti Hírlap hasábjain hangoztatott álláspontunkat a mindennapi élet igazolta. A nap bármely szakában meggyünk végig az új hídon, a villamosokon és autobuszokon kívül élénkebb gyalogjáró- és járműforgalommal nem találkozunk. A Horthy Miklós-híd a legmesszebbmenő takarékosági elvek alapján készült, mégis teljesen kimerítette a Dunahidak építési alapját és ennek következtében az óbudai híd építése csak 1938 őszén indulhat meg.

Hosszas előtanulmányok után készítette el az új híd terveit a kereskedelmi minisztérium Dunahidépítési Szakosztálya. Az Árpád-híd megépítése elsősorban az óbudai és pesti oldal hidfőjének környékét változtatja meg. A híd tengelyéről hosszas vita folyt. Anig a pesti oldalon a szakértők egyhangulag megállapították, hogy a hidnak feljáróját a Hungária-körút vonalába kell vezetni, addig Óbudán szinte a végleges tervek elkészítésének pillanatáig bizonytalan volt a hidfeljáró elhelyezésének kérdése. Sok számítás és tanulmány alapján a kereskedelmi minisztérium a Közmunkatanács javaslatára véglegesen elfogadta az alábbi rajzunkon feltüntetett vonalvezetési megoldást. Az óbudai feljáró és környékének rendezésére kiirt tervpályázat alapján döntöttek el, hogy az Árpád-híd tengelye a mai Flórián-tér déli végén fut be, ahol 120 méter átmérőjű új teret képeznek ki. Ez a tér lesz az új Óbuda forgalmi központja. Oda torlik majd a ki egyenesített Vörösvári-ut és az óbudai hegyvidék forgalmát lebonyolító Kiscelli-ut. Ugyancsak oda vezet észak-déli irányban az új Pacsirtamező-utca. Természetesen a körforgalmu tér tehermentesítésére több közvetlen utvonallal is létesül. A hidról külön lejáró és feljáró utvonalak is készülnek a dunaparti főutvonallal való összeköttetés céljából.

A híd pesti hidfőjének rendezésére már több terv készült, de véglegesen a jövő év elején kiirandó tervpályázat fog döntést hozni. A pesti hidfő városabályozását oly módon alkotják meg, hogy az ottani teher-

pályaudvart egyelőre meghagyják, bár előrelátható, hogy Budapest rohamos fejlődésével az Árpád-híd felépülése után az ottani gyárak rövidesen átadják helyüket a modern bérpalotáknak.

Az óbudai híd a Flórián-tér és a külső Vörösvári-ut tengelyének metszéspontjából kiindulva, a Margitsziget északi csucsán egyenesen halad át a pesti oldalra és ott enyhe görbülettel csatlakozik a Hungária-körút meghosszabbításához. A híd tehát áthalad a két Dunágon, a Margitszigeten, a hajógyári sziget mindkét nyulványán, a hajógyári öböl és a Ferenc József-Dunaág fölött, mindkét parton az alsó és felső rakparti utakat áthidalva, úgy kanyarodik ki a budai oldalra a partra, hogy még a Lajos-utca is a híd alatt halad át.

A Margitszigetre lejáró egyelőre nem készül, de a kétoldali lejáró későbbi megépítésének lehetőségét biztosítják. A Margitszigetet észak felé 150 méterrel meghosszabbítják és a pályatestet támfalak közé fogott töltésen vezetik át.

A hidfeljárók legerősebb emelkedése 15 ezrelék és ezen csekély szög következtében még keményöntésű aszfaltburkolat is alkalmazható, amelynek a fakockával szembeni gazdaságossága közismert. A híd hossza 850 méter, szélessége 27.60 méter lesz. A Dunahidépítési Szakosztály a tervezésnél figyelembe vette a megnövekedett közlekedés követelményeit. Középen a külön pályán haladó villamosvágányok részére 5.80 métert, ezektől jobbra és balra a lassu és gyorsforgalom részére 6—6 métert biztosítottak, míg a járda mentén kétoldalt külön felemelt 1.10 méter szélességű, kizárólag kerékpárközlekedés céljaira szánt sávokat terveztek. A gyalogos közönségnek mindkét oldalon 3.30 méter szélességű járda áll rendelkezésére. Ujtás lesz tehát a hidon a különálló kerékpárpálya, valamint a különválasztott és kiemelt pályatesten vezetett villamos, amelynek vonalán közúti járművek nem közlekedhetnek és amely az építendő gyorsvasut céljait is lesz hivatva szolgálni. Az új Árpád-híd tehát a Horthy Miklós-hidnál 4.90 méterrel, a kiszélesített Margit-hidnál pedig 5.30 méterrel lesz szélesebb. A hidon átvezetett villamosvasut megállóhelyei a pesti hidfő előtt közvetlenül a hidfeljárón, a margitszigeti áttöltésen és közvetlenül az óbudai hidfő után a hidfeljárón lesznek.

A híd építési költségei a feljárókkal együtt körülbelül 18 millió pengőt tesznek ki.

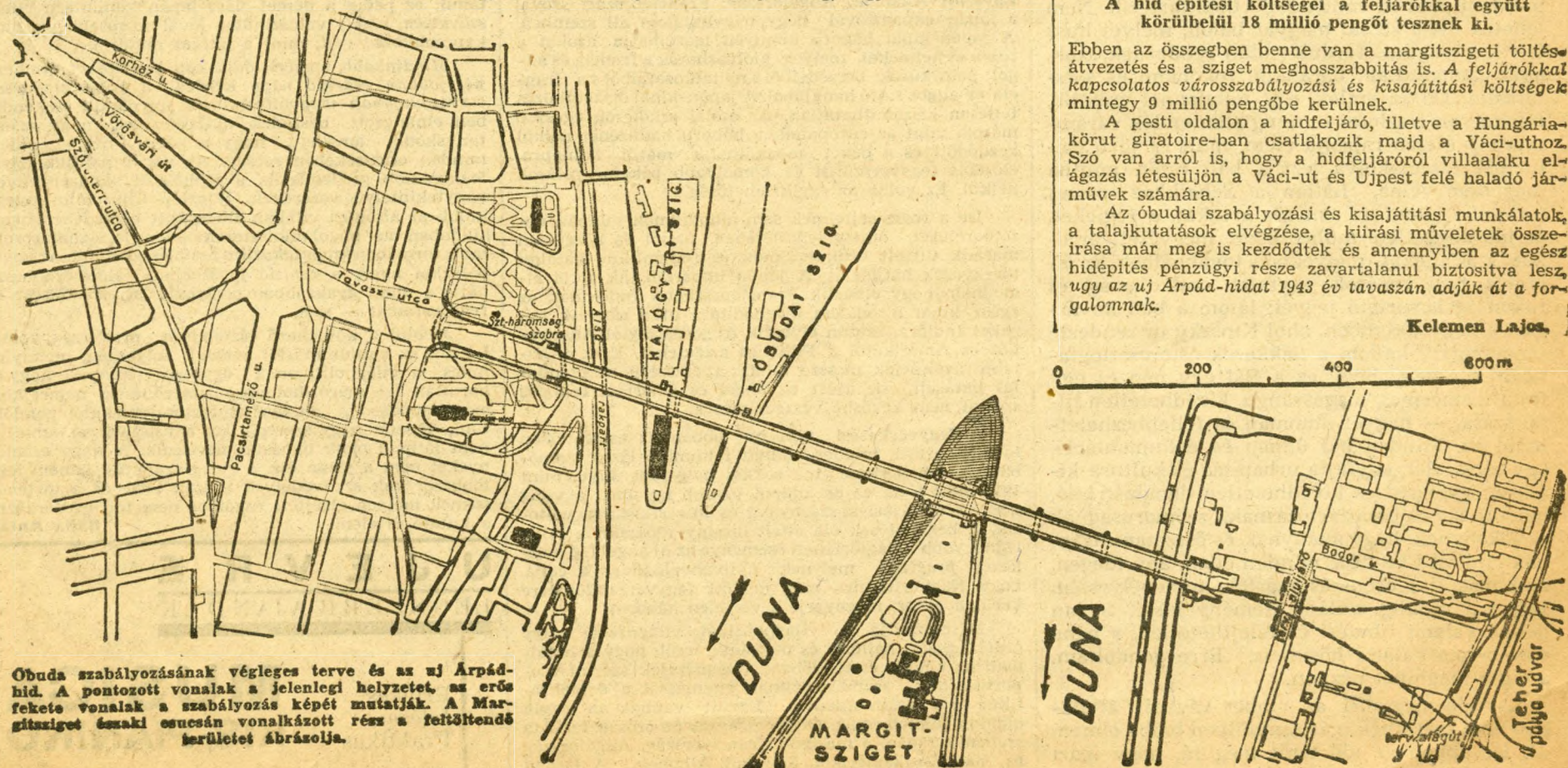
Ebben az összegben benne van a margitszigeti töltés átvezetés és a sziget meghosszabbítás is. A feljárókkal kapcsolatos városabályozási és kisajátítási költségek mintegy 9 millió pengőbe kerülnek.

A pesti oldalon a hidfeljáró, illetve a Hungária-körút giratoire-ban csatlakozik majd a Váci-úthoz. Szó van arról is, hogy a hidfeljáróról villaalaku elágazás létesüljön a Váci-ut és Újpest felé haladó járművek számára.

Az óbudai szabályozási és kisajátítási munkálatok, a talajkutatások elvégzése, a kiirási műveletek összeírása már meg is kezdődtek és amennyiben az egész hidépítés pénzügyi része zavartalanul biztosítva lesz, úgy az új Árpád-hídat 1943 év tavaszán adják át a forgalomnak.

Kelemen Lajos.

széles, de drága! Kiverte homlokomat a verőfény. Az áruson össze-visszafoltzott öreg télikabát volt. Csak nem okozok ennyi kárt szegénynek! »Lopd el, lopd el!« — suttogta Gyuri a fülembe. De én csak haboztam. Egy másik, kisebb iránt érdeklődtem. »Két korona negy-



Óbuda szabályozásának végleges terve és az új Árpád-híd. A pontozott vonalak a jelenlegi helyzetet, az erős fekete vonalak a szabályozás képét mutatják. A Margitsziget északi csucsán vonalkázott rész a feltöltendő területet ábrázolja.