

Az új budapesti Dunahidak jelentősége városrendezési és városfejlesztési szempontból.

Írta: DR. ÁLGYAY-HUBERT PÁL, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának alelnöke.

A székesfővárosban részben már építés, részben pedig előkészítés alatt álló hidépítéseknek Budapest közönségét talán leginkább városrendezési szempontból kell érdekelniök, mert hiszen:

1. *a hidak a város ütőerei.* Buda ugyanis a lakónegyedek városa, viszont Pesten van a city, azonkívül a gyár- és munkásnegyedek, de ez is a természetes és helyes állapot, mert a természeti adottságok és pedig egyrészt Budának magasabb fekvése, másrészt az uralkodó szélirány ezt így is kívánják. Ebből következik azonban a hidak döntő jelentősége.

2. Ezenkívül *a hidépítések óriási tőkét mozgatnak és nagy közmunkákat jelentenek.* Nagyvárosokban lehetlenség hidat építeni a hídfő-környék egyidejű megfelelő kialakítása nélkül. Ez parancsoló szükségesség tehát és a legsürgősebben végrehajtandó. Sok pénzbe kerül, amit elő kell teremteni, ha nincs meg, tehát a Közmunkatanács, sőt a főváros városrendezésre rendelkezésre álló pénzének és munkaerejének jórészét a közel jövőben ez fogja felemészteni. A kérdés tehát elsőrangú fontossággal bír és sok minden más, szintén igen sürgős dolgot meg kell előznie.

Az új hidak építésével összefüggő kérdéseket ezúttal inkább *városrendezési*, nem pedig szorosan vett hidépítési szempontból világítom meg.

Jelenleg a Boráros-téri hid építkezési és a Margithíd kiszélesítési munkái folynak 12, illetve 5 milliós költséggel; minden remény megvan arra, hogy közvetlenül ezek befejezése után, 1938-ban következik az óbudai hidépítés, 22 milliós költséggel.

A Margit-híd OTI-kölcsönből épül, melyet az állam és a főváros egyenlő arányban törlesztenek, míg a Boráros-téri híd, a főváros területén külön e célra szedett 1-25%-os ingatlantruházási póttelítékből. Ez a jövedelem e híd építési költségeivel előreláthatóan 1937. év végéig, tehát a híd elkészültéig lesz megterhelve, ekkor felszabadul és az óbudai hidépítés céljára fog rendelkezésre állani, noha egymagában erre a célra nem igen lesz elegendő. Az óbudai hidépítés megkezdése 1938. előtt nemcsak pénzügyi okokból nem valószínű, de a hidépítés teljes és alapos műszaki előkészítéséhez is kell még ennyi idő és ami még fontosabb, a Margit-híd átépítése is az 1937. évben fejeződik be, végül pedig a hidépítéssel foglalkoztatott ipar szempontjából célszerűtlen volna a budapesti hidépítéseket ennyire halmozni.

Vizsgáljuk ezután a három hidépítés fontosságát városrendezési szempontból.

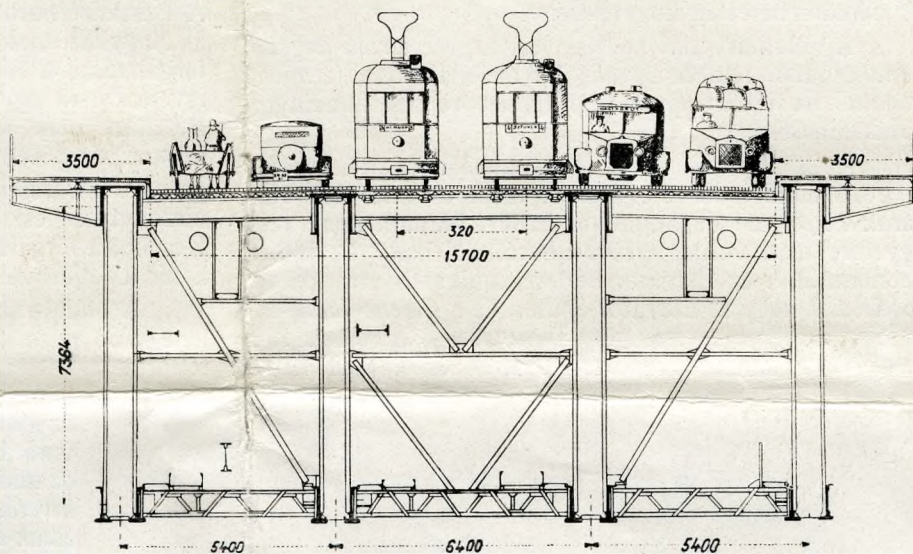
A Horthy Miklós-híd.

Foglalkozzunk először a Boráros-téri Horthy Miklós-híddal. E hídra utólag kitalálták, hogy »luxus hidépítés«. Ez nagyfokú tájékozatlanságra vall.

Minden nagy közmunkának van ugyanis ellenzéke. Ha a munkát elkezdik, a munka sürgetői meglehetősen elhallgatnak, viszont az ellenzők tovább kiabálnak és a közvéleményben sokszor azt a látszatot keltik, mintha a szóbanforgó közmunka felesleges lett volna.

Mielőtt a Boráros-téri hidépítés megkezdődött, bizonyos körök szidták a kormányt, hogy miért nem építi a hidat. Amikor viszont az építést elkezdték, olyan hangok hallatszottak, hogy miért költ a kormány erre a felesleges közmunkára. A forgalmi statisztika szerint a Ferenc József-híd forgalma alig marad el a Margithidé mögött. *A Boráros-téri híd fogja a Ferenc József-híd és Kálvin-tér közötti és magának a Kálvin-térnek a forgalmi mizériáit is legnagyobb részben megszüntetni és a Gellért-teret is tehermentesíti azzal, hogy nagy forgalmat fog elvonni a Ferenc József-hídról.*

A Boráros-téri híd lesz az első hidunk, melyre nem vonatkozik az az általánosan hangoztatott panasz, hogy neki megy a hegynek. A Boráros-téri híd van hivatva a Kelenföld—lágymányosi hatalmas és még nagy fejlődés



1. ábra. A Horthy Miklós-híd keresztmetszeti elrendezése.

előtt álló, főleg középosztálybeliekkel betelepült lakóövezeteket a cityvel, a Ferenc József-hídon való nagy kerülő helyett, rövidebben összekötni. *Ez a híd köti majd össze Kelenföldet és a környező budai vidéket a pesti gyárnegyeddal.* Jelentős mezőgazdasági és teheráruforgalmat fog lebonyolítani és etekintetben is tehermentesíti a Ferenc József-hídat.

Még nagyobb, országos fontossága van a hídnak az által, hogy *a Dunántúlról a Balaton felől érkező forgalmat fogja a Nagykörútra átvezetni és a Nagykörút közvetítésével ezt a Dunántúlról jövő országos forgalmat a keleti irányú országos fővonalakkal összekapcsolni.*

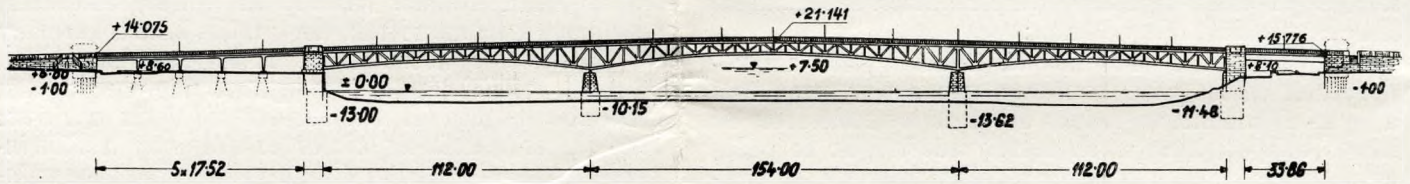
A Dunántúlnak Budapesten át e hídon keresztül kelet felé való összeköttetése még tökéletesebbé fog válni akkor, ha *a Kelenföldi-pályaudvar felett kocsifelüljáró épül*, mely által a Budaörsi-út és az abba torkoló teljes budai forgalomnak a pesti oldallal való legrövidebb kapcsolata lesz a hídon át.

Végül, bár fontosság szerint nem utolsó sorban említem, hogy a tervezett kelenföldi új személypályaudvar a Horthy Miklós-út és a Fehérvári-út közé kerül a Lenke-tér közelébe. Ennek mielőbbi megvalósítása elengedhetetlen tényezője Budapest új városrendezésének; az új személypályaudvarnak a mai Kelenföldi pályaudvaréhoz mérten előreláthatóan lényegesen meg-

növekedő személyforgalmát és ezenkívül a létesítendő új repülőtérnek a pesti oldallal való összeköttetését is a Horthy Miklós-híd lesz hivatva Pestre átvezetni.

Ennek az épülő hídnak a fontossága és sürgőssége tehát minden kétségen felül áll.

Az 1. ábrán látható a híd keresztmetszeti elrendezése. Ugyanilyen berendezésű lesz a kiszélesített Margit-híd és az építendő Óbudai-híd pályája is.



2. ábra. A Horthy Miklós-híd oldalnézete.

Az ábrán látható, hogy középiűt van vezetve a villamos, mert ez a közlekedés gyorsítása és javítása szempontjából szükséges. Szakkörökben ma már eldöntött dolog ugyanis, hogy nagyforgalmú útvonalak berendezésénél ez nélkülözhetetlen követelmény.

A villamosvonal mellett van a gyorsjármű forgalmi vonal és külön fekszik a gyalogjáró mellett a lassú járművek vonala. Itt tehát semmi kerülgetés, semmi akadályoztatás nincsen.

A 2. ábra mutatja a híd általános elrendezését. A pesti oldalon az Elevátor és attól északra levő raktárak kiszolgáló vágányait át kellett hidalni, mert azok egyelőre nem voltak eltávolíthatók. Néhány év múlva azonban lejár az Elevátor bérlete, amikor is arra kellene törekedni, hogy az Elevátor-épület, de a Ferenc József-híd és Boráros-tér közé eső egész Dunaparton, az összes raktárak és vágányzatok eltávolíttassanak és a part nagy-

városiasan és a budapesti dunai panorámába illően alakíttassék ki. Ennek legmegfelelőbb megoldása szintén a Közmunkatanács egyik fontos feladata lesz.

A Boráros-téri híd pesti hídfője az adottságoknak és pénzügyi lehetőségeknek megfelelő megoldást nyert (3. és 4. ábra). Hosszas tárgyalások és a szakértők, valamint az érdekelt hatóságok legmesszebbmenő bevonásával alakítottuk ki.

Hasonló hídfő kialakítás az új forgalmi követelmények és rendszerek (mint pl. középvezetés) következtében külföldön is mind gyakrabban látható nagyforgalmú világvárosi hidaknál, ahol nagy hajózásmagasság van. A Beszkárt hurokvágány, sajnos, nem mellőzhető, mert a Nagykörútnak egyenletessé teendő és óriási kocsiforgalmánál a híd forgalma eleinte jóval kisebb lesz és így a kocsik egy részét vissza kell fordítani. Ha ezt a Beszkárt nem tenné, akkor az üres kocsikilométerek folytán 4—5000 pengő évi kár állana elő.

A Boráros-tér, sajnos, ehhez a feljáró-elrendezéshez viszonyítva esztétikai szempontból egy kissé szűk. Később, a forgalom végleges kialakulása után, lesz majd a tér a feljáróval együtt véglegesen szabályozandó.

A budai-rakparti áthidalásnál előnyös, hogy egyetlenegy 33 m-es nyílással hidalja át úgy az alsó, mint a felső rakparti utat. Ez nemcsak a híd képeire kedvező, hanem ezenkívül akadálytalanul lehetővé teszi az alsó rakparti útnak akár 12 m szélességben való átvezetését is, ami nagyon fontos, mert az alsó rakparti utakra vár a jövőben az a fontos hivatás, hogy mindkét parton Budapestnek észak-déli irányú fő gyorsforgalmi útvonalai építtessenek ki.

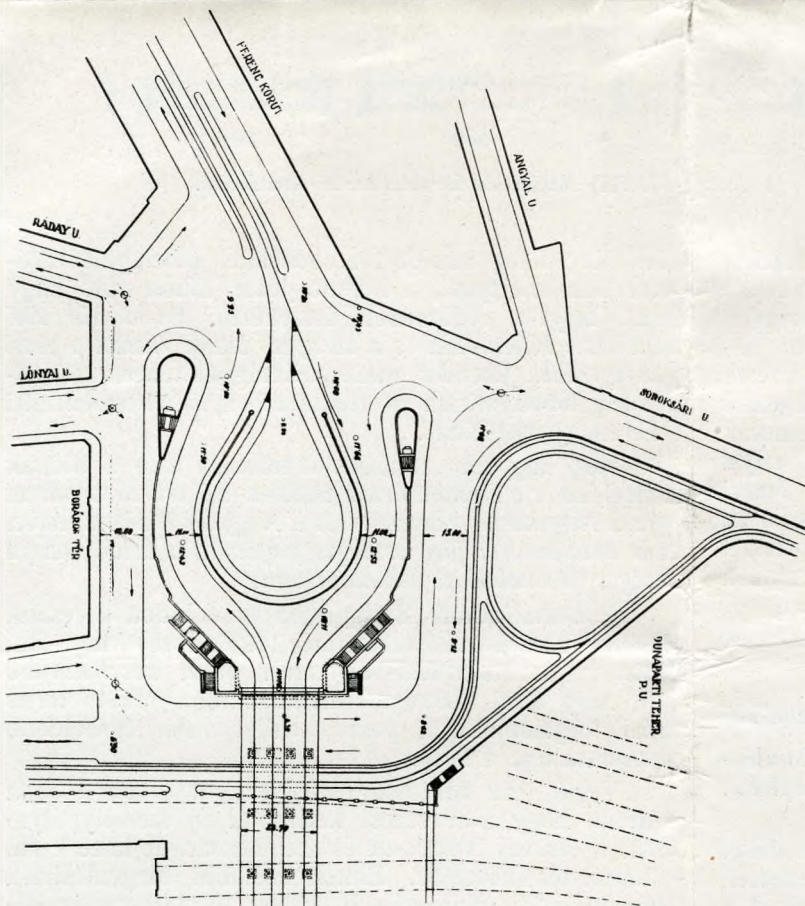
A budai oldal hídfőberendezéséről egyelőre csak azt tudjuk, hogy a feljáró ott egyenesen fog a hídról levezetni és ezzel a híd forgalombahelyezéséhez szükséges legfontosabb rész készen is van. A környéknek a rendezésére — a vasúti töltés és Műgyetem közötti területen belül — rövidesen tervpályázat lesz kiírva. Városrendezési szempontból nagyjövőjű, sok gondosságot és befektetést is érdemlő terület ez.

A Margithíd kiszélesítése.

Áttérve a margithídi építkezés városrendezési jelentőségének jellemzésére, e hídnak, mint forgalmivonalnak a fontosságát nem szükséges hangsúlyozni. Mindenki tudja, hogy a Margithíd forgalmi viszonyai nem voltak tovább tűrhetőek.

Budáról óriási forgalom irányul a Margit-hídra: délről a Margit-rakpart és Pálffy-tér felől, nyugatról a Margit-körút felől és északról a Zsigmond-utca felől úgy, hogy a Margit-híd forgalma Budapest legforgalmasabb utcájával vetekszik, ezzel szemben kocsipályája csak 11 m széles.

Különböző felfogások vannak arra vonatkozóan, hogy az Óbudai-híd forgalombahelye-

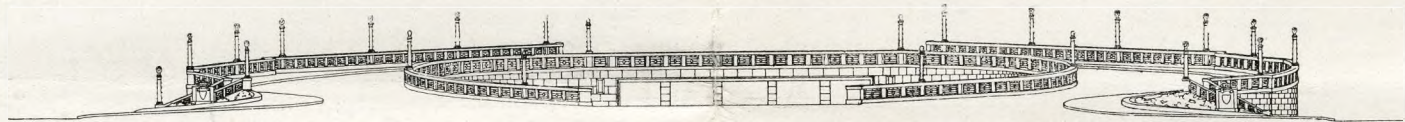


3. ábra. A Boráros-téri hídfeljáró alaprajza.

zése mekkora tehermentesítést jelent majd a Margit-hídra. Főleg a teherforgalomra céloznak, itt azonban meg kell gondolni azt, hogy a Margithídtól délre csak a 2-7 km távolságra levő Erzsébet-hídon, északra pedig az ugyancsak 2-7 km távolságra létesítendő Óbudai-hídon mehet majd át a teherforgalom (a Lánchídon ugyanis el van tiltva), tehát teljesen ki van zárva, hogy a Margit-hídon még mindig ne maradjon lényeges teherforgalom annál is

villamos részére is a kocsipályán külön közlekedési sávok állanak a rendelkezésre és azonkívül a lassú teherforgalom is külön pályasávon közlekedhet és nem fékezi le az egész híd teljesítőképességét.

Egyébként döntő körülményként szölt még a kiszélesítés mellett az, hogy a híd régi, elavult szerkezetének halaszthatatlan regenerációja, a szárnyhídi találkozásnál és a hídfőknél szükséges aluljáró folyosók, a hídkocsi-



4. ábra. A Boráros-terti hídfejáró homlokzata.

inkább, mert a Déli-vasút Nyugati-pályaudvar vonalában közlekedő járművek mindig kizárólag csak a Margit-hídat fogják használni. Ha tehát a lassú teherkocsiknak nincs különálló közlekedési sávja, a híd egész forgalma megbénul.

Az Óbudai-híd megépítése a Margit-hídat attól a teherforgalomtól tehermentesítené, mely Óbuda és környékének gyárvidékétől a pesti oldalon levő Angyal-föld, továbbá Újpest, Rákospalota stb. felé irányul. Megjegyzendő azonban erre vonatkozóan az is, hogy a jövőbeli helyes városrendezési szempontot véve figyelembe, *arra kell törekedni, hogy az óbudai gyárvidék innen lehetőleg kitelepíttessék.* Ilyen módon a modern újjáépült Óbuda egykor az uralkodó szélirány, a budai hegyvidék, a római fürdői partvidékre való tekintettel *a legideálisabb lakóterület lesz,* másrészt pedig a gyárak kitelepítésével *megszűnik az a sajnálatos helyzet, hogy a gyárak füstje és fertőzött levegője a Margit-szigetet és az egész pesti oldalt elárasztja.*

Figyelembe veendő a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztériumnak komoly mérlegelés alatt álló ama terve is, hogy *a bécsi országút távolsági forgalmát Solymárnál el óhajtja a jövőben terelni és Óbuda helyett a Rózsa-dombnál a fővárosba bevezetni.* Ez az elgondolás idegenforgalmi szempontból is igen helyes és azt jelenti, hogy ennek a távolsági forgalomnak a vonala nem az Óbudai-hídon, hanem a Margit-hídon fog átmenni.

Később még visszatérek arra, hogy az új Óbudai-hídról nem épül lejáró a Margit-szigetre, ennél fogva a Margit-hídnak, mint a szigetre vezető egyetlen útvonalnak a fontossága csorbitatlanul meg fog maradni.

A hídtól északra levő budai területekkel való összeköttetés a mai szűk Zsigmond-utcán át egyáltalában nem kielégítő. Sürgős városrendezési feladat ezen gyökeresen segíteni.

Mint mindennek, még az oly fontos közmunkának is, mint a Margit-híd kiszélesítése, akadtak ellenzői. Ezek azt állították, hogy elég a villamosvágányokat középre helyezni és a hídfőknél és a szigetre vezető leágazásnál megfelelő reformokkal a közlekedést megjavítani és akkor kielégítő lesz a híd forgalma.

Ennek az állításnak a napokban is volt egy nagyon csattanó cáfolata, amikor a túlszűfolt hídnak a szárnyhíd és a már teljesen szabályozott pesti hídfő közti szakaszán egy autóbusz a villamossal összeütközött, amiből könnyen borzalmas katasztrófa származhatott volna. Hasonló eset csak akkor kerülhet el, ha az autóbusz és

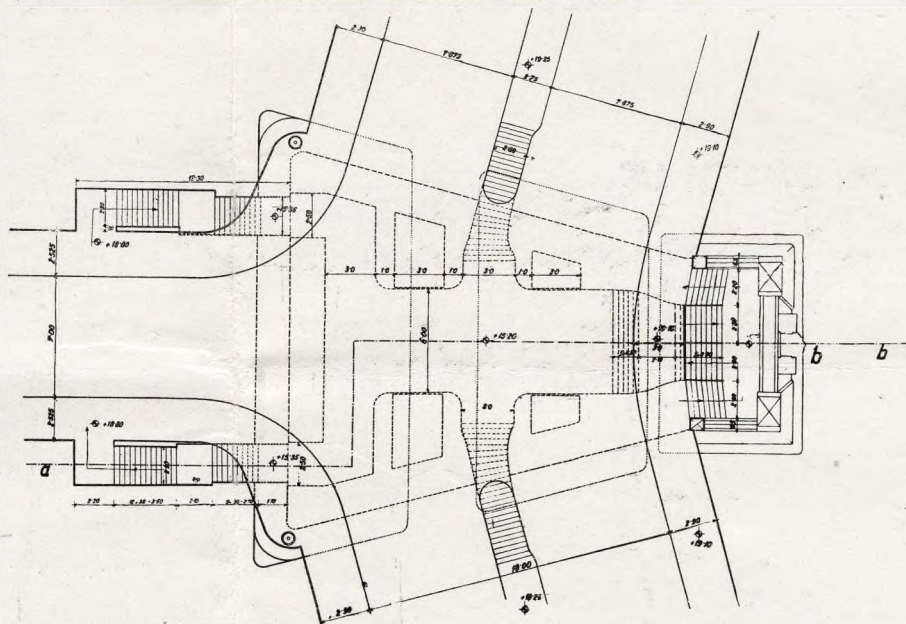
pályának újraburkolása, a fapallós gyalogjárdák aszfaltburkolatra való kicserélése, a villamosvágányok középrehelyezése, — mely utóbbi egymagában véve is már bizonyos mértékű kiszélesítést tesz szükségessé, mert másképpen a kocsipálya a maihoz képest még jobban megszőkülne — mind olyan halaszthatatlan rekonstrukciós munkák, amelyek mellett maga a kiszélesítés az 5 milliós átalakítási költségeknek csak kisebbik részét teszi ki.

Azt hiszem, nem tévedek abban a megállapításban, hogy a Margit-körúti és a lipótvárosi építkezések újabb fellendülésében a híd kiszélesítése jelentős indító okként szerepel.

A híd kiszélesítése délfelé történik úgy, hogy a mai 11 méter széles kocsipálya 16-5 méter szélesre fog megnövekedni (lásd 5. sz. ábra). Ez szerkezetileg oly módon történik, hogy az összes alapépítmények dél felé meghosszabbítatnak és a híd vasszerkezetéhez, mely most hat darab ívalakú főtartóból áll, két darab újabb főtartóiv épül hozzá. A hídpálya beosztása ugyanaz lesz, mint a Boráros-terti hídnál.

Az építés előkészítéséhez szükséges rengeteg sok tervezési és számítási munka Fabinyi akkori kereskedelemügyi miniszter úr utasítására tavaly novemberben kezdődött meg.

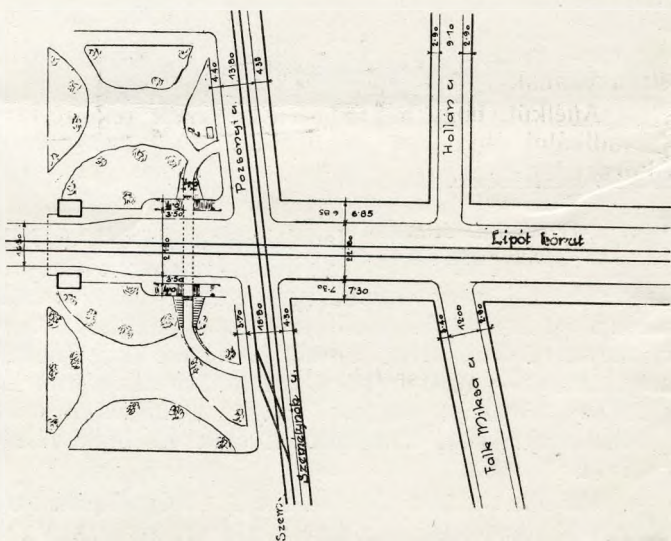
A pénzügyi fedezet biztosítása után az alapépítményi munkák a nyár elején voltak elkezdhetők és egyetlen kivételével az alapépítmények átépítése éjjel-nappali legnagyobb erőfeszítéssel programmszerűen elkészült, illetve napokon belül befejeződik.



5. ábra. A Margit-híd kiszélesítésének helyszínrajza.

Mint ismeretes, ugyancsak elkészült két hónapi rekordidő alatt a pesti oldali aluljáró. Különleges és először itt alkalmazott műszaki megoldással lehetővé vált, hogy ez a kis, 30 méter hosszú alagút, a kocsi-pálya alatt a forgalom legcsekélyebb megzavarása nélkül épült meg.

Az aluljáró közismert nagy előnye, hogy itt a gyalogjáró közönségnek nem kell percekig álldogálnia, míg a közlekedési rendőr a hídról lezúduló óriási koci-



6. ábra. A Margit-híd pesti hídfője a kiszélesítés után.

forgalmat leállítja, viszont miután most már a hídról le- és arra felmenő forgalmat semmi sem keresztezi, a járművek, a villamosok, autobuszok kellemetlen összetorlódásai teljesen megszűntek (lásd 6. sz. ábra).

A 7. sz. ábrán látható a most sorrakerülő szárnyhídi aluljáró alaprajza és hosszmetsete; ennek megépülte után a déli gyalogjáróról a szárnyhídra, illetve az ellenkező oldalra, továbbá az úttest közepén levő villamosmegálló szigetperronokra a gyalogjáró közönség az úttest alatt közlekedik és így a gyalogosok és járműforgalom egymást kölcsönösen nem fogják zavarni.

A budai hídfőnél tervezett, de még egészen véglegesen ki nem forrott rendezési terv a 8. sz. ábrán van feltüntetve; eszerint a Pálffy-téri HÉV állomás a Margit-híd budai feljárójától közvetlenül északra levő parkrésztéteknél át; a feljáró alatt itt is aluljáró épülne, magán a feljárón pedig a középvezetésű villamosvágányok szigetperronjai helyzetnének el. Az aluljáróból a

szigetperronokhoz vezető lépcsők épülnek, tehát a HÉV állomás közönsége a Margit-hídi fővillamos vonalat igen rövid úton és a felszíni kocsiforgalom keresztezése nélkül érheti majd el. Ugyanekkor lehetségessé válik a Pálffy-téren és Margit-rakparton uralkodó mai, meg nem felelő állapotok gyökeres rendezése is.

Az Óbudai-híd.

Az Óbudai-híd forgalmi jelentőségének jellemzésénél elsősorban a teherforgalom említendő. Az Óbudától nyugatra és északra termelt mezőgazdasági termények e hídon jutnának át kerülő nélkül Angyalföldre, sőt még északabbra, a rohamosan fejlődő Újpestre és Rákospalotára, melyek együttesen mintegy 120.000 lakost jelentenek. Az Óbudán és a Szentendrei-út mentén fekvő számos ipartelep produktumai is ugyancsak az Óbudai-hídon át fognak átjutni a pesti oldalra. Bár — mint említettem — az itteni gyárvidéknél a helyes tendencia a gyárak kitelepítése, mindazonáltal itt még igen hosszú idő múlva is jelentős gyáriparral kell számolni.

A bécsi országotat bevezető Vörösvári-út és a Szentendrei-út az a két főút, amely a budai oldalon az óbudai hídroz vezet; ezenkívül az óbudai lakócentrum tranzverzális főforgalmi útvonala nyugatról a kiszélesített Kiscelli-utca lesz.

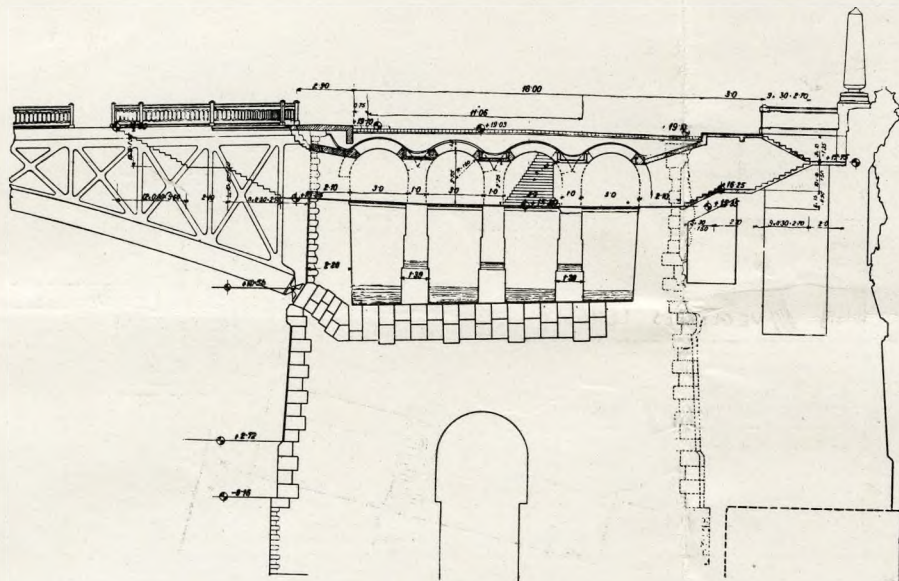
Noha a Bécsi-út távolsági forgalmának a már említett Solymárnál való elterelése a Vörösvári-út forgalmi jelentőségét csökkenteni fogja, mégis még mindig jelentős vidéki forgalom fog azon lebonyolódni.

Óbudának és a tőle északra levő részeknek lakónegyeddé és telepekké való alakulása már most is erősen folyamatban van és nagy jövő előtt áll. Az itt fellelhető rendkívül kedvező lakás- és környezetviszonyok folytán az itteni lakosságra népegészségügyi szempontból a legkedvezőbb hatásokra lehet számítani. Szükség van arra, hogy ez a lakosság az Óbudai-hídon át a pesti oldali munkahelyeket és gyárnegyedeket minél rövidebb úton, minél gyorsabban érhesse el. De ugyanilyen, vagy még nagyobb fontossággal bír az, hogy a pesti oldal északi részén levő lakosság e hídon át a legrövidebb útvonalon juthasson el az Óbudától északra levő Dunapartokra, ahol a székesfővárosnak legnagyobb arányú és még egyre fejlődő vízisporttelepe alakult ki és ahol a Dunának legvadregényesebb fürdő- és üdülőtelepekkel máris benépesedett szakasza van. Az Óbuda mögött elterülő gyönyörű szép, de még kellően fel nem karolt és turisztikai szempontból is értékes hegyvidék az Óbudai-hídon át válik hozzáférhetővé a szemben fekvő pesti part lakó-tömegei számára.

Gyorsvasút helyett gyorsközlekedés.

Kitérek röviden arra, hogy a rendkívül költséges földalatti, vagy a magasban vezetett gyorsvasútról Budapestben belátható időn belül nem lehet szó. A gyorsközlekedést ezért egyelőre a sűrűn lakott részekben a felszíni villamosközlekedés megreformálásával és egy megfelelően teljesítőképes autobuszközlekedéssel kell pótolni.

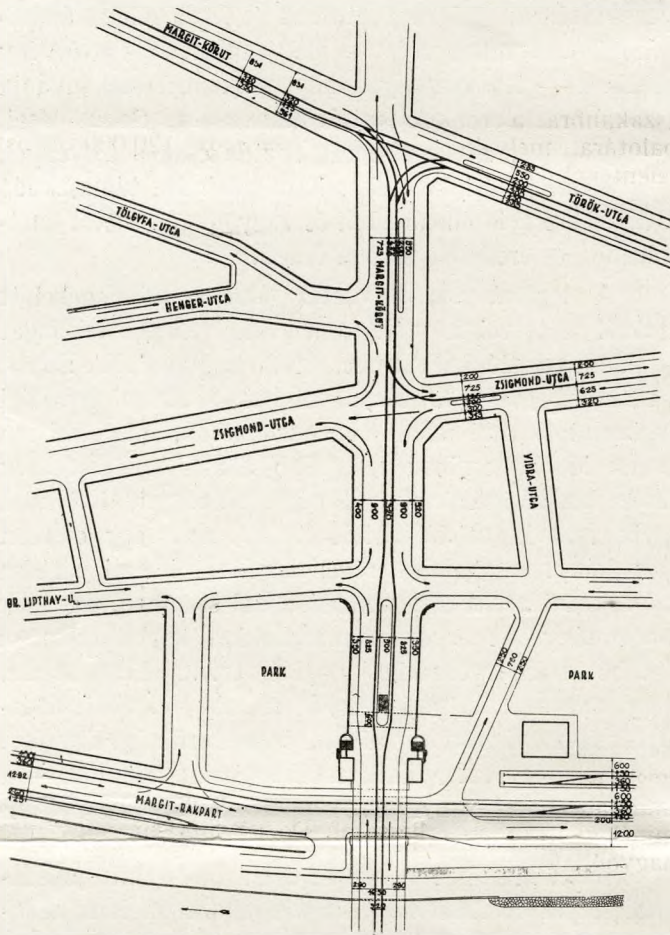
Visszont azonban a radiális utak külső szakaszain, valamint a külső periferikus útvonalakon bevezetendő utcafelszíni gyorsközlekedésről már ma is lehet beszélni. Ezalatt az értendő, hogy ott a közúti villamosforgalom a megfelelően kiszélesítendő, vagy már most is elég széles útvonalon külön kavicságyas pályán vezetessék s annak vonala mentén a megállók és az ugyanezekhez helyezendő keresztek csak egymástól nagy távolságra helyezendők el. Az ilyen gyors-



7. ábra. A Margitszigetre vezető aluljáró-folyosó alaprajza és hosszmetsete.

közlekedési vonalak mentén a lokális közlekedési igények kielégítése parallel menő sűrű megállóhelyekkel ellátott autobuszközlekedéssel történhetik.

Ilyen felszíni gyorsforgalmi útvonalnak lenne alkalmas mai szélességével is a Hungária-körút, mint periferikus útvonal, de kisebb korrekciókkal ilyennek lenne kiépíthető a Váci-út is, mint nagyfotosságú radiális útvonal.



8. ábra. A Margit-híd budai hídfőjének rendezése a híd kiszélesítésével kapcsolatban.

Mindezekre azért tértem ki, mert az említett gyorsközlekedési vonalak az Óbudai-hídon Óbudára vezethetők át és ezáltal a híd nemcsak mint a szemközti városrészek összekapcsoló vonala fog jelentőséggel bírni, hanem a pesti city-nek az Óbuda körüli és attól északra fekvő vízisport, üdülő, kiránduló vidékkel való, a Margit-hídnál gyorsabb összeköttetését fogja szolgáltatni, másrészt az óbudai lakóvidékbelieknek a city-vel való leggyorsabb kapcsolatát fogja jelenteni.

A mondottak folytán azután a Zsigmond-utca és azzal parallel építendő útvonalak tehermentesítése is bekövetkezik.

Nagy lehetőség nyílik a híd megépítése által az Óbudai szigetnek, mint népligetnek és üdülőhelynek, szóval mint zöldterületnek a felhasználására. Az Óbudai hajógyár ugyanis, mint füstképző üzem, a szigetről kitelepítendő lenne, amely azután kitűnő egészségügyi és természeti adottságainál fogva, mint zöldterület elsőrangúan lenne értékesíthető, azonban csakis akkor, ha a híd már megépült és az elsőrangú közlekedési viszonyok biztosítva vannak.

Anélkül, hogy a Stadion elhelyezése tekintetében prejudikálni óhajtanék, mégis közelfekvő gondolat, — kifogástalan közlekedési lehetőségek biztosítását feltételezve — sőt a tiszta levegőviszonyok miatt is igen figyelemreméltó a Stadion Óbudai szigeti vagy Aranyhegyi esetleges elhelyezése. Mindkét esetben ismét nagymértékben nőne a híd jelentősége.

A Közmunkák Tanácsának javaslata alapján ez év januárjában történt döntés a leendő Óbudai-híd tengelyének elhelyezése tekintetében. A 9. ábra mutatja a hídnak a végleges döntés szerinti elhelyezését. A pesti oldalon a feljáró a Bodor-utca vonalába fut, de elágazása van kis töréssel a Hungária-útra és van egy északi elágazása is.

A budai oldalon a feljáró a Kiscelli-utca és Vörösvári-út metszéspontjába, körülbelül a szögfelezőbe fut be.

Legjellemzőbb sajátsága ennek a tengelyelhelyezésnek az, hogy a Margitsziget csúcsát a híd nem érinti és a hídról sem kocsis, sem gyalogos lejárás a híd forgalombahelyezésekor nem lesz lehetséges.

Az, hogy a hídnak az északi szigetsúcsot nem szabad érinteni, a következőleg okoltatott meg:

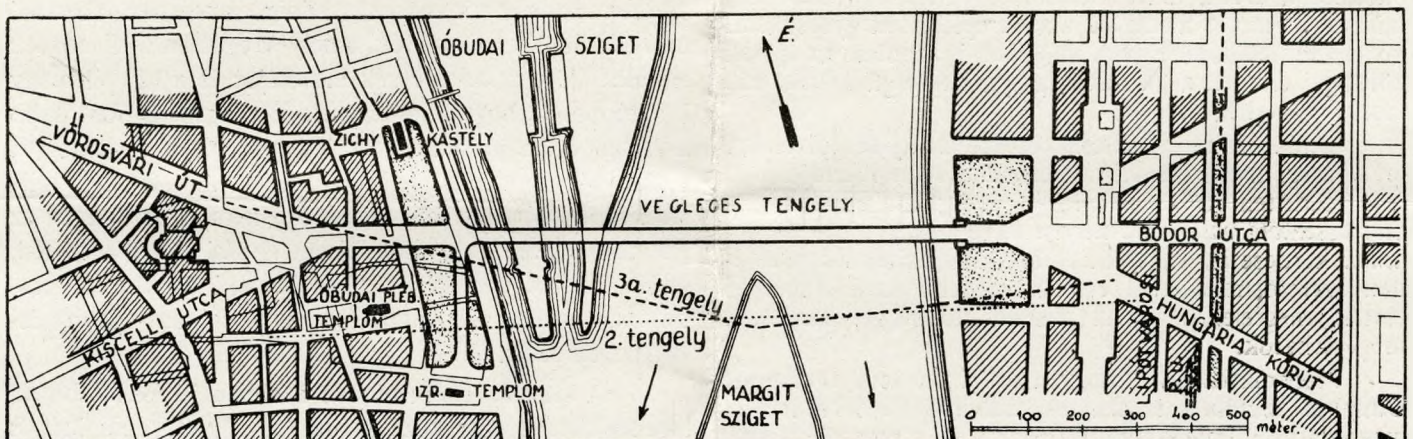
»A híd előreláthatóan nagy és zajos közúti és teherforgalma nappal és éjjel egyaránt feldúlná a gyógyfürdőhely nyugalalmát és csendjét.

A szigetsúcsról a gyógyfürdő épületig terjedő és éppen a gyógyfürdő részére olyannyira értékes nagy parkterületeket a sziget elveszítene.

A szigeten indokolatlanul nagy, zajos és bűzös autóforgalom vonulna végig, mert hiszen az Újpestről a déli Buda felé és az Óbudáról a déli Pest felé irányuló közlekedés — és viszont — legalább is a személyközlekedés, bizonyára átfutna a szigeten és azt felesleges módon, de igen súlyosan terhelné.

A gyalogforgalomnak lebecsátása az új hídról olyan nagy közönséget zúdítana a szigetre, mely a gyógyfürdő szempontjából nemcsak, hogy nem kívánatos, hanem végzetesen káros volna.

Mindezek az előrelátható következmények a felszigeti gyógyfürdőhelyet teljesen tönkretennék és a sziget többi részére és virágzó intézményeire nézve is csak káros hatással volnának.



9. ábra. A tervezett Óbudai-híd végleges elhelyezése.

Megállapítható tehát, hogy az új északi közúti Dunahídnak a Szent Margit-sziget északi csúcsának érintésével való megépítése a Szent Margit-szigetre nézve feltétlenül káros és elfogadhatatlan.

Ehhez hozzátehetjük még, hogy Óbuda és az északi szigetcsúcs közötti propellerközlekedés az összeköttetést némileg pótolhatja és végül megemlíthetjük, hogy a híd építése úgy lesz tervezve, hogy annak forgalomba helyezése után meg legyen a lehetőség arra, hogy a szigetre vezető lejáró utólag is bármikor megépíthető legyen.

Jó lejáró csakis a hídról kétoldalt leágazó, a forgalmi irányok szerint elkülönített kettős rendszerű lejáró lehet, melynek megépítése végett a szigetcsúcsot a hídig meg kellene hosszabbítani. Ez nem kerül túl sokba és a befektetett tőkéért jórészt kárpótlást jelentene a sziget-területben és a Duna medrében feltételezett hőforrások hasznosítása folytán beálló nyereség.

Amint látjuk, a hídfő kiképzése egyszerű és áttekinthető. A budai oldalon a kiépítés semmiféle nehézségbe nem ütközik, mert ott legnagyobbbrészt nyomorúságos, földszintes viskók fekszenek ma a leendő feljárók és felvezető útvonalak helyén. Az igénybeveendő területek egyrészét a Közmunkatanács már ki is sajátította. Az itt található műemlékbecsű épületekhez viszonyítva a tervezett feljáró kedvezően fekszik.

A pesti oldalon a feljáró a Lipótvárosi pályaudvarnak megy neki úgy, hogy ezt a hídnak közel jövőben várható megépítésekor a feljáróval át kell hidalni. *Kívánatos lenne azonban a városrendezési szempontból úgy a pályaudvar körüli gyáraknak, mint pedig magának a pályaudvarnak is az innen való mielőbbi kitelepítése*, amely remélhetőleg a nem nagyon távoli jövőben sikerülni fog.

Éppen erre való tekintettel és költségkímélési szempontból is a három feljáró ág közül először valószínűleg csak a Hungária-úti ág fog megépülni, ami egyelőre forgalmi szempontból is kielégítő lesz. A többi ág megépítésére a pályaudvar kitelepítése után kerülhet majd sor.

A Duna alatti alagút — utópia.

Itt említem meg, hogy az a minduntalan felbukkanó eszme, amely érthető módon mindenki előtt igen szimpatikusnak tűnik fel, hogy valamely híd helyett Duna alatti közúti alagút építtessék, sajnos utopisztikus és kivihetetlen és pedig azért, mert az ilyen alagút költsége óriási összegre — és pedig a közúti híd költségeinek 4—5-szörösére — rúg. Ezt a tényt már több komoly szakforum is, — egymástól függetlenül — a leggondosabb kalkulációkkal megállapította úgy, hogy ez kétségtelen, ennek ellenére azonban ez az eszme ismételtén visszatér. Legfeljebb arra lehet gondolni, hogy bizonyos fontos okokból a Duna alatt valahol egyetlen egy keskeny, mintegy 8 méter átmérőjű alagút építtessék gyorsvasúti közlekedés céljaira. Ennek magának is azonban az építési költségei elérnék a 24 méter pályaszélességű óbudai híd összes építési költségeit.

Budapest már nemcsak ezekre az új hídépítésekre érett meg, hanem hova-tovább komolyan mérlegelendő lesz szerintem *Újpestenél*, majd pedig ezt követőleg *a mai összekötő vasúti híd helyén megépítendő újabb Dunahidak* kérdése is, melyek későbbi kiszélesítés lehetőségének szemmel tartásával egyelőre kisebb szélességgel és ennek megfelelően jóval kisebb költséggel lennének megépíthetők.

Megemlítem még, hogy a többi meglévő budapesti Dunahíd hídfőinél is számos szabályozási feladat vár megoldásra, illetve számos hiba vár sürgős kiküszöbölésre.