

Egy új Duna-híd létesítése olyan vállalkozás, amelynek jelentősége túlnő az országon, sőt a Duna menti országok határára is. Nemzetközi figyelem kísérette a KPM, az OMF és a Fővárosi Tanács közelmúltban kiírt pályázatát is az új budapesti déli közúti híd megtervezésére. Cél: a közlekedés néhány fontos problémájának megoldása, miután a milliós világvárosnak immár kevés a jelenlegi hat közúti híd.

Pályázati feltételek

A tervpályázatban így határozták meg a híd feladatát: 1. a dunai átkelőhelyek kapacitásának bővítése, ezzel a meglévő hidak forgalmi terhelésének enyhítése; 2. új dunai átkelési lehetőség teremtése járműveknek és gyalogosoknak, kapcsolat létesítése Pest és Buda déli részei között; 3. a Hungária körüli városi autópályagűrű részeként az országos autópályák bevezető szakaszai között közvetlen kapcsolat létesítése.

A pályázati feltételek szerint az új Duna-hidat a déli összekötő vasúti hídtól közvetlenül északra kellett elhelyezni, számolva azzal, hogy építése két ütemben valósul majd meg (a fővárosi közlekedésfejlesztési terv szerint az első ütemben 100, a második ütem idejére 240 személygépkocsi jut ezer lakosra). Első ütem: kétszer két forgalmi sáv és négy gyalogossáv megépítése (egy gyalogossáv szélessége 75 centiméter). Figyelembe kellett venni, hogy a budai oldalon befejeződik az M 1 és M 7 autópálya bővítése, a pesti oldalon pedig megépül az M 4 és M 5 autópálya bevezető szakasza, a Könyves Kálmán körüli csomópont, valamint a Mester utcától a Duna-hídig a városi autópálya.

A második ütemben a hidat kétszer négy forgalmi sáv szélességére kell bővíteni, és változatlanul biztosítani kell a négysávos gyalogutat. Addigra kétszer négy sávossá bővül a Hungária körüli autópálya, és megépül az M 6-os autópálya bevezető szakasza is. Hangsúlyozott követelmény volt, hogy az első ütemből a második ütembe való átmenetet — azaz a híd szélesítését — a forgalom lehető legkisebb zavarásával kell megoldani.

A meghívásos pályázatra 11 pályamű érkezett; a kiíró szervek a Budapesti Műszaki Egyetem, a Közlekedéstudományi Egyesület, az UVATERV, a VÁTI és a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat vezetőit kérték fel, hogy jelöljék ki a meghívandó kollektívákat. Minden határidőn belül (1972. október 15-ig) benyújtott és a követelményeknek megfelelő pályaterv 20 000 forint költségterítésre tartozott igényt. (A pályázat kidolgozása rendkívül munkai ingyenes lévén, még a nagyobb létszámú kollektíváknak is féléves munkát jelentett.)

Feszített betonból

Öt pályaművet díjaztak. Az első díjat (130 000 forint) a Budapesti Városépítési Tervezővállalat kollektívája nyerte el, szerzői: B. Patoky Etelka, Cs. Ládonyi Judit, Mezey András, M. Grempberger Ilona, Iványi László, C. Baracska Katalin, Sigmond Endre, Reviczky János és Wellner Péter. Második (100 000 forintos) díjjal a Közlekedéstudományi Egyesület kollektíváját jutalmazták. További 30 000 — 30 000 forintos, rangsorolás nélküli díjban részesültek a Műsza-

ki Egyetem, az UVATERV és a FŐMTERV tervezőcsoportjai.

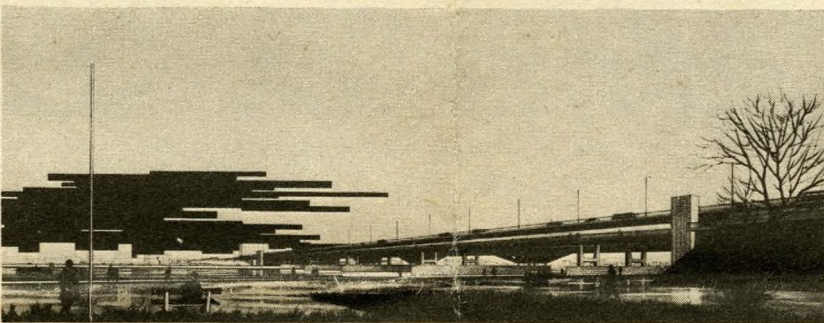
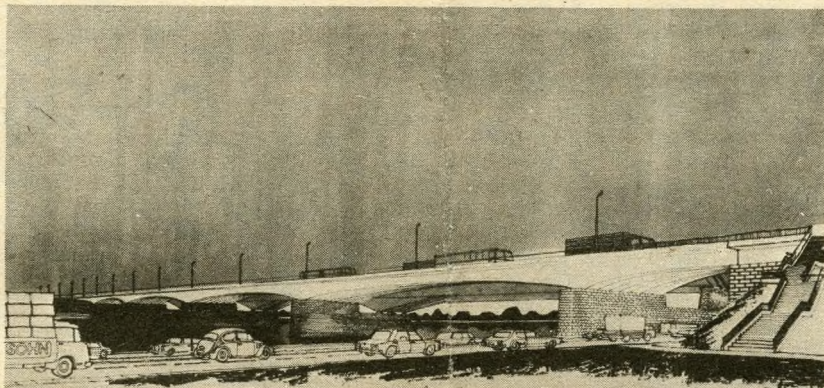
A bíráló bizottság a beérkezett tervek elemzése és értékelése alapján a pályázatot eredményesnek tartotta. Azokat a megoldásokat díjazta, amelyek a sokoldalú feladatot komplexen kezelték, s mind a híd szerkezetében, technológiájában, mind a forgalmi igények kielégítésében magas színvonalon feleltek meg a feltételeknek. Tóth Ferencnek, a Fővárosi Tanács Mélyépítési Főigazgatója műszaki-gazdasági tanácsadójaának bírálati összefoglalójában az áll, hogy a tervek elbírálásában a

Mélyépítés

A hetedik híd

A díjazott pályaművekről

Kétszer négy forgalmi sáv



AZ ELSŐ ÉS MÁSODIK DÍJAS PÁLYAMŰ

A legsikerültebb pályamunkák a „takarást” választották

biztonság volt az elsődleges kívánalom. A második legfontosabb tényező az esztétikai hatás volt, és sorrendben csak harmadik helyen következett a gazdaságosság. Szokatlan sorrend. Ezúttal a gazdaságosságot azért előzték meg az esztétikai szempontok, mert a tervezett híd a riasztó külsejű déli vasúti híd mellé kerül, és ezt a látványt kell ellensúlyoznia.

A bíráló bizottság két lehetőséget látott a probléma megoldására: 1. az új híd hangsúlytalan megjelenésével olvadjon bele a háttérbe alkotó vasúti híd, nem téve meg zavarosabbá a látványt; 2. az új híd takarja, illetőleg nyomja el a vasúti híd látványát, és vonja magára a városból dél felé tekintők figyelmét (a legsikerültebb pályamunkák a „takarást” választották). Ide tartozik az építési sorrendre vonatkozó figyelemztetés is: az első ütemben a híd északi felét kell megépíteni, hiszen a város felől ez van „szem előtt”.

Az első díjas pályamű hatnyílású, változó magasságú, előre gyártott elemekből szerelt, feszített vasbeton szerkezet. (Ez lesz az ország első feszített vasbeton Duna-hídja. Kunszentmártonnál most készül egy ilyen kisebb Kőrös-híd. A vasbeton előnye — egyebek között —, hogy sokkal igénytelenebb, egyszerűbb a karbantartása, s festeni sem kell.)

A tervezők a pillérek fölött, helyszínen előre gyártott elemek hozzáfésztésével végrehajtható szerelésre gondoltak. A pályázatukban előírt építési költsé-

ség kedvező; az esztétikai szempontokat is maximálisan kielégítik. Jó arányú szerkezetük íves alsó éle jellegzetes motívumot ad és összhangban van a meglévő Duna-hidak megjelenésével. Elütő anyaga viszont szerencsés kontrasztot teremt a vasúti híddal.

Ami az első díjas pályamű forgalmi megoldásait illeti, a pesti oldalon az egyenesen átvezetett autópályáról lejtést tervez a Soroksári úttól keletre, s felhajtást a Soroksári út mindkét oldaláról. Ilyenformán a kapcsolatok a Soroksári út átmenő forgalmát nem zavarják. A jelenleg befejezetlen Könyves Kálmán körút „kinyitását” — a beépítetlen rész folytatását — egyenes vezetéssel alakítja ki; itt a villamos közepén haladna. A gyalogos forgalmat mindkét építési ütemben megoldja, a második ütemben gyalogos aluljáró építését javasolja.

A budai oldalon az autópálya szintén törés nélkül, az M 6-os út pedig a Budafoki út és a Dombóvári út alatt mélyvezetésben vezetne a hídhoz. Nem szerencsés azonban, hogy a terv a Budafoki útnak az M 1-es és M 7-es út felé mindkét építési ütemben csak a tervezési területen kívül, nagy kerülővel gondoskodik kapcsolatáról.

Acélszerkezetet javasol

A második díjas pályamű hatnyílású acélszerkezetet javasol. Érdekesége, hogy a járdát az

északi oldalon, a hídszeregyen alsó övéhez csatlakozó konzolokon helyezi el, s így a zajtól, esőtől, naptól védett gyalogjárda kitűnő lehetőséget kínál a híd esti díszkivilágítására. A szerkezet viszonylag magas, tehát sokat takar a mögötte levő vasúti hídból. Szerelése korszerű és gazdaságos; a budai parton összeállítva, nyílásonként alkalmazott, úszótagra helyezett járom segítségével kerülne a helyére. Tetszetősek a hídfőkben javasolt falpilonok, és a hozzájuk kapcsolt gyalogútról nyíló kilátóteraszok. Az értékelés a terv egyik hibájaként rója fel, hogy a Soroksári úti csomópontnál a lejtés balesetveszélyes, miután az egyik irányt, ahol a látási viszonyok amúgy is kedvezőtlenek, elsőbbségadásra kényszeríti.

Egybevetés, finomítás

megvalósítás

A bíráló bizottság körültekintésére jellemző, hogy a díjazott művek értékelésében ilyen megállapításokkal is találkozunk: „A lakótelep egyik épületét zavarná, hogy az M 6-os pálya felső vezetése az ötödik emelet magasságát megközelíti”. A kevésbé sikeres pályatervekben még több az elvetendőnek ítélt megoldás. „A pillérek megformálása előnytelen, a közművek átvezetését sem a parti nyílások szerkezete, sem a pillérek nem teszik lehetővé.” „A budai oldal kialakítása területgazdálkodási szempontból pazarló. A Duna felé haladó útkapcsolat megoldása hibás, mert a vasút alatti áthaladás közelében nincs meg a Hamzsabégi úti autópálya és az M 6-os között a szükséges minimális magasság.” „Az erősen bordázott vasbeton lemez szaluzása miatt a szerkezet túl munkai igényes. Így az építési időtartam a betonkötési idők miatt olyan hosszú technológiai szüneteket követel, ami nagymértékben hátráltatná a munkát.”

A Fővárosi Tanács Mélyépítési Igazgatóságának szakértője szerint a benyújtott pályaművek túlnyomó része hasznos gyakorlati elgondolásokat képvisel, és tanulságos koncepció-modelleket szolgáltat a feladat végleges kidolgozásához. Így a megbízott szaktervező intézetek a különféle ötletek egybevetésével, azok további finomításával és kiegészítésével elkészíthetik az optimális tervet. Megvalósításának első üteme — az elképzelések szerint — 1982-ben fejeződik be, akkor adják át az új Duna-hidat a forgalomnak. A névadás vitájára még ráérünk.

PÁLOS MIKLÓS