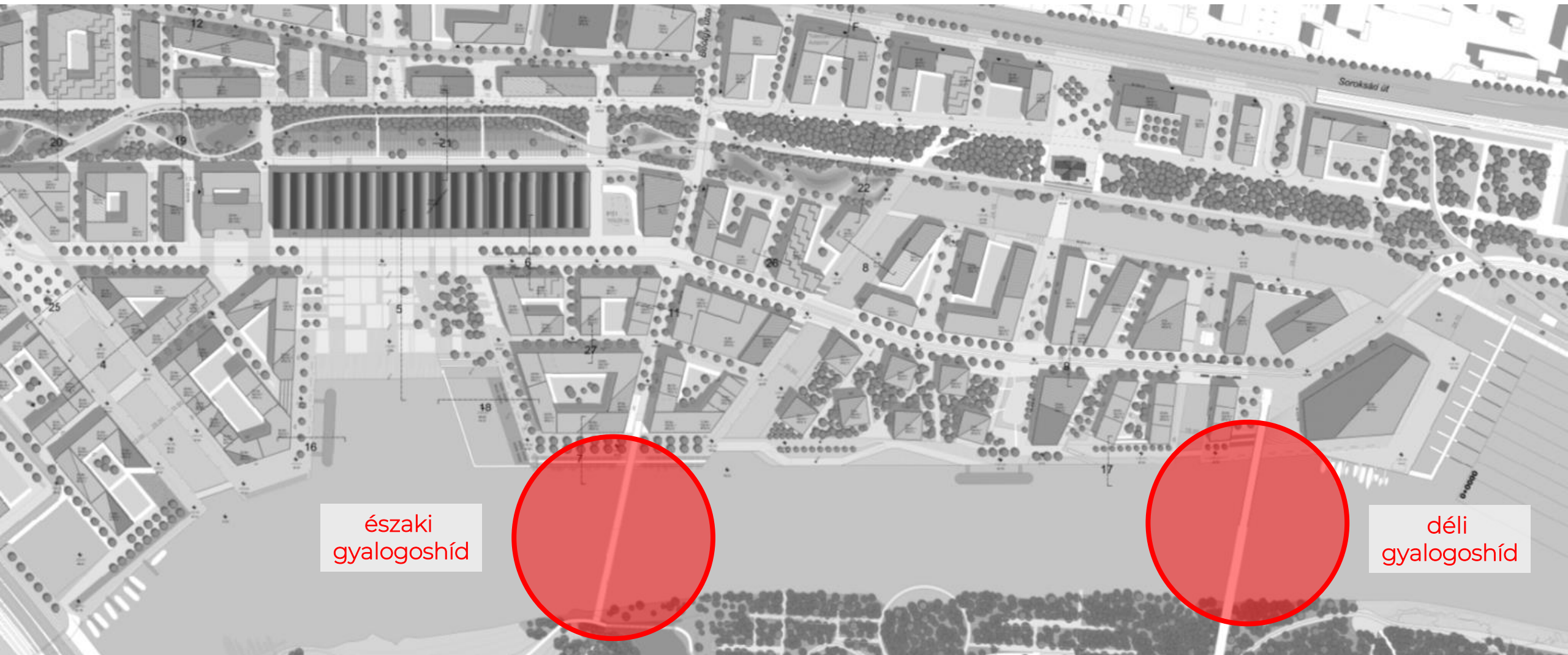


DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK KONCEPCIÓTERV

HELYSZÍNRAJZ

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK



északi
gyalogoshíd

déli
gyalogoshíd

AZ ÉPÍTÉSZETI KONCEPCIÓ BEMUTATÁSÁNAK MÓDJA

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

- A tervezési feladat és a kapcsolódó peremfeltételek rögzítése a diszpozícióban.
- A diszpozícióban szereplő peremfeltételek által kialakított feltételrendszerre konkrét építészeti/tartószerkezeti megoldási javaslatot adunk.
- Egy építészeti/tartószerkezeti leírásban rögzítjük az adott hídszerkezetre vonatkozó egyedi szempontokat, helyszínrajzi adottságokat, közelítő tartószerkezeti méreteket. Fontos megjegyezni, hogy a szerkezeti méreteket ezen a tervszinten még nem számítás alapján határozzuk meg, hanem a bevett mérnöki gyakorlat és a nemzetközi példákban megismert geometriai méretek alapján becsüljük (extra- vagy interpoláljuk).
- A konkrét szerkezeteket 3D-s tömegmodellek segítségével mutatjuk be, törekedve arra, hogy hídszerkezetek ne kiragadva, önállóan, hanem a környezetükkel együtt legyenek láthatók. A hídszerkezetek modelljét azon főbb nézetekből mutatjuk meg, ahonnan a szerkezet arányai, tömegképzése, fény/árnyék hatása a lehető legjobban megítélhető. Fontos hangsúlyozni, hogy a tömegmodell nem tartalmaz részleteket, nem tér ki a korlátok, rétegrendek, burkolatok, vízelvezetés, világítás kialakítására. Az előbb felsorolt részleteket a későbbi tervfázisok részletmodelljei fogják tartalmazni. A konkrét szerkezeti méreteket pedig a tartószerkezeti méretezés során lehet meghatározni a következő tervfázisban.

JELENLEGI DISZPOZÍCIÓ (2022)

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

északi gyalogoshíd

- a korábbi diszpozícióval szemben, már nincs feltétlen szükség a hídon nagy átmérőjű közművezetékek átvezetésére,
- a Ráckevei (Soroksári) Duna-ág vízszintje rögzített, átlagos vízszint 96,00 mBf., maximális vízszint 96,52 mBf.,
- a hajózó útvonalat a Duna-ág közepén kell kialakítani, a hajózó úrszelvény magassága 6,4 m, szélessége 44 m,
- a rakpart magassága 97,50 mBf., a pesti oldalon a rakparton a híd alatt tartandó úrszelvény magassága 4,8 m,
- a középpillér helyett a két mederpilléres kialakítás a támogatott,
- az evezős bemelegítőpálya szempontjából egy középső, közel 60 m széles sáv biztosítandó,
- megrendelő egy „egyszerű, mégis a közvetlen környezetére reflektáló, egyedi, innovatív” hidat látna szívesen, mely mellőzi az „ikonikus, látványt uraló” megjelenést.

déli gyalogoshíd

- a Ráckevei (Soroksári) Duna-ág vízszintje rögzített, átlagos vízszint 96,00 mBf., maximális vízszint 96,52 mBf.,
- a hajózó útvonalat a Duna-ág közepén kell kialakítani, a hajózó úrszelvény magassága 6,4 m, szélessége 44 m,
- a rakpart magassága 97,50 mBf., a pesti oldalon a rakparton a híd alatt tartandó úrszelvény magassága 4,8 m,
- a két mederpilléres kialakítás a támogatott,
- a kerékpáros forgalom elkülönítése javasolt,
- az evezős bemelegítőpálya szempontjából egy középső, közel 60 m széles sáv biztosítandó,
- megrendelő egy „egyszerű, mégis a közvetlen környezetére reflektáló, egyedi, innovatív” hidat látna szívesen, mely mellőzi az „ikonikus, látványt uraló” megjelenést.

- Az egyedi helyszíni adottságok egy különleges hídszerkezet létrehozását vetítik előre. A nagy Dunára jellemző 7-8m-es vízszíntingadozással szemben itt csupán néhány deciméteres vízszintkülönbségek állhatnak elő, ami lehetővé teszi, hogy a hídpálya vagy a pillértest felső vége a lehető legközelebb kerüljön a vízfelszínhez. A rögzített vízszint mellett a kis áramlási sebességnek is jelentősége van, mert ez esetben a pillértestnek nem okvetlen kell a sodorvonallal párhuzamosan állnia.
- A korábbi koncepciótervben (2021) kiválasztott változat egy középpilléres hídszerkezet volt, melynek a pillérelhelyezését a KÖVIZIG és a Hajózási Hatóság nem támogatta se hajózási, se üzemeltetési (mederkotrási) szempontból. A Ráckevei Duna-ág III. osztályú víziút, mely 70 m-es bárkák jelenlétével számol, de a standard 10 m széles bárkák a Kvassay zsilipen nem férnek át. A jogszabályi környezet megváltoztatásáig nem lehetséges középpillér kialakítása, annak ellenére, hogy valójában 1990-től már a BKV hajói sem járnak ezen a Dunaszakaszon.
- A pesti és a csepeli oldali területek funkciója megváltozik az aktuális elképzelések szerint, így például a pesti területek sem maradnak ipari területek (sőt a kikötő vasbeton támfalait is elbontják és a medret is kikotorják). Sajnálatos módon a terület átalakítása/átminősítése a Duna-ágra nem terjedt ki, így csak a szokásosnak nevezhető két mederpilléres kialakítást támogatják a hatóságok/kezelők/üzemeltetők. A fenti megkötés nagyban visszahat a szerkezet megjelenésére, és így sajnos le kell mondani egy különleges lehetőségről, mely csak ezen a rögzített vízszintű Dunaszakaszon lett volna elképzelhető.

KONCEPCIÓ

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

- Az építészeti koncepció fő eleme, hogy egy olyan hídszerkezet jöjjön létre, amely nem csak a közlekedési igényeket szolgálja ki, hanem közösségi teret is képes létrehozni. Ehhez teraszos kiszélesedésekre, lépcsősorokra van szükség, melyek biztosítják, hogy az áthaladók (vagy még inkább a híd célközönsége) leülhessen, megpihenhessen.
- A folyó közepén kialakítandó 44 m széles és 6,4 m magas hajózási úrszelvény eléggé megnehezíti, hogy a vízszintet a hídról könnyen el lehessen érni, de a teraszos kiszélesedések legalább kilátóteraszként tudnak funkcionálni.
- A gyalogos és a kerékpáros forgalom szétválasztása közlekedésbiztonsági szempontból is előnyös, melyet a középben elhelyezett főtartókkal könnyedén biztosítani lehet és egyben utcabútorként is funkcionálhatnak.
- A „látványt uraló”, a sok esetben öncélú, az építészeti forma elsőbbségét hirdető hidak (melyeknek a tartószerkezete teljesen független a formától) helyett közel vízszintes, vonalszerű hidakat javaslunk.
- Az alábbi hat elemet tartjuk a legfontosabbnak a közösségi térrel rendelkező hidak létrehozásához:
 - **a tartószerkezet bevonása** (a szerkezet ne egy zavaró körülmény legyen, melyet kerülni kell, hanem a közösségi tér szerves része legyen, akár utcabútorokkal felvértelve),
 - **teraszos kiszélesedések** (az átközlekedők útvonalától elhúzott teresedések, melyek biztosítják a hídon megpihenni szándékozók elhelyezését),
 - **lépcsős leülési felületek** (a teraszokkal egybeépítve vagy külön, önálló felületként kialakítva biztosítják a leülést utcabútorok elhelyezése nélkül),
 - **utcabútorok elhelyezése** (a szerkezettől független, de arra reflektáló, általában fa borítású padok, nyugágyak, stb.),
 - **rakpartokkal való kapcsolat** (az alsó és felső rakpartok/pályaszintek közvetlen megközelítése kulcsfontosságú),
 - **vízfelszín megközelíthetősége** (a hídpálya minél alacsonyabban tartása, illetve a vízhez vezető lépcsősorok biztosítása).

KÖZÖSSÉGI TEREK LÉTREHOZÁSA – TARTÓSZERKEZET BEVONÁSA

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHIDAK – KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHIDAK

„SZABADSÁG HÍDI ÉLETÉRZÉS”

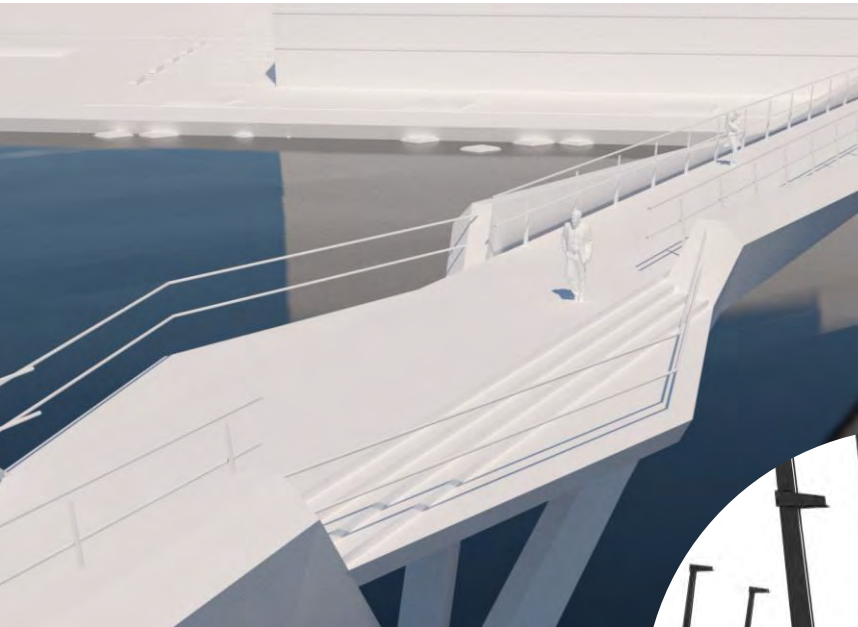


FÜMTERV

PÁLYASZERKEZETBŐL
KIEMELKEDŐ FŐTARTÓK

KÖZÖSSÉGI TEREK LÉTREHOZÁSA – TERASZOS KISZÉLESEDÉSEK

KÖZÉPFŐTARTÓS ÉS KÉTFŐTARTÓS GERENDAHIDAK

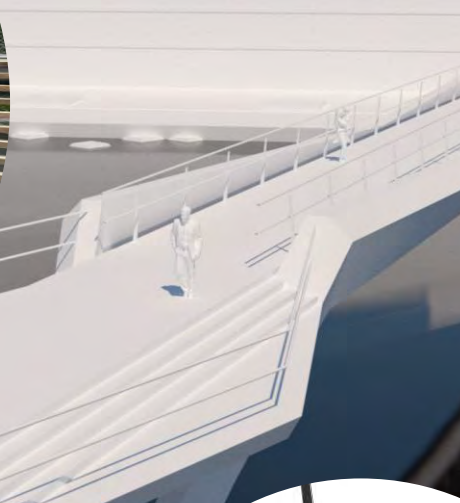
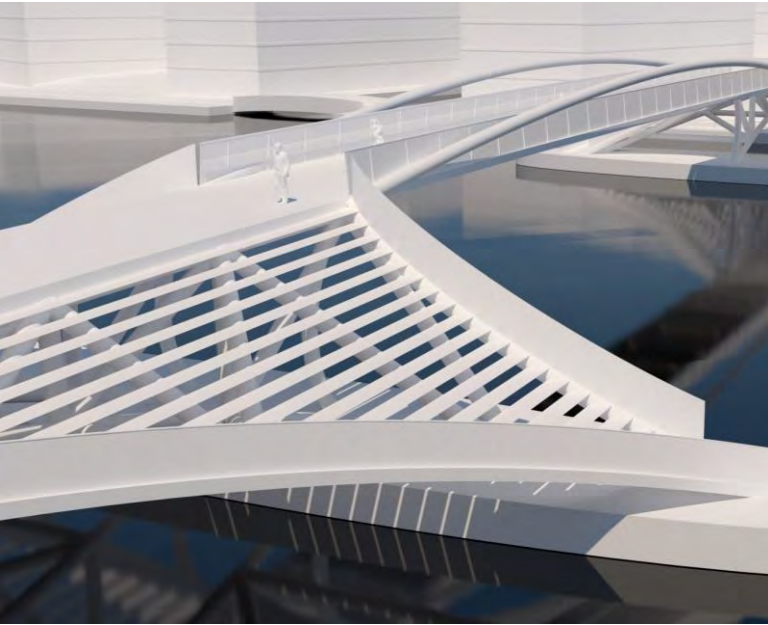


**KISZÉLESEDŐ TERASZOK
LÉPCSŐSOROKKAL KOMBINÁLVA**

KÖZÖSSÉGI TEREK LÉTREHOZÁSA – LÉPCSŐS LEÜLÉSI FELÜLETEK

KÖZÉPFŐTARTÓS ÉS KÉTFŐTARTÓS GERENDAHIDAK

**TERASZOKKAL KOMBINÁLT
LÉPCSŐSOROK**



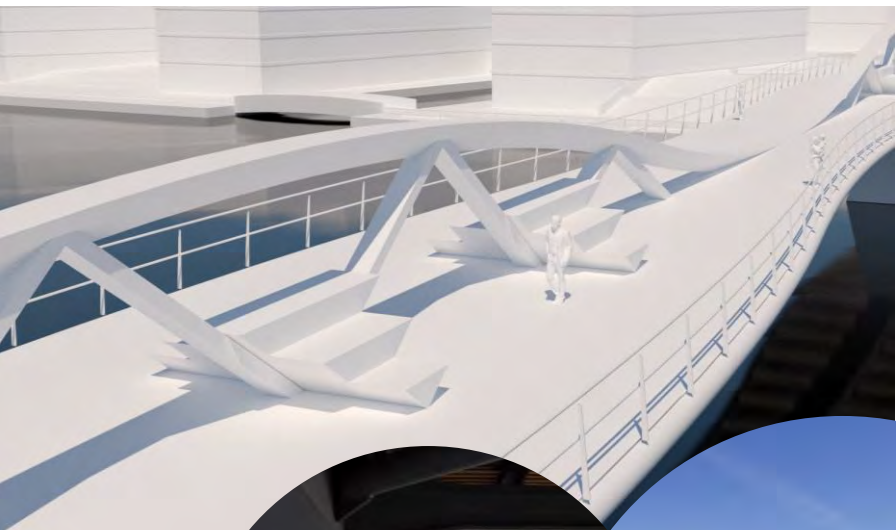
**VÍZFELSZÍN FELETTI
ÁTTÖRT LÉPCSŐS
FELÜLETEK**



KÖZÖSSÉGI TEREK LÉTREHOZÁSA – UTCABÚTOROK HIDAKON

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHIDAK ÉS KÉTFŐTARTÓS GERENDAHIDAK

A RÁCSRUDAK KÖZÖTTI „V” ALAKÚ LÉPCSŐS UTCABÚTOROK



FŐMTERV

A FŐTARTÓ OLDALÁN KIALAKÍTOTT PADOK



EGYEDI FORMAVILÁGÚ UTCABÚTOROK FA FELÜLETTEL



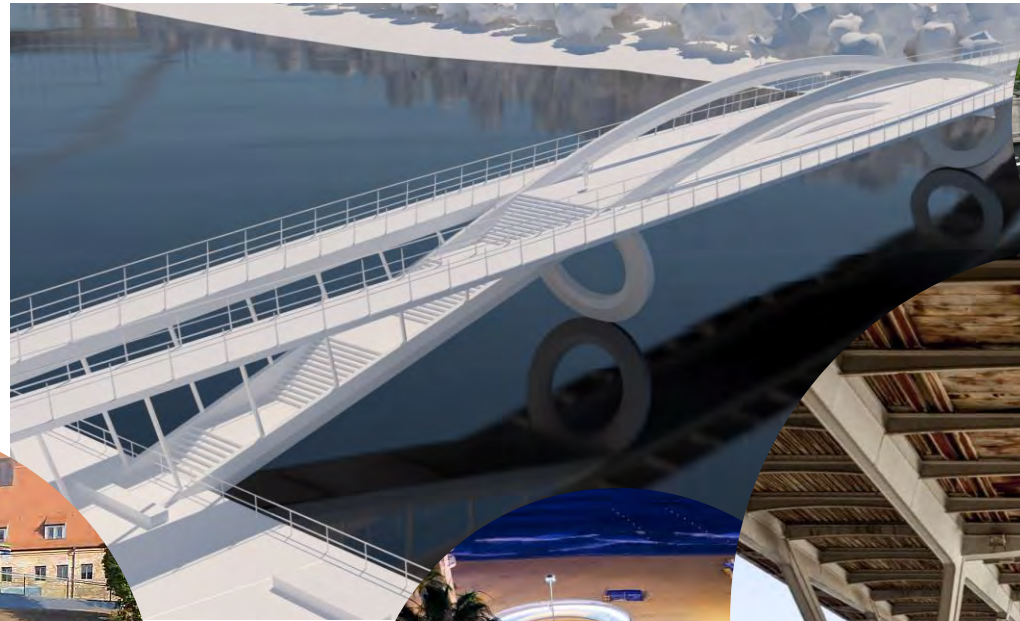
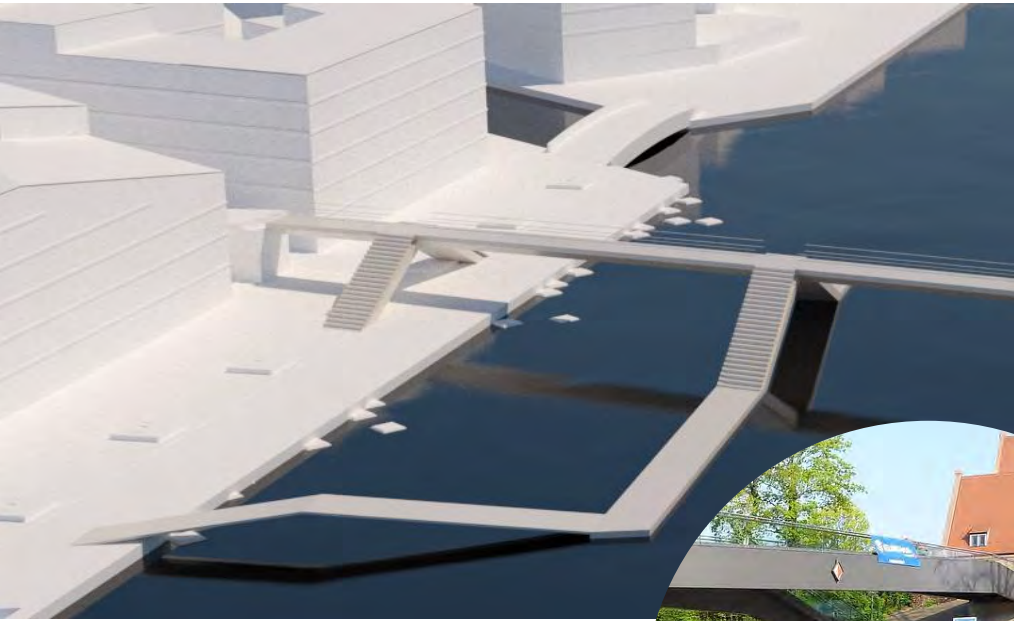
A KÖZÉPFŐTARTÓ TETEJÉN KIALAKÍTHATÓ PADOK



KÖZÖSSÉGI TEREK LÉTREHOZÁSA – RAKPARTOKKAL VALÓ KAPCSOLAT

KÖZÉPFŐTARTÓS ÉS KÉTFŐTARTÓS GERENDAHIDAK

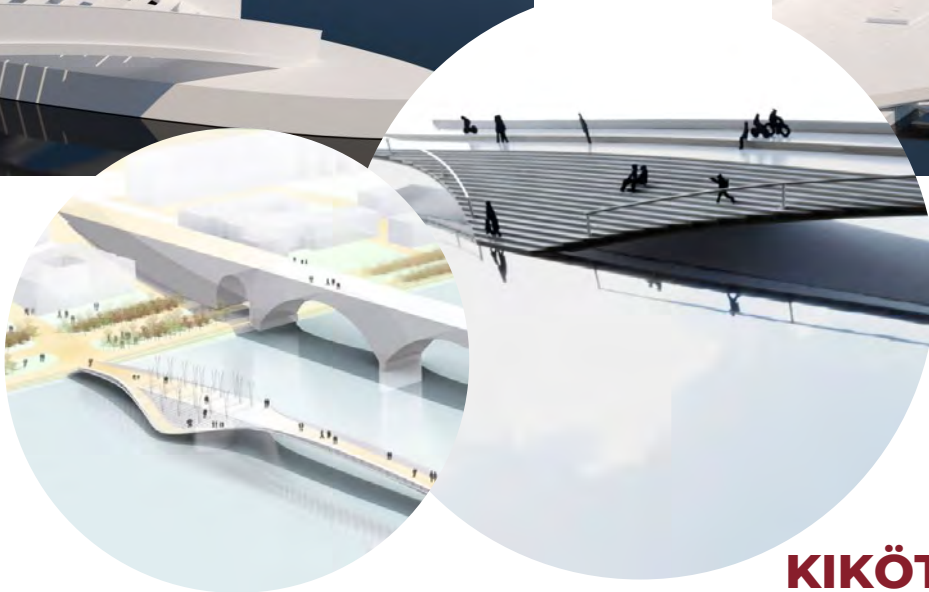
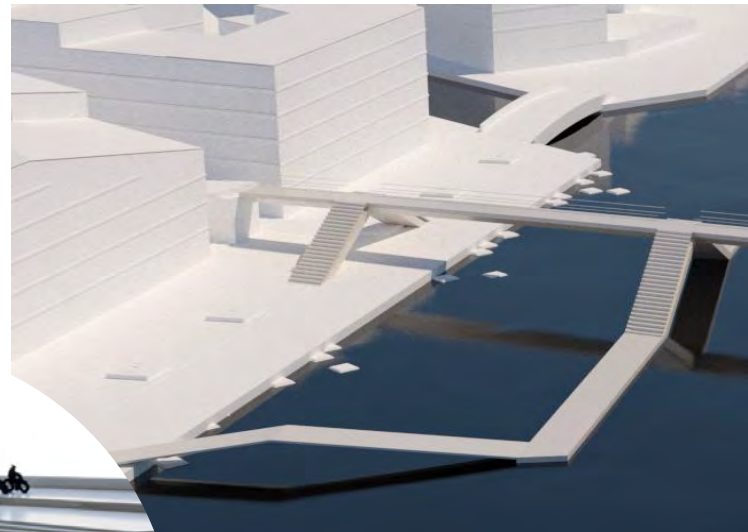
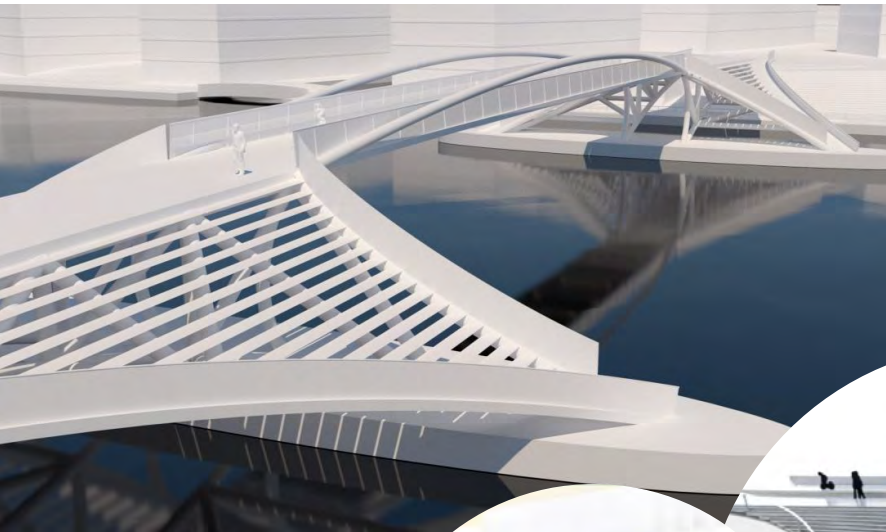
KÖZVETLENÜL A RAKPARTI SZINTRE ÉRKEZŐ LÉPCSŐSOROK



KÖZÖSSÉGI TEREK LÉTREHOZÁSA – VÍZFELSZÍN MEGKÖZELÍTHETŐSÉGE

KÖZÉPFŐTARTÓS ÉS KÉTFŐTARTÓS GERENDAHIDAK

**RÖGZÍTETT VÍZSZINT ESETÉN
A VÍZFELSZÍN MEGKÖZELÍTHETŐ**



**A VÍZFELSZÍN SÍKJÁHOZ
KÖZELI TERASZOK, MÓLÓK,
KIKÖTÉSI LEHETŐSÉGEK LÉTREHOZÁSA**

A HÍDVÁLTOZATOK ÉPÍTÉSZETI SZEMPONTBÓL

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

Mindkét hídhelyszín esetén több változatot is bemutatunk, de alapvetően négy kategóriába sorolhatók a szerkezetek:

- **„V” lábú gerendahidak (közép- vagy szélső főtartókkal)** – a híd környezetében sok helyen visszaköszönnék a ferde rácsrudak, „V” lábak, melyeket a szintén „V” alakú lépcsős teraszlemezekkel hangsúlyozunk. A főtartó magassága nem haladja meg a korlát magasságát, sőt bizonyos szakaszokon utcabútorként is funkcionálhat.
- **Középlépcsős változat** – az ívhídra hajazó szerkezet főtartója a szélső nyílásban egyenes tengelyű, mely takarja a pihenőlemezekkel megszakított lépcsőkart. A rakparti szintről felvezető lépcső a pillérek felett éri el a pályaszintet. A pillérek döntött síkban álló gyűrű alakú szerkezetek, melyek alátámasztják az alaprajzilag íves pályalemez belső oldali főtartóit, valamint a kifelé döntött íves főtartókat. A lépcsősorok folytatásában egy széles teraszlemezre jutunk, melyen egyedi utcabútorok kaptak helyet.
- **Leülőslépcsős változat** – az egyenes tengelyű híd a szélső nyílásokban egy ívesen szétnyíló lépcsőfelülettel rendelkezik, mely a mederpillérekre támaszkodik le. A lépcsősort egy keskeny íves járdalemez is leköveti, mely lehetőséget biztosít a pillérre/víz-felszínre való lejutáshoz. A középső nyílásban egy kifelé döntött, ívelt tartó vezeti át a forgalmat. A lépcsősorok áttörtek, így a híd alatti tér a nagy felületű lefedés ellenére sem lesz sötét.
- **Ívelt rácsos tartók (1 vagy 2 hullámmal)** – a hídtengelyben elhelyezett egyszerű ívelt tartóalak szétválasztja a gyalogos-kerékpáros forgalmat és egyben leülési lehetőséget is biztosít a megpihenők számára. A rácsrudak között kialakított padok lépcsőzetesek, így a rácsrudaknak dőlve vagy a főtartóra ülve élvezhető a táj, létrehozva egyfajta „Szabadság hídi életérzést”. A kéthullámos változatban ez még fokozottabban megvalósítható. A két hídhelyszín a két különböző hídalak elhelyezésére is lehetőséget ad.
- Magyarországon csupán egy olyan gyalogoshíd épült, amelyen lehetőség van utcabútorokra leülni. **Utcabútorként is funkcionáló tartószerkezettel rendelkező híd nincs, de a Szabadság híd példája a bizonyíték arra, hogy lenne rá igény.**

A HÍDVÁLTOZATOK TARTÓSZERKEZETI SZEMPONTBÓL

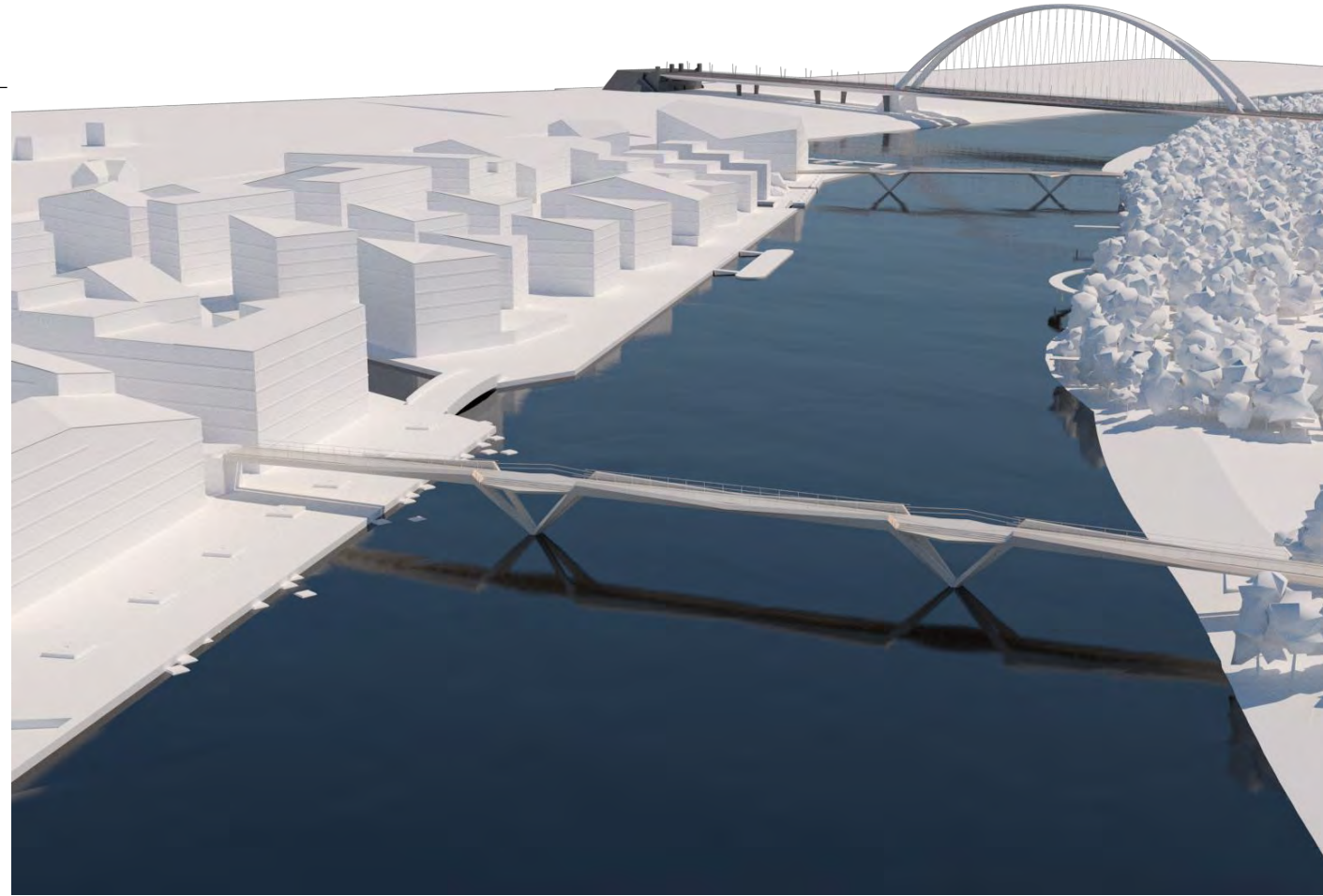
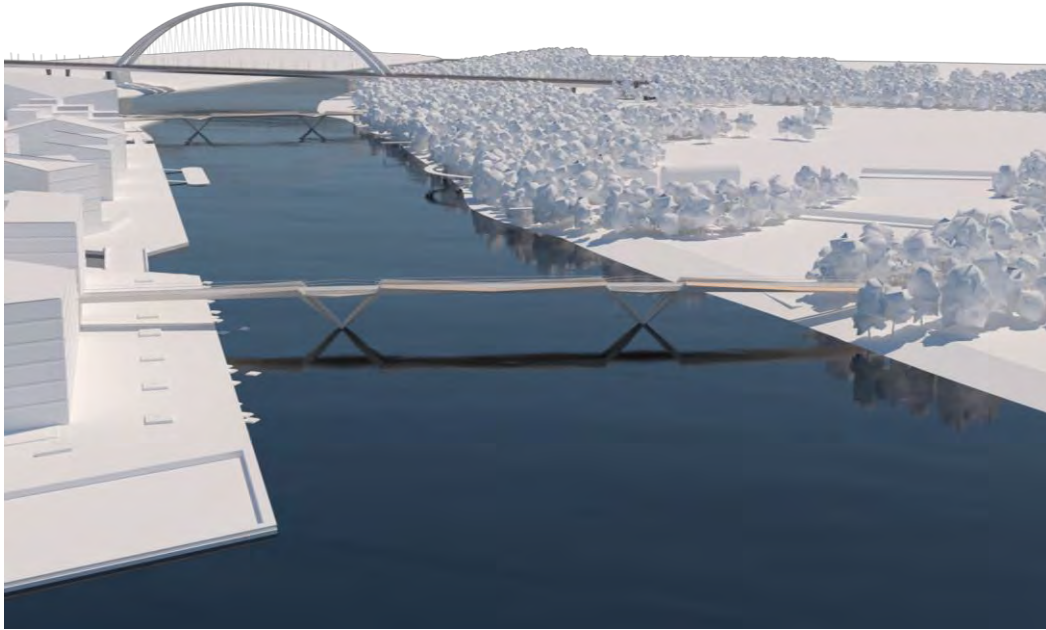
DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

Statikai szempontból az alábbi megjegyzések fűzhetők a különböző változatokhoz:

- **„V” lábú gerendahidak (közép- vagy szélső főtartókkal)** – a főtartók szekrénykeresztmetszetűek, melyek minden esetben a „V” lábakkal egy folytonos szerkezetet alkotnak. A tört tengelyű, többtámaszú gerenda/gerendák „V” láb feletti szakaszán a pályalemez tölti be a vonórúd szerepét. A középfőtartó esetén kétoldali konzoltartók támasztják alá a pályalemezt, míg a kétfőtartós esetben a keresztartók kéttámaszúak. A középteraszos esetben a leugratott főtartó miatt a pályaszintet meg kell emelni, hogy a hajózó úrszelvényt biztosítani lehessen.
- **Középlépcsős változat** – a hídszerkezet egy többtámaszú tartó, mely alaprajzilag és magasságilag is íves. A lépcsősorok szélein futó főtartók és a felső pályalemez belső oldalán futó főtartók között a szélső nyílásokban ferde oszlopok teremtik meg a kapcsolatot, míg a középső nyílásban a felső ívre van felfüggesztve a pályalemez alatt futó főtartó. A pillérek gyűrű alakúak, melyek mind a négy főtartót közvetlenül alátámasztják. A főtartók zárt szekrénykeresztmetszettel rendelkeznek.
- **Leülőslépcsős változat** – a középső nyílás egy egyszerű kéttámaszú gerendaként alakítható ki. A szélső nyílások szintén kéttámaszú szerkezetek, melyek széles és magas rácsos tartókkal rendelkeznek, hogy a nagy felületen megjelenő gyalogosterhet hordani tudják. Alapvetően csőkeresztmetszetű rácsos tartókból áll össze a szerkezet.
- **Ívelt rácsos tartók (1 vagy 2 hullámmal)** – 1 hullám esetén az ívelt rácsos tartó a középső nyílásban nyomott felső övvel rendelkezik, míg a szélső nyílásokban egy felkötött szerkezethez hasonlatosak. A támaszok feletti ferde rácsrudak közvetítik a pillér felé a nyomóerőket. A 2 hullámos változatban mindkét íves alak felső öve húzva van, így egy felkötött szerkezethez hasonlatos, annak ellenére, hogy egy egyszerű rácsos tartót formál. A pályalemez alatt futó középfőtartó szekrénykeresztmetszetű, hogy a csavaró igénybevételeknek ellenálljon. A felső övek háromszög keresztmetszetűek, míg a rácsrudak négyzetesek. A pillérek látszóbeton felületek.

ÉSZAKI HÍD – KÉTFŐTARTÓS (É1)

KÉTFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSSEL



Leírás

A hossz- és keresztirányban nyíló V lábakkal rendelkező főtartók a 4,0 m széles pályalemez két szélén helyezkednek el. A szekrénykeresztmetszetű főtartók keresztmetszeti méretei a hossz mentén változók. A legmagasabb szerkezeti méret 2,4 m, mely a pályalemez síkja fölé 1,4 m-rel nyúlik, míg a pályalemez alá 1,0 m-rel. A szélességi mérete 1,0 m. A pályalemez alatt 30 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott kereszttartók teremtenek kapcsolatot a két főtartó között. A főtartók általában ötszög alakú zárt szekrénytartók, melyek elegendő csavarómerevséggel rendelkeznek. Hosszirányban a V lábak 16 m-t terpesztenek. Támaszok felett, a V lábak között teraszos kiszélesedés található, ahol a pályalemez 10 m-re szélesedik. A teraszlemez és a pályalemez között 4 lépcsőfoknyi eltolás van, mely egyben utcabútorként is funkcionál.

ÉSZAKI HÍD – KÉTFŐTARTÓS (É1)

KÉTFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL

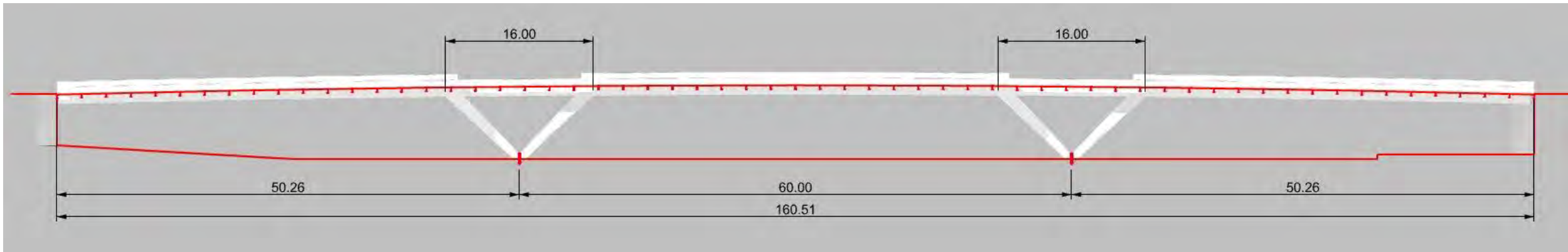
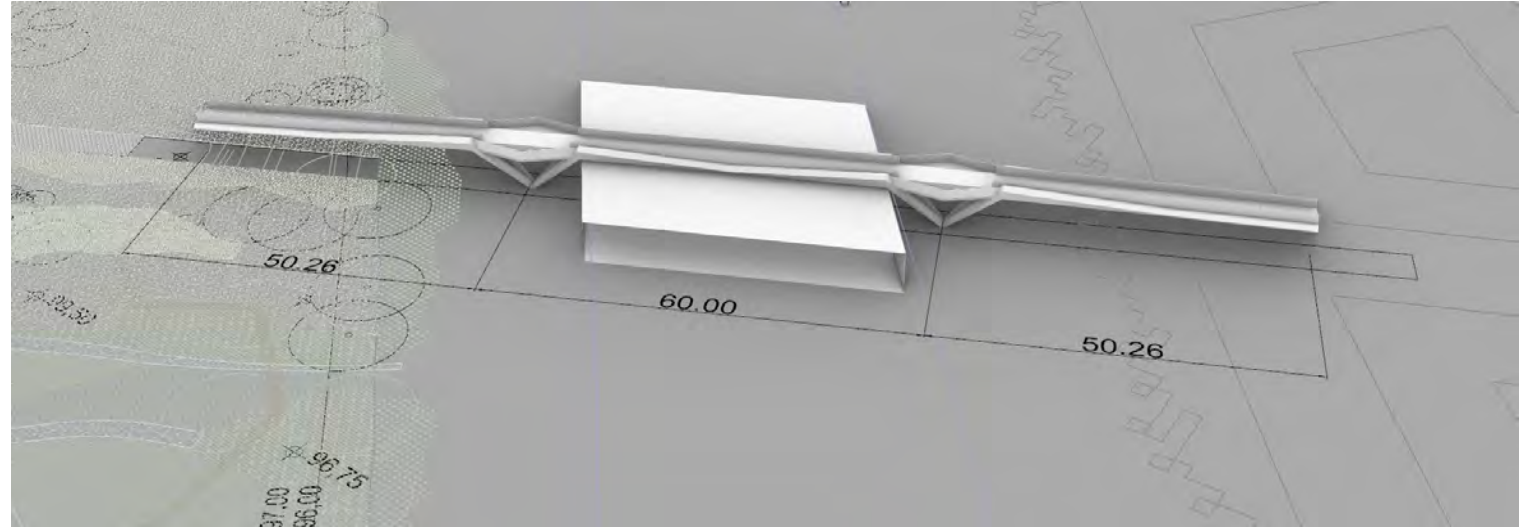
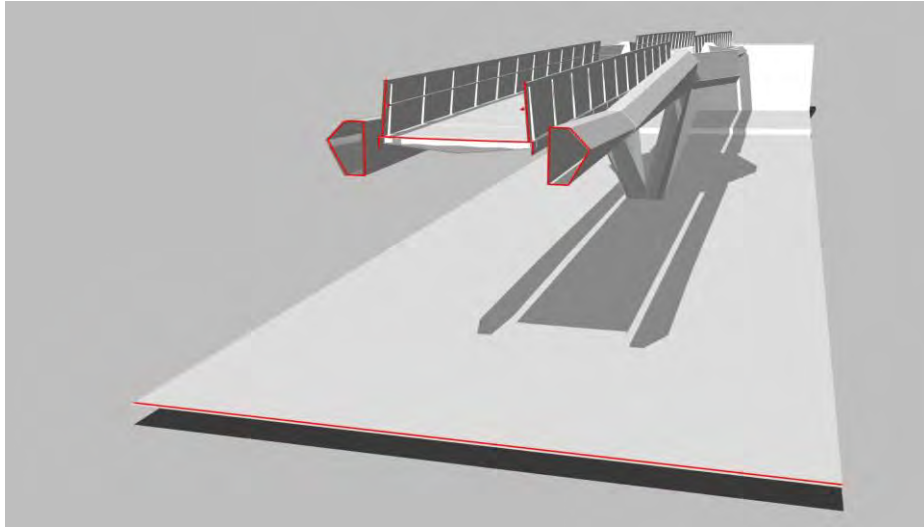
pályalemez szélessége

híd főknél 4,0 m

vegyes használat (gyalogos és kerékpáros)

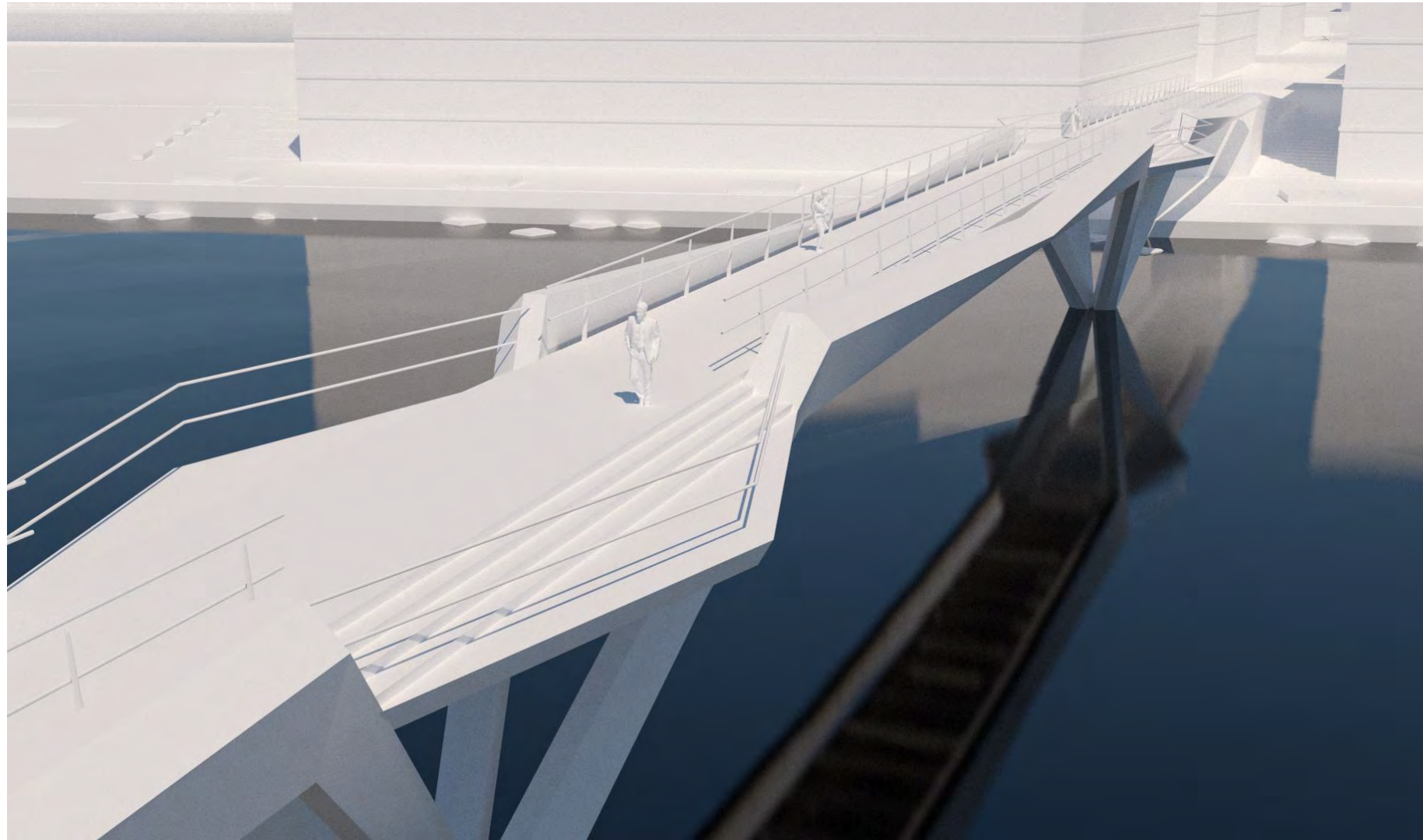
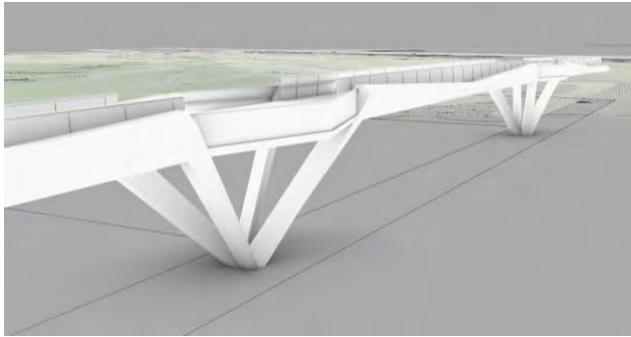
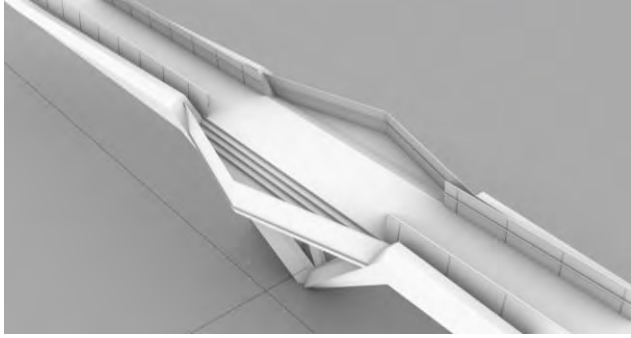
középső keresztmetszetben összesen 10,0 m

terasz 3,0 m / vegyes használat (gyalogos és kerékpáros) / terasz 3,0 m



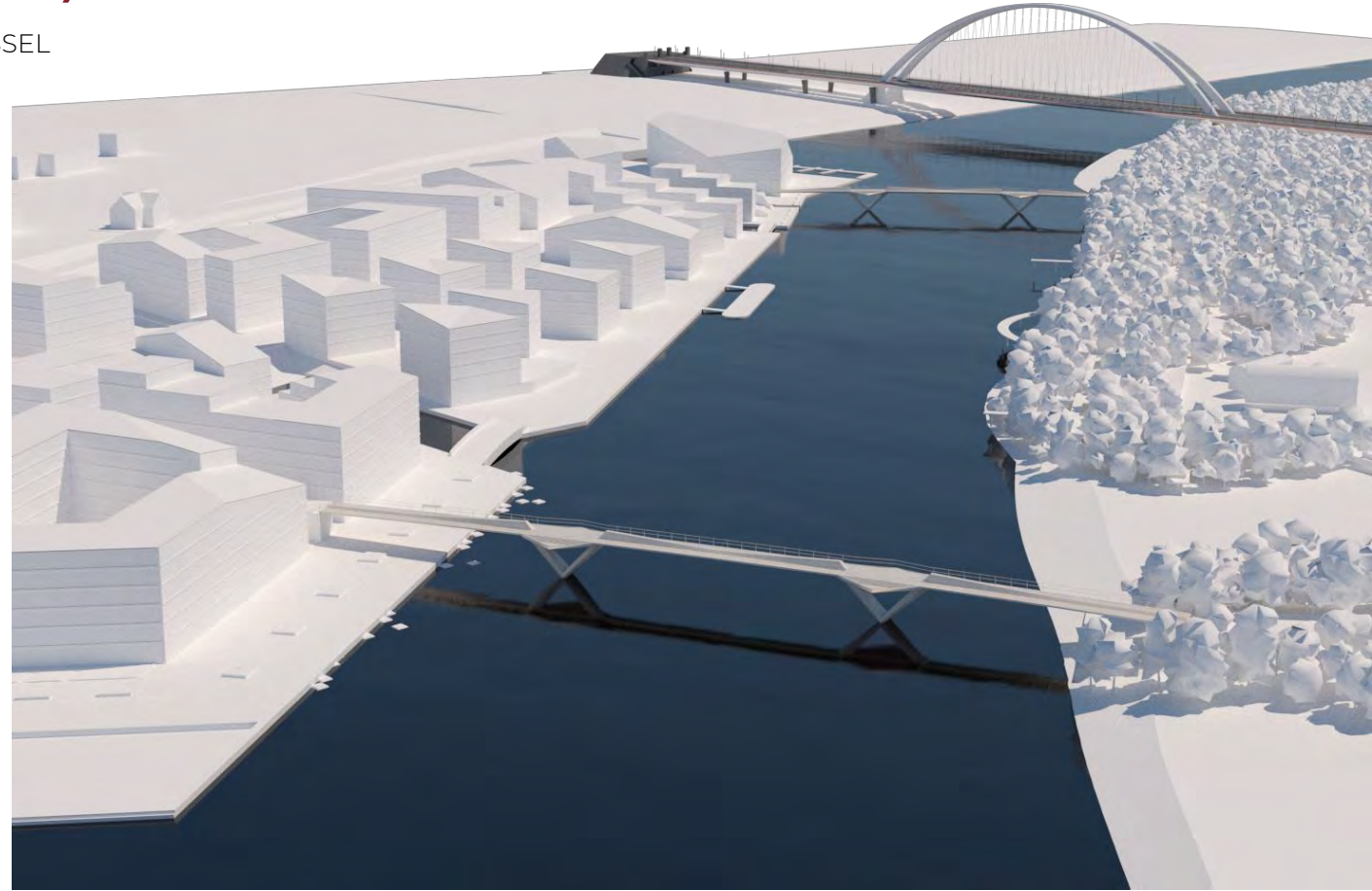
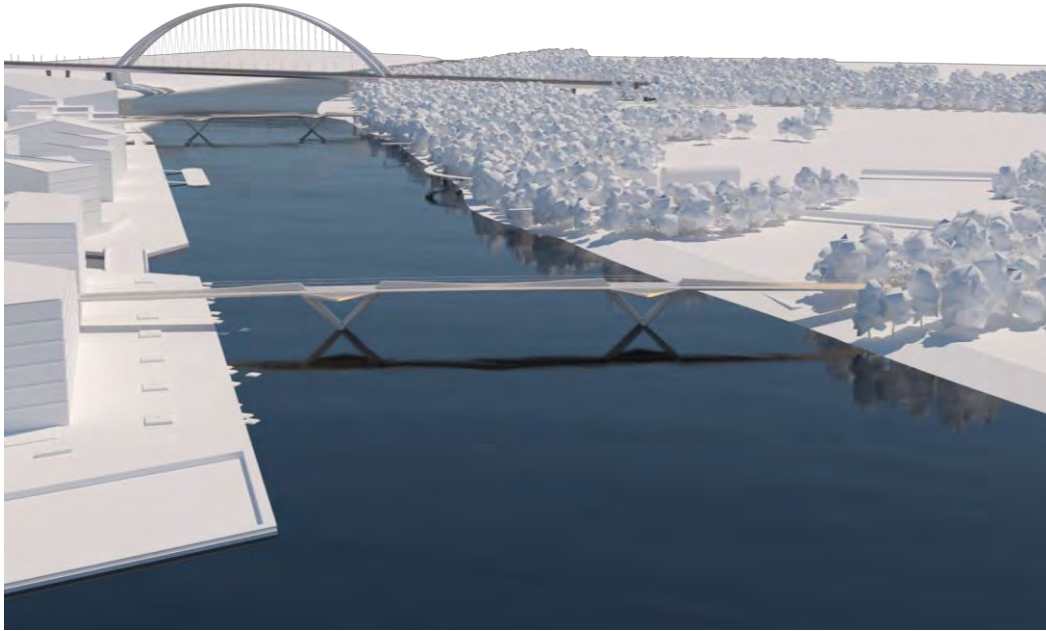
ÉSZAKI HÍD – KÉTFŐTARTÓS (É1)

KÉTFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSSEL



ÉSZAKI HÍD – KÖZÉPFŐTARTÓS (É2)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL

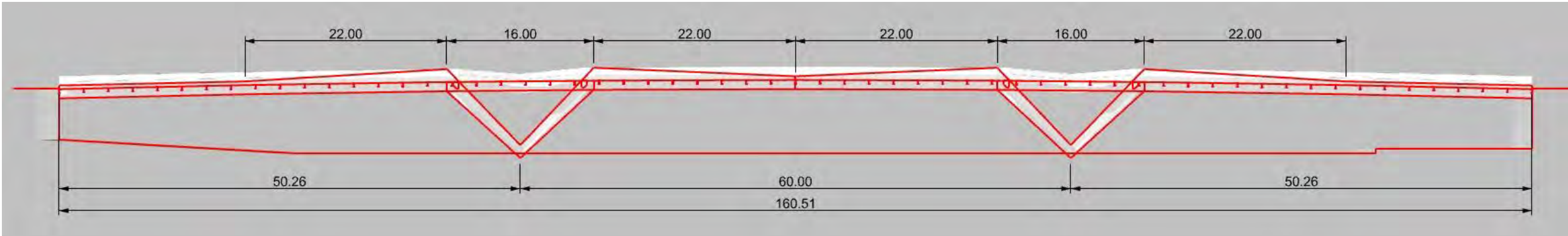
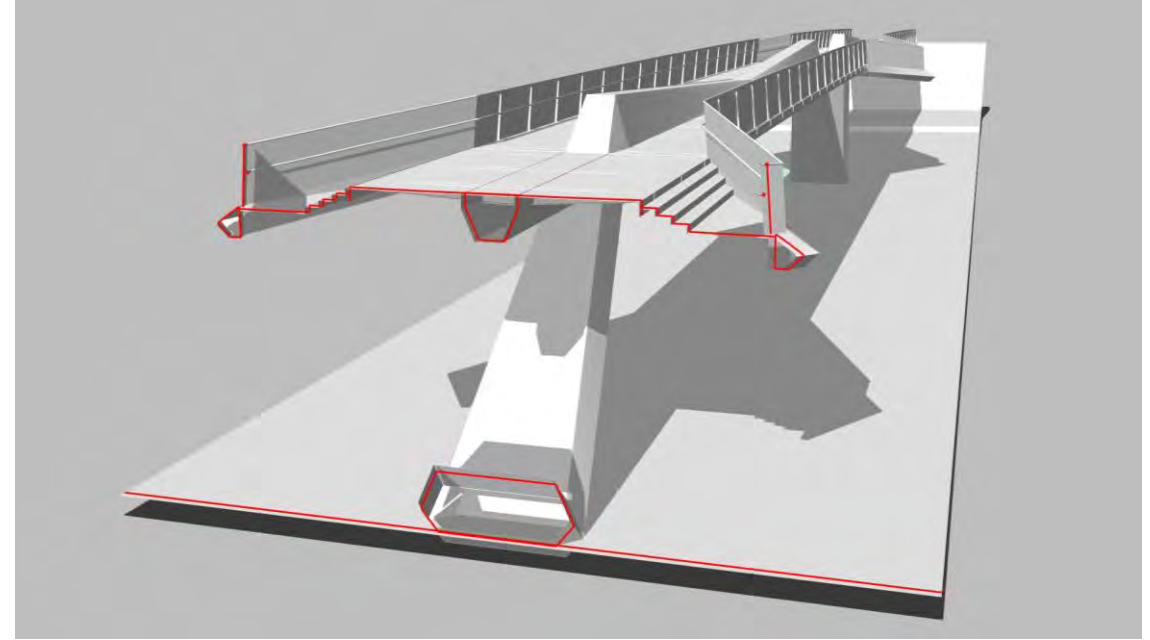
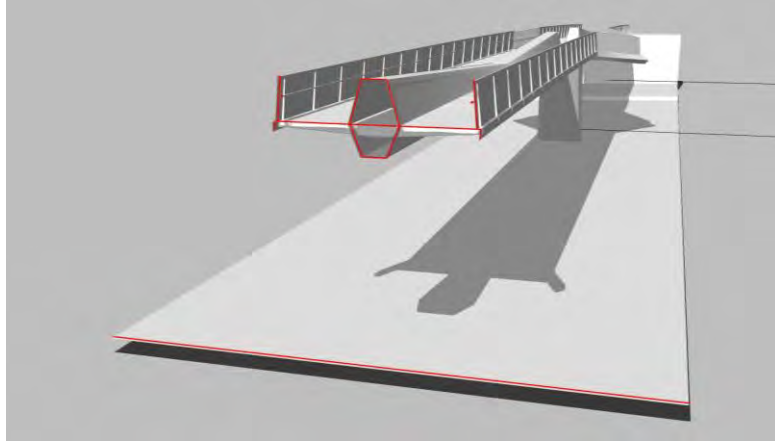


Leírás

A hosszirányban nyíló V lábakkal rendelkező főtartó a 6,0 m széles pályalemez közepén helyezkednek el. A szekrénykeresztmetszetű főtartók keresztmetszeti méretei a hossz mentén változók. A legmagasabb szerkezeti méret 2,4 m, mely a pályalemez síkja fölé 1,4 m-rel nyúlik, míg a pályalemez alá 1,0 m-rel. A szélességi mérete 1,6 m. A pályalemez alatt 30 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott keresztartók teremtenek kapcsolatot a két főtartó között. A főtartók általában hatszög alakú zárt szekrénytartók, melyek elegendő csavarómerevséggel rendelkeznek. Hosszirányban a V lábak 16 m-t terpesztenek. Támaszok felett, a V lábak között teraszos kiszélesedés található, ahol a pályalemez 12 m-re szélesedik. A teraszlemez és a pályalemez között 4 lépcsőfoknyi eltolás van, mely egyben utcabútorként is funkcionál.

ÉSZAKI HÍD – KÖZÉPFŐTARTÓS (É2)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL



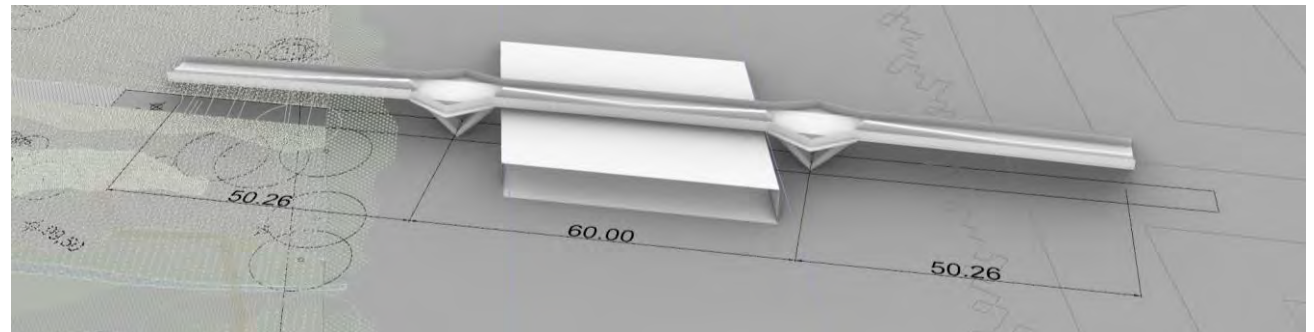
pályalemez szélessége

hídfőknél 6,0 m

gyalogossáv 2,2 m / tartószerkezet 1,6 m / kerékpársáv 2,2 m

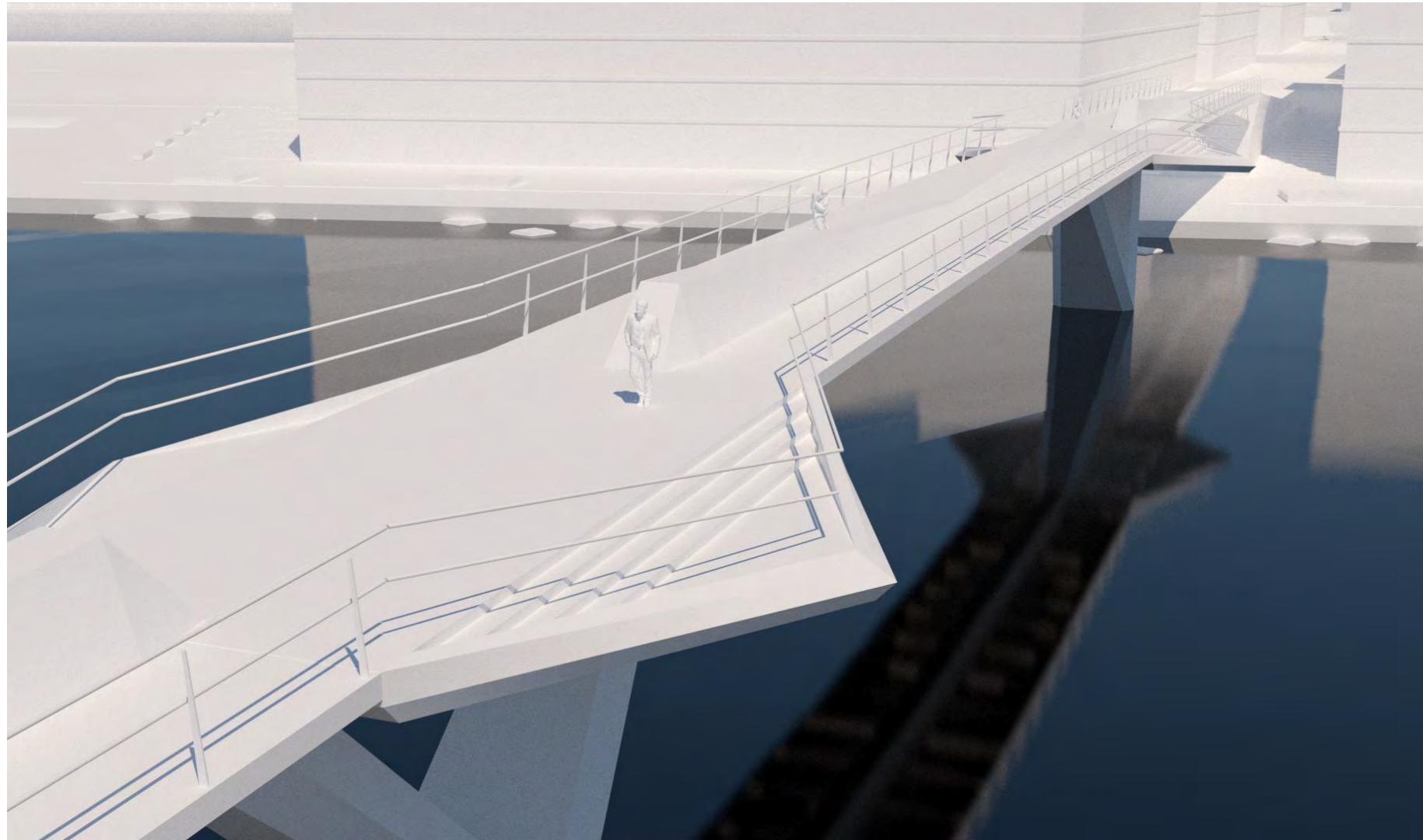
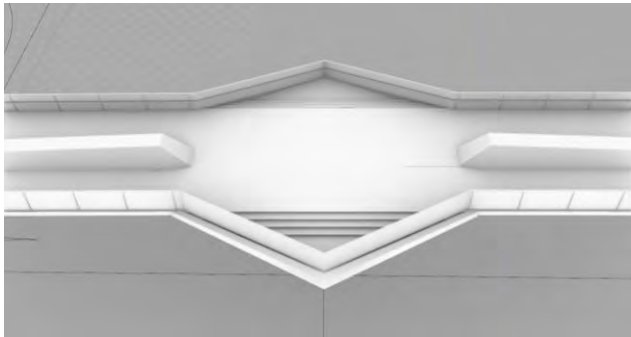
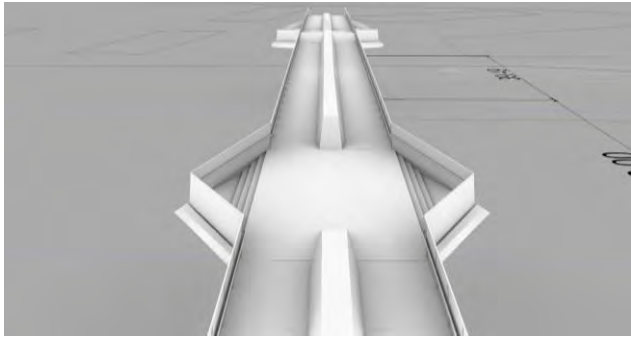
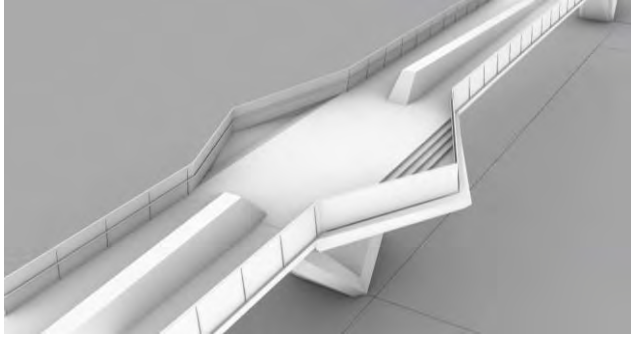
középső keresztmetszetben összesen 12,0 m

gyalogossáv 2,2 m / teraszok (lépcsőkkel) 2x3,0 m / a kerékpársáv 2,2 m



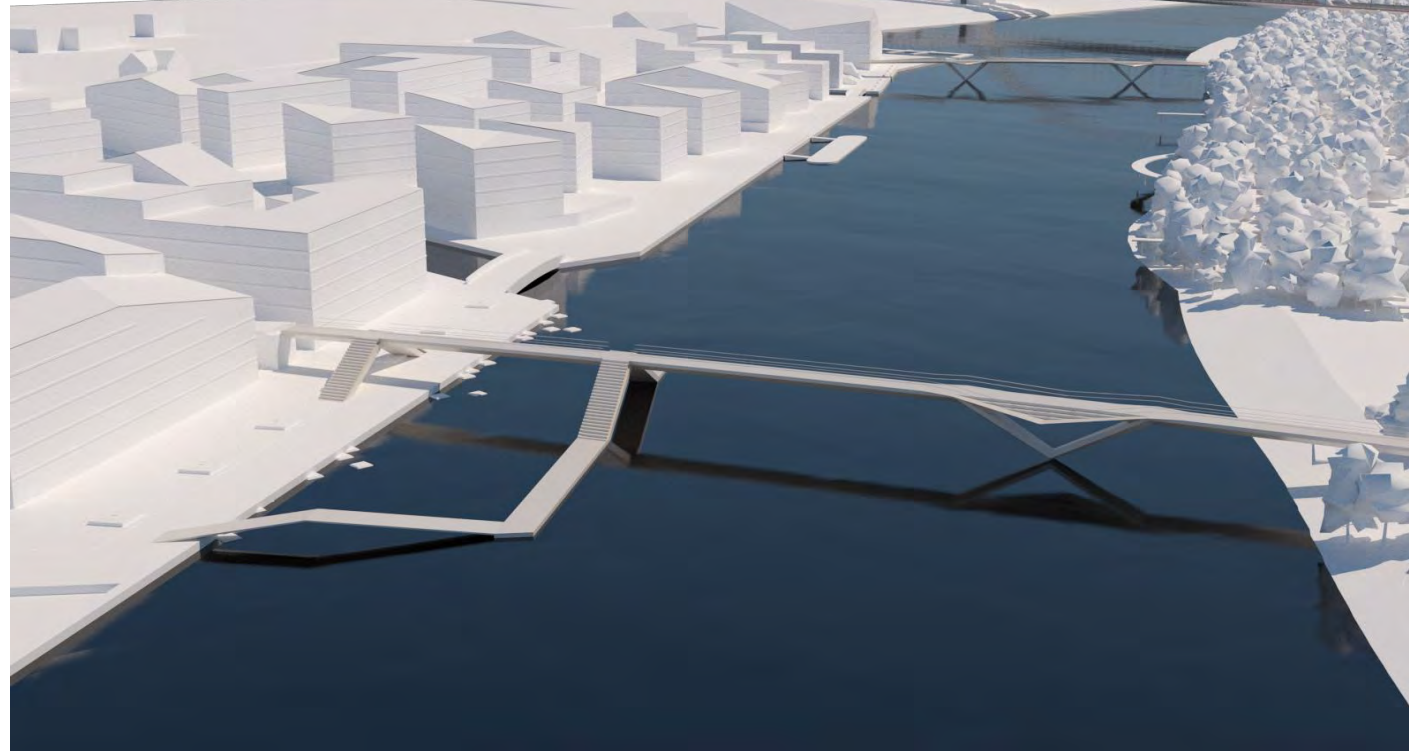
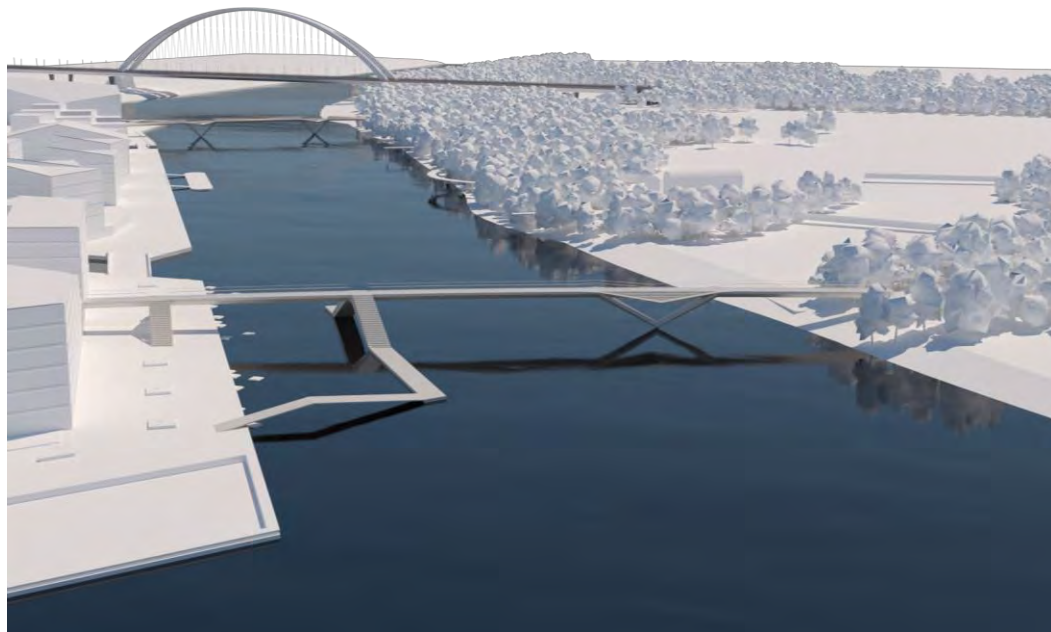
ÉSZAKI HÍD – KÖZÉPFŐTARTÓS (É2)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL



ÉSZAKI HÍD – ASZIMMETRIKUS (É3)

KÖZÉPFŐTARTÓS FELSŐPÁLYÁS GERENDAHÍD –TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL ÉS LÉPCSŐFELJÁRÓKKAL



Leírás

A felsőpályás gerendahídként kialakított aszimmetrikus szerkezet hosszirányban nyíló V lábbal rendelkező főtartó a 4,0 m széles pályalemez alatt fut végig. A trapéz alakú szekrénykeresztmetszetű főtartó keresztmetszeti méretei a hossz mentén állandó, szerkezeti magassága 1,5 m, szélességi mérete alul 1,0 m, felül 4,0 m. Kereszttartók nincsenek. Hosszirányban a V láb 24 m-t terpeszt. Támasz felett, a V lábak között teraszos kiszélesedés található, ahol a pályalemez 12 m-re szélesedik. A teraszlemez és a pályalemez között 4 lépcsőfoknyi eltolás van, mely egyben utcabútorként is funkcionál.

Az alacsony szerkezeti magasság a relatíve sűrű alátámasztásoknak köszönhető. A pesti oldalon észak és dél felé 1-1 lépcsőlejárát teremt kapcsolatot a rakparti gyalogossétánnyal. A pesti oldalhoz közelebbi mederpillér szintén észak és dél felé biztosít lejutást a vízfelszín síkjára. Dél felé egy terasz, észak felé egy hosszú stégszerű móló vezet a rakpartra. A móló és a rakpart között egy újabb hídszerkezet jelenik meg, mely alatt maximum 3,0 m-es űrszelvény biztosított.

ÉSZAKI HÍD – ASZIMMETRIKUS (É3)

KÖZÉPFŐTARTÓS FELSŐPÁLYÁS GERENDAHÍD –TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL ÉS LÉPCSŐFELJÁRÓKKAL

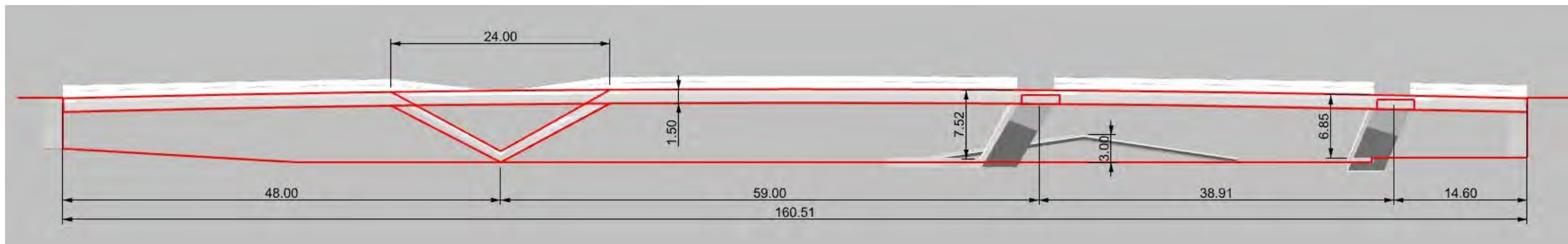
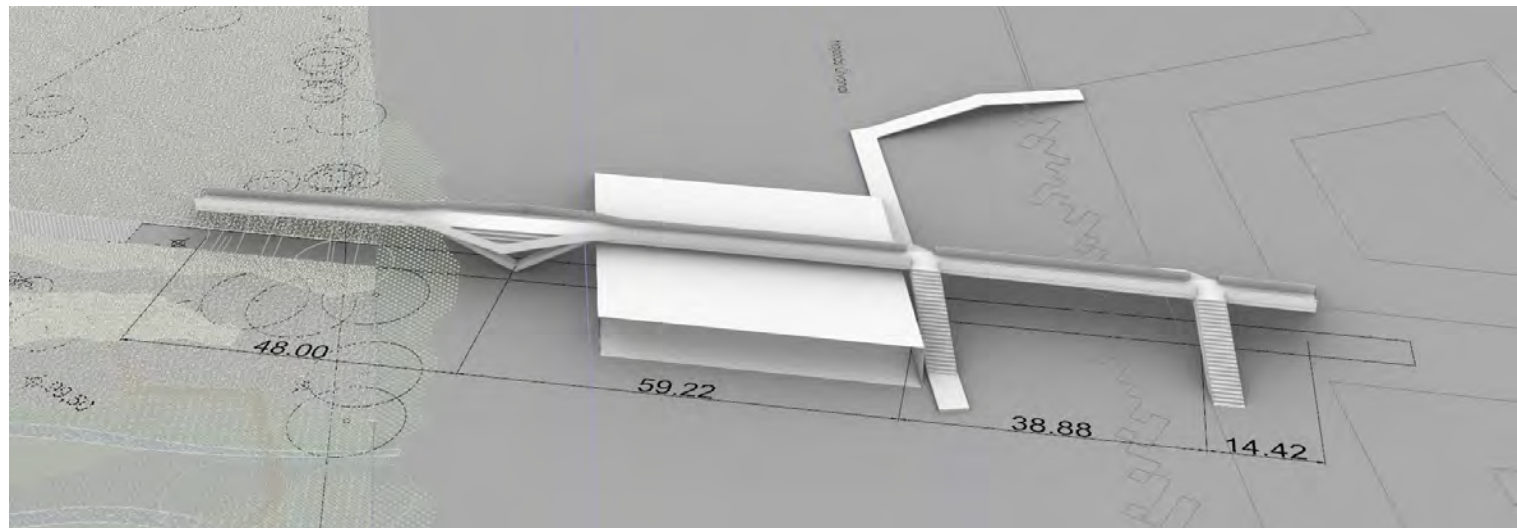
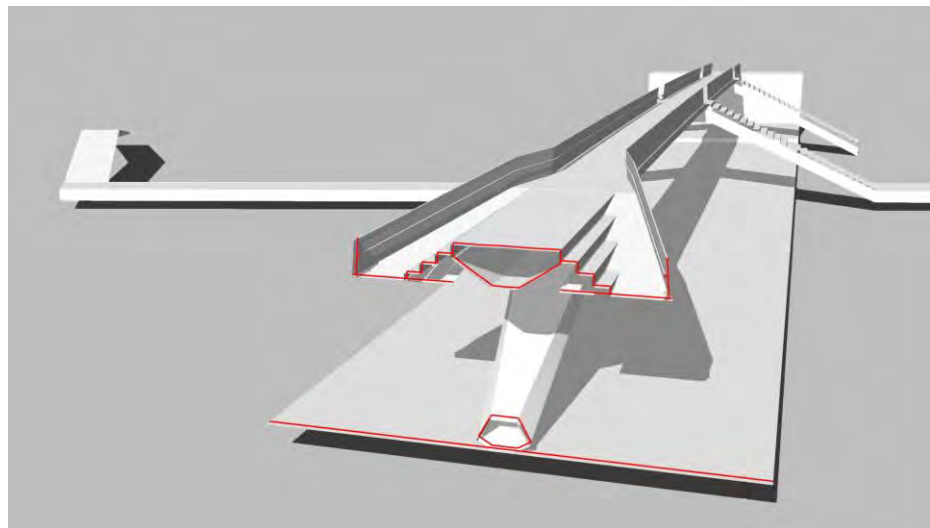
pályalemez szélessége

hídfőknél 4,0 m

vegyes használat (gyalogos és kerékpáros)

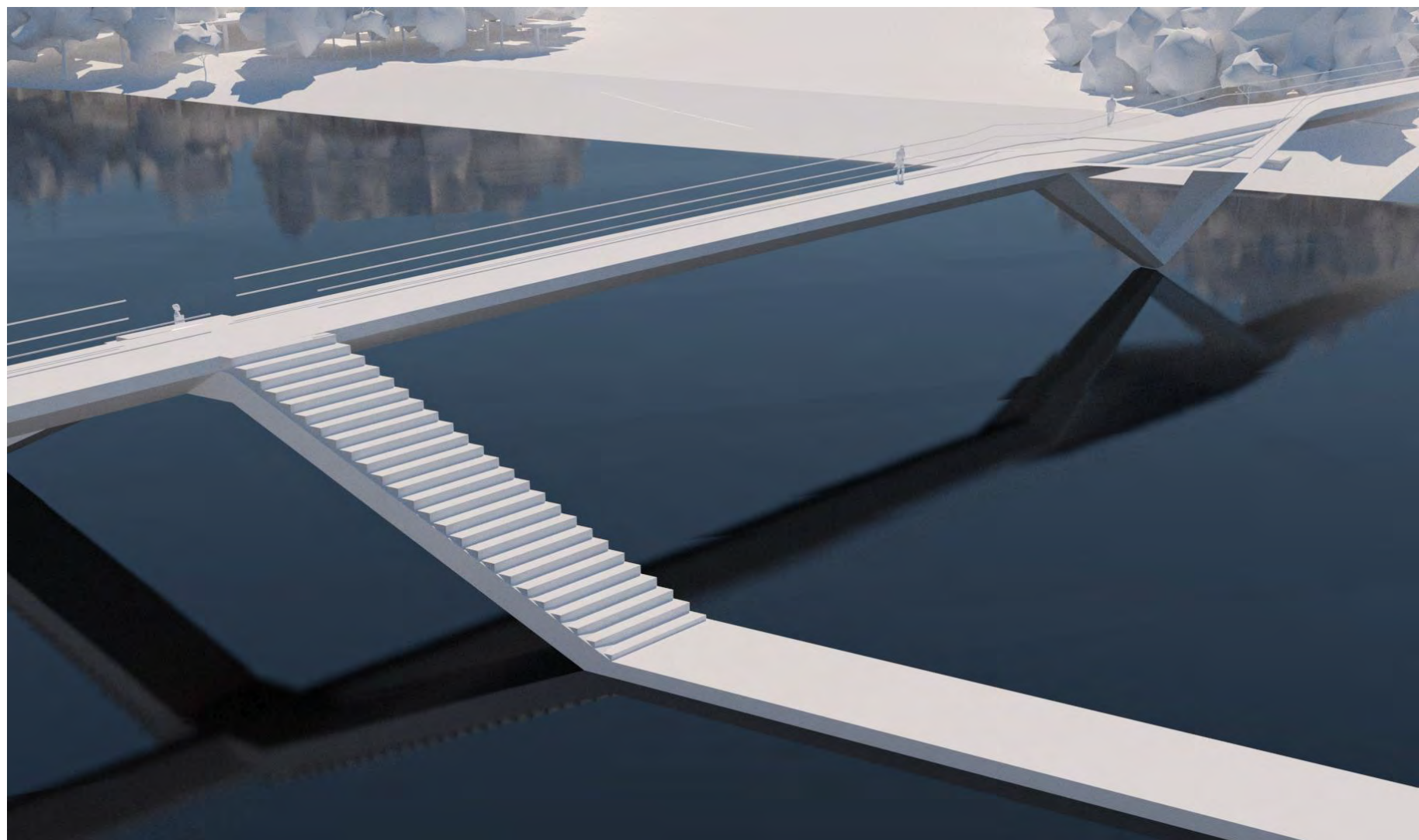
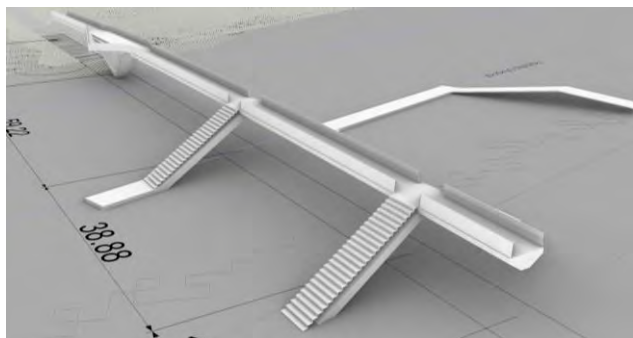
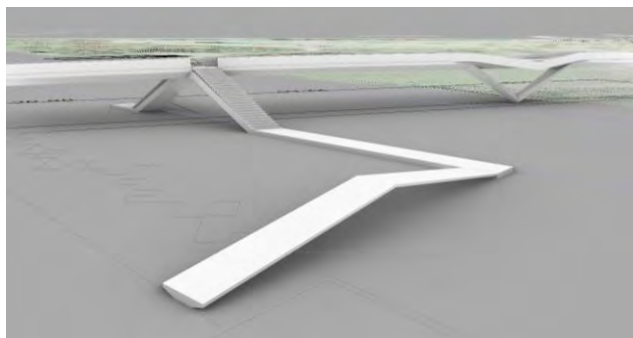
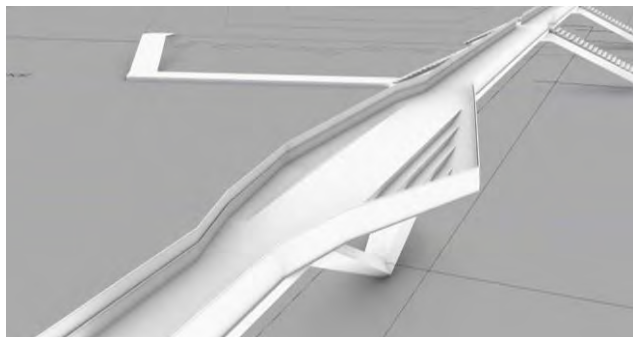
középső keresztmetszetben összesen 12,0 m

terasz 4,0 m / vegyes használat (gyalogos és kerékpáros) / terasz 4,0 m



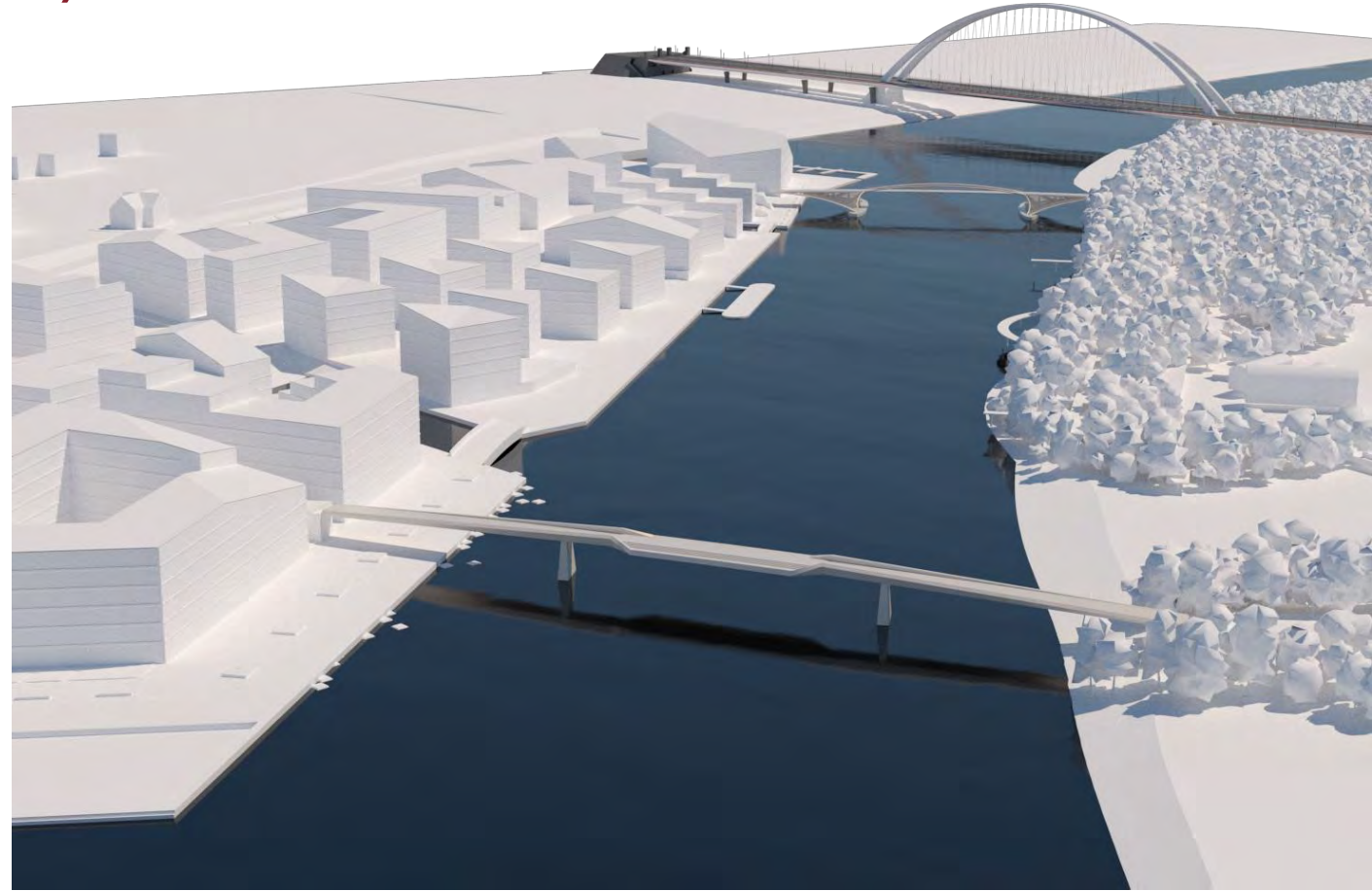
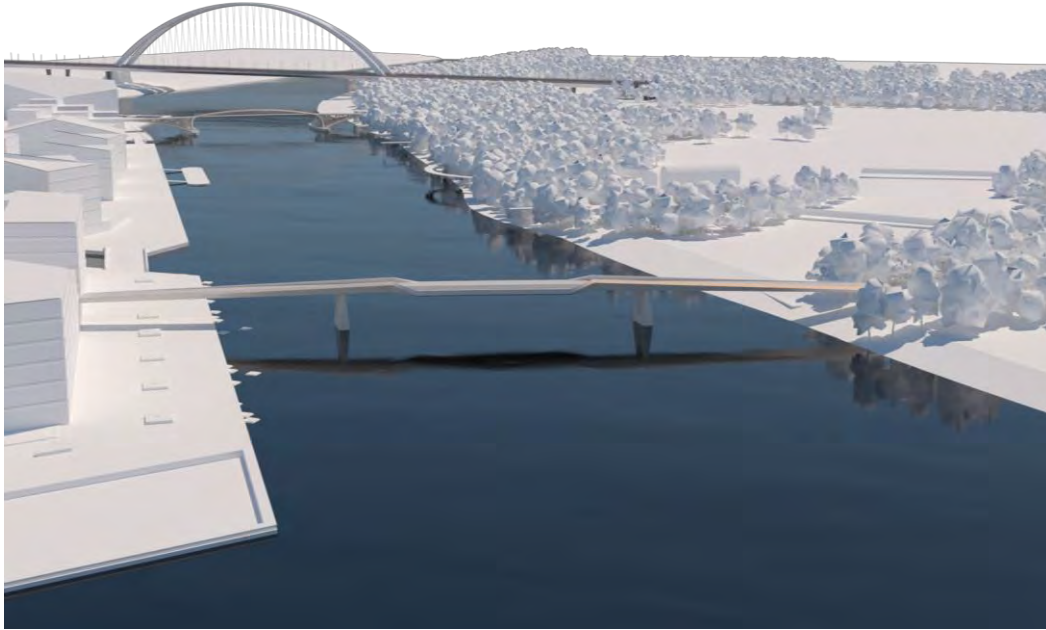
ÉSZAKI HÍD – ASZIMMETRIKUS (É3)

KÖZÉPFŐTARTÓS FELSŐPÁLYÁS GERENDAHÍD –TERASZOS KISZÉLESEDÉSSSEL ÉS LÉPCSŐFELJÁRÓKKAL



ÉSZAKI HÍD – KÖZÉPTERASZOS (É4)

KÉTFŐTARTÓS GERENDAHÍD – KÖZÉPSŐ TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL



Leírás

A többtámaszú főtartók a 4,0 m széles pályalemez két szélén helyezkednek el. A szekrénykeresztmetszetű főtartók keresztmetszeti méretei a hossz mentén változók. A legmagasabb szerkezeti méret 2,4 m, mely a pályalemez síkja fölé 1,4 m-rel nyúlik, míg a teraszlemez perembordája 2,0 m-rel kerül a pályalemez alá. A szélességi mérete 1,0 m. A pályalemez alatt 30 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott kereszttartók teremtenek kapcsolatot a két főtartó között. A főtartók általában ötszög alakú zárt szekrénytartók, melyek elegendő csavarómerevséggel rendelkeznek. A mezőközépen kialakított kétoldali teraszlemez 30 m hosszúságú és 3-3 m széles. A teraszlemez és a pályalemez között 4 lépcsőfoknyi eltolás van, mely egyben utcabútorként is funkcionál. A lelógó peremgerenda miatt a hossz-szelvényt 1 m-rel emelni szükséges.

ÉSZAKI HÍD – KÖZÉPTERASZOS (É4)

KÉTFŐTARTÓS GERENDAHÍD – KÖZÉPSŐ TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL

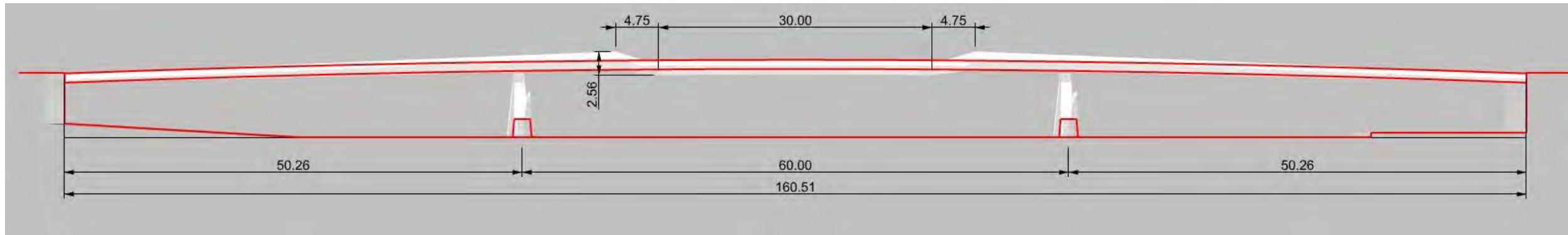
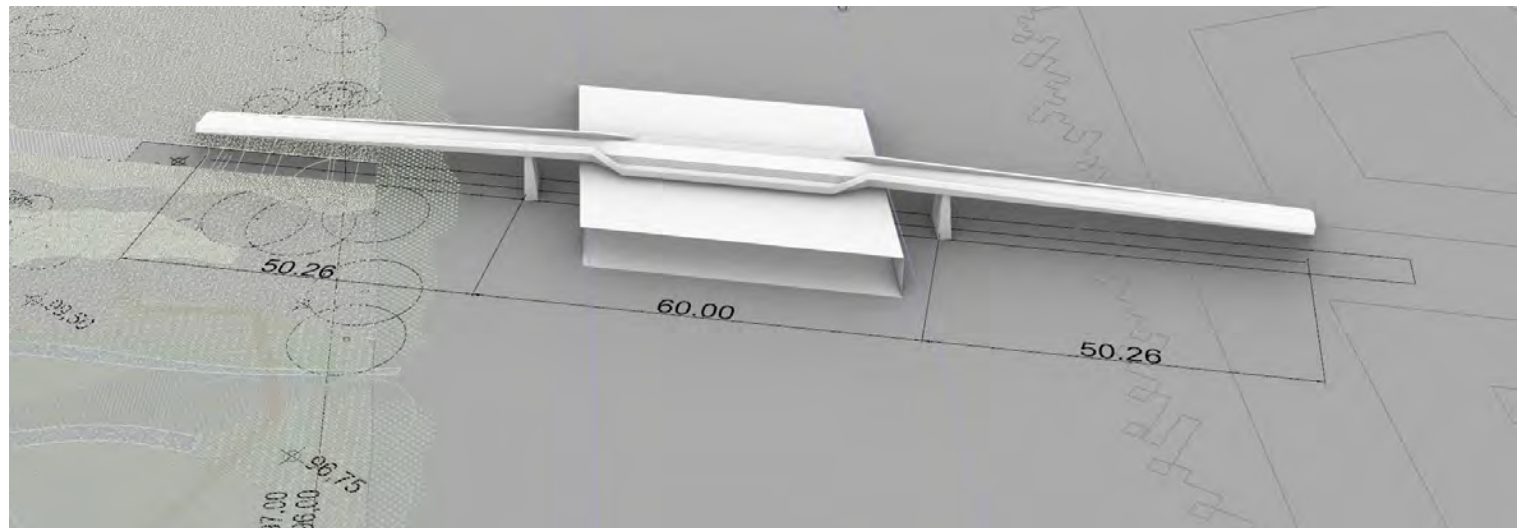
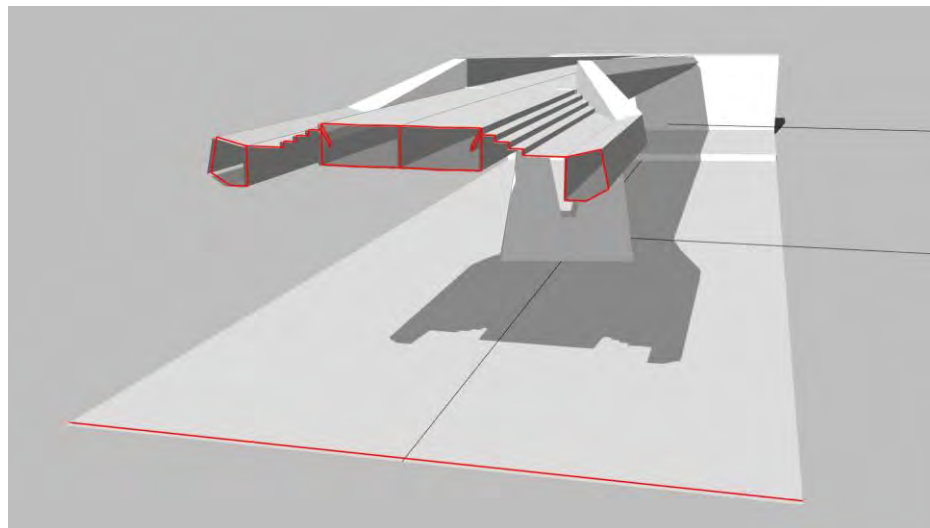
pályalemez szélessége

hídfőknél 4,0 m

vegyes használat (gyalogos és kerékpáros)

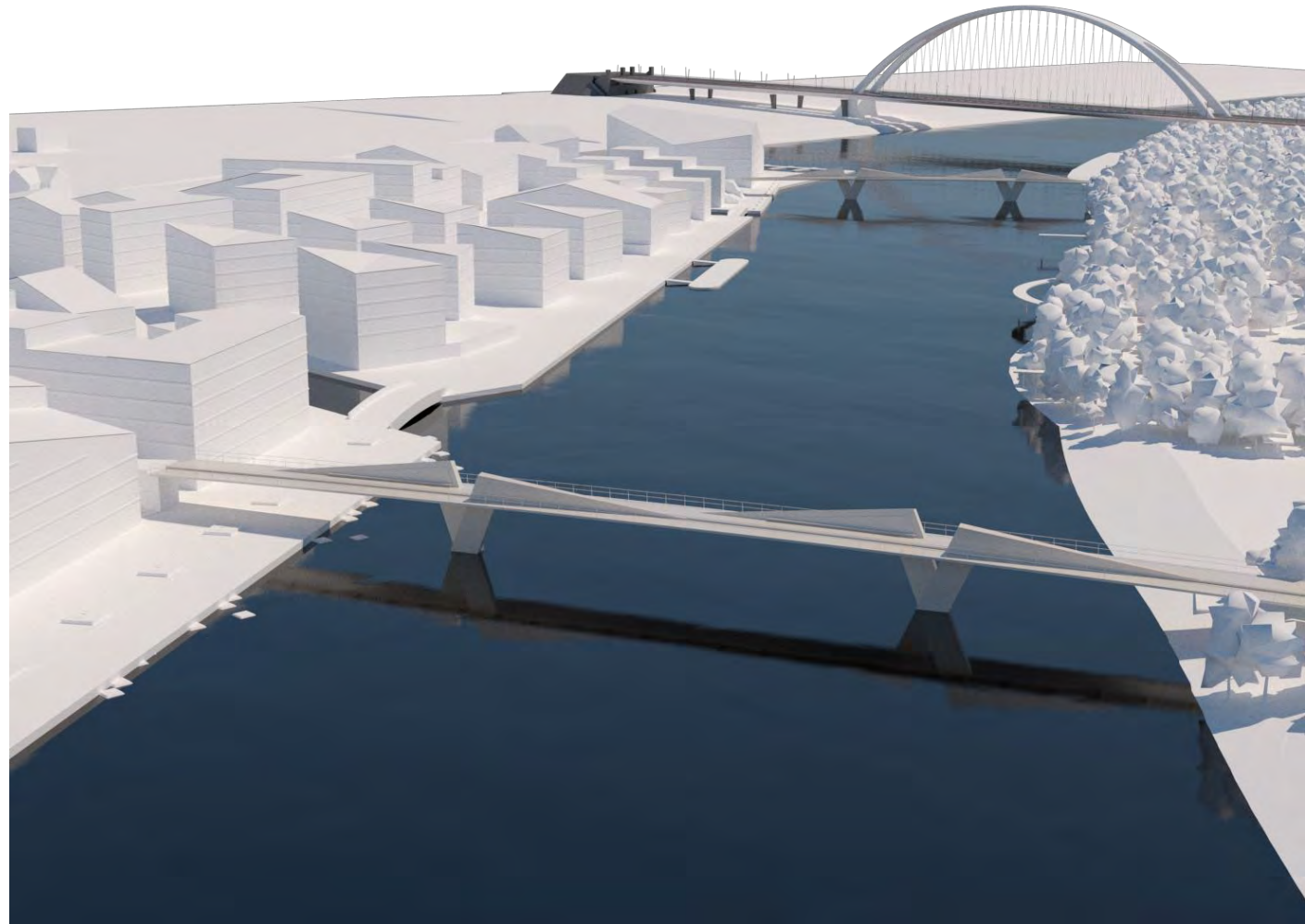
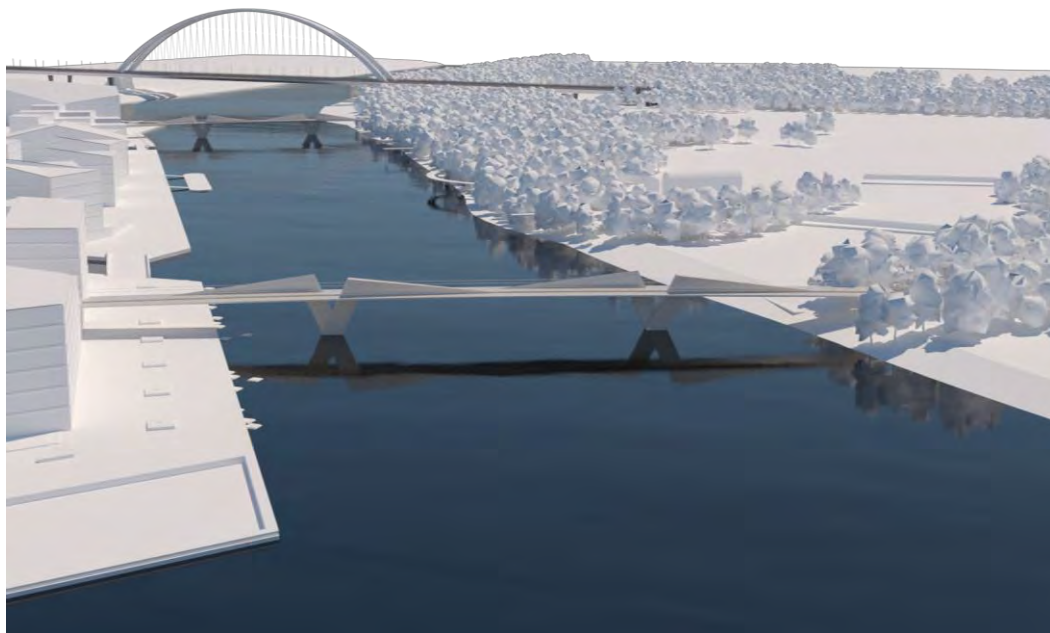
középső keresztmetszetben összesen 10,0 m

terasz 3,0 m / vegyes használat (gyalogos és kerékpáros) 4,0 m / terasz 3,0 m



ÉSZAKI HÍD – DUPLA „V” (É5)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD ASZIMMETRIKUS FELKÖTÉSEKKEL



Leírás

A többtámaszú tartóként kialakított középső, szekrénykeresztmetszetű főtartó 3,0 m széles, mely egyben pályalemezként is funkcionál kizárólag a gyalogosforgalom számára. A csavarómerev szekrény két oldalán 1-1 db 3,5m széles, konzolos pályalemez található, melyek egy lépcsőfoknyival lejjebb helyezkednek el. A konzollemez alatt 30 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott kereszttartók teremtenek kapcsolatot a középső főtartóval. A szekrénykeresztmetszetű főtartó keresztmetszeti mérete a hossz mentén állandó, 1,0 m. A középső főtartót aszimmetrikusan hossz- és keresztirányban is nyíló V lábak fogják közre. A pályalemez felett 2-2 db pontszimmetrikusan elhelyezett, ékalakú, döntött síkú felkötés segíti a középső főtartót. A felkötések belső oldalain utcabútorok helyezhetők el, döntött háttámlával.

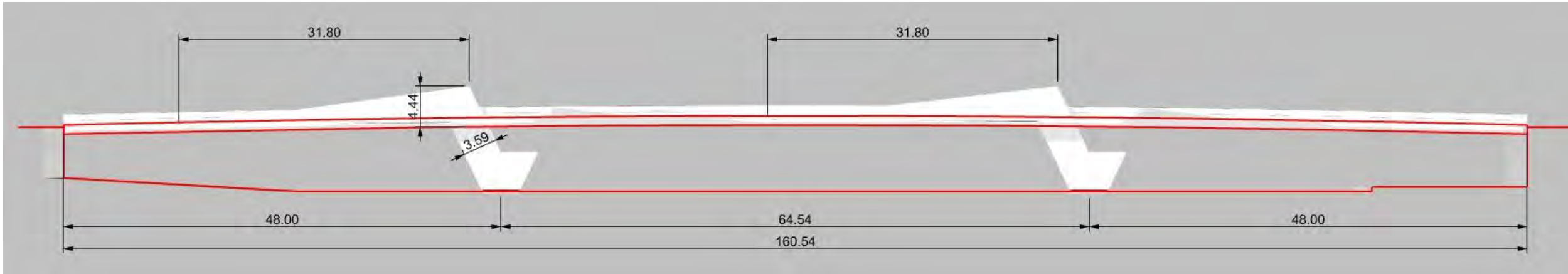
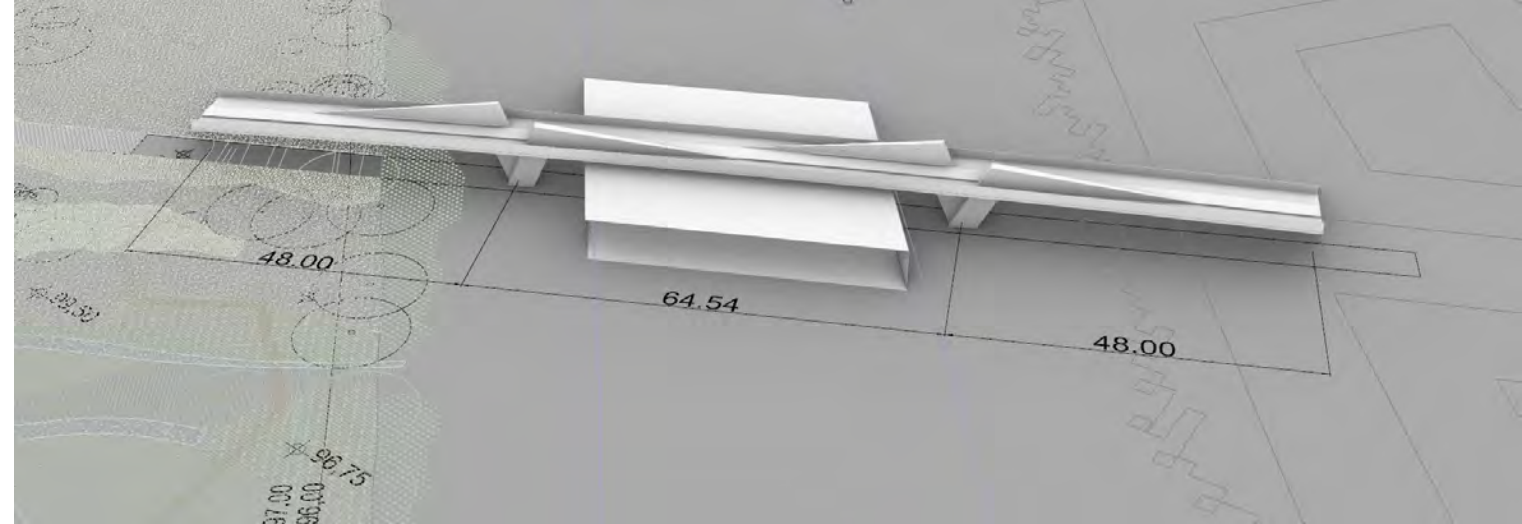
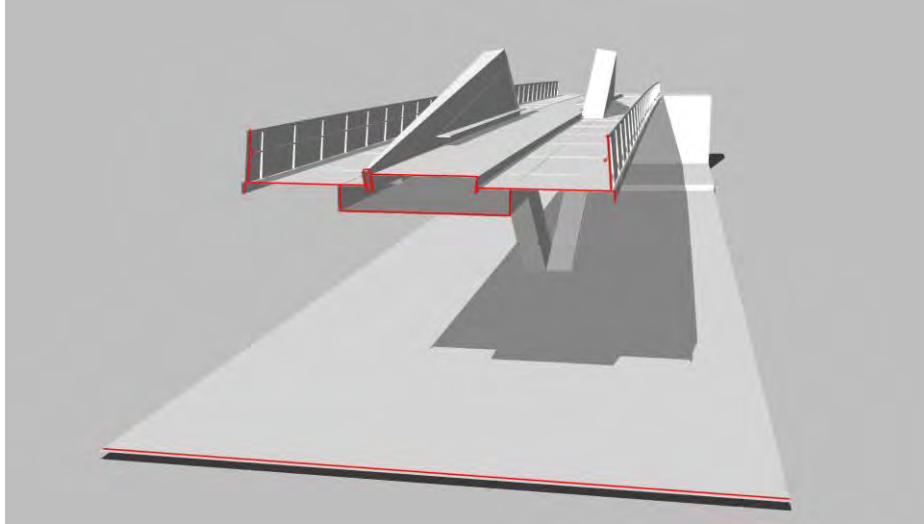
ÉSZAKI HÍD – DUPLA „V” (É5)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD ASZIMMETRIKUS FELKÖTÉSEKKEL

pályalemez szélessége

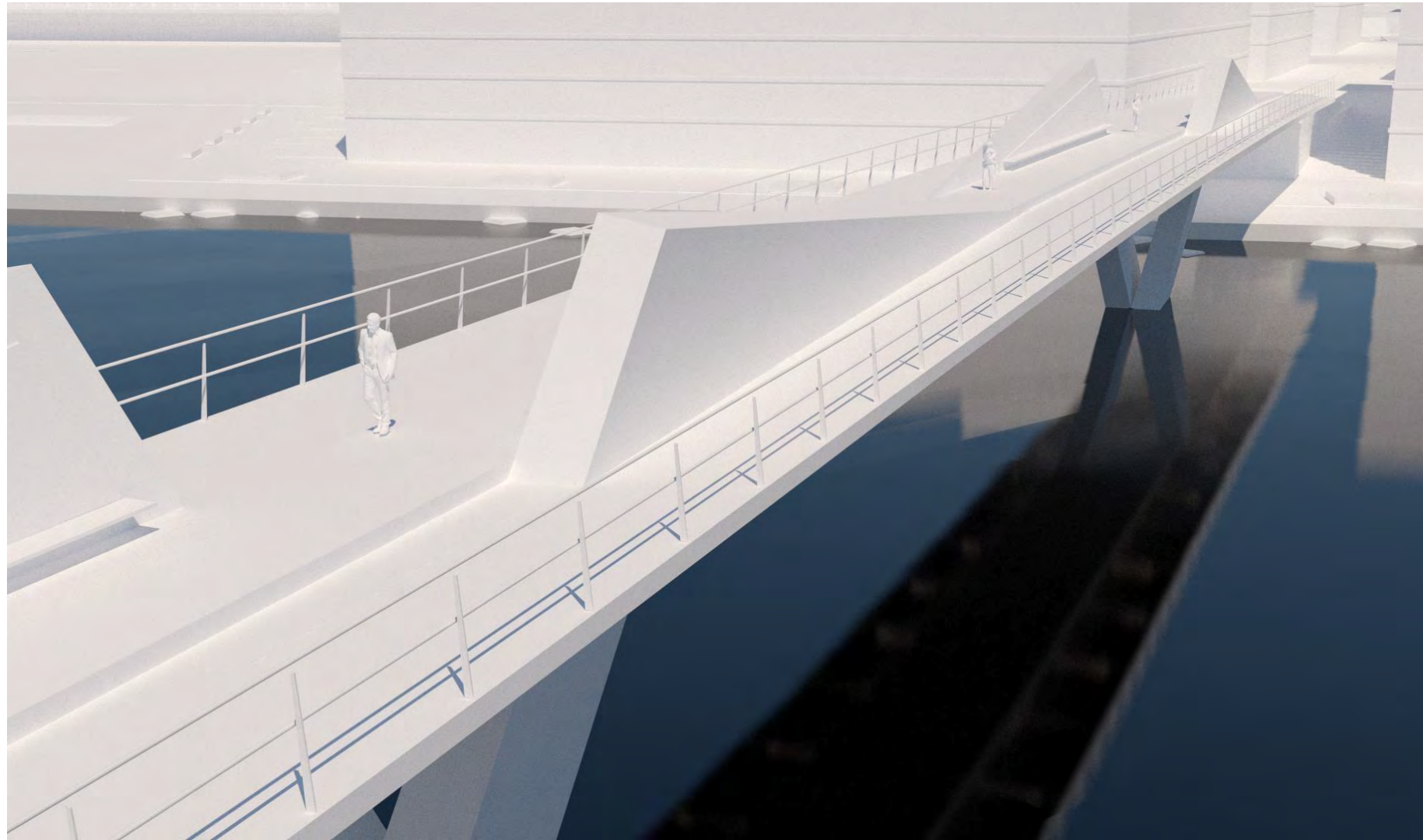
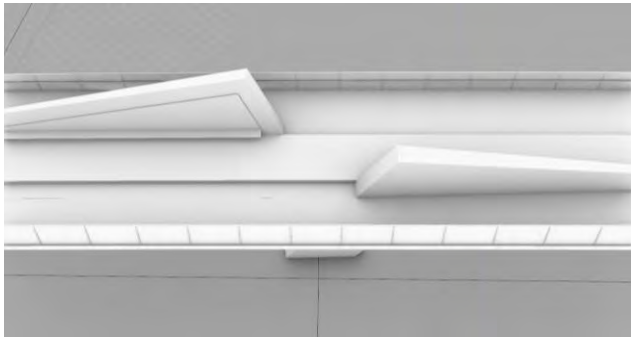
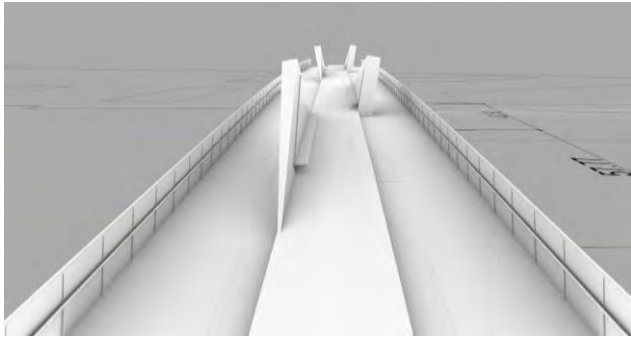
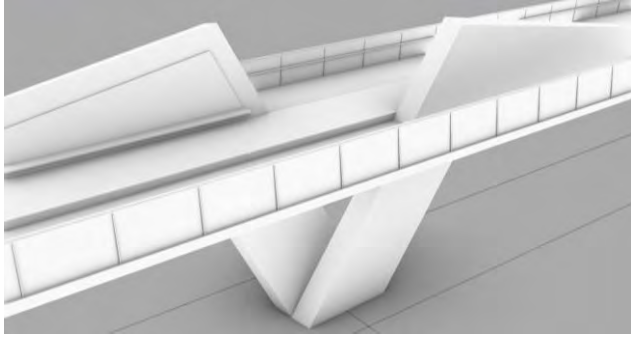
összesen 10,0 m

gyalogossáv 3,5 m / középső gyalogos sáv tartószerkezettel, utcabútorokkal 3,0 m / a kerékpársáv 3,5m



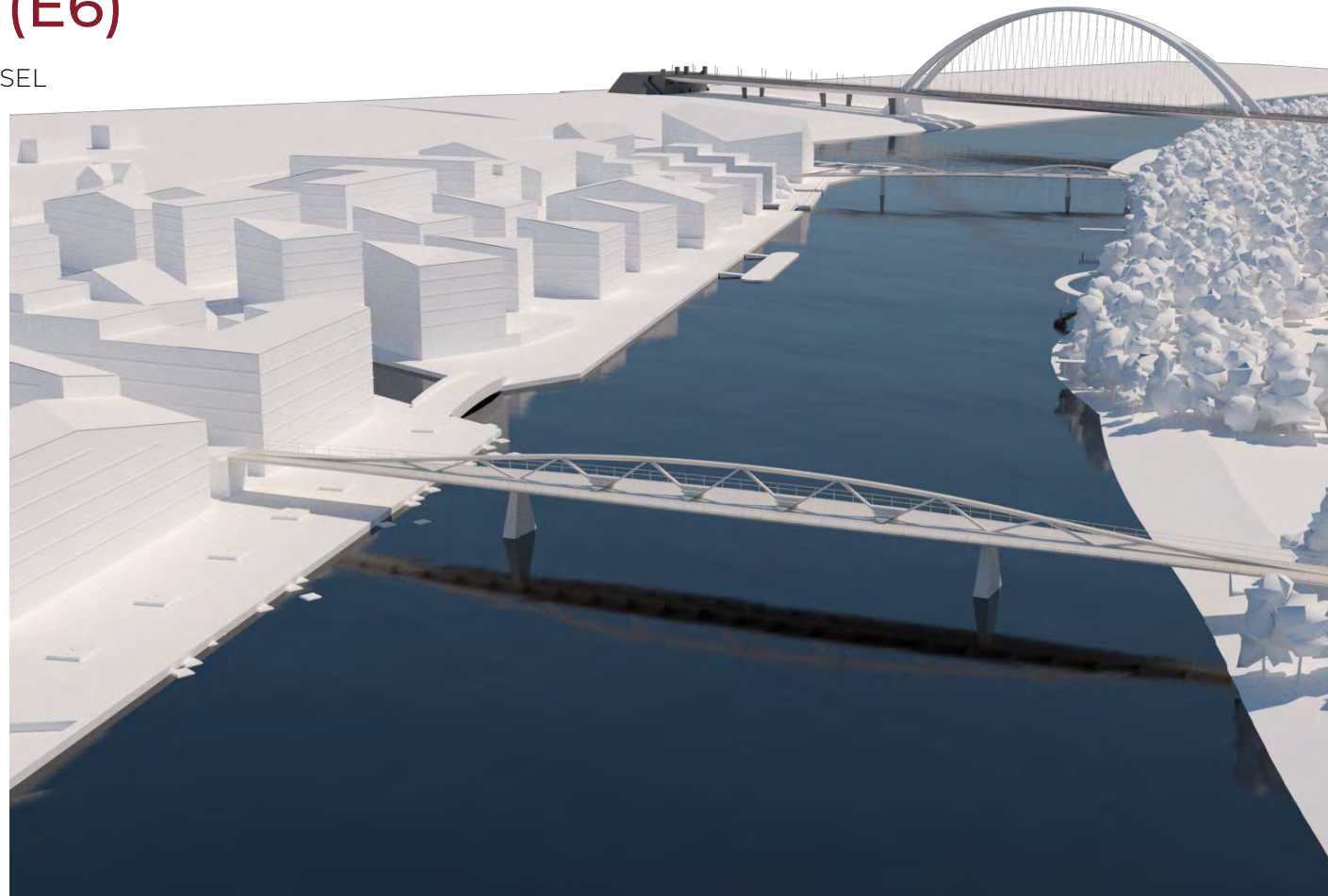
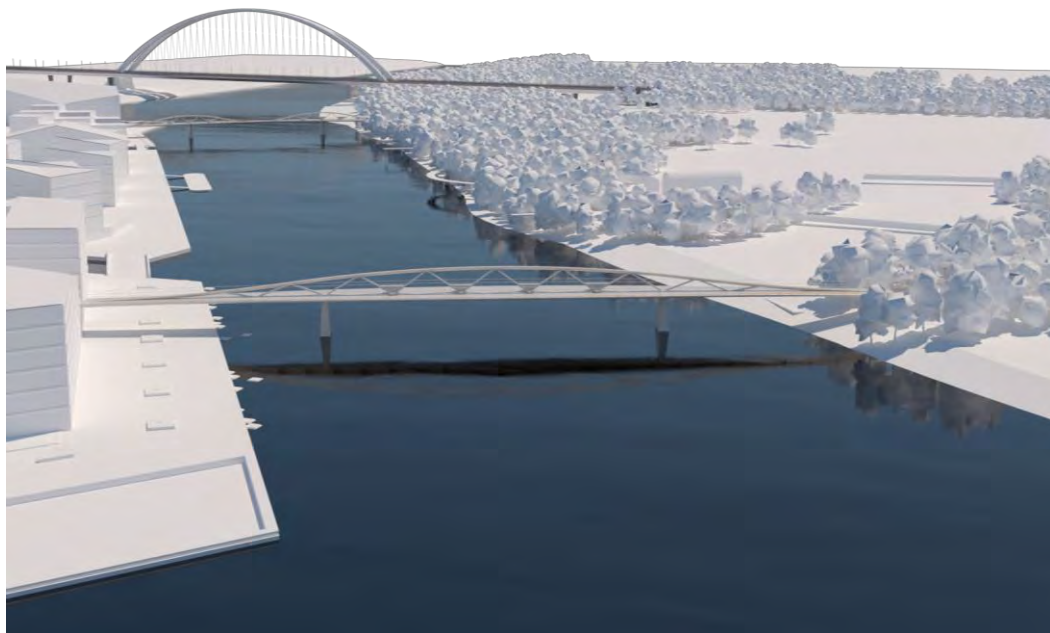
ÉSZAKI HÍD – DUPLA „V” (É5)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD ASZIMMETRIKUS FELKÖTÉSEKKEL



ÉSZAKI HÍD – RÁCSOS 1 HULLÁM (É6)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (NYOMOTT) – KÖZÉPSŐ KISZÉLESEDÉSSEL



Leírás

Az ívelt felső övű Warren rácsozású alsópályás gerendahíd egy hídtengelyben elhelyezett főtartóval rendelkezik. A kialakítás különlegessége a közbenső ferde rácsrudas letámasztás. Mindkét övlemez szekrénykeresztmetszetű, a felső öv háromszög alakú, míg az alsó téglalap. Alaprajzilag a pályalemez változó szélességű, a hídfők-nél 6,0 m, míg közbenső keresztmetszetben 12,0 m. A pályalemez alatt 30-60 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott kereszttartók teremtenek kapcsolatot a főtartóval. A közbenső nyílásban ferde rácsrudak között utcabútorok helyezhetők el, jelen esetben 3db, 50cm magas lépcsőfokkal kialakított, leülést szolgáló bútorokkal. A Szabadság hídhoz hasonlóan itt is lehetőség kínálkozik a tartószerkezetet bevonni a közösségi térbe/térélménybe. Középen a rácsrudak alatt az átközlekedés biztosított.

ÉSZAKI HÍD – RÁCSOS 1 HULLÁM (É6)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (NYOMOTT) – KÖZÉPSŐ KISZÉLESEDÉSSEL

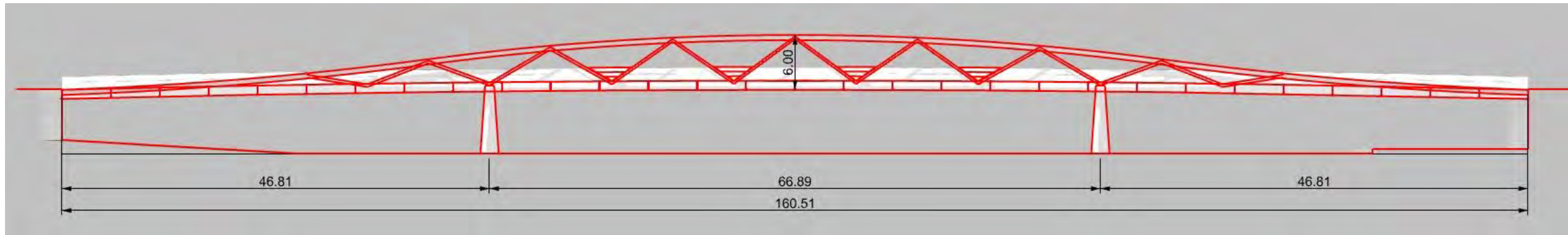
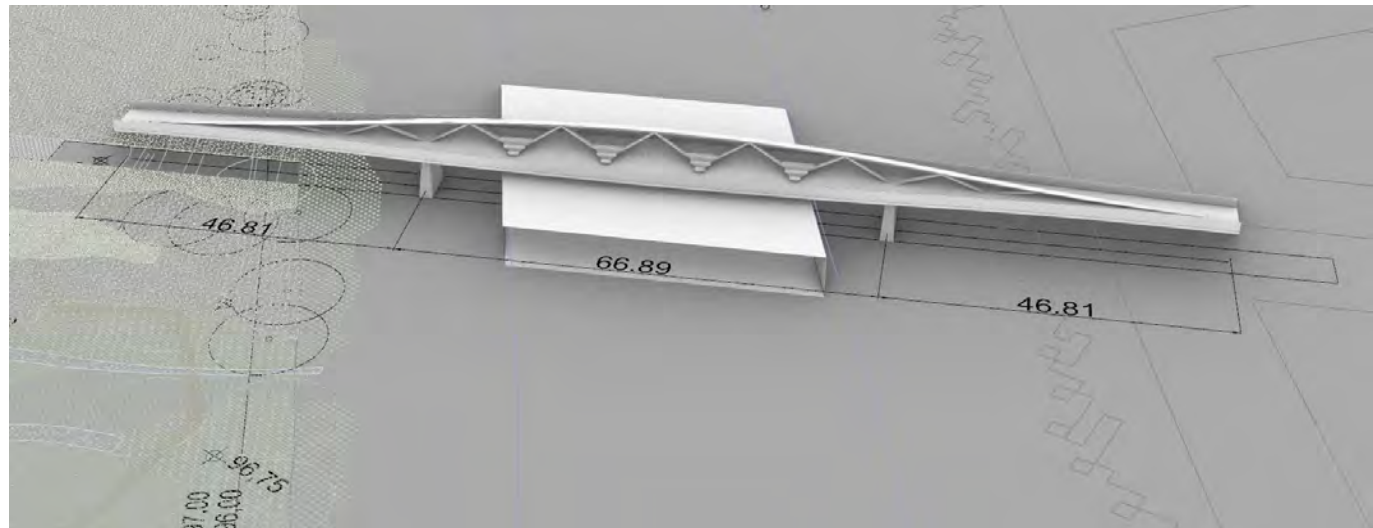
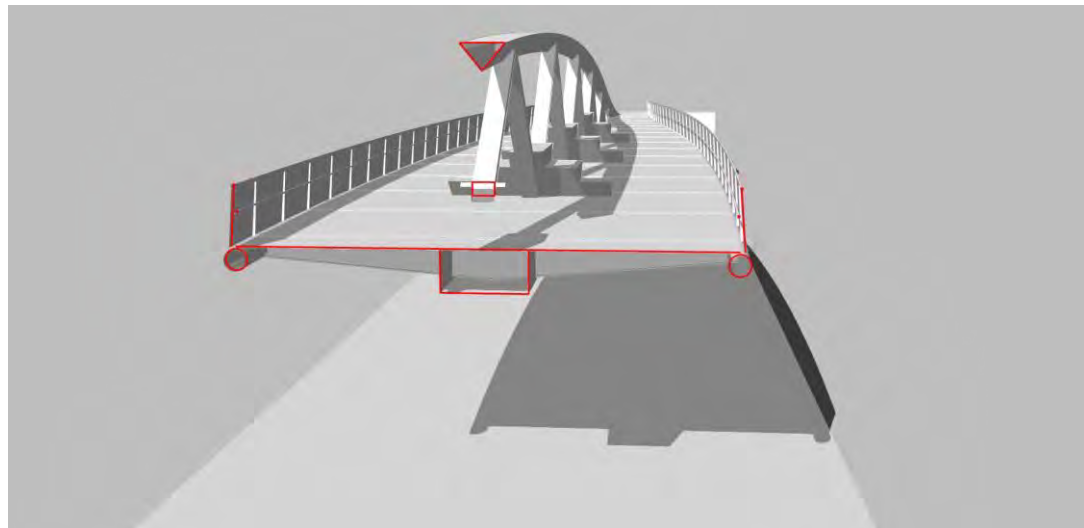
pályalemez szélessége

hídfőknél összesen 6,0 m

gyalogossáv 2,5 m / a tartószerkezet 1,0 m / a kerékpársáv 2,5m

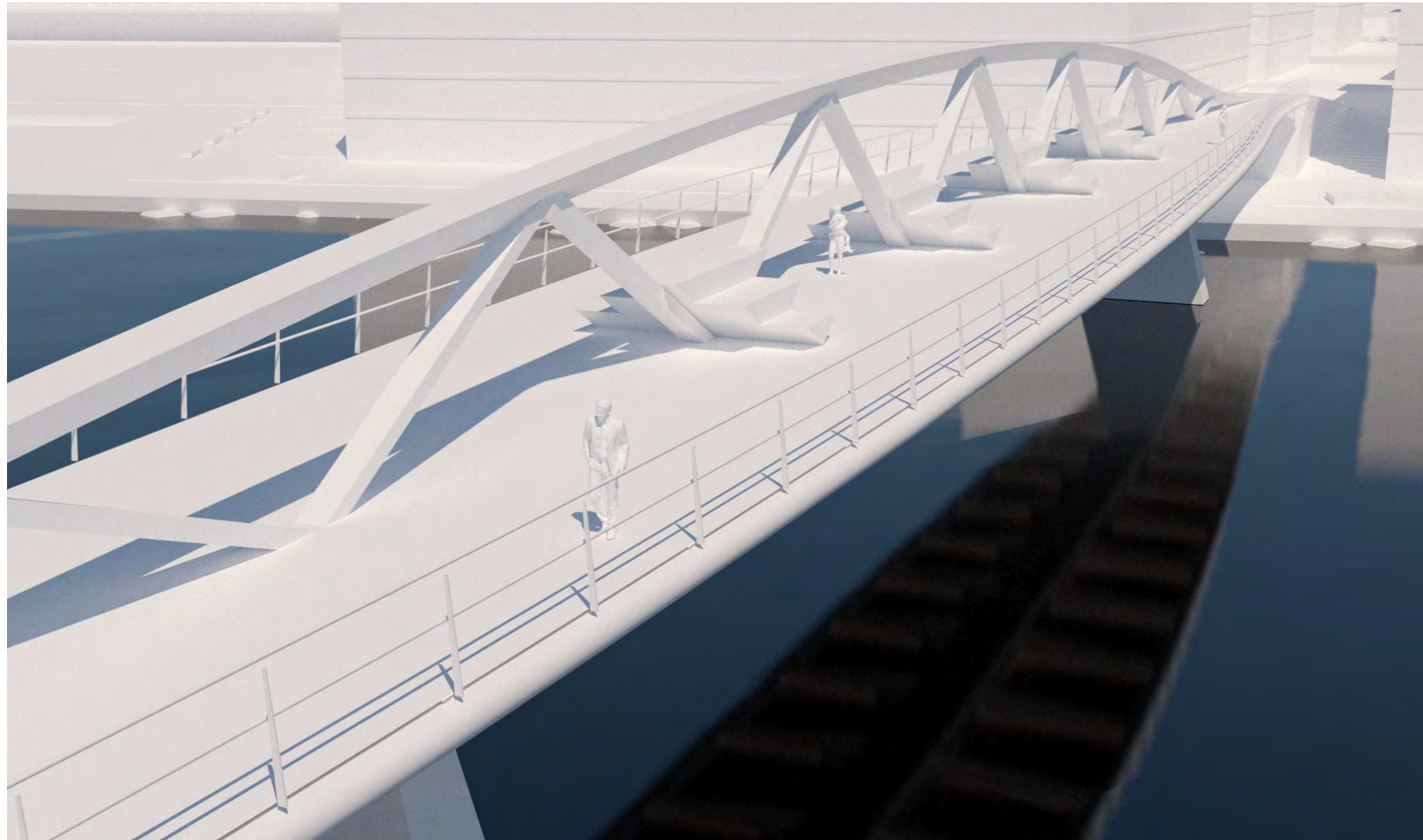
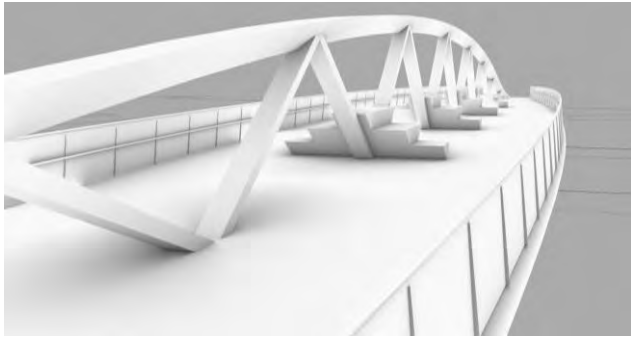
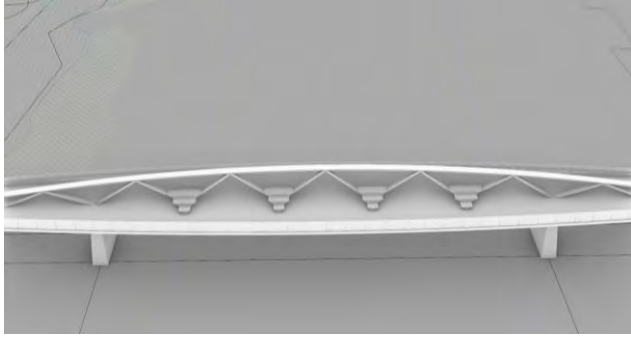
középső keresztmetszetben összesen 12,0 m

gyalogossáv 3,5 m / a utcabútoros sáv 5,0 m / a kerékpársáv 3,5m



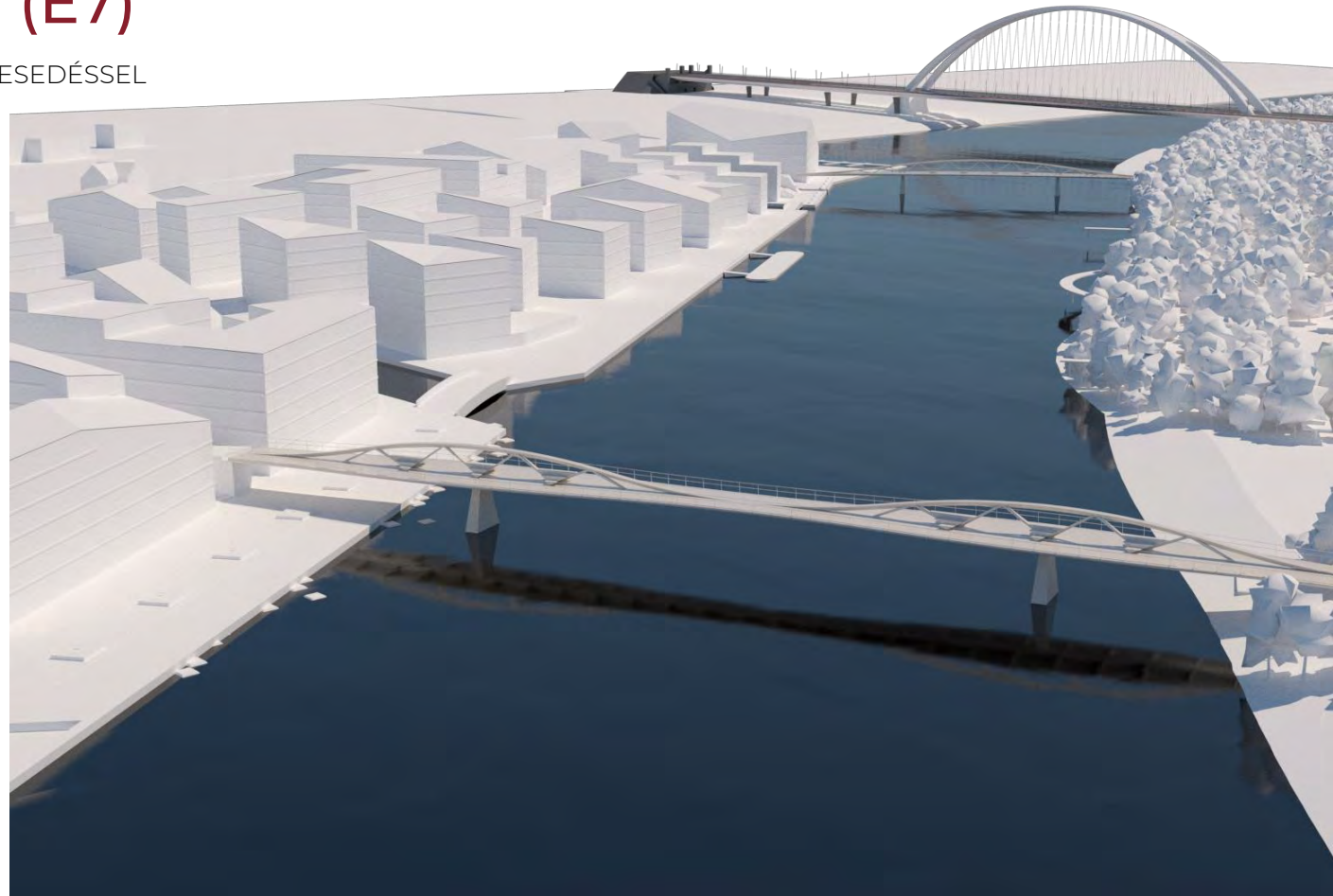
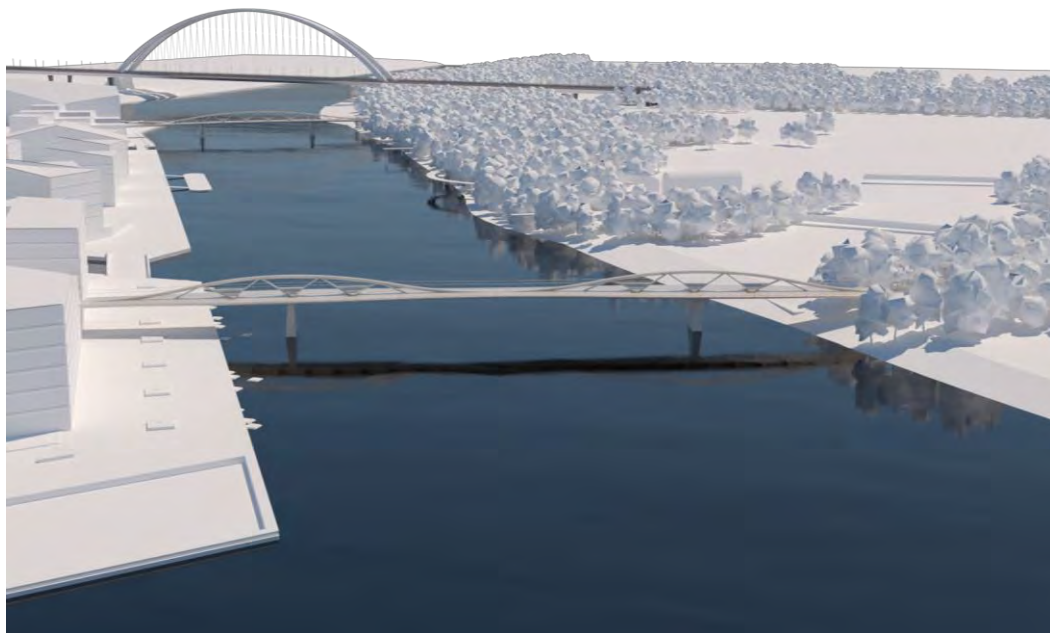
ÉSZAKI HÍD – RÁCSOS 1 HULLÁM (É6)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (NYOMOTT) – KÖZÉPSŐ KISZÉLESEDÉSSEL



ÉSZAKI HÍD – RÁCSOS 2 HULLÁM (É7)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (HÚZOTT) – TÁMASZOK FELETTI KISZÉLESEDÉSSSEL

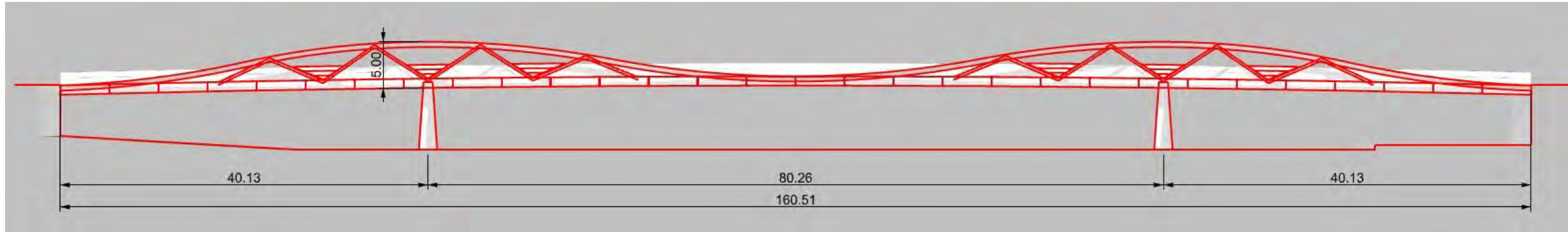
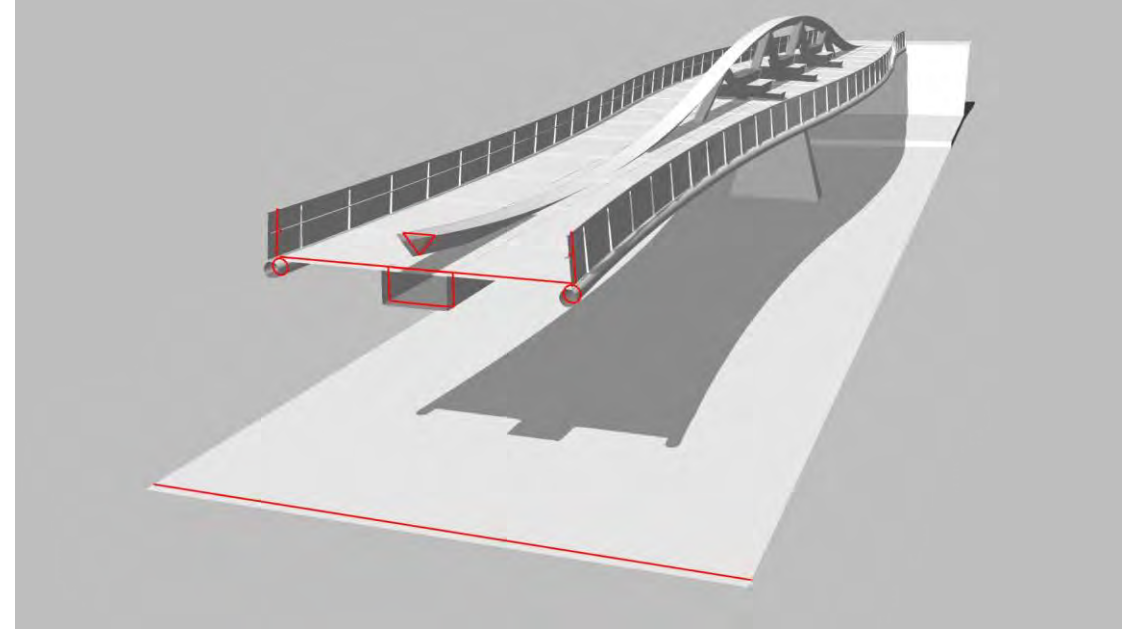
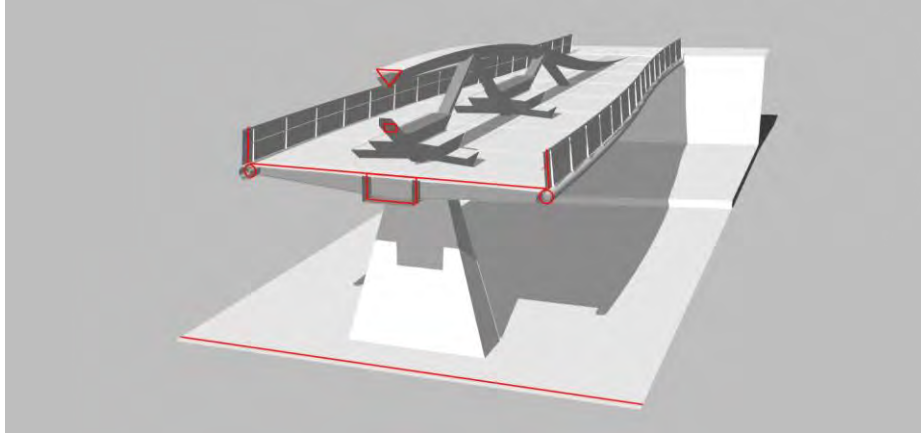


Leírás

A két, húzott felső övvel kialakított alsópályás gerendahíd egy hídtengelyben elhelyezett rácsos főtartóval rendelkezik, mely ívelt vonalvezetésű és Warren rácsozású. Mindkét övlemez szekrénykeresztmetszetű, a felső öv háromszög alakú, míg az alsó téglalap. Alaprajzilag a pályalemez változó szélességű, a hídfőknél és mezőközépen 6,0 m, míg támaszkeresztmetszetekben 12,0 m. A pályalemez alatt 30-60 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott kereszttartók teremtenek kapcsolatot a főtartóval. A középső nyílásban ferde rácsrudak között utcabútorok helyezhetők el, jelen esetben 3db, 50cm magas lépcsőfokkal kialakított, leülést szolgáló bútorokkal. A Szabadság hídhöz hasonlóan itt is lehetőség kínálkozik a tartószerkezetet bevonni a közösségi térbe/térélménybe. Középen az átközlekedés/leülés biztosított.

ÉSZAKI HÍD – RÁCSOS 2 HULLÁM (É7)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (HÚZOTT) – TÁMASZOK FELETTI KISZÉLESEDÉSSSEL



pályalemez szélessége

hídfőknél összesen 6,0 m

gyalogossáv 2,5 m / a tartószerkezet 1,0 m / a kerékpársáv 2,5m

középső keresztmetszetben összesen 12,0 m

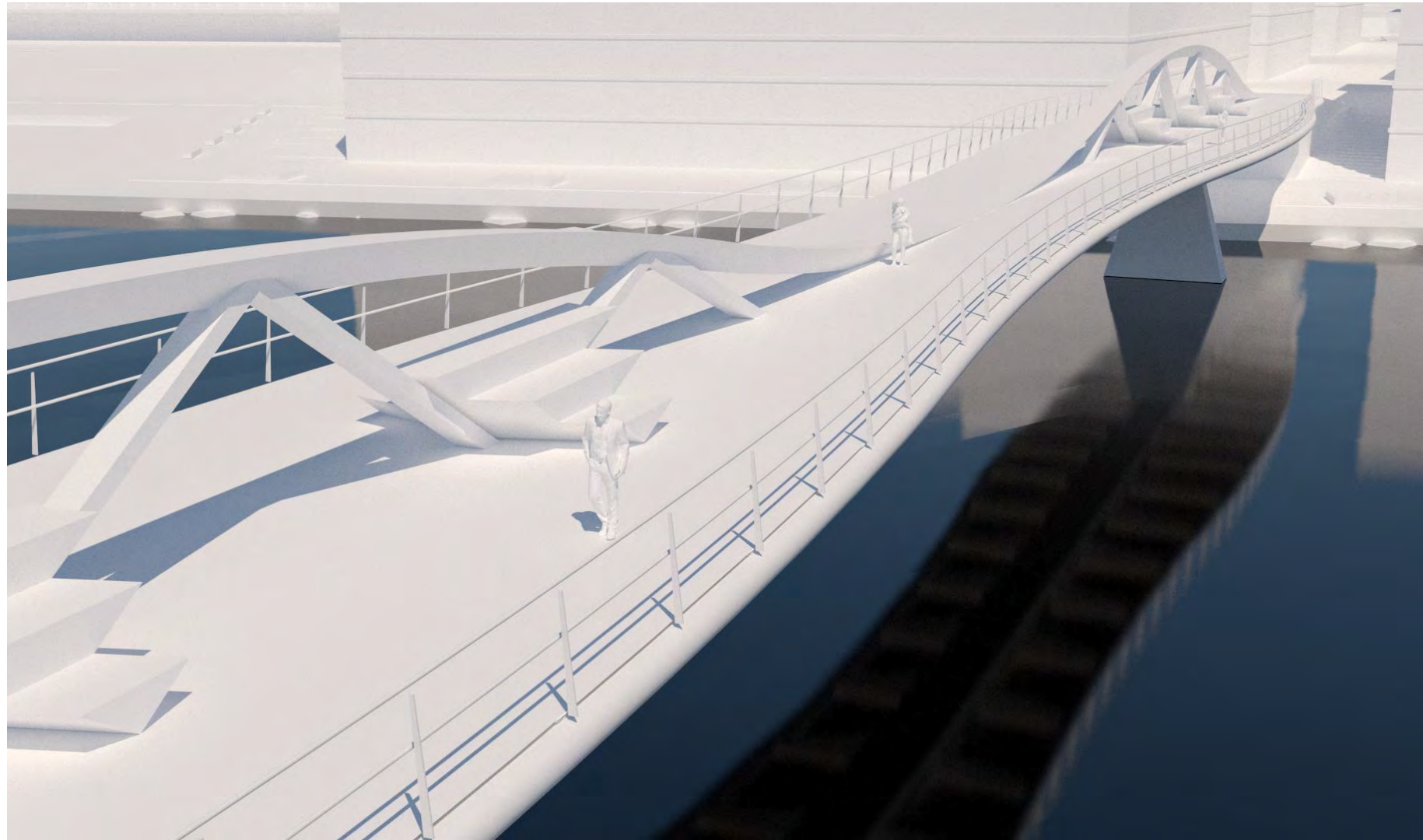
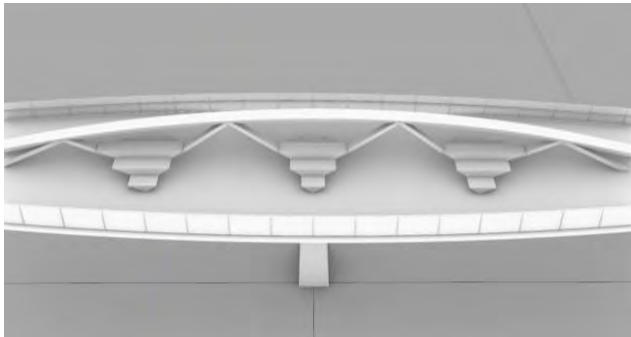
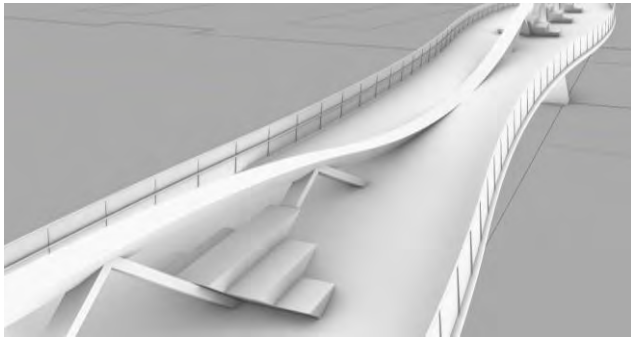
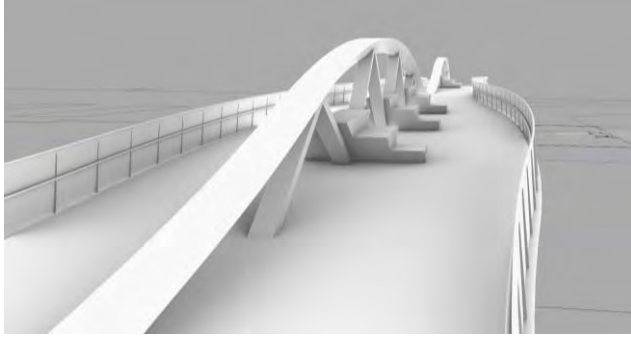
gyalogossáv 3,5 m / a utcabútoros sáv 5,0 m / a kerékpársáv 3,5m

FŐMTERV



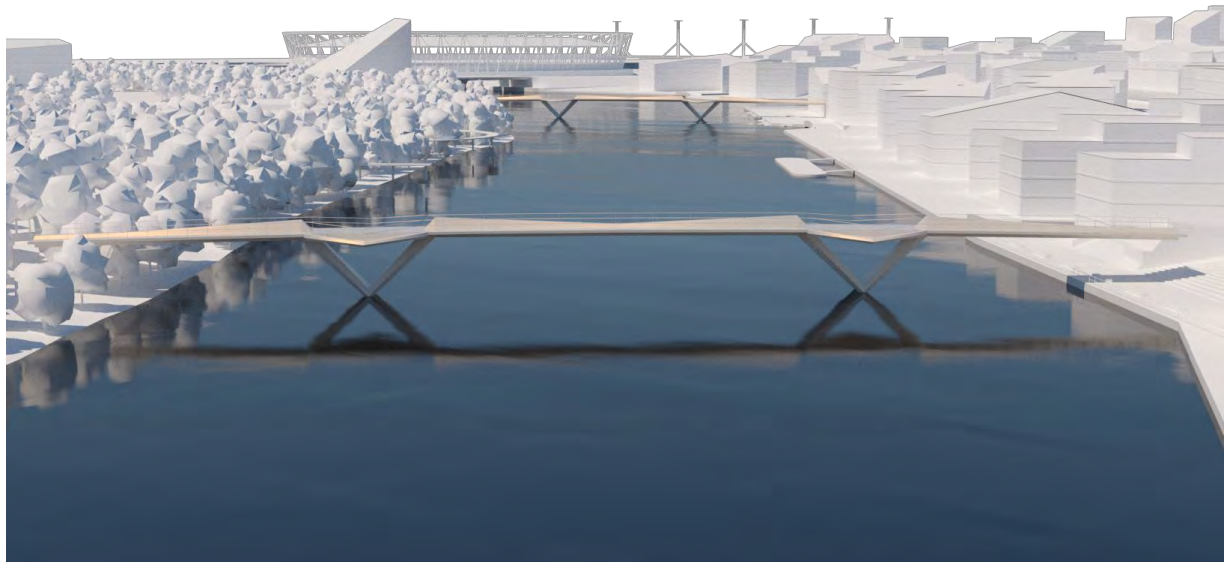
ÉSZAKI HÍD – RÁCSOS 2 HULLÁM (É7)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (HÚZOTT) – TÁMASZOK FELETTI KISZÉLESEDÉSSEL



DÉLI HÍD – KÖZÉPFŐTARTÓS (D1)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL



Leírás

A hosszirányban nyíló V lábakkal rendelkező főtartó a 6,0 m széles pályalemez közepén helyezkednek el. A szekrénykeresztmetszetű főtartók keresztmetszeti méretei a hossz mentén változók. A legmagasabb szerkezeti méret 2,4 m, mely a pályalemez síkja fölé 1,4 m-rel nyúlik, míg a pályalemez alá 1,0 m-rel. A szélességi mérete 1,6 m. A pályalemez alatt 30 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott kereszttartók teremtenek kapcsolatot a két főtartó között. A főtartók általában hatszög alakú zárt szekrénytartók, melyek elegendő csavarómerevséggel rendelkeznek. Hosszirányban a V lábak 16 m-t terpesztenek. Támaszok felett, a V lábak között teraszos kiszélesedés található, ahol a pályalemez 12 m-re szélesedik. A teraszlemez és a pályalemez között 4 lépcsőfoknyi eltolás van, mely egyben utcabútorként is funkcionál.



DÉLI HÍD – KÖZÉPFŐTARTÓS (D1)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL

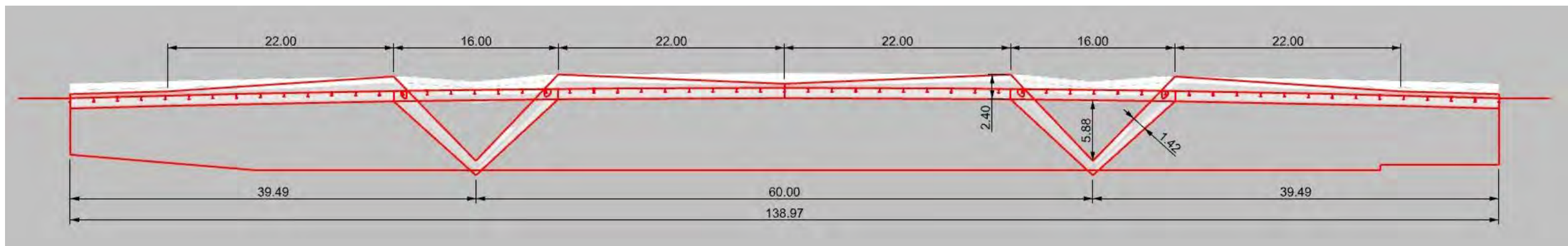
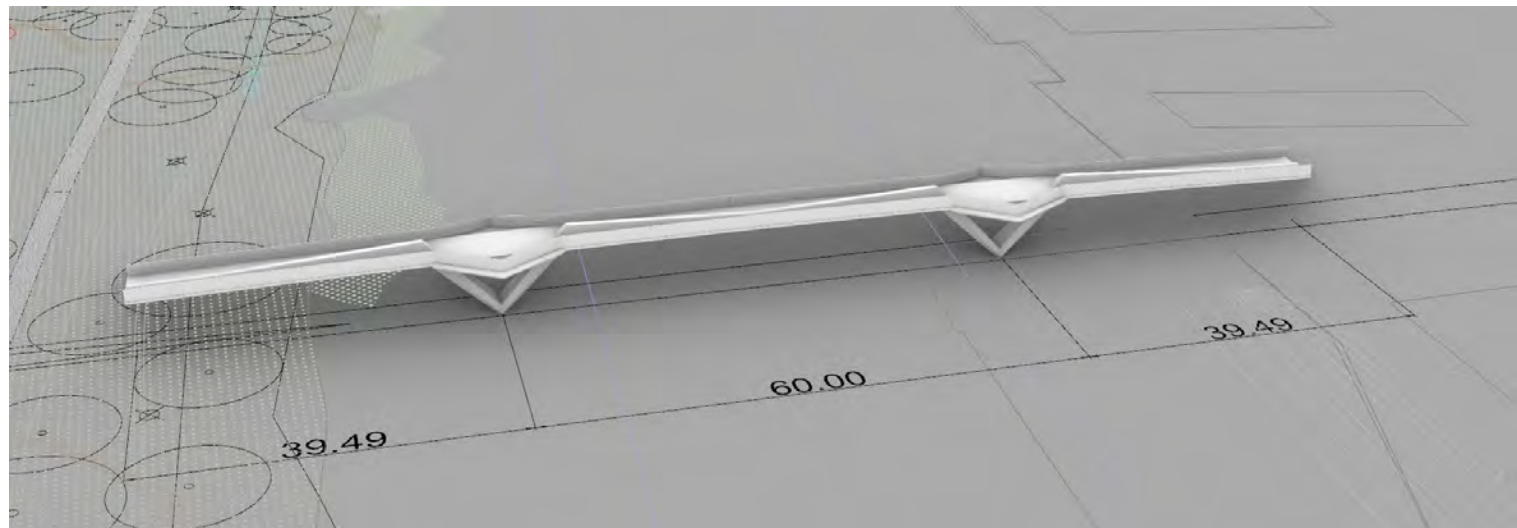
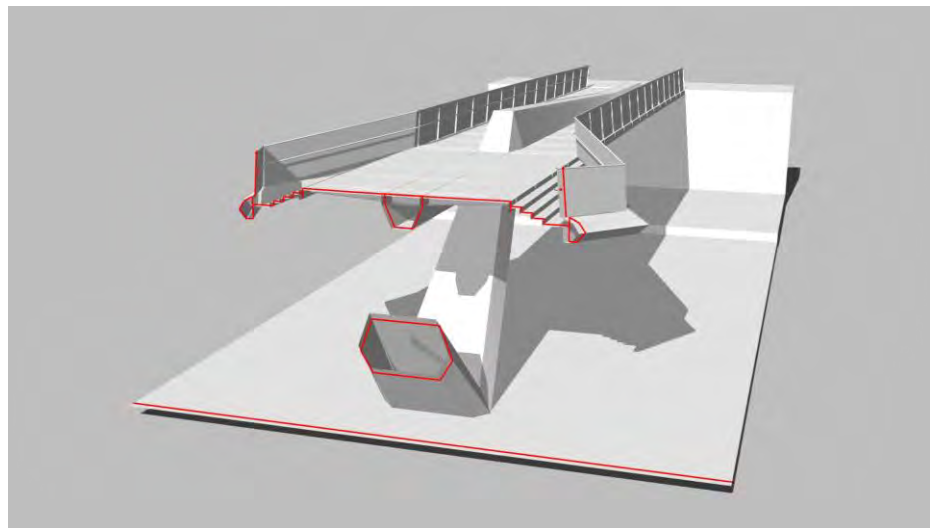
pályalemez szélessége

hídfőknél 6,0 m

gyalogossáv 2,2 m / tartószerkezet 1,6 m / kerékpársáv 2,2 m

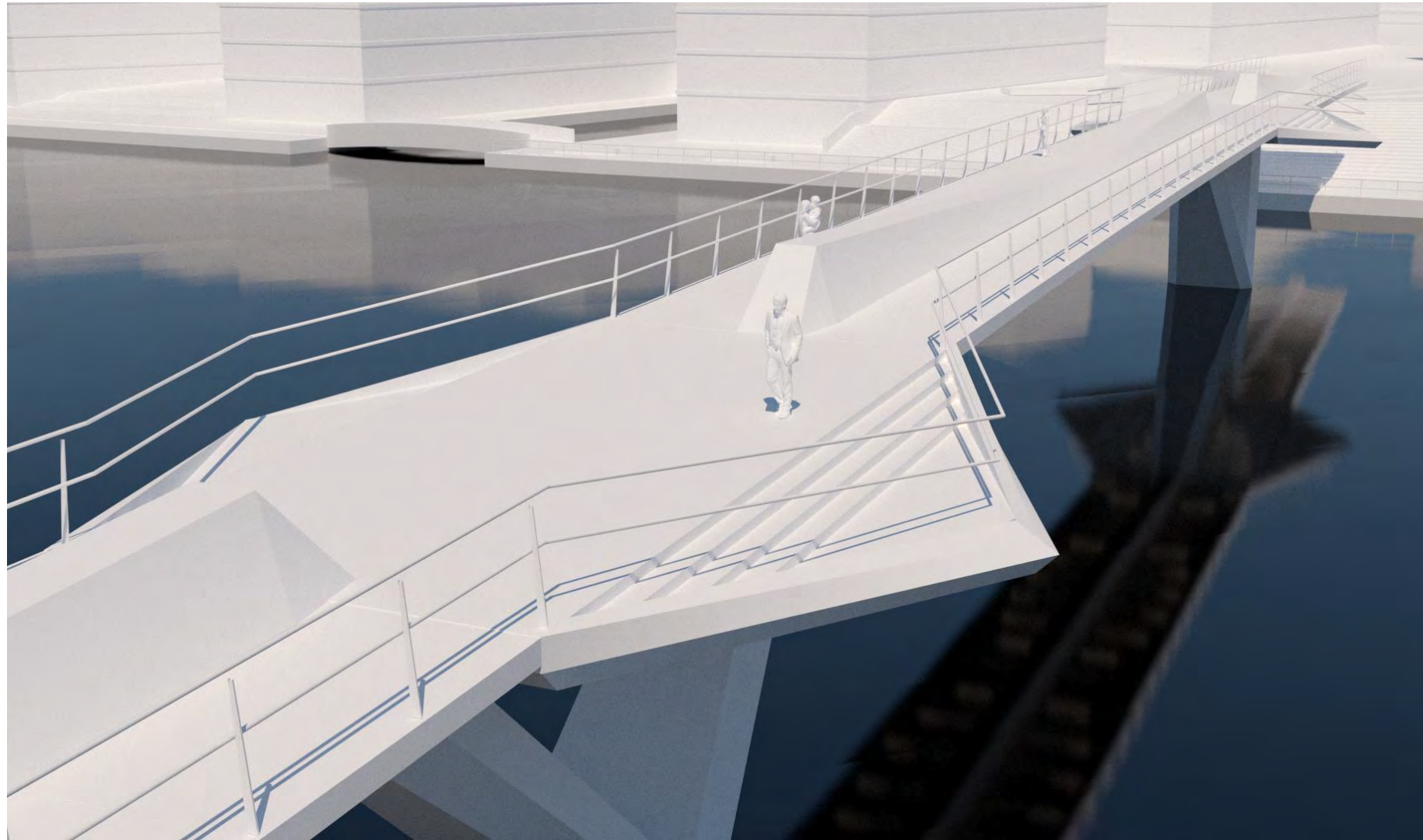
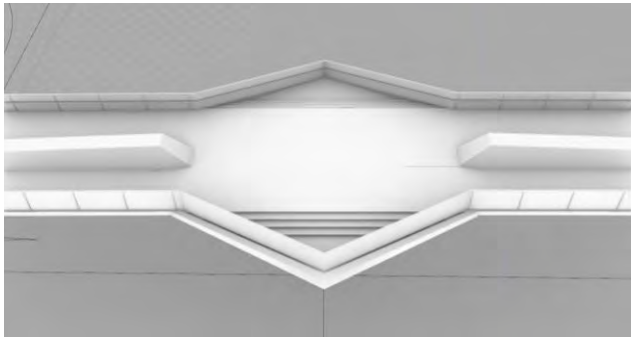
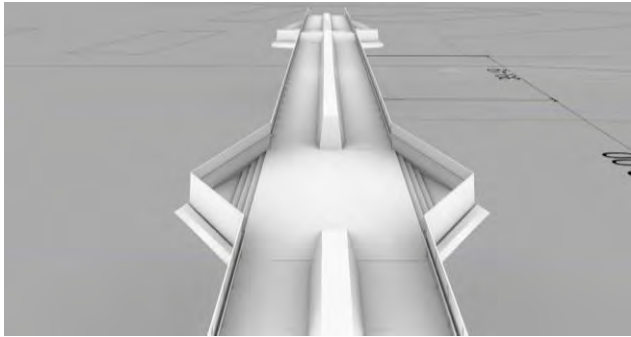
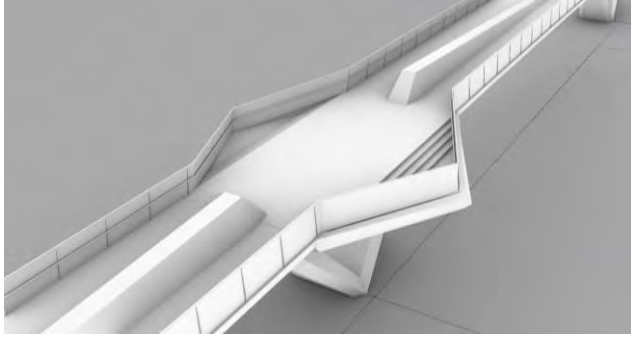
középső keresztmetszetben összesen 12,0 m

gyalogossáv 2,2 m / teraszok 2x3,0 m / a kerékpársáv 2,2 m



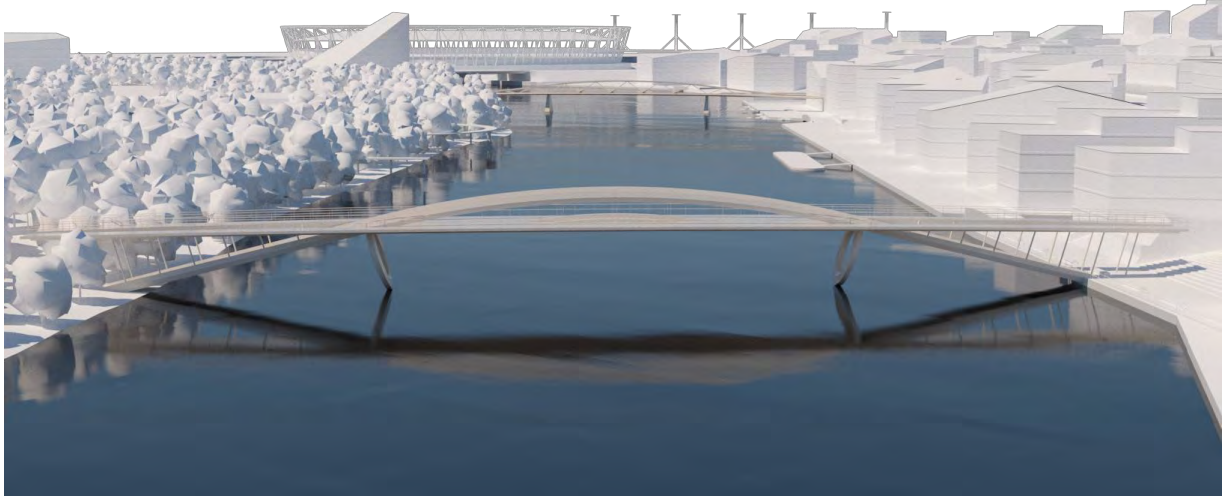
DÉLI HÍD – KÖZÉPFŐTARTÓS (D1)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD – TÁMASZOK FELETTI TERASZOS KISZÉLESEDÉSSEL



DÉLI HÍD – KÖZÉPLÉPCSŐS (D2)

KÉTFŐTARTÓS ÍVES GERENDAHÍD – KÖZÉPEN FUTÓ LÉPCSŐVEL ÉS KÖZÉPTERASSZAL



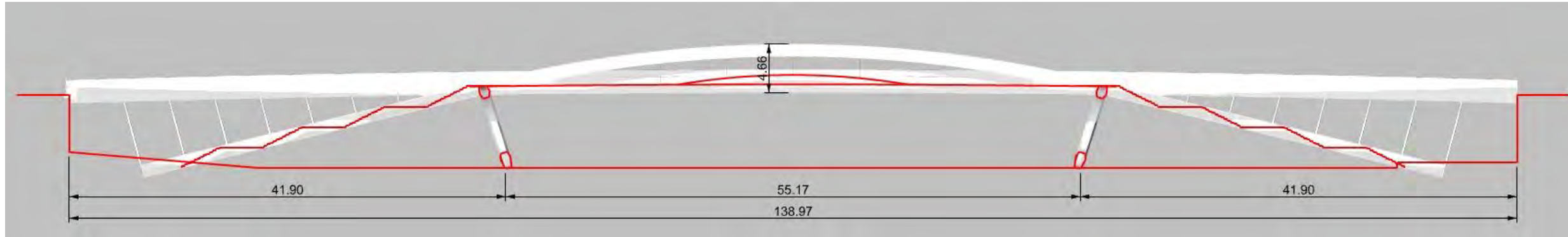
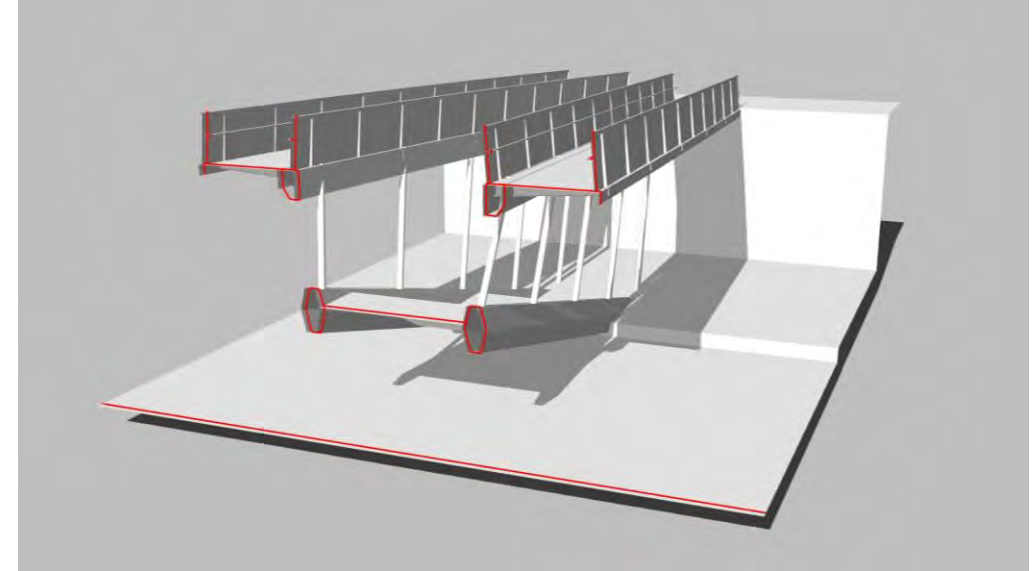
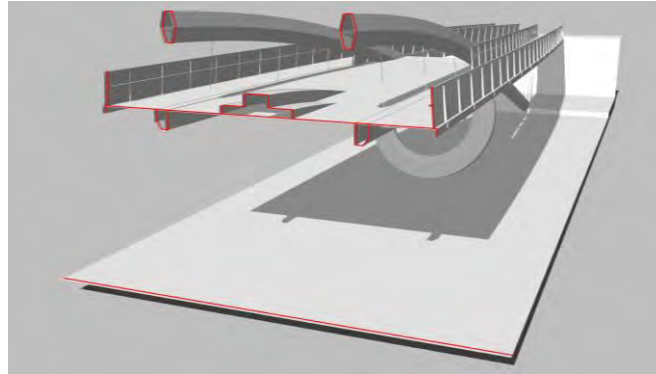
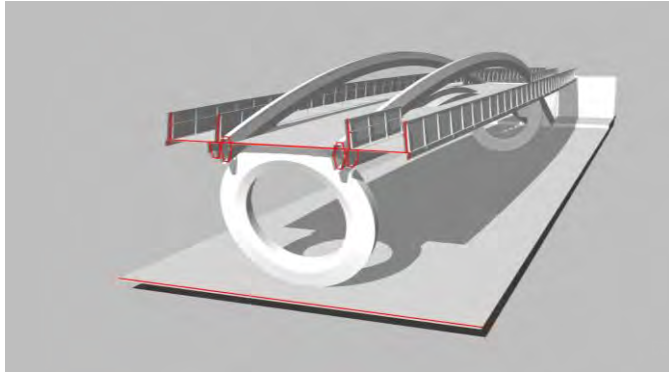
Leírás

A hídszerkezet három független pályalemezzel rendelkezik, melyek a középső nyílásban egyesülnek. A szélső nyílásokban egy hídtengelyben elhelyezett 3,0 m széles lépcsősor vezet fel a felső pályalemezre. A középső nyílásban egy 13,5 m széles pályalemez két oldalán vezet át a 3-3 m széles gyalogos- és kerékpársáv, míg a középső 7,5 m széles lemezen egyedi, ívelt utcabútorok vannak. A szélső pályalemezek belső oldalán helyezkedik el a szekrénykeresztmetszetű főtartó, melyekből 3,0 m-enként konzolos keresztmetszetű állnak ki. A középső pályalemez két szélén szintén szekrénykeresztmetszetű főtartók futnak végig, a szélső nyílásokban egyenes tengellyel, míg a középsőben íves vonalvezetéssel. Alaprajzilag a szélső pályák íveltek, de állandó szélességűek. A szélső nyílásban Vierendeel tartók teremtik meg a kapcsolatot a főtartók között, míg középen az ívekre vannak felfüggesztve a szélső pályalemezek belső oldali főtartói. A pillérek döntött síkú, gyűrű alakú acéltartók.



DÉLI HÍD – KÖZÉPLÉPCSŐS (D2)

KÉTFŐTARTÓS ÍVES GERENDAHÍD – KÖZÉPEN FUTÓ LÉPCSŐVEL ÉS KÖZÉPTERASSZAL



pályalemez szélessége

hídfőknél felül 2x3,0 m

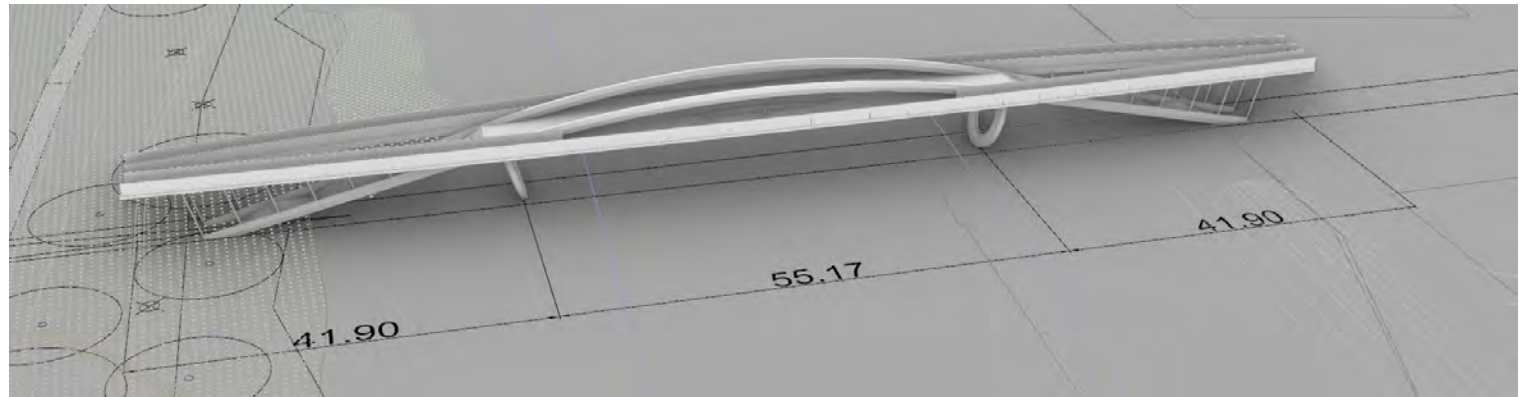
gyalogossáv 3,0 m / kerékpársáv 3,0 m / lépcsősor alul 3,0 m

középső keresztmetszetben összesen 13,5 m

gyalogossáv 3,0 m / a utcabútoros sáv 7,5 m /

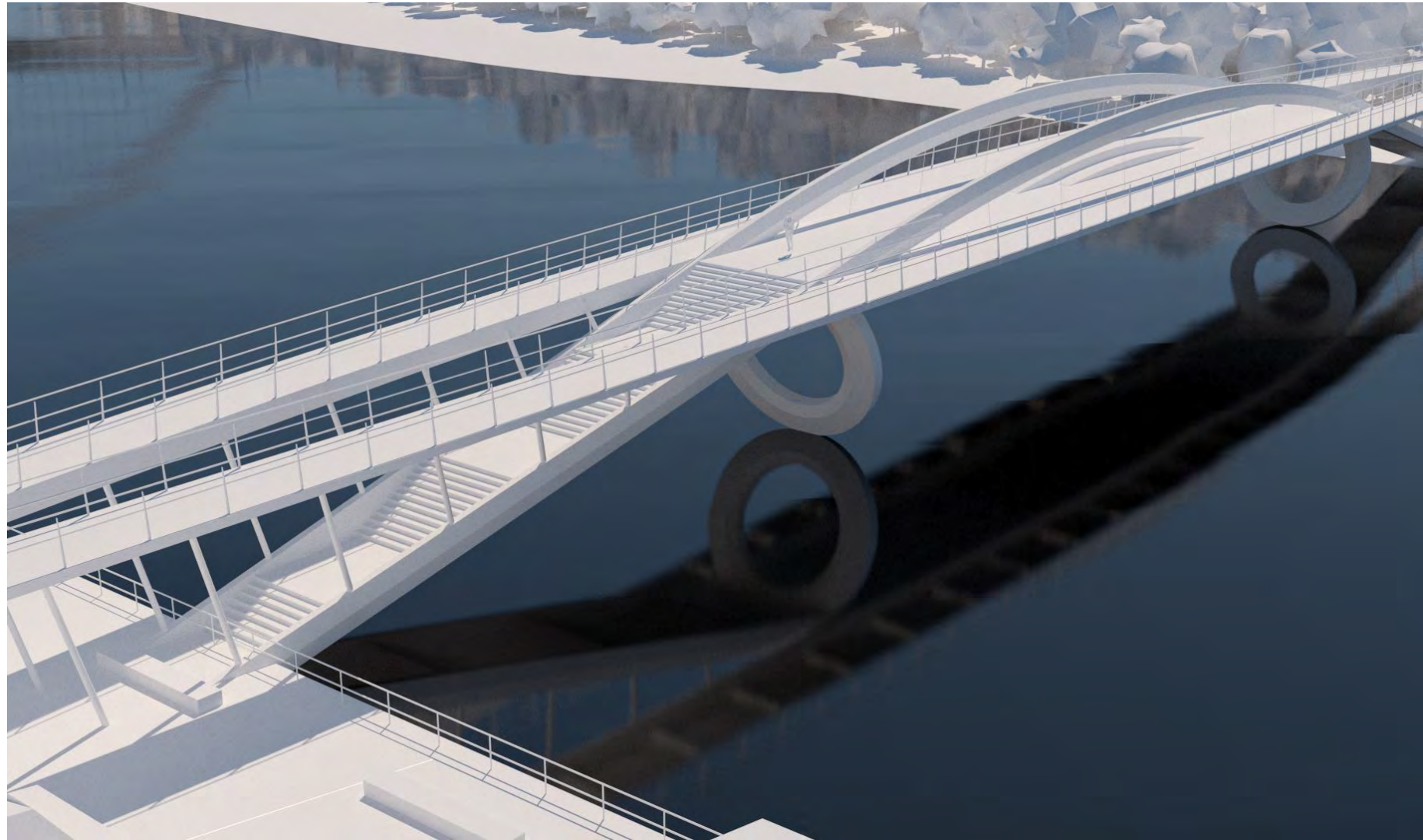
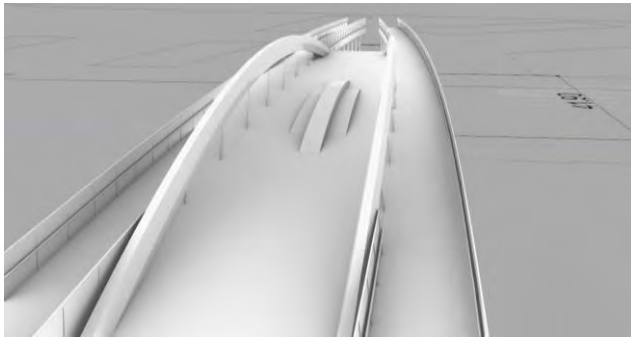
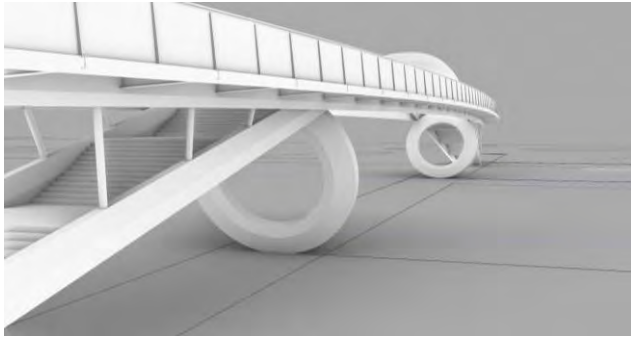
a kerékpársáv 3,0m

FŐMTERV



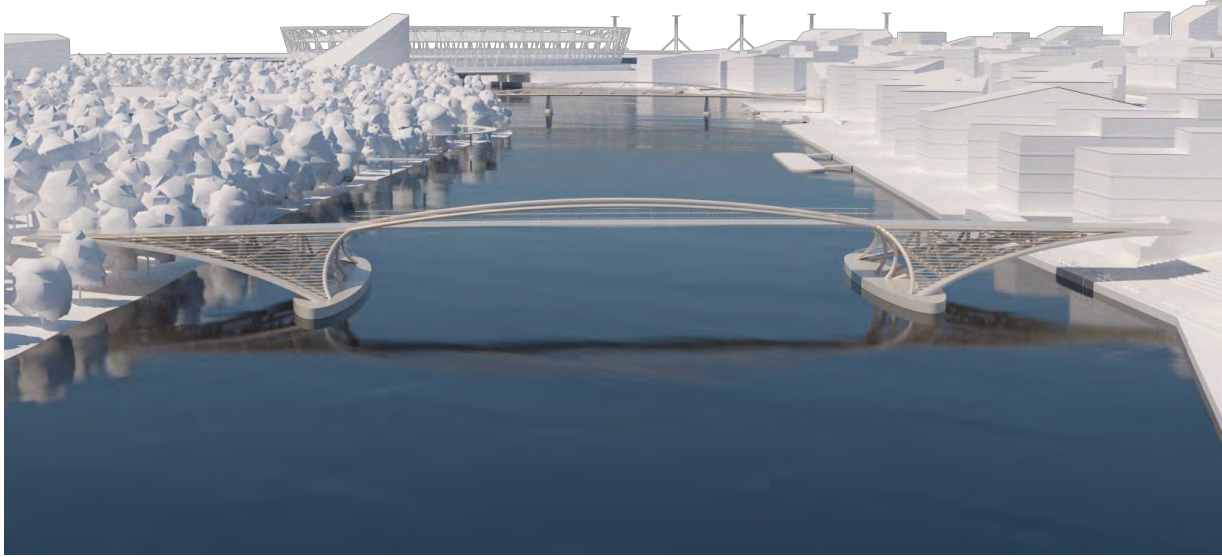
DÉLI HÍD – KÖZÉPLÉPCSŐS (D2)

KÉTFŐTARTÓS ÍVES GERENDAHÍD – KÖZÉPEN FUTÓ LÉPCSŐVEL ÉS KÖZÉPTERASSZAL



DÉLI HÍD – LEÜLŐSLÉPCSŐS (D3)

KÉTFŐTARTÓS ÍVES GERENDAHÍD – SZÉLSŐ NYÍLÁSOKBAN LEÜLÉSRE ALKALMAS LÉPCSŐSOROKKAL



Leírás

A hídszerkezet egy konstans 6 m széles pályalemezt vezet át hídtengelyben. A szélső nyílások 35 m szélesen kitalpálnak keresztirányban, melyen lépcsősorok kapnak helyet. A lépcsősorok alatt térbeli rácsos tartók viselik a terhet. A lépcsősorok peremén egy alaprajzilag is íves rámpa vezet le az ellipszis alakú vasbeton pillértestekre. A középső nyílásban egy befüggesztett, kéttámaszú, kifelé döntött íves felső övvel rendelkező gerendahíd kapott helyet. A főtartók a pályalemezt két oldalról szegélyezik, az alsó övek a felső övekre vannak felfüggesztve. A szerkezet áttört hatású, így a hídpálya és a lépcsősorok alatt is világos van. A főtartók minden esetben csőszelvények, így csavarásra ellenállóak. A lépcsősorok utcabútorként funkcionálnak, melyek észak és dél felé is szabad rálátást biztosítanak a környező épített- és természeti környezetre.



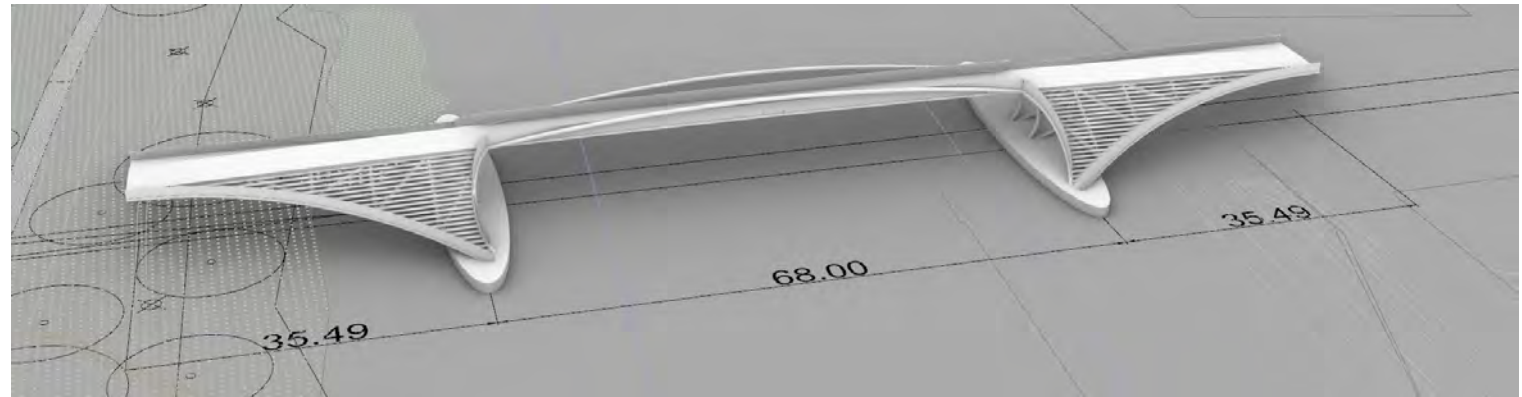
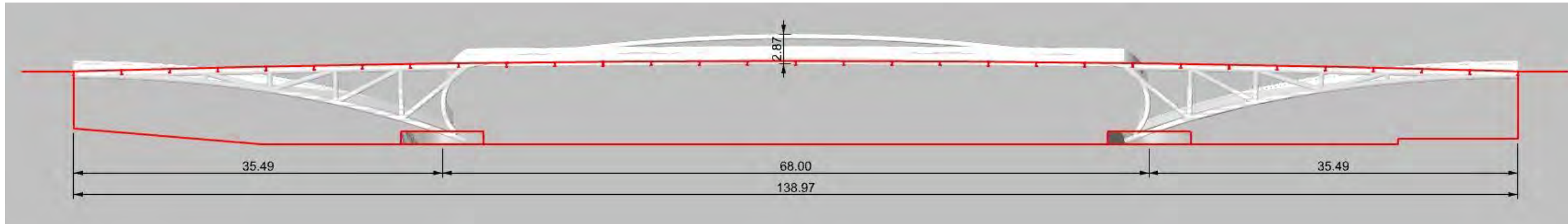
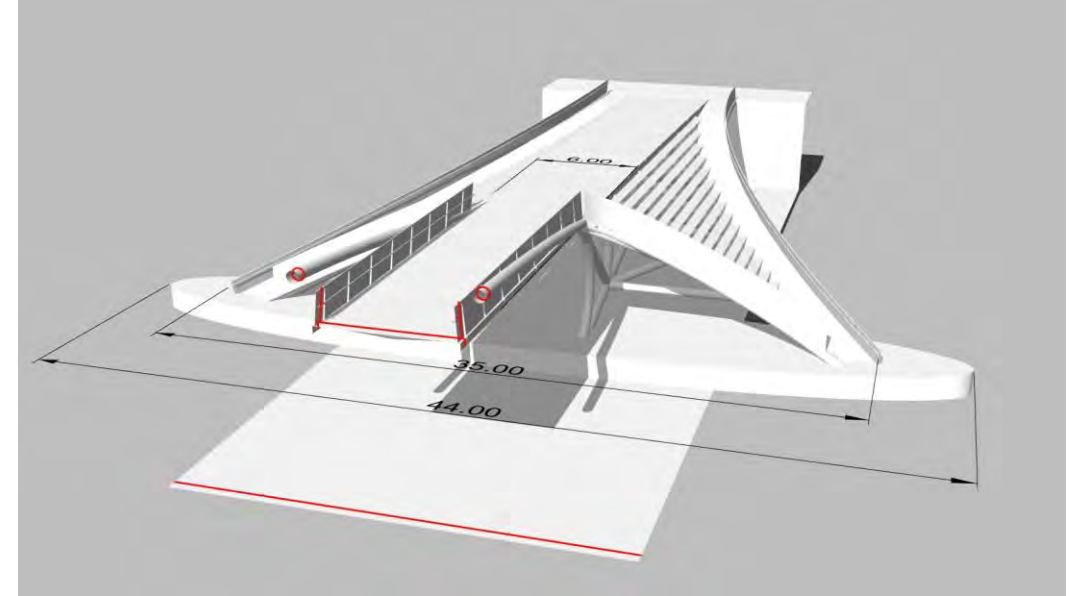
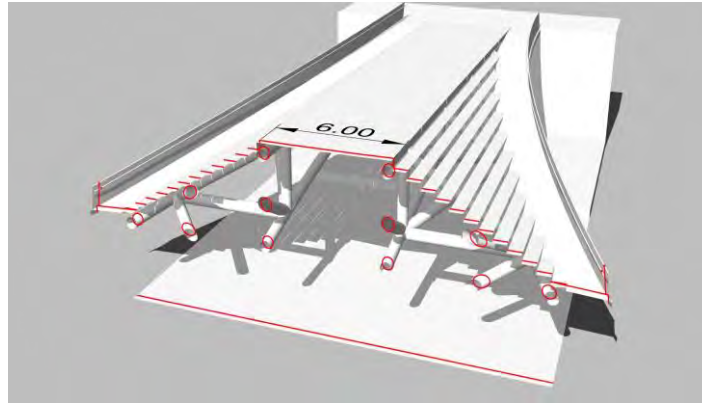
DÉLI HÍD – LEÜLŐSLÉPCSŐS (D3)

KÉTFŐTARTÓS ÍVES GERENDAHÍD – SZÉLSŐ NYÍLÁSOKBAN LEÜLÉSRE ALKALMAS LÉPCSŐSOROKKAL

pályalemez szélessége

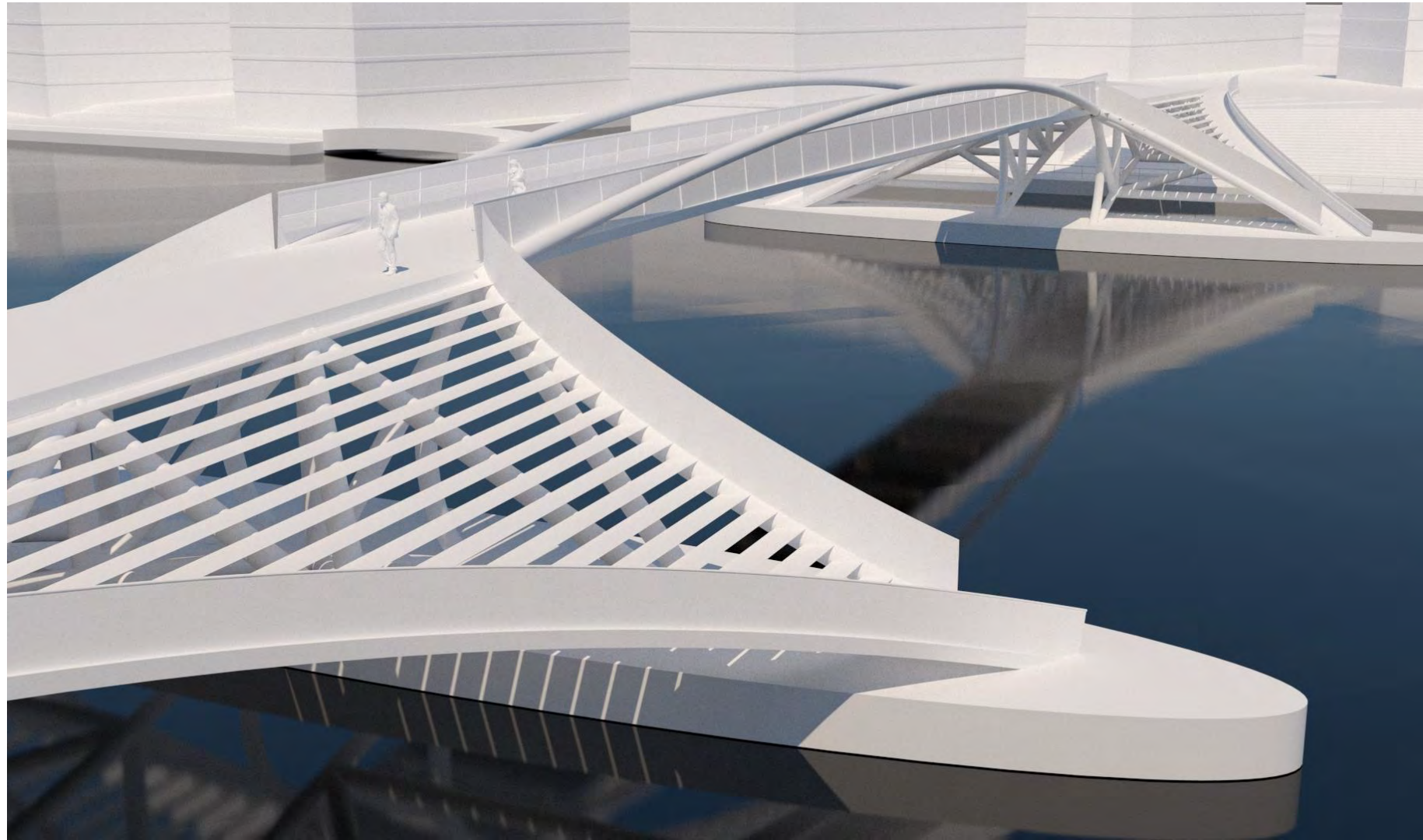
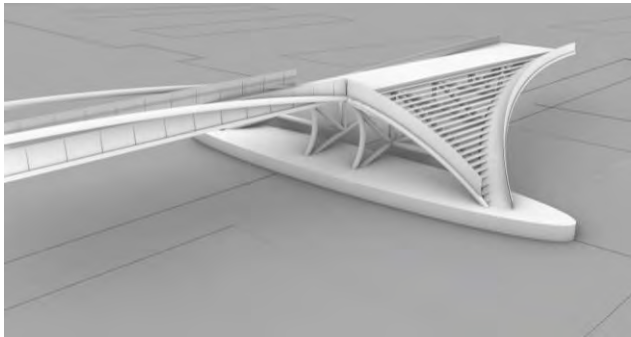
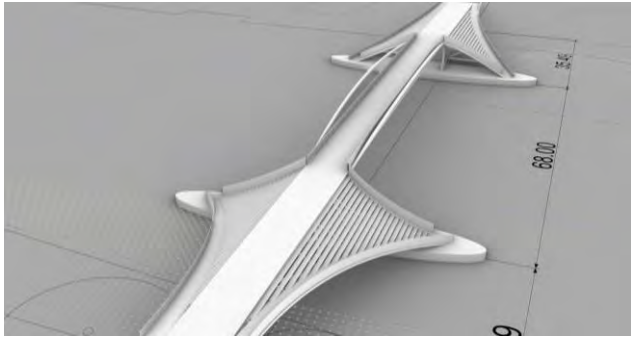
konstans 6,0 m

lépcsősorokkal együtt 35,0 m



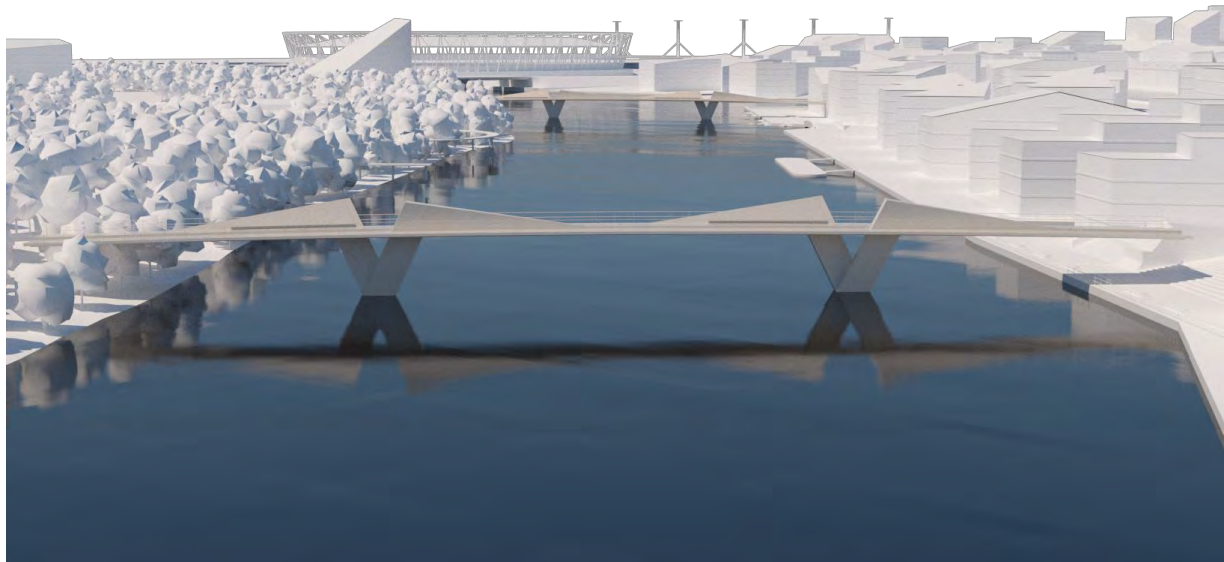
DÉLI HÍD – LEÜLŐSLÉPCSŐS (D3)

KÉTFŐTARTÓS ÍVES GERENDAHÍD – SZÉLSŐ NYÍLÁSOKBAN LEÜLÉSRE ALKALMAS LÉPCSŐSOROKKAL



DÉLI HÍD – DUPLA „V” (D4)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD ASZIMMETRIKUS FELKÖTÉSEKKEL



Leírás

A többtámaszú tartóként kialakított középső, szekrénykeresztmetszetű főtartó 3,0 m széles, mely egyben pályalemezként is funkcionál kizárólag a gyalogosforgalom számára. A csavarómerev szekrény két oldalán 1-1 db 3,5m széles, konzolos pályalemez található, melyek egy lépcsőfoknyival lejjebb helyezkednek el. A konzollemez alatt 30 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott kereszttartók teremtenek kapcsolatot a középső főtartóval. A szekrénykeresztmetszetű főtartó keresztmetszeti mérete a hossz mentén állandó, 1,0 m. A középső főtartót aszimmetrikusan hossz- és keresztirányban is nyíló V lábak fogják közre. A pályalemez felett 2-2 db pontszimmetrikusan elhelyezett, ékalakú, döntött síkú felkötés segíti a középső főtartót. A felkötések belső oldalain utcabútorok helyezhetők el, döntött háttámlával.



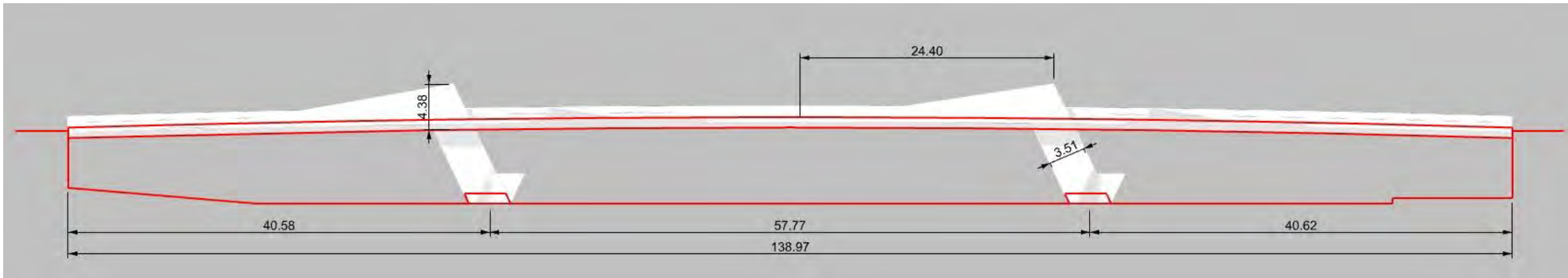
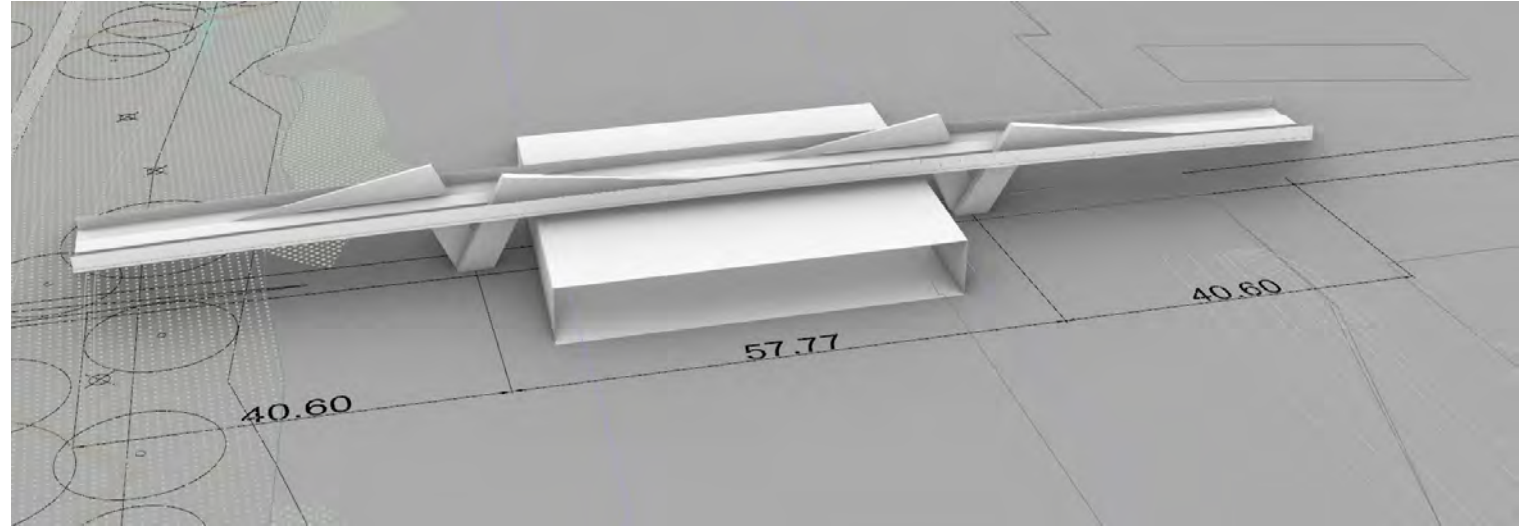
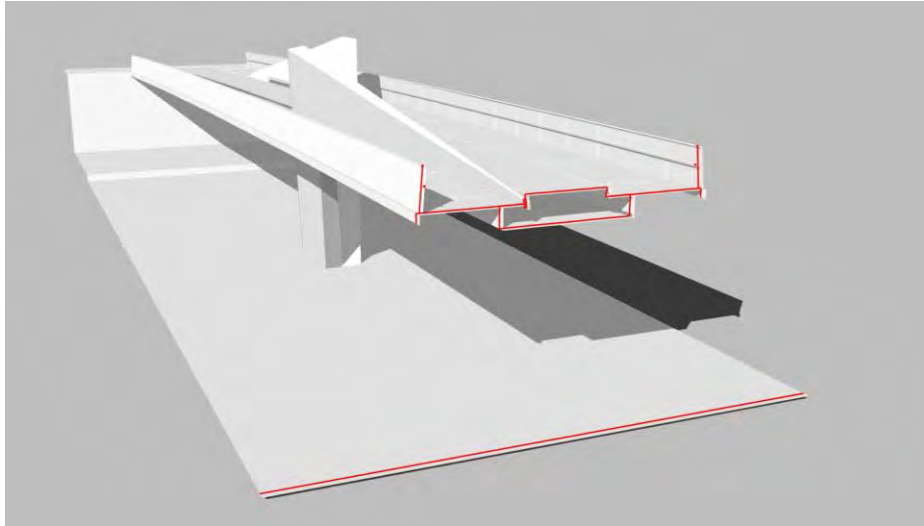
DÉLI HÍD – DUPLA „V” (D4)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD ASZIMMETRIKUS FELKÖTÉSEKKEL

pályalemez szélessége

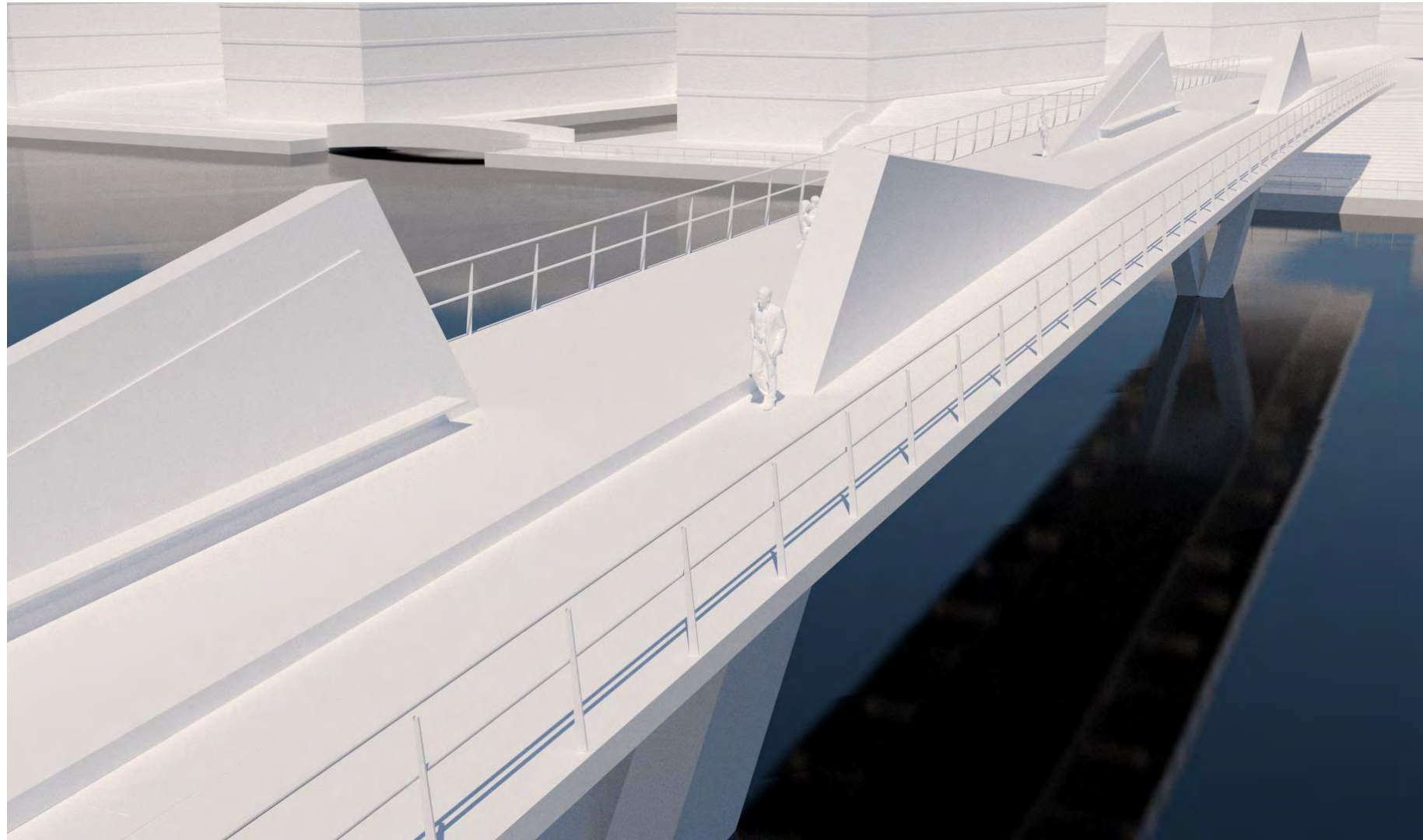
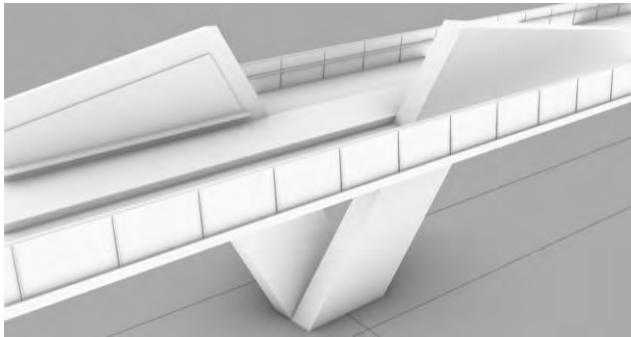
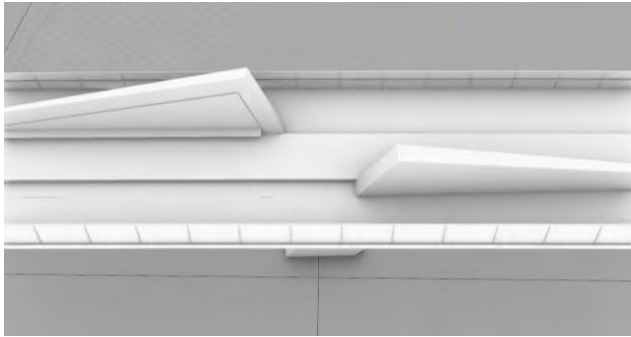
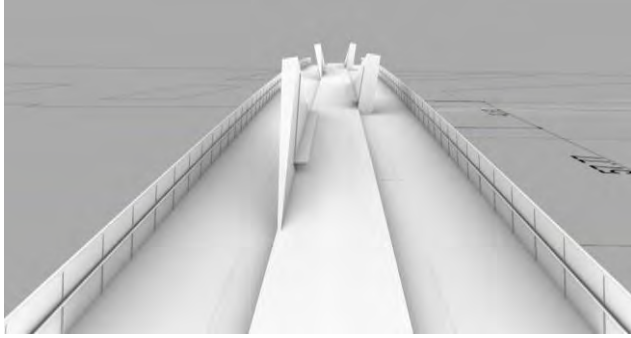
összesen 10,0 m

gyalogossáv 3,5 m / középső gyalogos sáv tartószerkezettel, utcabútorokkal 3,0 m / a kerékpársáv 3,5m



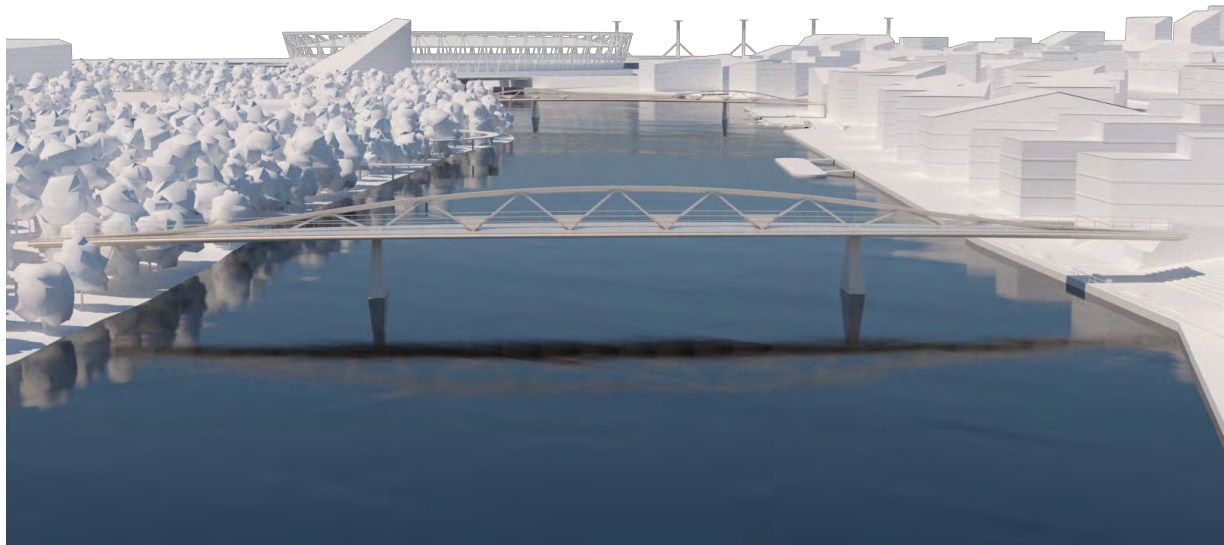
DÉLI HÍD – DUPLA „V” (D4)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD ASZIMMETRIKUS FELKÖTÉSEKKEL



DÉLI HÍD – RÁCSOS 1 HULLÁM (D5)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (NYOMOTT) – KÖZÉPSŐ KISZÉLESEDÉSSSEL



Leírás

Az ívelt felső övű Warren rácsozású alsópályás gerendahíd egy hídtengelyben elhelyezett főtartóval rendelkezik. A kialakítás különlegessége a közbenső ferde rács-rudas letámasztás. Mindkét övlemez szekrénykeresztmetszetű, a felső öv háromszög alakú, míg az alsó téglalap. Alaprajzilag a pályalemez változó szélességű, a hídfők-nél 6,0 m, míg közepső keresztmetszetben 12,0 m. A pályalemez alatt 30-60 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott keresztartók teremtenek kapcsolatot a főtartóval. A közepső nyílásban ferde rácsrudak között utcabútorok helyezhetők el, jelen esetben 3db, 50cm magas lépcsőfokkal kialakított, leülést szolgáló bútorokkal. A Szabadság hídhöz hasonlóan itt is lehetőség kínálkozik a tartószerkezetet bevonni a közösségi térbe/térélménybe. Középen a rácsrudak alatt az átközlekedés biztosított.



DÉLI HÍD – RÁCSOS 1 HULLÁM (D5)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (NYOMOTT) – KÖZÉPSŐ KISZÉLESEDÉSSEL

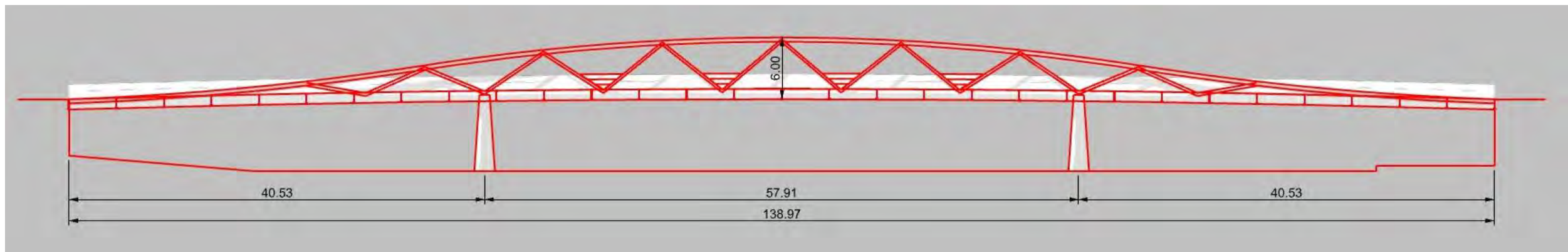
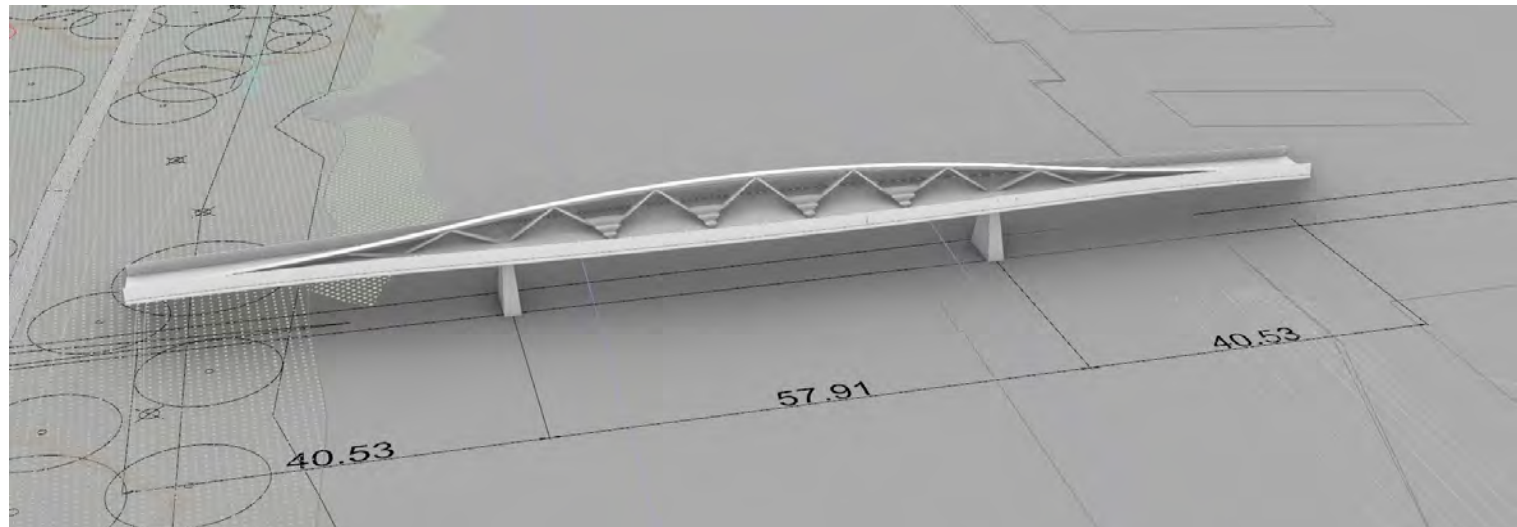
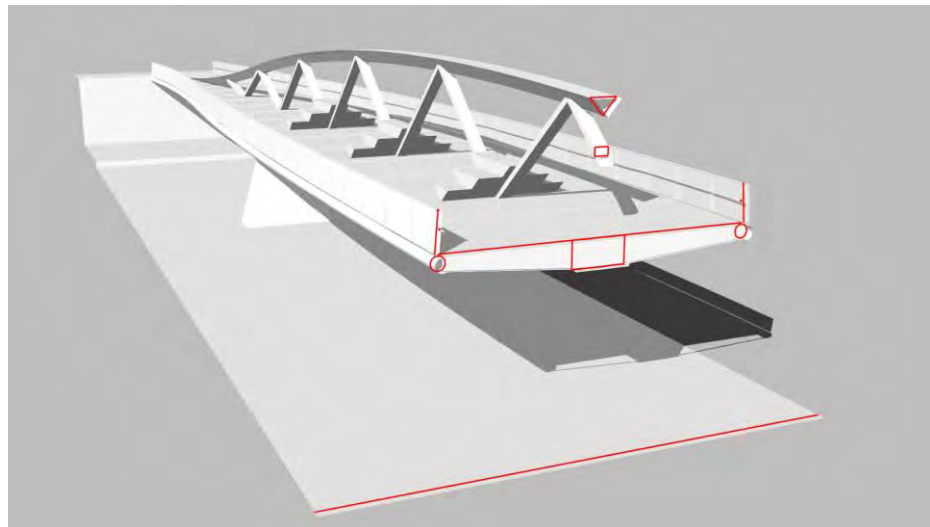
pályalemez szélessége

hídfőknél összesen 6,0 m

gyalogossáv 2,5 m / a tartószerkezet 1,0 m / a kerékpársáv 2,5m

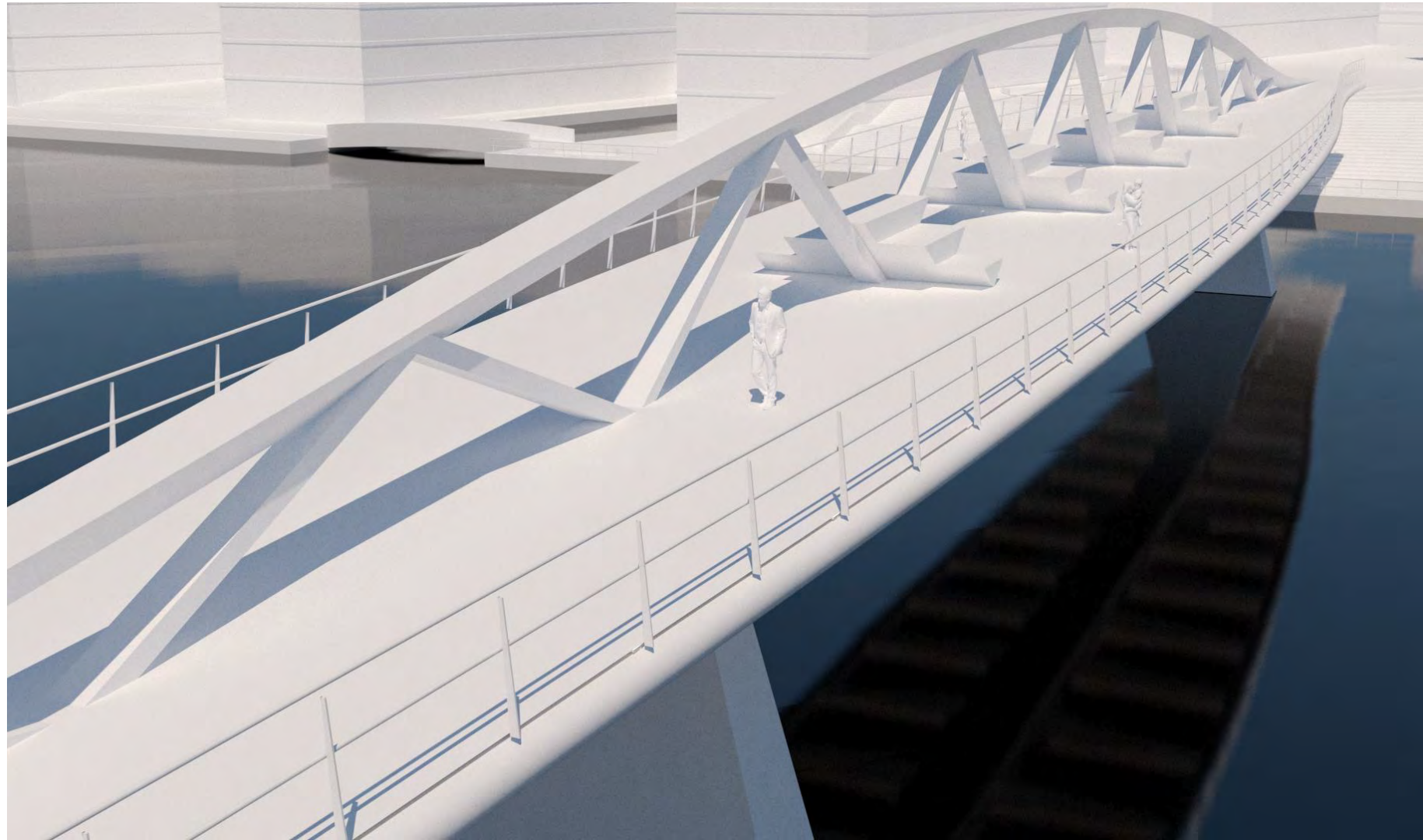
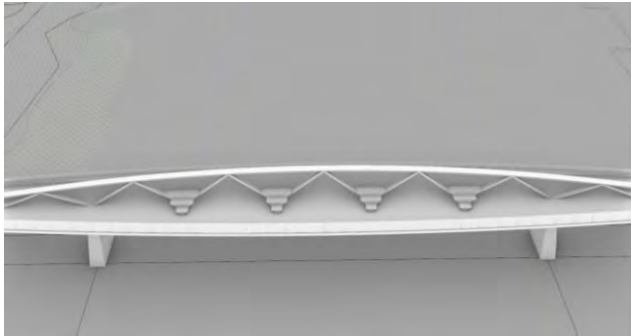
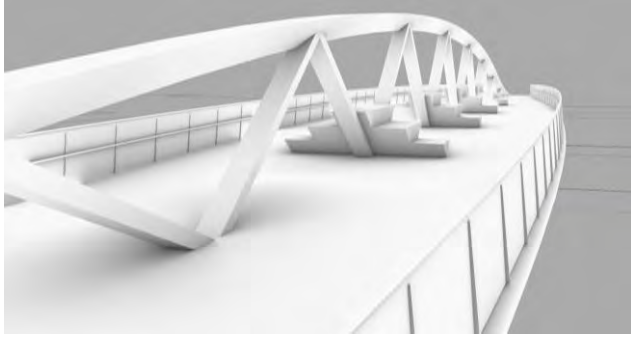
középső keresztmetszetben összesen 12,0 m

gyalogossáv 3,5 m / a utcabútoros sáv 5,0 m / a kerékpársáv 3,5m



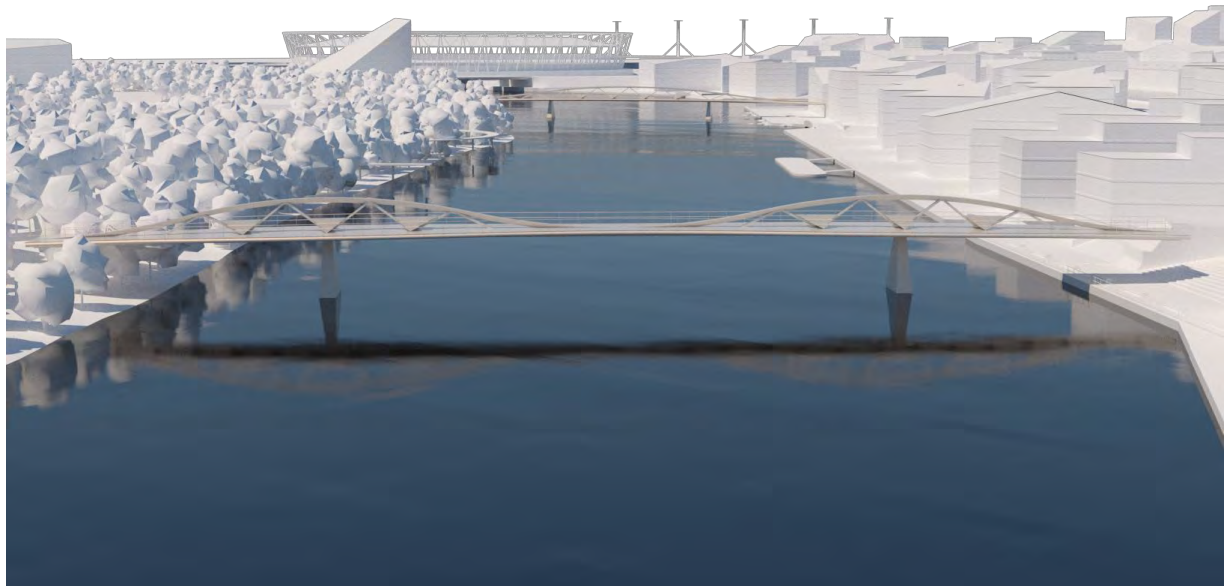
DÉLI HÍD – RÁCSOS 1 HULLÁM (D5)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (NYOMOTT) – KÖZÉPSŐ KISZÉLESEDÉSSEL



DÉLI HÍD – RÁCSOS 2 HULLÁM (D6)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (HÚZOTT) – TÁMASZOK FELETTI KISZÉLESEDÉSSSEL



Leírás

A két, húzott felső övel kialakított alsópályás gerendahíd egy hídtengelyben elhelyezett rácsos főtartóval rendelkezik, mely ívelt vonalvezetésű és Warren rácsozású. Mindkét övlemez szekrénykeresztmetszetű, a felső öv háromszög alakú, míg az alsó téglalap. Alaprajzilag a pályalemez változó szélességű, a hídfőknél és mezőközepén 6,0 m, míg támaszkeresztmetszetekben 12,0 m. A pályalemez alatt 30-60 cm magas, 3,0 m-enként kiosztott keresztartók teremtenek kapcsolatot a főtartóval. A középső nyílásban ferde rácsrudak között utcabútorok helyezhetők el, jelen esetben 3db, 50cm magas lépcsőfokkal kialakított, leülést szolgáló bútorokkal. A Szabadság hídhöz hasonlóan itt is lehetőség kínálkozik a tartószerkezetet bevonni a közösségi térbe/térélménybe. Középen az átközlekedés/leülés biztosított.



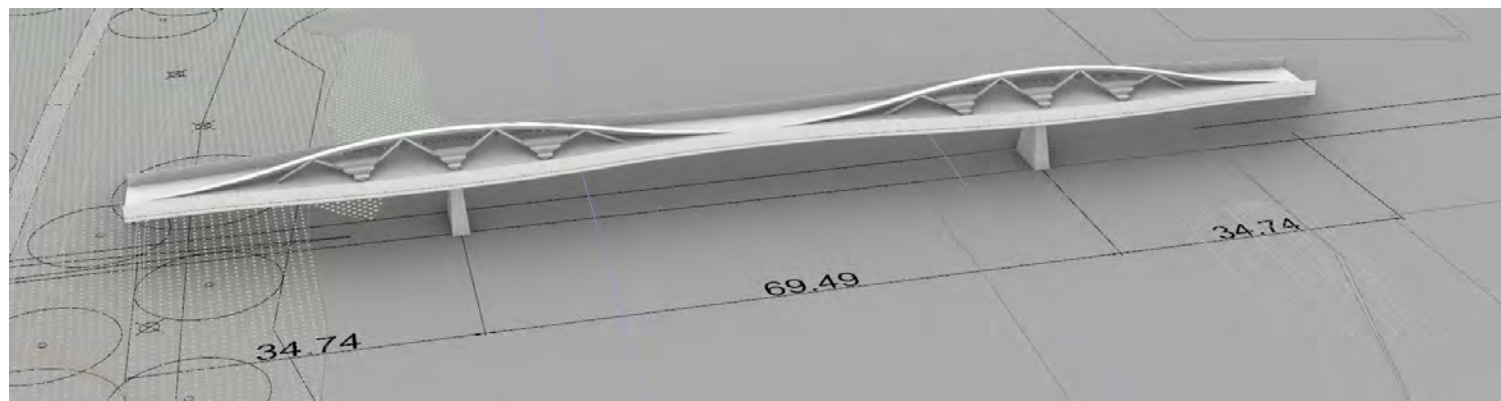
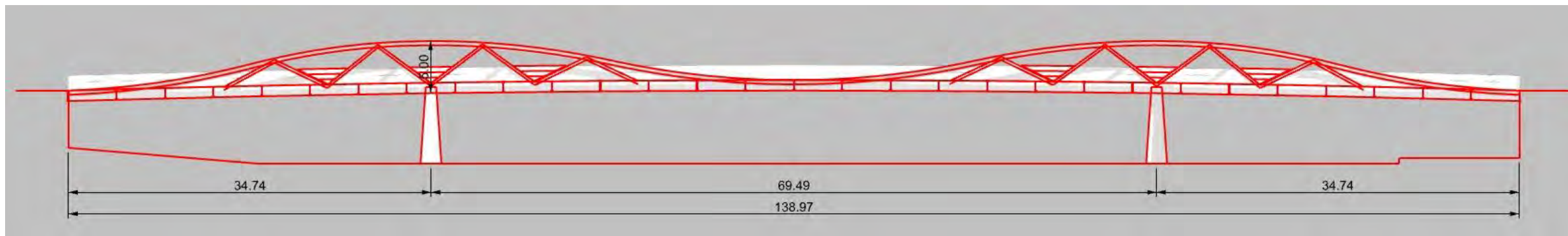
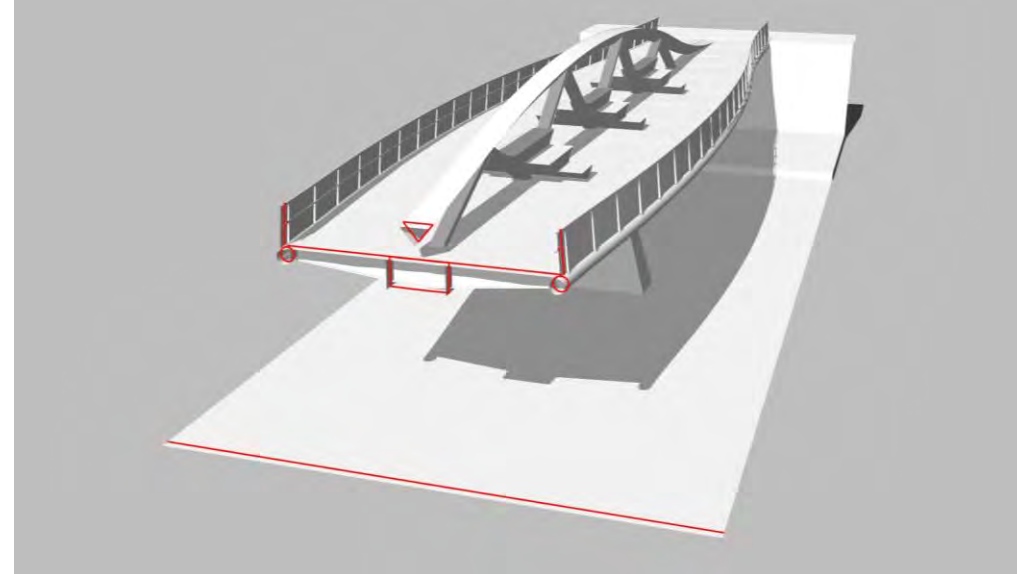
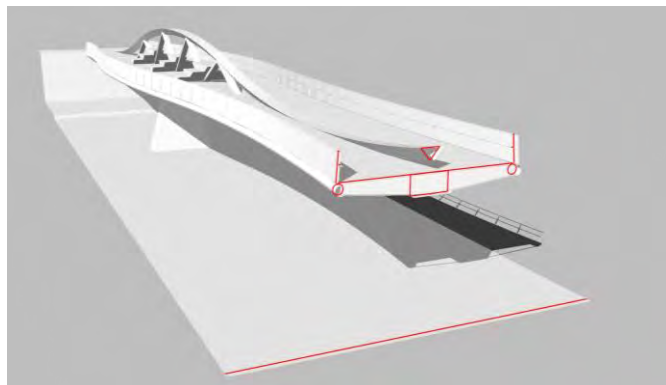
DÉLI HÍD – RÁCSOS 2 HULLÁM (D6)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (HÚZOTT) – TÁMASZOK FELETTI KISZÉLESEDÉSSSEL

pályalemez szélessége

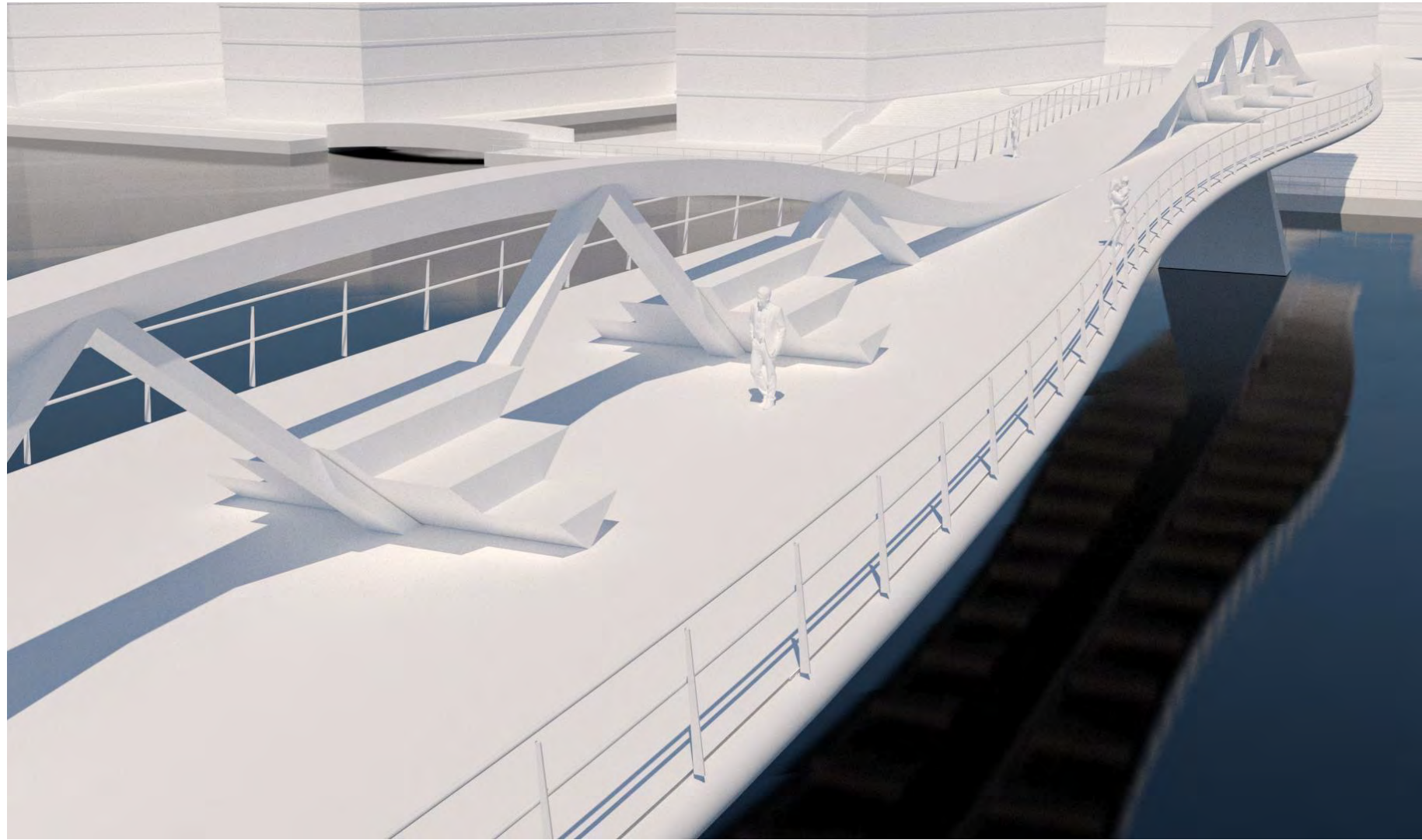
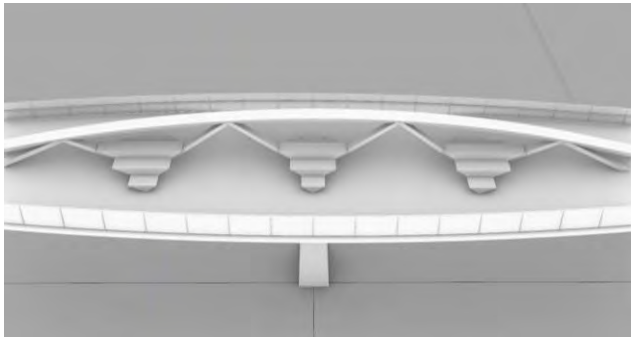
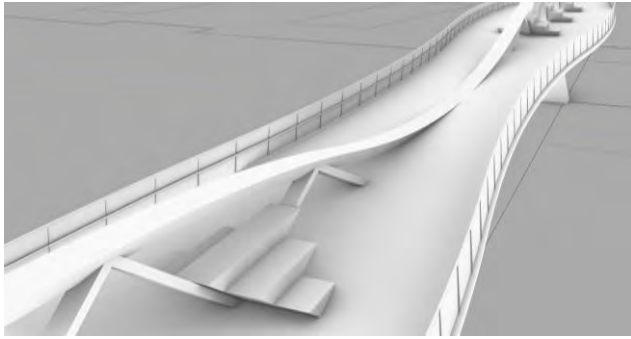
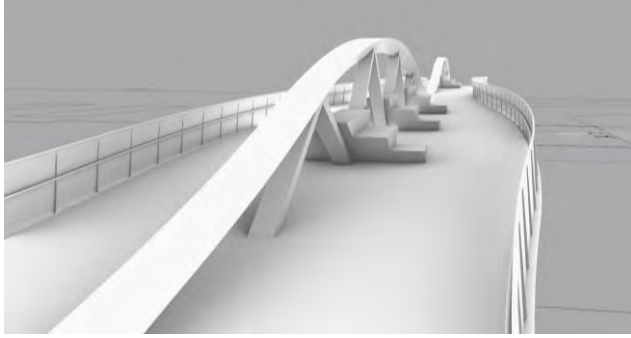
hídfőknél összesen 6,0 m
gyalogossáv 2,5 m / a tartószerkezet 1,0 m /
a kerékpársáv 2,5m

középső keresztmetszetben összesen 12,0 m
gyalogossáv 3,5 m / a utcabútoros sáv 5,0 m /
a kerékpársáv 3,5m



DÉLI HÍD – RÁCSOS 2 HULLÁM (D6)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS GERENDAHÍD (HÚZOTT) – TÁMASZOK FELETTI KISZÉLESEDÉSSEL

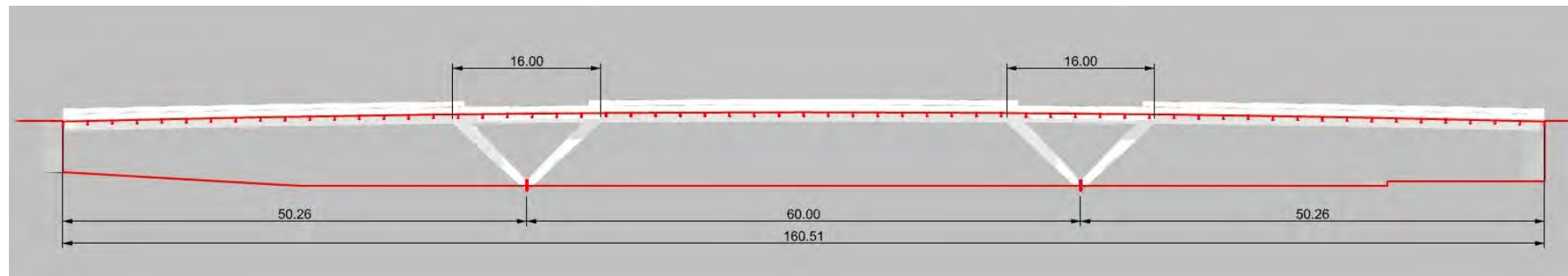


FŐBB VARIÁNSOK HOSSZMETSZETEI I.

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

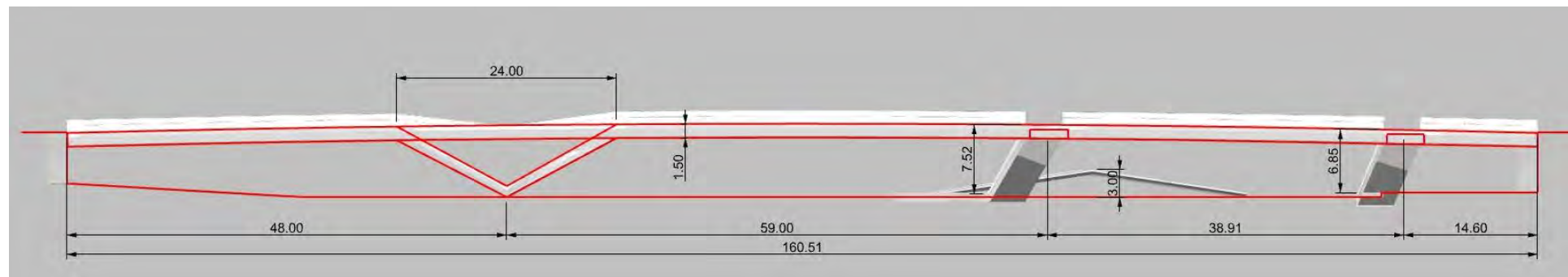
KÉTFŐTARTÓS (É1)

KÉTFŐTARTÓS GERENDAHÍD –
TÁMASZOK FELETTI TERASZOS
KISZÉLESEDÉSSEL



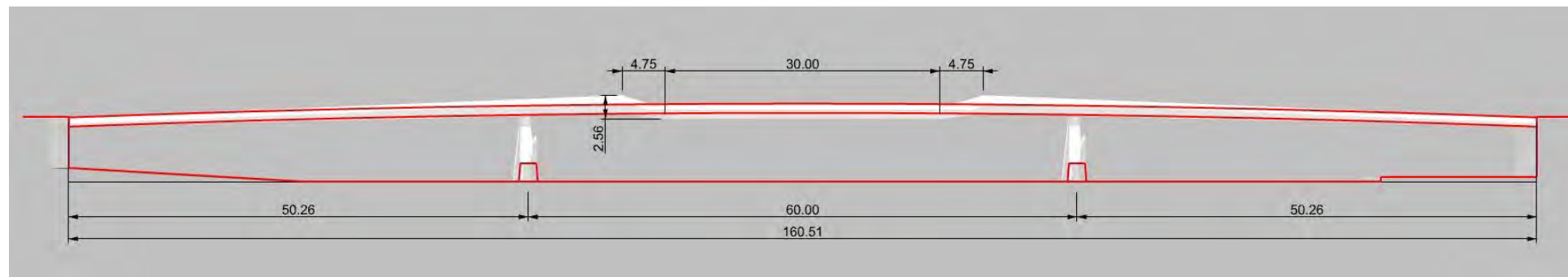
ASZIMMETRIKUS (É3)

KÖZÉPFŐTARTÓS FELSŐPÁLYÁS
GERENDAHÍD –TERASZOS
KISZÉLESEDÉSSEL ÉS
LÉPCSŐFELJÁRÓKKAL



KÖZÉPTERASZOS (É4)

KÉTFŐTARTÓS GERENDAHÍD –
KÖZÉPSŐ TERASZOS
KISZÉLESEDÉSSEL

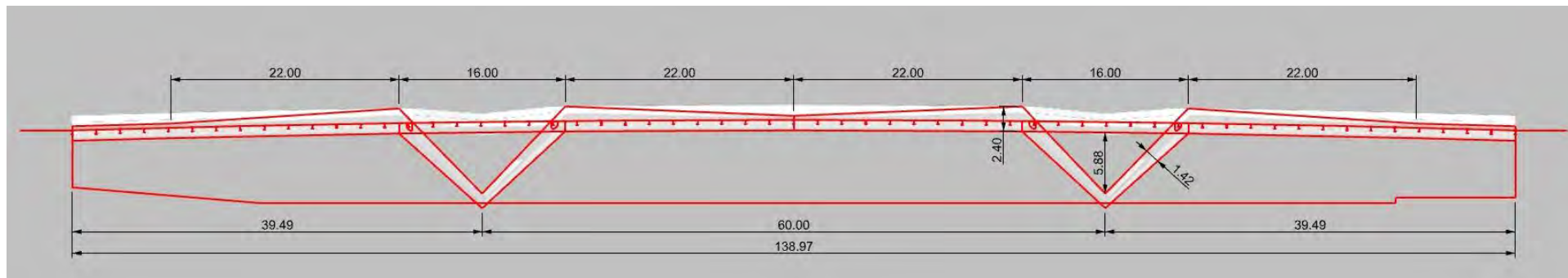


FŐBB VARIÁNSOK HOSSZMETSZETEI II.

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

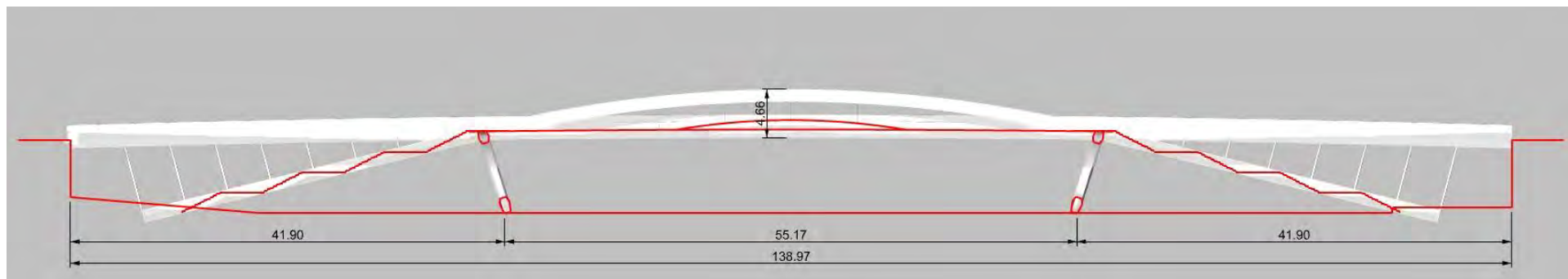
KÖZÉPFŐTARTÓS (D1)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD –
TÁMASZOK FELETTI TERASZOS
KISZÉLESEDÉSSEL



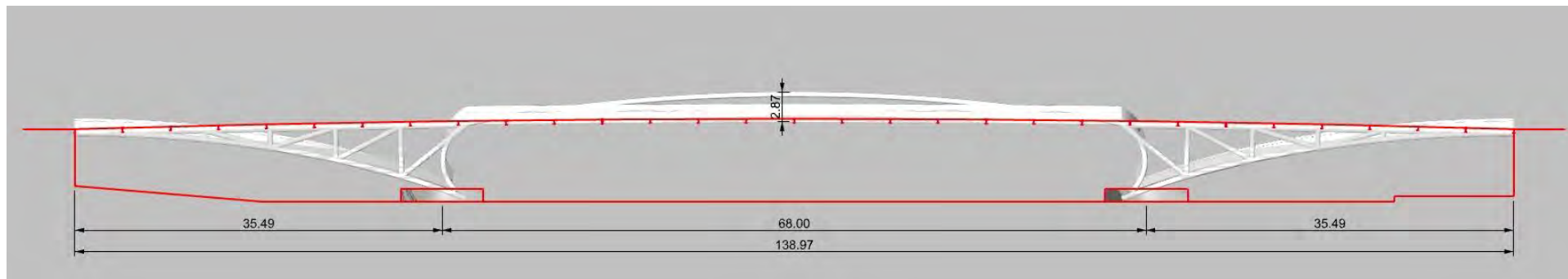
KÖZÉPLÉPCSŐS (D2)

KÉTFŐTARTÓS ÍVES GERENDAHÍD –
KÖZÉPEN FUTÓ LÉPCSŐVEL ÉS
KÖZÉPTERASSZAL



LEÜLŐSLÉPCSŐS (D3)

KÉTFŐTARTÓS ÍVES GERENDAHÍD –
SZÉLSŐ NYÍLÁSOKBAN LEÜLÉSRE
ALKALMAS LÉPCSŐSOROKKAL

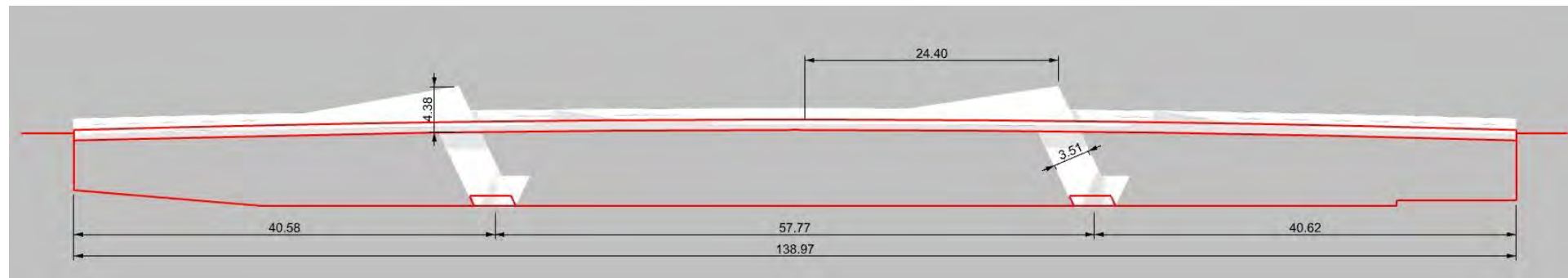


FŐBB VARIÁNSOK HOSSZMETSZETEI III.

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

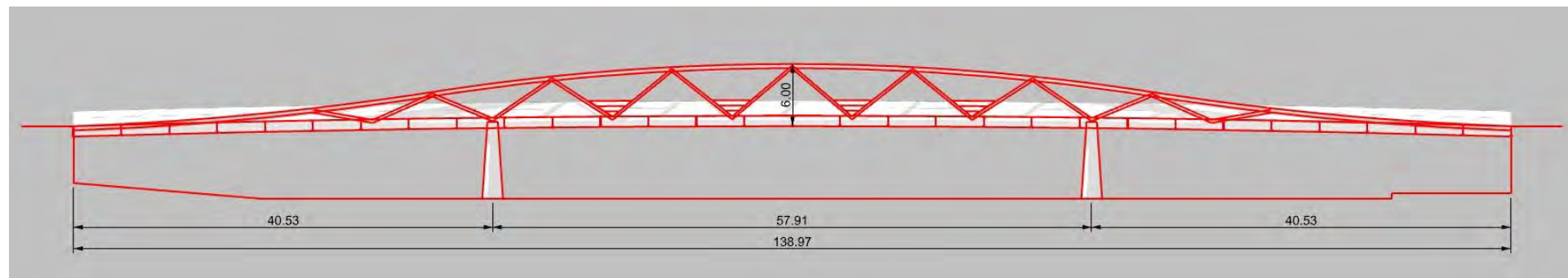
DUPLA „V” (D4)

KÖZÉPFŐTARTÓS GERENDAHÍD
ASZIMMETRIKUS FELKÖTÉSEKKEL



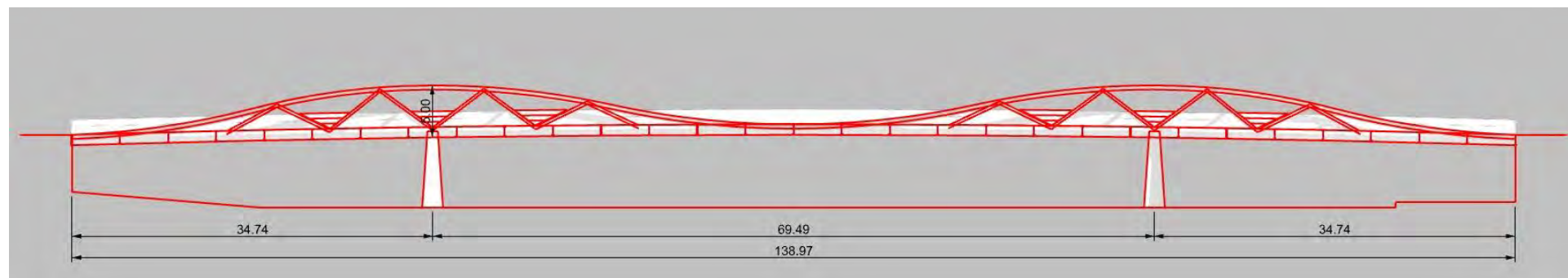
RÁCSOS 1 HULLÁM (D5)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS
GERENDAHÍD (NYOMOTT) –
KÖZÉPSŐ KISZÉLESEDÉSSEL



RÁCSOS 2 HULLÁM (D6)

KÖZÉPFŐTARTÓS RÁCSOS
GERENDAHÍD (HÚZOTT) –
TÁMASZOK FELETTI
KISZÉLESEDÉSSEL



ÖSSZEFOGLALÓ TÁBLÁZAT (ÉSZAKI HIDAK)

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

sorszám	variáns neve	pillérek száma	fesztáv	pályalemez szélessége	előny	hátrány
É1	kétfőtartós	2	50,3 – 60,0 – 50,3 m	4-10 m (4,0 ill. 3,0-4,0-3,0)	gazdaságos – keskeny híd pálya	a gyalogos-kerékpáros forgalom nincs szétválasztva
É2	középfőtartós	2	50,3 – 60,0 – 50,3 m	6-12 m (2,2-1,6-2,2 ill. 3,0-6,0-3,0)	a tartószerkezet pályalemez feletti része utcabútoroként is funkcionálhat	a középfőtartó miatt szélesebb hídszerkezet (pályalemez) szükséges
É3	aszimmetrikus	3	48,0 – 59,2 – 38,9 – 14,4 m	4-12 m (4,0 ill. 4,0-4,0-4,0)	változatos módon teremt közvetlen kapcsolatot a pesti rakparti oldallal	a móló/mederpillér kialakítása Vízügyi/Hajózási szempontból kérdéses lehet
É4	középteraszos	2	50,3 – 60,0 – 50,3 m	4-10 m (4,0 ill. 3,0-4,0-3,0)	széles középső terasz alakítható ki	a relatíve nagy tartószerkezeti magasság miatt a híd hossz- szelvényét emelni szükséges
É5	dupla „V”	2	48,0 – 64,5 – 48,0 m	10 m (3,5-3,0-3,5)	védett (kiemelt) középső gyalogossáv utcabútorokkal	a tömör, ékalakú tartóelemek kitakaró hatása zavaró lehet
É6	rácsos 1 hullám	2	46,8 – 66,9 – 46,8 m	6-12 m (2,5-1,0-2,5 ill. 3,5-5,0-3,5)	a Szabadság híd életérzést legjobban megközelítő szerkezet, utcabútorokkal	-
É7	rácsos 2 hullám	2	40,1 – 80,3 – 40,1 m	6-12 m (2,5-1,0-2,5 ill. 3,5-5,0-3,5)	a Szabadság híd életérzést legjobban megközelítő szerkezet, utcabútorokkal	-

ÖSSZEFOGLALÓ TÁBLÁZAT (DÉLI HIDAK)

DÉLI VÁROSKAPU – GYALOGOSHIDAK

sorszám	variáns neve	pillérek száma	fesztáv	pályalemez szélessége	előny	hátrány
D1	középfőtartós	2	39,5 – 60,0 – 39,5 m	6-12 m (2,2-1,6-2,2 ill. 3,0-6,0-3,0)	a tartószerkezet pályalemez feletti része utcabútorként is funkcionálhat	a középfőtartó miatt szélesebb hídszerkezet (pályalemez) szükséges
D2	középlépcsős	2	41,9 – 55,2 – 41,9 m	2x3 – 13,5 m (3,0-3,0 ill. 3,0-7,5-3,0)	közvetlen kapcsolat a rakparti részekkel; középső nyílásban utcabútorok helyezhetők el	túl széles pályalemez, egyedi pillérkialakítás anyagfelhasználása
D3	leülőslépcsős	2	35,5 – 68,0 – 35,5 m	6 m	a szélső nyílásokban nagy felületen biztosított a leülés (utcabútorként funkcionáló lépcsősorok); a mederpillérek közvetlenül megközelíthetők	túl széles lépcsősorok, nagy anyagfelhasználás
D4	dupla „V”	2	40,6 – 57,8 – 40,6 m	10 m (3,5 – 3 – 3,5)	védett (kiemelt) középső gyalogossáv utcabútorokkal	a tömör, ékalakú tartóelemek kitakaró hatása zavaró lehet
D5	rácsos 1 hullám	2	40,3 – 57,9 – 40,3 m	6-12 m (2,5-1,0-2,5 ill. 3,5-5,0-3,5)	a Szabadság híd életérzést legjobban megközelítő szerkezet, utcabútorokkal	-
D6	rácsos 2 hullám	2	34,7 – 69,5 – 34,7 m	6-12 m (2,5-1,0-2,5 ill. 3,5-5,0-3,5)	a Szabadság híd életérzést legjobban megközelítő szerkezet, utcabútorokkal	-