

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

G24.2

Szerző: _____

Hely

Cím: _____

Idő

"1961"

Mi mindent kell majd „kibirnia” az Erzsébet-hídnak?

A pesti hidak forgalmának alakulása egy negyedszázad tükrében

Személy

Helyszám

Steffán István

(Hely)

1961. febr. 6.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Oh, mennyivel többet jelent nekünk a hat karcsú pesti híd, mint pusztá összeköttetést a Duna jobb és balpartja között! Ha Buda valamelyik magaslatáról a poros, zsúfolt és ugyanakkor rajongva szeretett várost nézegetjük, szemünk a Dunán, a hidakon pihen meg. A „Mancit” még ma is emlégetjük, pedig de nehéz napjaink emléket idézi. Aligha akad pesti, aki ne sajnálná újkori történelmünk, a magyar munkásság és a szovjet hadsereg közös erőfeszítésének relikviává vált „műemléknek” a Kossuth-hídnak kényszerű eltűnését. A Lánchíd újjáépítéséért annak idején az egész magyar társadalom összefogott, s számosan őrizgetjük még a gyűjtés emlék-bélyegét. Most a nemesivű Erzsébet-híd rekonstrukciója közös szívügyünk.

De félre a romantikával, hiszen a hidakon haladva mi magunk is ezerszer bosszankodunk a forgalom-torlódáson, s eltűnődünk azon, optikai csalódás-e, hogy a hat híd nagyon is egyenlőtlenül viseli a „közterheket”?

1932-től — 1975-ig

Amikor 1957-ben az Erzsébet-híd helyreállításának tervezése elkezdődött, az Ütügyi Kutatóintézet célforgalmi vizsgálatokat végzett a hidak át-bocsátó-képességének mérésére, hogy az 1932-es, 42-es,

52-es és 57-es adatokkal összehasonlítva, kiszámíthassa a következő húsz év hídforgalom alakulását.

A felszabadulás után félszázévesben megépített Árpád-hídon 1952-ben 14 óra leforgása alatt 2400 jármű haladt át, 1957-ben már 4990, s mégis a hat híd terheiből mindössze 11 százalék hárul rá. A Margithíd járműforgalma 1932-ben azonos idő alatt 7000 jármű volt. 1952-ben ez 8600-ra és 57-ben pedig 12 200-ra nőtt. — 27 százalékot bonyolít le a hat híd forgalmából. A Lánchíd forgalma a negyedszázad alatt tizennégy óránként 4100 járművel lett több, a Petőfi-hídon viszont ma annyi jármű halad át, mint 25 évvel ezelőtt a Lánchídon, vagyis tizennégy óránként 7500. A Szabadság-hídon számszerűen növekedett a forgalom, de a többi hidakkal való összehasonlításban ma százaléksze-

rűen kevesebb jut rá, mint 25 évvel ezelőtt. Lényegében a hat híd tizennégy órai összárműforgalma csaknem 45 000 autó, villamos, teherautó, motorkerékpár, autóbusz. Előreláthatóan ez 1965-re 80 000-re növekszik, 1975-re viszont 120 000-re.

80 000 jármű 35 százaléka

1965-ben a 80 000 jármű híd-forgalmának 35 százaléka az Erzsébet-hídra jut, így tehát a „legfiatalabb” viseli majd a legnagyobb terheket. Ez persze valószínűség-számítás, minden esetre a híd konstrukciója ezen alapszik. Két sín-pár két-két autónyom vezet végig rajta, gyorsabban haladó járművek a sínek mellett, a lassabban haladók a járdák mellett gördülnek majd, éppen úgy, mint jelenleg a Margithídon.

Ezt mondják a hidakról a statisztika hivatalos becslései. De talán az is érdekes volna, ha a teherautók gépkocsivezetői mondanák el, hogy Csepelről és Óbudáról miért a belvárosi hidakon át szállítanak, miért idegenkednek a célszerű és kifejezetten a külső területek teherforgalmának könnyítésére épült hidak igénybevételétől? Az is nyitott kérdés, nincs-e mód rá, hogy a hidakon áthaladás gyorsítása érdekében, az autóbusz-, villamosutások érdekében „hivatalosan lendítsék fel” vagyis tereljék a teherforgalmat a két szélső híd felé? Mert szép és kedves ez a város, növekszik is állandóan, de a megszokás zsúfoltságot okoz ott is, ahol lehető-ség volna a tágasságra.

Nyerges Ágnes