

KONZILIUM

A MARGITHÍD

BETEGÁGYÁNÁL

— Az Est tudósítójától —

A jármű neve	Elakadásainak száma	sóhajainak	A kocsis (sofőr) káromkodásainak száma	átközódásainak
Teherkocsi.....	9	3	7	11
Autó.....	6	8	5	7

Ezt a statisztikai pillanatfelvételt (tíz perc alatt) a tizenöt elakadásról és negyvenegy indulatkitörésről a Margithídon készítettük.

A Margithíd a sóhajok és káromkodások hídjá. Hivatalosan közlekedésügyi probléma.

A nagyvárosi forgalmat általában járművek okozzák, nálunk azonban más a helyzet. Budapesten ugyanis nemcsak kocsikkal, autókkal és villamosokkal csinálnak forgalmat, hanem rendeletekkel is. Közlekedésügyi szempontból mi vagyunk Európa legszabályozottabb városa.

Körülbelül minden járműre egy rendelet esik.

Vannak olyan utcák Pesten, ahol a forgalmat csaknem kizárólag a hatásos figyelmeztető táblák és lámpák jelzik. Külföldieknek persze az ilyesmire nincsen érzékük és megbámulják a magányos tér közepén hangtalanul szabadgyakorlatozó rendőrt.

Ilyen körülmények között különösen érdekes, hogy éppen

a főváros egyik legforgalmasabb pontján a legrosszabb a közlekedés.

Káosz van a Margithídon.

A Rudolf téren, vagyis a Margithíd pesti oldalán nyolc irányban közlekednek a kocsik: Budáról Pestre, Pestről Budára, a tér két oldalán lévő mellékúccából a hídra és viszont, valamint a Személynök uccából a Pozsonyi útra és viszont. Pesten esendőbb helyeken is megtiltották, hogy

a járművek a főútonról befordulhassanak a mellékúccákba.

Csak éppen a keskeny és nagyforgalmú Margithídon nem akarták megbolygatni az őállapotokat.

Vajjon miért? Megfigyeltük, hogy az emberek, különösen nők és gyermekek, nem mernek a pesti hídfőnél átmenni a híd egyik oldaláról a másikra, mert

akármilyen színt mutat a lámpa,

bármikor oldalba kaphatja őket valamelyik bekanyarodó autó. Ezért a félnélkebb természetű nők többnyire lemennek a Lipót körúton a legelső mellékúccáig és ott kelnek át, néha rémült visítással, a túloldalra.

Este hat óra tíz és hat óra húsz perc között ott álltunk a pesti hídfőnél és pontos statisztikát készítettünk a Margithíd forgalmáról. Ime:

Tíz perc forgalma a Margithídon

Pestről—Budára Budáról—Pestre

A jármű neve

	A Lipótkörútról egyenesen a hídra futó kocsik száma	A Rudolf térről a hídra kanyarodó járművek száma	A hídról egyenesen a Lipót körútra	A hídról a Rudolf térré bekanyarodó járművek száma
Személyautó	24	10	6	5
Teherautó	2	2	1	2
Autobusz	3	—	3	2
Villamos	10	—	13	—
Kerékpár	25	10	17	8
Motorkerékpár	7	2	2	—
Lovas teherkocsi	5	3	8	9
Kézikocsi	2	—	1	1
Összesen	78	27	51	27

Tehát a Margithídon tíz percen belül 183 jármű közlekedett: Budáról Pestre hetvennyolc és Pestről Budára százöt. A különbség feltűnő, különösen az autók-nál. Pestről Budára harmincegy személyautó rohogott, de Budáról Pestre csak tizenegy. Ugyilátszik a pestiek szeretnek estefelé Budára rándulni, de a budaiak nem kíváncsiak Pestre. Csak a lovas teherkocsiknál fordított a helyzet. Estefelé

Buda elárasztja Pestet szekerekkel.

Tízpercenként 183 jármű sok olyan szűk területen, mint a Margithíd. De a hídfő forgalma még ennél is nagyobb, mert a Lipót körúton átkelő járműveket is hozzá kell számítani, azokat, amelyek nem futnak a hídra.

A veszélyes bekanyarodó kocsik száma 54.

tehát majdnem egyharmada az összforgalomnak. Ezek a számok pontos körképei a Margithíd beteg közlekedésének, még jellemzőbb képet kapunk azonban, ha jármű-

nemek szerint vizsgáljuk a forgalmat:

Kerékpár	60
Autó	45
Lovas teherkocsi	25
Villamos	23
Motorkerékpár	11
Autobusz	8
Teherautó	7
Kézikocsi	4

Rengeteg a bicikli és a lófogató teherkocsi. Ennek az a magyarázata, hogy a Lánchídon nem mehet teherkocsi és ezért a Margithídon összpontosul a lóforgalom.

Ez nemcsak a közlekedés szempontjából hátrányos, hanem elcsúfítja a híd képét is. A sok egymásután döcögő teherkocsi, a kocsisok káromkodása és ostoresapkodása a Perzsa Vásár lárámáját, színet és illatát zudítja a halk, költői Margitsziget hídjára.

Ezen csak a tervezett óbudai híd sürgős megépítésével lehetne segíteni. Ha oda helyeznék át a teherközlekedést,

rögtön húsz százalékkal könnyebbülne meg a híd forgalma.

Ez azonban csak számszerint volna húsz százalék, mert a lassú, időszerűtlen térfogatú teherkocsik legalább ötven százaléka erejéig okai a rengeteg elakadásnak, attól eltekintve, hogy a sóhajoknak és káromkodásoknak legalább nyolcvan százaléka miattuk hangzik el a Margithídon.

Az óbudai híd megépítése elsősorban pénzkérdés,

de a hídfő veszélyes forgalmának orvoslása rendkívül egyszerű: meg kellene tiltani a közvetlen bekanyarodást. Így az új Lipótváros hozzáférhető lenne — gyalogszerral is.

Ehez pénz nem kellene, — csak egy főkapitányi tollvadás.