



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

351.81

Szerző: *Nádasdi Vilmos*Cím: *Hogyan lehetne rendet teremteni a főváros közlekedési káoszában?*Forrás: *Magyar Hírlap**Bp.*

(Hely)

1929. IX. 8.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Idő

"1929"

Személy

Hely

Hogyan lehetne rendet teremteni a főváros közlekedési káoszában?

Az egyik napilap tegnapi számában szívesen megírt riportot olvastam az újságíró-ról, aki a Népszínház ucca sarkán beszállt egy autóba és a nyugati pályaudvarig haladva, utazás közben szerzett tapasztalatairól számol be. A riport szerzője a leírás keretében egy kis statisztikát illeszt be arról, hogy a gépkocsi, amelyben utazott, utazása alatt hány-szor túlkölt. Nem tagadom, magam is megdöbbentem, olvasva a statisztikai kimutatást, mely szerint

e rövid útszakaszon több, mint 60-szor hangzott el a gépkocsi figyelmeztető jelzése.

A szóbanforgó statisztikai kimutatás érlelte meg bennem azt a gondolatot, hogy a gépkocsi létezésével, illetve használatban tartásával kapcsolatban keletkezett nagyfontosságú probléma némely részletéhez magam is hozzájáruljak, mert bizonyos, hogy ez a probléma adva van és a gépkocsik szaporodásával egyre súlyosabbá válik és bizonyos az is, hogy ezt a problémát mielőbb meg kell oldani.

Véleményem szerint a probléma megoldásánál a következő két alapvető tényből kell kiindulni:

a) Az automobil feltétlenül szükséges, sőt egyre szükségesebbé váló közlekedési eszköz. Áll ez úgy a személy-, mint a teherszállításra vonatkozólag.

b) Az automobilforgalomra figyelemmel, fokozott gond és elővigyázat fordítandó a személy- és vagyonbiztonság megővésére, más szóval

fokozottabb mértékben kell ügyelni a forgalom által okozható balesetek megelőzésére.

Azt hiszem, nem lehet vita abban a tekintetben, hogy az automobil mint közlekedési eszköz, kikapcsolni és a forgalomból kizárni: nem lehet. Ezt minden bizonnyal azok sem akarják, akik egyébként haragszanak az autóra és mondhatni, gyűlölik a gépkocsivezetőt. Ellenkezőleg, teljes bizonyossággal lehet számolni azzal, hogy

már a közeljövőben úgy a személy-, mint teherforgalom túlnyomó részét a gépkocsik bonyolítják le;

meg kell tehát találni azokat a szabályokat, amelyeket kellő eréllyel, sőt szigorral érvényesítve, a gépkocsiforgalom, a mainál sokkal nagyobb terjedelemben, a személy- és vagyonbiztonság legmesszebbmenő védelmét biztosítva, lebonyolítható.

A közönségben, sőt a hatóságokban is megvan az a hajlandóság, hogy balesetekért, károkért az automobil, illetőleg a gépkocsivezetőt tegye felelőssé.

Ez a bizonyos fokban és mértékben fennálló előítélet pszichikai oka abban keresendő, hogy baleset vagy káresetnél első tekintetre a balesetet szenvedett „áldozat” és a balesetet okozó könnyelmű és nemtörődöm gépkocsivezetőt áll szemben.

Ezzel a beállítással szemben azonban tényként szögezhető le, hogy szigorú és lelkiismeretes, tehát pártatlan kivizsgálást feltételezve,

a balesetek túlnyomó részét a balesetet szenvedett vigyázatlansága és mondhatni, a cinizmusig menő nemtörődömsége idézi elő és az előforduló eseteknek aránytalan esekély hányadában állapítható csak meg a gépkocsivezető felelősége.

Hogy ezt a kijelentésemet kellőképpen

bebizonyíthassam, üljön az olvasó a volánhoz mellém és mondjuk: az Erzsébet körúton, a New York-kávéház elé tessék elfáradni. Az ucca egyik oldaláról a másikra tekintve, a következő tények lesznek észlelhetők:

a) A járókelő közönség egyáltalában nem tartja be azt a legelemibb közlekedési szabályt, mely szerint

a járda egyik oldaláról a másik oldalra csakis az úttesten derékszögben haladva szabad átmenni.

Ennek a szabálynak a be nem tartásából természetesen következnek az, hogy az úttesten a gyalogjáró sokkal hosszabb időn át tartózkodik, mint amennyi az egyik oldalról a másik oldalra való átjáráshoz szükséges és így minduntalan belekerül a mindkét irányban közlekedő gépkocsik hálózatába, amely a forgalom megzavarásával, gyakran megakasztásával jár és mindenesetre a figyelmeztető túlkölésnek egész hangversenyét idézi elő.

b) Ugyancsak mindennapi látvány, hogy

a város egyik legforgalmasabb pontján áthaladó kedélyes lassúsággal mennek, mintha az Alföld valamilyen déli-bábos rónáján haladnának,

sőt gyakran előfordul az is, hogy a hölgyek az úttesten megállva, sőt földbegyökerező lábakkal, a csarnoki árak szeszélyes alakulását és a még szeszélyesebben alakuló divat legújabb követelményeit beszélnek meg. Mondanom sem kell, hogy a férfiak sem különbek és hogy ezek a jelenségek nemcsak a New York-kávéház környékén, hanem általában a város minden forgalmas pontján észlelhetők. Mit tegyen a gépkocsivezető? Nem tehet egyebet, minthogy túlkölni, erőteljesen és kitartóan mindaddig, amíg a gondolatait kicséréli, vagy gondolataiba mélyedő járókelő a jelzések jűlsiketítő lármajától felébresztve, továbbhalad, természetesen nem mulasztva el azt, hogy a gépkocsivezetőre a zavarásért méltatlankodó pillantást ne vessen, ami még a jobbik eset, mert bizony gyakran a gépkocsivezető jutalma a figyelmeztetésért a hangos szóval között szídalom.

c) Különös veszélyforrást jelentenek

a gyermekek, akik felügyelet nélkül, magukra hagyatva, szűk mellékutcákban futballoznak

és a sok ugrádozó Fogl-, Hirzer- és Kohut-jelölt a játék hevében nem nagyon törődik azzal, — sőt az egész kicsinyek nem is tudhatják —, hogy bizony a gépkocsi „veszélyes üzem”. Ebben az esetben sem tehet a gépkocsivezető egyebet, minthogy túlkölés-sel igyekszik a gyermekek figyelmét felhívni és érvényt szerezni annak a talán mégis minden vitán felül álló elvnek és szabálynak, hogy az úttest a gép- és egyéb járművek részére fenntartott hely és semmi-estre sem alkalmas játszótérnek.

d) A gépkocsivezető,

ha elindul, még ha nincs is előtte sem tárgyi, sem személyi akadály, túlkölni köteles.

Ezen a gépkocsivezető nem segíthet. Ide a főkapitány segítsége volna szükséges, aki egyetlen tollvonással megszüntetheti ezt a föltétlen túlkölési kötelezettséget megállapító, a gyakorlati élet követelményeivel nem igen számoló rendelkezést.

Sok esetben a közlekedés rendjére ügyelő

és törekvése dacára — nem mindenkor áll hivatásának a magaslatán.

A közlekedés rendjét túlságos merevséggel tartja fenn, mely számos esetben torlódást, fennakadást okoz.

Különösen az előzésekkel kapcsolatban mutatkoznak ennek a merevségnek a káros következményei.

Azt hiszem, ezek után a legcélszerűbb, ha ilyenformán a főkapitány úrhoz fordulok a következő szerény kérelemmel:

Legyen szíves a főkapitány úr és rendelje el, hogy — úgy, amiként ez a külföld nagy városaiban már szokásos és bevált —

feljeltessék meg a forgalmasabb utakon és uccákban megfelelő módon és eszközök igénybevételével az a hely, amely a gyalogjárók által az egyik oldalról a másik oldalra való átkelésnél az úttestből igénybevehető.

Kiegészítendő ez a szabály azzal a további, a külföldön már ugyancsak érvényben lévő rendelkezéssel, hogy a gépkocsivezetők, illetve tulajdonosok az úttestnek a gyalogjáró közönség által igénybe nem vehető részén bekövetkező balesetekért sem büntető, sem magánjogi felelősséggel nem tartoznak. Ez üdvös rendszabály lesz mindenképp alkalmas arra, hogy a járás-kelés káoszába fegyelmet és rendet vigyen.

Ugyancsak

a lesgzigorúbban betiltandó gyermekeknek az úttesten való szaladgálása, futballozása, stb.

Tagadhatatlan, hogy a gyermekeknek kell a szabad levegő és kell hely, ahol sportokat művelhet, kedvére játszhat, *semmiesetre sem lehet azonban ez a hely az úttest.* Ennek a szabálynak föltétlenül érvényt kell szerezni, mert nem kívánható a gépkocsivezetőtől az, hogy elhagyott gyermekek felügyeletével foglalkozzék.

A közlekedés rendjére felügyelő rendőrörszemek kioktatandók arra, hogy

ne lássanak a gépkocsivezetőben föltétlenül és minden körülmények között megrendszabályozandó bűnöst,

vagy legalább is *bűnre hajlamos egyént*, hanem a közlekedés rendjét olyképp biztosítsák, hogy az a forgalom lehető legkisebb mérvű megzavarásával járjon.

Fellette üdvös lenne és a lármás Budapest valóságos hangfogójának bizonyulna az az intézkedés, amely

a gépkocsivezetőket az indításkori föltétlen túlkölési kötelezettségtől felmentené.

Hiszen a gépkocsivezető, ha akadályt lát, úgy indításkor, mint egyébkor, a szükséges figyelmeztető jelet megadni — már csak saját érdekében is — amúgy sem mulasztja el.

Végül legyen szabad még egy utolsó kívánságot előterjesztenem. Nálunk a közlekedési rendőr az úttest közepén állva szabályozza és irányítja a forgalmat. Tagadhatatlan, hogy ez a pozíció a közlekedési rendőr részére széleskörű áttekintést biztosít és a közlekedési rendőrt is — és főképp az utóbbinak mozdulatait — mindenki részére könnyen észlelhetővé és az ezekben rejlő utasítások követését lehetővé teszi. A közlekedés rendjének teljes biztosítása föltétlenül szükségessé teszi azt, hogy

különösen forgalmas városrészekben, a forgalom lebonyolítását a járda szélén elhelyezkedő rendőrörszemek is figyeljék. Ezeknek a rendőrörszemeknek feladatukre különösen a gyalogjáró közönség szemmel tartása volna.

Hy módon válnék elkerülhetővé az a gyakran észlelhető anomália, hogy az úttest közepén intézkedő rendőr elindítja az ellenkező irányú forgalmat olyankor, amidőn az úttest közepén még számos gyalogjáró halad. Üdvös lenne ez az intézkedés különösen gyermekek, idősebb, és hallási vagy látási zavarban szenvedő egyének hathatósabb megvédése szempontjából. Itt ismét a külföldre vagyok kénytelen hivatkozni, ahol a nagy városokban a járdán elhelyezkedő közlekedési rendőrközegek intézménye *fellette bevált, számos — egyébként elkerülhetetlenül bekövetkező — balesetet hártván el.*

Vajudik a közlekedés problémája és a fejlődés parancsolóan sürgeti a mielőbbi megoldást. A rendészeti hatóságok nagy buzgalommal igyekeztek és törekednek most is a kérdés méregfogait kihúzni és a forgalom érdekeit a személyek és javak védelmének szempontjaiból összhangba hozni. Elismerem szakértelmük kiválóságát és a probléma megoldására való hivatottságukat és elnézésüket kérem, hogy hivatásukba igénytelen soraimmal belekontárkodtam. De talán a jelen sorok keretében felvetett gondolatok némely morzsája megfontolandó és hasznosítható: és akkor felszólalásom elérte célját.

Nádasdi Vilmos,

a Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára Phöbus Villamos Műveinek igazgatója