

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

"1927"

Személy



Szerző: *Marik Ernő*

Cím: *A Margithid kérdése*

Forrás: *Pesti Hírlap*

Bp
(Hely)

1927. 9. 14.

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

A Margithid kérdése.

Talán a legsürgősebb probléma, mely a főváros közlekedése terén megoldásra vár, a Margithid teljesítő képességének növelése. Igenis: növelése, nem pedig tehermentesítése, amit szelvében a legutóbbi években megoldásként hirdetnek, hogy a Margithid a nap bizonyos óráiban a minden néven nevezendő járművek sokaságától tulontul igénybe van véve, azt Budapestben mindenki tudja. Hiszen Óbudától kezdve az Erzsébet-hidig, ami vagy 7 kilométer távolságnak felel meg, ez az egyedüli hely, hol teherkocsik is átmehetnek egyik partról a másikra. Így reggeltől a késő délutáni órákig, ugyyszólván végnélküli sora a járműveknek kigyózik végig mindkét irányban a hidon s minthogy a hid 52 év előtti építkezésénél nem voltak, de nem is lehettek tekintettel a mai igényekre, a két villamosvágány között, a 12 méter széles uttesten mindössze egy-egy sor kocsi haladhat Budáról Pestre és megfordítva. Ez azt jelenti a gyakorlatban, hogy ha csak egyetlen nagysúlyu kocsi, p. o. téglásszekér, vagy szemetekocsi kerül bele a sorba, az ilyen kocsinak a hidpálya emelkedése folytán a szokottnál is lassabb haladása, ugyanily lassu haladásra kényszeríti az összes mögötte következő járműveket, ha azok különben, mint például a legtöbb teherautó vagy igen sok könnyű lovaskocsi jóval gyorsabban is tudna átmenni. Minthogy pedig csak lassan haladni tudó, nagysúlyu teherkocsik, újabban nagy rakсылu pótkocsis teherautók is állandóan közlekednek a Margithidon, szinte állandósult, hogy a kocsik csak lépésben, még pedig a gyalogosnál is lassabban, érhetnek át a hidon. Ha azután egyik-másik jármű elakad, ami összel és télen nem tartozik a ritkaságok közé, sokszor negyedórákra is megakad a forgalom.

Pár éve azzal segített a rendőrség a dolgokon, hogy igen bölcseleg megengedte a személyautóknak, hogy a kocsikigysorból kitörve, a villamosvágányokon mehessenek a villamosok nyomában, de mivel a villamosok is többnyire csak cammogva járnak a hidon, rendes személyautó közlekedésről sem lehet szó. Olyannyira nem, hogy siető emberek, még ha ezzel nagyobb kerülőt is tesznek, inkább a Lánchidnak dirigálják autójukat, mert így még mindig jóval hamarabb s biztosabban érnek célt, mintha a Margithidnak mennének a rövidebb uton! Hogy a rendőrség csak a személyautóknak engedte meg a

villamosvágányon való elozest, szinten helyes, mert minden más kocsinak elakadása a vágányokon még a villamosok megállását is jelentené rendszerint hosszabb időn át; de egy személyautó bármily defektus esetén is két-három ember segítségével néhány másodperc alatt eltávolítható.

Jól tudom, hogy szó van arról, hogy az állam két új hidat építtessen, melyek egyike, az óbudai, a Margit-sziget felső csucsánál hidalná át a Dunát. En itt most nem akarok érvelni sem az új hidak építése ellen, sem mellett. Itt inkább két más, igen fontos szempontra kívánám felhívni a városi és állami illetékes körök figyelmét.

Az egyik: az építendő óbudai új hid csak lényegtelenül fogja „mentesíteni” a Margithidat, ha csak parancs, jobban mondva tilalmi szóval, nem fogják elzárni annak felépülése után a Margithidat a teherkocsik egyes fajtái elől. De akkor óhatatlan, hogy száz és száz ilyen jármű Óbudáig, a pesti oldalra meg majd Újpestig kénytelen vargabetűt járn, még akkor is, ha mindjárt a Margithid körzetébe, fekszik kiindulási s célpontja. Hogy az ilyen sok kilométeres kényszer-körülutaztatás feltétlenül á drágító hatású kell hogy legyen (p. o. téglaszállításnál az építkezés, szénszállításnál a fűtés drágítása, stb.) nem szorul bizonyításra. A másik: ha tényleg felépül az új hid, bármennyire sietnek is vele, jó néhány évbe tellik, míg az elkészül. Már pedig a Margithid közlekedési problémája oly soká nem várhat megoldásra, mert a bajok szinte évről-évre súlyosbodnak. Az is bizonyos, hogy kocsiközlekedésünk a most következő 2-3 évben jóval nagyobb mértékben fog emelkedni, mint növekedett a háború befejezése óta mostanáig lefolyt majd 9 évben!

Nos: ám építsék meg az új hidakat, ha ép ezek-től várják Budapest népének boldogulását; de függetlenül ettől még hozzá azonnal foglalkozzanak a sokkal közelebb fekvő s gyorsabban s kevesebb költséggel megvalósítható megoldással:

a Margithid kiszélesítésével!

Teremtsünk, a mai igényeknek megfelelően végig az egész hidon két kocsipályaszélességű új forgalmi lehetőséget, ugyhogy ezáltal mindkét irányban a villamoson kívül két-két sor kocsi vonulhasson át a hidon, egymás zavarása nélkül! Így külön választ-hatjuk a lassujárású teherkocsikat s teherautókat a gyorsabbmenetű lovaskocsiktól és gyors-teher-

autóktól, melyek ily módon 15-20 kilométeres tempóban futhatnák végig a hidat.

Ehhez elég lenne, ha a hidat, melynek teljes szélessége 16 méter, miből azonban 2-2 méter a kétoldali gyalogjárókra esik, 4-4.5 méterrel kiszélesítenék. Tudom, hogy ez is elég tekintélyes költséget okozó munka, de aránytalanul könnyebb s olcsóbb mint bármely új Dunahid létesítése s ami a legfontosabb: aránylag hamar befejezhető és — a legfőbb közlekedési vonulatban fekvő s mindig is az maradó Margithid teljesítőképességét: kapacitását szinte a maximumig növeljük!

A Margitszigetre nyuló hidágazás folytán a hidpálya szélesítése csak a déli — Lánchid felé fekvő — oldalon végezhető legkönnyebben. Itt kellene a pillérek megfelelően kiszélesíteni, ill. meghosszabbítani. A sekély mederben álló nagy középpilléren kívül a hidnak mindkét Dunaágban csak két-két pillérje áll; két további pillérje egyenkint a pesti, ill. budai part szárazföldjére támaszkodik. Utóbbiak bővítése tehát könnyűszerrel megejtható ugyszintén a két hidfő is, minthogy ezek jobb és bal oldalán ugy Budán, mint Pesten, beépítetlen szabad térség, a kis parkok, terülnek el. Tehát ezekből a parkokból kellene a 4-4.5 méter széles sávot — de csak az Országház felőli oldalon s a Pálffy-tér feőlínél — levágni.

Igaz, hogy a gyalogjáró vaszkonstruációja csak a gyalogosok adta legnagyobb terhelésnek megfelelően képeztetett ki s így ez teljesen lebontandó, illetően a kocsipálya vasszerkezetének kiszélesítése után újból felszerelendő új helyen.

A Margithid teljes hossza kb. 700 méter. Ebből azonban kereken csak kb. 500 m. esik a tulajdonképeni Dunaáthidalásra. A többi részben a két hidfő és ugyancsak szárazföldön álló parti pilléroszlop közti részre esik (kb. kétszer 45 m.), míg a maradék (kb. kétszer 55 m.) a hidfőnél levő, mindkét parton levő töltésre. Már most nyilvánvaló, hogy leggyorsabban s igazán kis költséggel ez a két töltés-rész volna kiszélesíthető, akár a Lipót-, illetve Margitkört egész szélességében. Már ezzel is azt nyernők, hogy a Margithid 700 méteres közlekedési szorosa, mely a két part közötti forgalmat megduzzasztja, egyszerű módon s rövidesen vagy 110 méterrel meg-rövidül, ami már egymagában is tiszta nyereség

közlekedés szempontjából. Ha azután a *parti* pillérekig folytatjuk a kiszélesítést, további kb. 90 méterrel rövidül meg a hid forgalmi akadályt képező mai szűkülése. Vagyis a hid két hetedrésze így szélesbülne máris. Harmadik etappenak maradna a két Dunameder fölötti hídrész szélesbitése. Ilyként módunkban állana a hidat *folytatólagosan* három építési szakaszban megbővíteni: a töltésszélesbités elkészültéig kigyártható lenne a szárazföldi átívelések vasszerkezete az állami gépgyárban s viszont ennek szerelésének tartama alatt a dunai hídpálya szélesítések konstrukciója készülhetne. Ezzel párhuzamosan, illetve megelőzően kellene a pillérek nagyobbítását végeztetni.

S akkor *oly* hidat nyernénk, mely csakugyan *minden* igényt ki tud elégíteni. Öreg hiba volt ugyanis a *Lánchíd átépítését* úgy végezni, hogy az megint csak *részlegesen* bír megfelelni rendeltetésének. Mikor pedig átépítettük, lehetett volna *oly* megoldást is találni, mely e hid joggal féltett szépségének megőrzése mellett annak nagyobb teherbíró képességet — olyat, minő ma s azon a helyen megkövetelhető — kölcsönzött volna. De az sem előny, hogy az *Erzsébethid* meg épen a Gellérthegynek megyen neki, no meg a feltámasztásra váró halódó Tabánnak, míg délre tőle a Ferenc József-hidig a Gellérthegy lakatlan partja 750 méter hosszban képezi e hid u. n. „Hinterlandját“. Ezzel szemben Budapestnek egyik *legfőbb* közlekedési utja a belső körút s annak is a Margithidon át összekapcsolódó, sűrűn lakott, gyáraktól s ipartelepektől átszótt városrészeket szolgáló része. A *Margithidat* — meggyőződésem szerint — *semmilyen*, a város periferiáin létesülő hidak pótolni nem tudják. De nem is hivatják erre.

De addig is, míg a kiszélesítéshez hozzáfogunk, rendeltessék el a hidgyalogjárókon 50 lépésenként dísztelenkedő szemétgyűjtő s szóró s egyéb ormótlan *ládák* eltávolítása, illetve lesülyesztése, melyek nemcsak forgalmi akadályt képeznek, de egyenesen rontják a hid képét; továbbá ugyancsak utóbbi szempontból bontassék le a két hidfeljáró *botrányosan csunya*, sőt ordinaré rudvaskorlátja s helyettesítésék olyannal, mely a hid stílusához illő. Az a pár száz méter korlátcsere igazán nem játszhatik szerepet ily nagyértékű s büszkeségünket képező hatalmas hidnál. Végül pedig talán a villamosok *menetsebességének* növelésével (míg a hidon átmennek) is lehetne *átmenetileg* valamicskét segíteni a közlekedési bajokon.

Marik Ernő.