



## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Cím: *A Kálvin-tér problémája*

Forrás: *Uj Budapest*

*Bpest*

(Hely)

*2*

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

*725.092.3*

Hely

*Kálvin tér*

Idő

*" 19??"*

Személy

Helyszám

# A Kálvin-tér problémája

**Felfűnést keltő szakvélemény a főváros által elfogadott rendezési tervről, amely rossz és gyakorlatiatlan**

— Az Uj Budapest tudósítójától. —

A főváros közlekedési hálózatának egyik legnagyobb forgalmú, amellelt legtöbb fennakadást okozó pontja a Kálvin-tér. Szabályozására, mint emlékezetes, két év előtt tervpályázatot hirdetett a főváros, melyre száz terv érkezett be. Közülük kilenc nyert jutalmat és az ezekben foglalt gondolatok figyelembevételével a főváros maga készítette most rendezési tervét, amiről nemrégiben úgy a szakrajtő, mint a napilapok részletesen megemlékeztek.

E tervről és a vele szemben táplált aggályairól tartott e hó 21-én a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet út-, vasút- és hídszakosztályában előadást Méhes Emil dr. mérnök, aki e kérdéssel már hosszú évek óta foglalkozik. Már 1928-ban terjesztett elő javaslatot — ugyan- csak a Mérnökegyletben — a tér rendezésére, sőt ezt megelőzőleg és ezután is számos szakközleményben, valamint más helyeken tartott előadásokban sürgette a tarthatatlan közlekedési állapotok megszüntetését és a tér kifogástalan szabályozását.

Az említett tervpályázaton két tervével is jutalmat nyert előadó mostani előadása tulajdonképpen három részre tagozódott. Az első részben nagy alaposággal foglalkozott a tér forgalmának számszerű adataival és a rendezés által kielégítendő követelményekkel. Számos statisztikai adat táblázatos és grafikus feldolgozásával bemutatta, hogy nemcsak ma nagy a Kálvin-tér forgalmi jelentősége, hanem a Boráros-téri híd megnyitása után is meg fog maradni ez a jelentősége, sőt teljesen biztos, hogy a gépkocsik számának szaporodásával a forgalom még nagy mértékben növekedni is fog. Különösen két összeállításával támasztotta alá érvelését. Egyik azt mutatta ki számszerűen, hogy bár Budapest

lakossága az utóbbi években is állandóan növekedett, ugyanezen idő alatt a folyton romló gazdasági helyzet következtében a forgalom a Kálvin-téren mindjobban csökkent. A másik összeállítás viszont azt érzékeltette, hogy a Kálvin-téri forgalmának nagysága majdnem egyenes arányban változik Budapest

személygépkocsijainak számával. Ha tehát nőni fog a gépkocsik száma, arányosan fog nőni a tér forgalma is.

Következtetései eredményeként számszerű adatokat mutatott be végül arról, mekkora tehát az a várható forgalom, amelynek zavartalan levezetését a Kálvin-tér átépítésénél a méretezés alapjául kell venni, ha legalább 10—20 évre biztosítani akarjuk a zavartalan közlekedést.

A második részben bemutatta Méhes dr. miként lehet valamely közlekedési útvonalat vagy teret a várható forgalomra méretezni. Megemlékezett az amerikaiak irányú ténykedéséről, akik nagyvárosi útvonalainak az autók általi elözönlése folytán elsőnek kényszerültek ezzel a feladattal tudományos alapon foglalkozni és megkísérelni annak megállapítását, mi az egyes útvonalak teljesítőképessége. Ismertette és levezette a legegyszerűbb esetekben alkalmazható számítási eljárás menetét és az egymást követő járművek egymástól távolságának, valamint ennek alapján az útvonal teljesítőképességének meghatározási módját. Majd grafikonban bemutatta a budapesti viszonyokra általa végzett számítások eredményeit. Érdekes volt az a megállapítása, hogy a közlekedési kódex által személy-járművekre előírt 4 méteres egymásközi távolság átlagban csak 12 kilométer óránkénti sebességig elegendő. Ennél gyorsabban haladó járműveknek a biztonság érdekében nagyobb távolságra van szükségük.

Az előkészítő adatok ismertetése után előadása harmadik részében rátért előadó a főváros tervének ismertetésére. A tervezet lényege a tér közepére helyezett perronsziget, mely körülbelül a Kecskeméti-utca és Baross-utca összekötővonalánál kezdődik és a Ráday-utca torkolatának meghosszabbított tengelyéig tart és amelyen a villamosvontok keresztülhaladnak, míg az egyéb járművek körben, egyirányban megkerülik. E nagyobb középszigeten kívül még egy nagy sziget létesül a tér Várház-körút felé eső végében, valamint több kisebb sziget is. A gyalogosok öt-hat különböző sáv mentén mehetnek át az úttesten, ill. a perronszigeteken keresztül. A Kecskeméti-utcai villamosközlekedés a terv szerint megszűnik, a Baross-utcai villamosok számára részben a téren elhelyezett egyvágányú végállomási (kihúzó) pálya képezne végállomást, részben pedig a Várház-körút felé haladnának. A szökökút jelenlegi helyén maradna.

Méhes közlekedési nemek szerint sorjában vette bírálat alá a tervet. Legnagyobb hátrányait a következőkben jelezte meg: a tervezet végálózat nem képes a tér villamosvasúti forgalmát zavartalanul lebonyolítani, amellelt a szökökút előtti vágánykapcsolások sok veszélyt rejtnek magukban. A gépkocsik és egyéb járművek körforgalma keresztetéssel vegyes elrendezésű, ami igen erős rendőri irányítást igényel, de így

is minduntalan zavart fog előidézni. A gyalogjárók átjáróinak rendszere bonyolult, nem tekinthető át tisztán és hasonlóképen túlerős rendőri ellenőrzést igényelne, de még emellett sem volna síma és bajnélküli a gyalogos átjárás. Amellett külön hibának minősítette előadó azt, hogy a terv nem számol a szép városkép követelményeivel és ezirányban semmit nem nyújt.

Bár helyesnek tartaná a villamosvonalnak más alaprendszerű vezetését, mint ahogy azt a főváros javasolja, mondotta Méhes, de mégis bemutatni óhajtja, hogy erre a villamosforgalmi elrendezésre is készülhet olyan szabályozási terv, amely jó forgalmi lebonyolítást és szép városképet nyújt.

Ennek igazolására előadó két szabályozási tervet is mutatott be.

Az elsőnél a középsziget egyetlen tó-jásdud terület, mely a Kálvin-tér egész belsejét elfoglalja, csak köröskörül hagy a görbületek szerint változóan 9—12 méter széles kocsiutat. A szökőkutat jelenlegi helyéről a sziget másik részére, a Ráday-utca tengelyébe helyezi át. A villamosforgalomban két végállomási (kihúzó vágányt létesít, ami által a vonalak túlterheltsége megszüntethető, sőt a Vilmos császár-út—Múzeum-körút közlekedése is megjavítható, minthogy ez az elrendezés módot nyújt a Berlini-tér—Sólyom-utcai hurokvágánytól a Kálvin-téri végállomásig és vissza közlekedő új viszonylat beállítására és ezzel e vonal jobb kocsieállítására, amit a közönség biztonnyal nagy örömmel üdvözlne. A többi jármű forgalma az egyetlen nagy középsziget körül tiszta körforgalomban bonyolódna le, míg a gyalogosok számára három, ill. négy, áttekinthetően elhelyezett széles átjárósáv szolgálna. A kút áthelyezése és az egyetlen nagy középsziget létesítése által a tér egységes, valóban szép és forgalmi jelentőségéhez méltó városképet nyújtana.

Méhes dr. második bemutatott terve az előzőtől főleg abban tér el, hogy a szökőkutat a Ráday-utca és Üllői-út torkolata közé, a Gazdák Biztosítójának épülete előtt kiképezendő nagy szigetre helyezi el, mely utóbbi a középszigettől széles úttest által választódik el. Így a közlekedés lebonyolítására a tér többi része szolgál, miáltal a forgalmi rendeltetésű tér-rész párhuzamos vonalak által határolt, normális útvonalhoz válik hasonlóvá.

A szökőkút áthelyezésére vonatkozólag megjegyezte Méhes, hogy a Műemlékek Országos Bizottsága ezt ellenezte. De ha ugyanez a bizottság időközben hozzájárult a belvárosi plébániatemplom eltolásához, akkor a szökőkút áthelyezése ellen igazán nem emelhető kifogás.

Az előadást igen nagyszámú közönség hallgatta rendkívüli érdeklődéssel. A kérdés fontosságára és a hozzászólásra jelentkezettek nagy számára való tekintettel a szakosztály úgy határozott, hogy a megvitatásra külön ülést rendez.