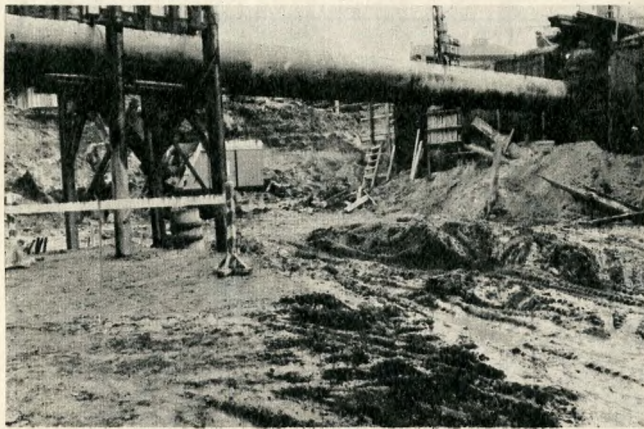


294



GRESCHIK GYULA

a METROBER
főosztályvezetője, Budapest

MILYEN LESZ

A KÁLVIN TÉR?

A Kálvin tér már évszázadok óta fontos forgalmi csomópontja volt a városnak, bár ezt a nevet csak 100 éve viseli.

A Mátyás király korában épült összesen több, mint 1700 m hosszú pesti városfal legjelentősebb kapuja, a „Kecskeméti kapu” állott a terület szélén, a mai Kecskeméti utca torkolatában. Ide futottak össze a déli vidékekről és a nagy mezőgazdasági területekről a fontosabb útvonalak. A két szomszédos, a „Hatvani” és a Váci utca déli végén megnyitott „Vízi kapu” kisebb jelentőségű volt.

A városfalat és a kaput az azt körülvevő Rondellával együtt a 18. sz. végén bontották le. A tér neve akkor még „Heu Platz” volt, s csak később hívták „Széna tér”-nek. Mai nevét az 1816—1830 között épült klasszicista stílusú református („kálvinista”) templom után kapta. A templom egyike neves műemlékeinknek. A műemléki jellegű épületek közül nagyapáink még ismerhették a „Két Oroszlán” fogadót is. Ma a tér 9. sz. telkén áll. A tér közepét pedig később Ybl Miklós „Danubius kút”-ja díszítette.

A II. világháború alatt a kút és a teret övező épületek is erősen megsérültek. A helyreállítás során kialakított forgalmi rend, valamint a villamos vasútvonalak miatt a „Danubius kút”-at lebontották és a restaurálás után az Engels téren állították fel. Napjainkban a Kálvin tér fővárosunk egyik sokat emlegetett forgalmi dugóját jelentette. Az ide torkolló 9 nagy forgalmú út, a tér szabálytalan alakja, a keresztező villamosvonalak, a trolibusz- és autóbuszforgalom nagyon megnehezítették a közlekedést. Forgalmirányító lámpák elhelyezése nem volt megoldható, a körforgalom eredménye pedig sok, szerencsére kisebb koccanásos baleset lett.

Fővárosunk új közlekedési hálózatának kialakításában jelentős szerepet kap a Kálvin tér. A Kispestet Újpesttel összekötő észak-déli metróvonal első szakaszának egyik legnagyobb forgalmú állomása lesz a téren, de ide csatlakozik majd a Dél-Buda—zuglói metróvonal is. A Fővárosi Tanács döntése szerint a csepeli és a soroksár—ráckevei HÉV-vonalak végállomása is a Kálvin téren lesz. A HÉV-vonalak a Duna-partról burkolat alatt futnak s a református templom mellett érkeznek a térre. Az utasok pedig abba az aluljáróba lépnek majd be, amelyet az észak-déli metróvonal folyamatban levő munkái során most építenek.¹

Az aluljáró a környékről érkező gyalogosok közlekedését is megkönnyíti, mert a felszín alatt keresztez-

hetik a teret. A gyorsvasutakról naponta 80—90 000 utas fogja az aluljárót igénybe venni, ez a szám azonban a teljes hálózat kiépítésekor meghaladhatja a 100 000-et is.

A gyalogosforgalom szintbeni elkülönítésével új forgalmi rend alakul ki a felszínen is. A Baross utca és Üllői út torkolatának forgalma ez év elejéig kétirányú volt. Jobb megoldásnak bizonyult azonban, hogy az Üllői út csak a térről távozó, a Baross utca pedig csak a térre érkező gépkocsik áradatát vezesse el. Az Üllői út és Baross utca további szakaszai kétirányúak. A két utcát tehát össze kellett kötni olyan módon, hogy az Üllői úton érkező gépkocsik a Baross utca torkolatát vehessék igénybe a tér felé haladtukban, a Baross utca irányába törekvő gépkocsik pedig az Üllői út torkolatán áthaladva eljuthassanak a Baross utcába is. Ezt a forgalmi rendet hat épület lebontása árán létesített, egyelőre névtelen, új utca építése teszi lehetővé, amelynek fél szélességében már közlekedhetnek a járművek. Az utca mindkét oldalán folyik az építkezés. Az alapozási munkák elkészülte után itt épül fel a Budapesti Forgalmirányító Központ² hétemeletes épülete, amelyben a metró diszpécserközpontja is helyet kap.

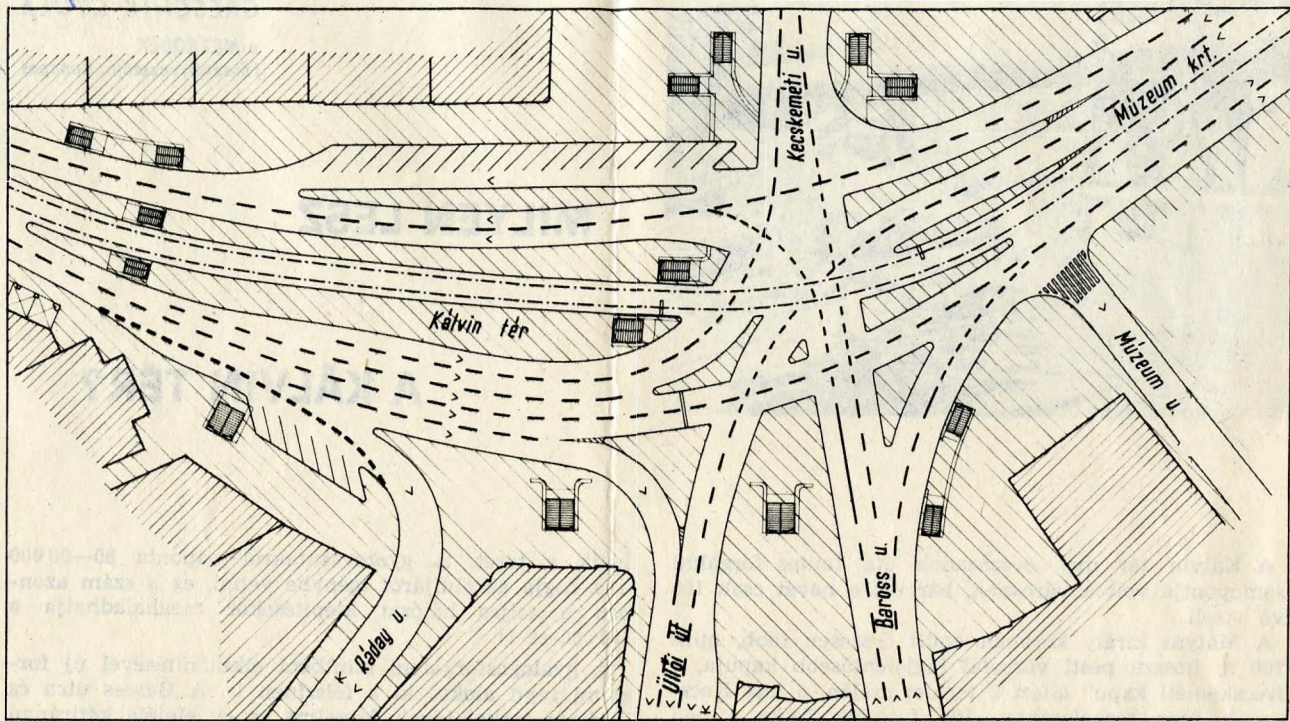
A Múzeum krt. és a Tolbuchin krt. torkolata változatlan marad, a Kecskeméti utca azonban majd egyirányúvá válik. Ide csak a térről lehet behajtani. Az ellenkező irányú forgalom a Királyi Pál utcában bonyolódik le. Az észak-déli metróvonal első szakaszának üzembe helyezésével megszűnnek az Üllői úti villamosvonalak a Nagyvárad térig, s a Baross utcán sem lép újra üzembe a trolibusz (1. ábra).

Az aluljárót eredetileg kétszintesre tervezték. A HÉV-végállomás és a metróvonalak mozgólépcsői az alsó szintre érkeztek volna, s azok az utasok, akik nem szállnak át, mozgólépcsővel juthattak volna a felső csarnokba s onnan a felszínre. A felszínről érkező s ugyanígy továbbhaladó gyalogosok pedig csak a felső szinten közlekedhettek volna. Ez a megoldás azonban túlságosan drága, ezért a most épülő aluljáró egyszintes lesz (2. ábra).

Az észak-déli metróvonal mozgólépcsője az aluljáró közepe tájára, egy sokszögletű üvegfallal felső térbe jut. Az aluljáróból ebbe a metrócsarnokba ajtókon léphetnek

¹ A metróállomás és az aluljáró generáltervezője az UVATERV, az aluljáró és a felszíni rendezés tervezője a FÖMTERV, az építési generálkivittelező a KÉV, a beruházás lebonyolítója a Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatósága megbízásából a „METRÓ” Beruházási Vállalat.

² Az UVATERV (Dianóczky János) tervezésében. Építő a 21. ÁÉV.

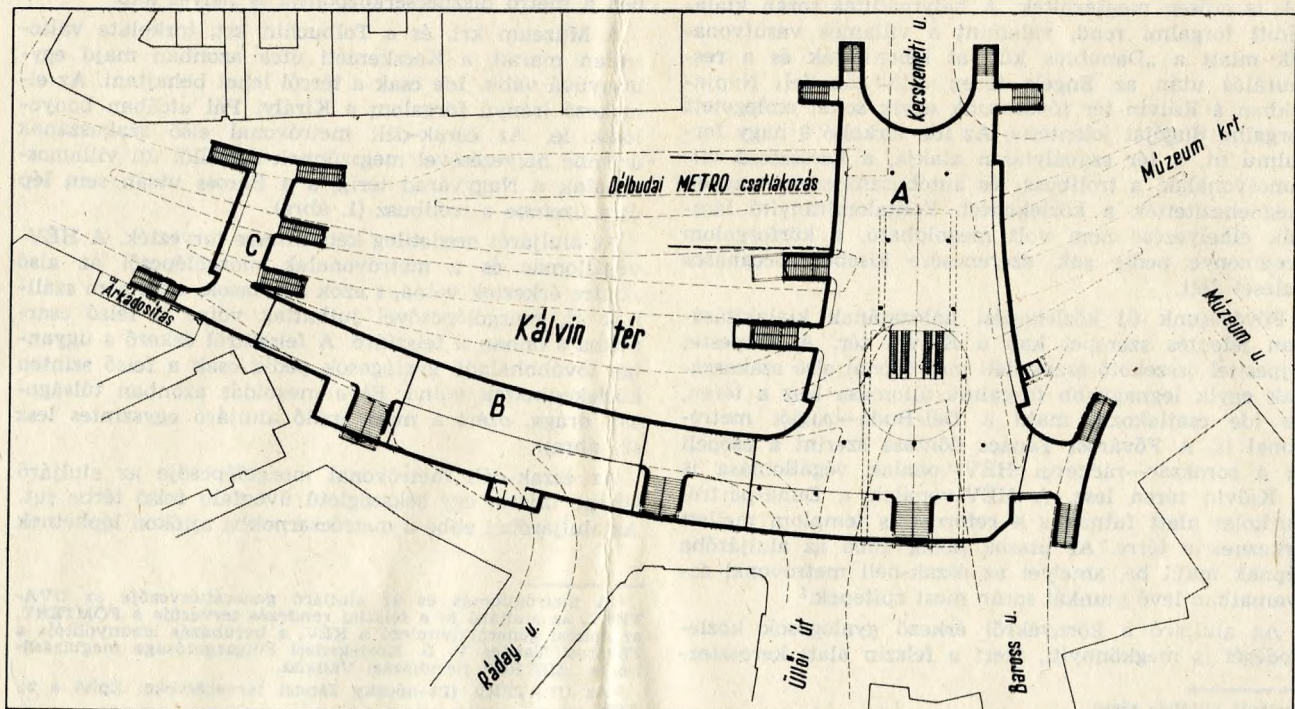


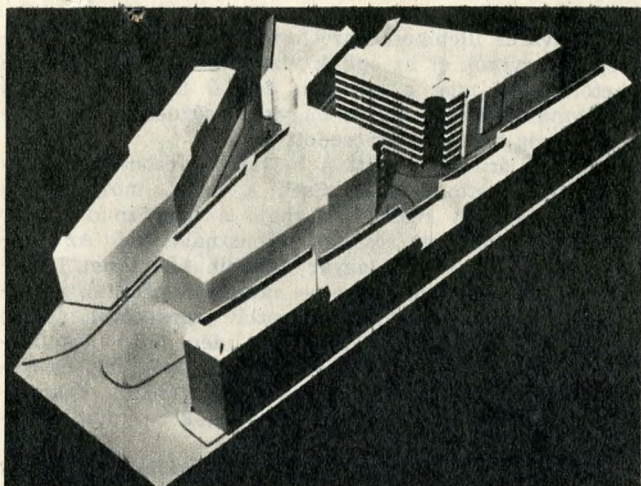
1. ábra. Ilyen lesz a Kálvin téri forgalom

majd be az utasok. Az egész aluljárónak ez a térrész lesz a fénypontja. Maga az aluljáró elnyújtott, észak felé néző U betűhöz hasonló alakban fekszik a tér alatt. A Múzeum körút felőli szára kb. 36 m széles, 72 m hosszú hatalmas terem (A). Ennek közepe táján lesz az említett üvegfallal, mintegy 20 m átmérőjű, kör alakú metrócsarnok. Az aluljárónak e legnagyobb forgalmi

részébe torkollnak a Kecskeméti utca torkolata melletti — részben a Belváros, részben a Kiskörút irányába néző — lépcsők, a Baross utca és Múzeum utca közötti járdafelületre vezető lépcsők, valamint a Baross utca és Üllői út közötti járdafelületre felfutó lépcsők. Az U alak alsó összekötővonal az Üllői úttól a Ráday utca mellett elhaladva két közbenső lépcsővel kapcsolódik

2. ábra. Az aluljáró vázlat





A Budapesti Forgalmirányító Központ épületének makettje

a felszínhez és a Szamuely utca felé nyíló lépcsőig tart (B). Az aluljáró bal oldali szára a Tolbuchin körút torkolata alatt keresztezi a teret és a Királyi Pál utca felőli járdára két irányba vezetnek fel a lépcsők (C). Az U alak két oldalsó szára között helyezkednek el a kiskörúti villamosok megállói. Mindkét megálló lépcsővel kapcsolódik az aluljáró „száraihoz”. Az aluljárónak tehát összesen 12 lépcsős kijárata lesz.

Az aluljáró nagy termének falait kirakatok és telefonfülkék, a Szamuely utca felé haladó ágában kisebb üzletek tarkítják majd. Így pl. újság- és dohányárus, kávézó, virág- és édességbolt, valamint BKV jegy- és bérletpénztár.



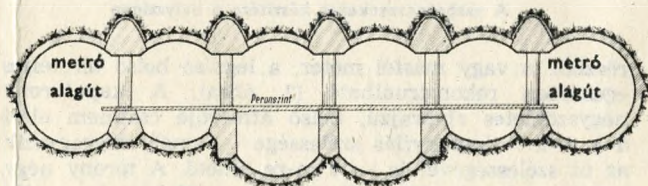
A Kecskeméti kapu alapzatának egyik feltárt részlete

3. ábra. A rekonstruált Kecskeméti kaputorony



A Szamuely utca felé vezető lépcső mellett az áruház kirakatai helyén átmenetileg árkádok létesítünk a gyalogosforgalom gyorsabbá tétele érdekében. Ezt a lépcsőt és a Kálvin téri áruház épületét a dél-pesti HÉV-vonalak bevezetésekor le kell majd bontani. Ezek helyére kerül a háromvágányos végállomáshoz csatlakozó, kétszintesre tervezett utasforgalmi csarnok. A HÉV-peron és a Dél-Buda—Zuglói metróvonal kijárata mélyebb szinten helyezkedik el, ahonnan lépcsőn érhetik el a gyorsvasúton továbbutazni nem kívánók a magasabban fekvő aluljárót.

A tér alatt mélyen, a Kiskörúttal párhuzamosan tervezett második (Dél-Buda—zuglói) metróállomásról átjáró folyosón érhető majd el az észak-déli metróvonal állomása, ill. mozgólépcsőn az aluljáró. Pillanatnyilag azonban az U alakú aluljáró és az észak-déli metróvonal épül.



4. ábra. A Kálvin téri metró hathajós szerkezete

Sok problémát jelentett a metróállomás elhelyezése: eredetileg ui. az Üllői út és Baross utca torkolata között álló épületek alá tervezték. A feltárt talajrétegek azonban arra mutattak, hogy az állomás itteni megépítése esetén nagy felszíni süllyedések és ennek következtében komoly épületkárok keletkeznek. Kedvezőbb megoldásnak látszott, ha az állomást a tér alá építjük. Ez természetesen a mozgólépcsős kijárat módosítását jelentette. A metróállomás kialakítása eltér a többi állomástól. Az észak-déli metróvonal állomásai mind öt párhuzamos hajóból állnak, egyedül a Kálvin téri állomáson épül hathajós szerkezet (4. ábra). A kijárat nagy forgalmára való tekintettel itt is — csak úgy, mint a Ferenc krt.-nál — négy mozgólépcső lesz.

Amíg a mélyben — szinte láthatatlanul — megépül az állomás, addig az aluljáró kontúrjai is kibontakoznak a téren. Az építés persze a szokásos felfordulással jár. A közművek nagy részének áttelepítése vezet be a munkát, amelyet az aluljáró néhány kisebb szakaszának építése követett (C-szakasz, feljárt a Múzeum utca—Baross utca felé). A kiskörúti közúti és villamosforgalomnak a Kecskeméti utca torkolatába való elhúzása, a Ráday és Baross utca lezárása és az Üllői út—Múzeum körúti közúti és villamosforgalomnak a Baross utca—Múzeum utca torkolatához terelése felszabadította a teret az aluljáró A és B szakaszának, valamint a metró mozgólépcsős kijáratának az építésére. Ezzel egyidőben új nyomvonalra kerül a kiskörúti nagy szelvényű főgyűjtőcsatorna és az egyméteres átmérőjű víznyomócső.

Az óriási föld- és anyagmozgatás a Kecskeméti utca felé vezetett lejárórampán volt a leggazdaságosabbban lebonyolítható. Ennek a lejárórampának a megépítését csak az építés könnyítése indokolta, de ezenkívül érdekes eredményre vezetett. Szeptember derekán a napilapok is hírt adtak arról, hogy „A metróépítők megtalálták a régi Kecskeméti kapu alapjait és várják a Rondella nyomait is.”

A Budapesti Történelmi Múzeum munkatársai azonnal munkához láttak és számos érdekes megállapítást tettek. Miután előkerült a kapu alapzata s az arra épült



A vasbetonszerkezet készítése a helyszínen

részből is vagy másfél méter, a legalsó belső tér teljes egészében rekonstruálható (3. ábra). A kaputorony négyszögletes alaprajzú, belső átmérője csaknem eléri a 8 m-t. A kapunyílás szélessége — amely megegyezik az út szélességével is — 4 m-re tehető. A torony négy sarkához ferdén futó támpillérek csatlakoztak, s előkerült az ún. „farkasverem” is. Szerencsére a munkagödör a torony belső terén haladt keresztül, így e helyen a falszélességet is meg lehetett mérni. A hajdan volt építők nem takarékoskodtak az anyaggal: a falat 1,7 m vastagságúra építették. A kaputorony a városfalból az Üllői-út irányába „ugrott ki”.

A főváros illetékei, az Országos Építési Bizottság, a tervezők és az építők vizsgálják, mi módon őrizhetők majd meg a páratlan értékű falak és hogyan mutathatók majd meg a nagyközönségnek is. A megoldás még nem kristályosodott ki.

Az aluljáró mindenütt a helyszínen csömöszölt vasbetonszerkezettel készül. Csak a metró mozgólépcsős kijáratának egy része épül majd a nagy munkagödör fenekéről mélyített résfalak felhasználásával. Az aluljáró padlóját — a Magyar Jakobinusok terén létesített aluljáróhoz hasonlóan — norvég kvarcittal, az oldalfalakat barnás színű jugoszláv mészkővel, „adria grigio”-val burkolják. (Fájó, hogy szép hazai díszítőköveink, amelyeket a Déli pályaudvari, Deák téri és Keleti pályaudvari metróállomások építésénél használtunk, drágák és nehezebben szerezhetőek be, mint a külföldi kőanyag.)

Az üzleteket és telefonfülkéket üvegfalak választják el az aluljáró forgalmi tereitől. Az üzletek áruval való ellátását hátsó szállítófolyosó és teherfelvonó könnyíti meg.

A Kálvin téri aluljáró és a kapcsolódó utak megépítése fővárosunk egyik legnagyobb csomópontjának korszerűvé válását eredményezi.

Az építés ugyan hosszú időre nyúlik, de a forgalomirányító lámpák segítségével lebonyolított felszíni közlekedés, a gyalogosok kényelmét szolgáló aluljáró és nem utolsósorban az Üllői útról eltűnő villamos helyett a föld alatt robogó metró bőven kárpótolják majd a város lakóit az évekig tartó kényelmetlenségekért. S mindez mintegy varázsszóra a metró üzembe helyezésével új korszakot nyit a sokat látott tér történetében.

SAJTÓFIGYELŐ

MAGYAR
HIRBETO

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI ÚT 61

Telefon: 138-068, 337-748, 340-726

725-1974-11
092.31

TERMÉSZET VILÁGA