

Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

725.092.3



Szerző:

Balázs Gyula

Cím:

A Kálvin-tér forgalmának rendezése.

Idő

"1930"

Forrás:

Nemzeti Újság

Személy

H

Bp.

1930. IV. 8.

351.81

1930

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

A Kálvin-tér forgalmának rendezése

A minap arról olvastam, hogy a közlekedés sürgős reformjai közé sorolták többek között a Kálvin-tér forgalmi szabályozását is és egyirányú körforgalmat akarnak bevezetni, úgynevezett „giratoire” rendszert. Ezzel kapcsolatban a kutató el akarják helyezni a tér egy másik pontjára, ahol állítólag nem lesz utban. Ugy érzem, hogy kötelességet teljesítek, amikor ezzel az aktuális problémával foglalkozom, és a megoldási lehetőséget a nagy nyilvánosságon keresztül az illetékesek elé viszem. Elsősorban nem szabad megfeledkezni arról, hogy a Kálvin-tér szabályozása városrendezés szempontjából is keresztül viendő. Szorosan összefügg tehát a kutató leendő helye a szabályozással. A pályaudvarszerű megoldás építészeti szempontból pompás ugyan, de nem felel meg a modern, egyirányú közlekedésnek.

Lássuk azonban, mi történik akkor, ha az anyagi okok miatt egyelőre késlekedő városrendező térszabályozás miatt csak a körben hajtási forgalmat vezetik be, mi természetesen a villamosvasúti vonalvezetésre is vonatkozik. Induljunk el egy taxival a Ráday-utca sarkáról és igyekezzünk az Üllői-utca felé. A Vármű-körut torkolatánál kb. a 7-es számú ház előtt a bekanyarodás simán megy, a Kecskeméti-utcánál azonban már nehezebb lesz a helyzet, torlódás lesz, mivel nagy forgalmat bonyolít le a belváros felől. Ugyanez a nehézség lesz a Múzeum-körut bekanyarodásánál is. És most érkezünk a legnehezebb pontokhoz, a Baross-utca és az Üllői-ut torkolatához. Ez utak szűk volta súlyosbíttva két-két villamos-

vágánnyal, teljes forgalmi csődhez vezetheti az új giratoire-t, ha csak a betorkoló Kecskeméti-utca, Üllői-ut és Baross-utca forgalmát kellőképpen nem szabályozzák. Semmivel sem lesz ugyanis jobb a helyzet a mainál, amikor villamos kocsik hátán, közben autóbussz-óriások és különféle járművek szoronganak és várakoznak egymás között és után s amikor ezeken a kényes pontokon kénytelenek az emberek életüket kockáztatva villamosról le- és felszállani. Ez a helyzet tarthatatlan. Az egyetlen helyes megoldás a giratoire mellett az, ha az Üllői-uton a Szentkirályi-utca felé csak egy vágány marad, melyen csak a Kálvin-tér felé haladó villamos kocsik járhatnak. A visszamenő villamosforgalmat a Baross-utcán vezessék le, ugyancsak a Szentkirályi-utca felé egy vágányon, ahonnan az Üllői-ut felé irányuló kocsik részére új összekötő egyvágányt kell létesíteni a Szentkirályi-utcában (kb. 200 m. hosszúság), viszont a Baross-utcából a Kálvin-tér felé haladó kocsikat szintén az összekötő vágányon vezetve az Üllői-utra kell áttéríteni. Ezzel a tervvel egy igen régi probléma nyerne megoldást, az Üllői-ut és Baross-utca egyéb járművek részére szabadulna fel és megszűnnék az életveszély a megállóknál. Mindezekből az következik, hogy a kutató ilyen megoldás mellett forgalmi akadályt nem képez.

Itt van azonban a parancsoló alkalom, hogy szorosan egybekötve ezzel a forgalmi újítással, beszüntessék a belvárosi villamosvasúti vonalat. Ezzel egybeként Méhes dr. mérnök egyik cikkében már foglalkozott. A Baross-utca felől, de most már a Szentkirályi-utcán át az Üllői-utca terelt villamos kocsik végállomása legyen a Kálvin-tér (a teret meg-

kerülve a Baross-utca felé könnyen visszajut-hatnak) vagy haladjanak át Budára, vagy a Ferenc József-rakpartra, akár a Múzeum-körut felé, de semmi esetre se a Kecskeméti-utca felé és a szűk Veress Pálné-utca felé az Irányi-utca felé. Ezt a forgalmat racionális vonalvezetés mellett feltétlenül át kellene vennie az Autóbussz-üzemnek. A Kálvin-téren lehet autóbussz-végállomás is. A belvárosba haladó autóbusszok iránya azonban csak az egyirányú Királyi Pál-utca felé lehet, míg a Kecskeméti-utcán autóbussz csak a Kálvin-tér felé haladjon. Igen fontos lenne e megoldás mellett még az, hogy végre bevezessék az átszállójegyeket villamos és autóbussz között és viszont, legalább is egyelőre a Kálvin-téren.

Az átszállóhely a Ráday-utca sarkától a templomig menő sáv lehetne. Autóbusszra a Ráday-utca felé közelebb, villamosra feljebb a templom felé lehessen átszállani, tehát a villamosforgalom biztonsági okokból előzze meg az autóbusszt, hogy az autóbussz forgalmát és a megállóhelyek előre látható igen nagy forgalmát ne zavarja. A technikai megoldás egyszerű. A villamosvágány és megálló a járdaszegélytől cca. 4 m. távolságra legyen, míg ezen belül az autóbusszok egymás után könnyen indulhatnak. Az autóbussz-megállónál a villamosvágányt balfelől korláttal kell elzárni, amire az ugráló pesti utasok életbiztonsága miatt van szükség.

Ezek a giratoire-megoldás melletti okvetlenül szükséges tennivalók.

Balázs Gyula
Építőmérnök