

16

Villamospályaudvar a Madách-téren

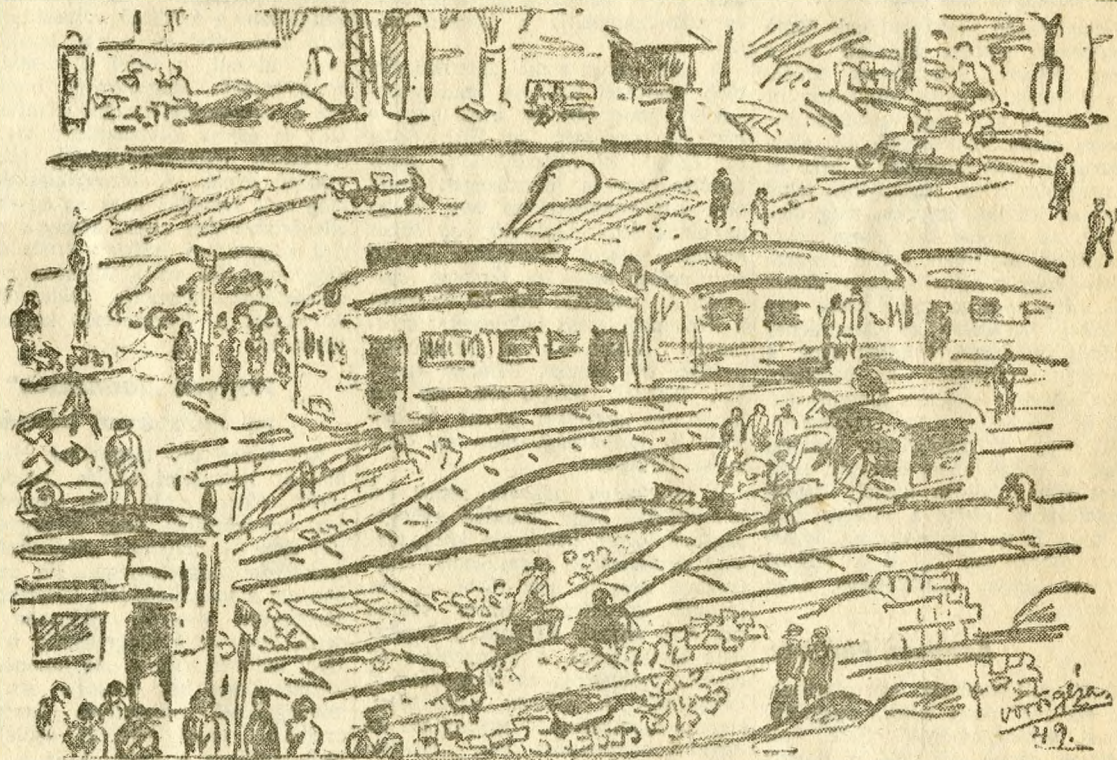
A Somogyi Béla-út járókelői elégedetten vették tudomásul, hogy a Beszkárt gyorsütemű építkezéssel oldja meg a „kiskörút“ villamosközlekedését: a vágányok középrehelyezésével. Az emberek azonban meglepetéssel vették észre, hogy nem két sínpárt helyeztek el a Központi Városháza frontján, hanem — négyet! A közúti járműforgalmat — látszólag ideiglenesen. — a Rákóczi-út felől jövő autbuszok, autók és kocsik rész-

állomása felé és viszont,

A Kispest felől érkező villamosok egyrésznének valamikor már itt volt a végállomása az Orczy-ház és a patika között. A mai világvárosi forgalom mellett azonban a régi keresztező, oldalra vezetése a holt síneknek, nagyon zavaróvá a forgalmat. A most kivitelezésre kerülő megoldás nagyon szellemesen küszöböli ki egyrészt ezt a nehézséget, másrészt kitűnően kihasználja a Madách-tér és a So-

útszállni. A vágányok járda felőli oldalán hosszú járdaszívet védi az utasokat a közúti járművektől is. Több jelzőlámpás keresztezőt építenek, hogy ez az új fejállomás közönsége balesetmentesen érhesse el a város házi, illetve Madách-téri járdákat.

A közúti közlekedésnek a Rákóczi-út felől a Deák Ferenc-tér felé haladó vonala a tér átalakításával végleg a Madách-házak elé kerül és ezzel megszűnik az a cél-



re, a Madách-tér felé terelték. A Madách-tér tájékán, felszedett kövezet, a tornyosuló kockakövek, homok, szerszám, cső és füstölő aszfaltgép jelzi, hogy itt valami nagyobb dolog készül.

A pesti oldal peremvárosi lakosságának régi panaszja volt, hogy csak többszöri átszállással tudja megoldani közlekedését, ha a Belvárosba vagy Budára igyekeznek. A panaszok főképpen Kispestről és környékéről érkeztek a Beszkárhoz. Ez tette szükségessé a 42-es 43-as és 50-es viszonylatok végállomásának az Üllői Szent László (régli Mária Terézia)-laktanyától a Belvárosba való áthelyezését

Ez a két villamos a jövőben a Központi Városháza elől indul vég-

mogyi Béla-út szélességét.

Az új terv szerint az úttest közepén futó vágányok a Dob-utca sarkán nagy ívben kettéválnak és egy hosszú ovális területet bezárva, a Király-utca után ismét egyesülnek. Az így adódó belső területre, amelyet közúti jármű nem érinthat, kerül a kispesti villamosok egyrésznének végállomása.

A két szélső vágány tehát továbbra is az Üllői-útról, a Szabadság-híd felől átvonuló, illetőleg a Bajcsy-Zsilinszky-út felől érkező villamosok (5-ös, 45-ös, 48-as, 49-es) átmenő útvonala lesz. A járdaszívetek lehetővé teszik, hogy ezekre a villamosokra a peremvárosból érkező és innen induló kocsikra biztonságosan lehet majd

szertlenül állapot, hogy a hatalmas úttest egyik fele holt térként kihasználatlanul terpeszkedjék.

Megoldatlan probléma még e pillanatban a peremvárosi közönség visszautazása a belvárosi villamos-fejállomástól. Akik Kispestről jönnek a városba, részben kiszállnak a Nagykörútnál, vagy a Kálvin-térnél. A visszautazás esetében már a Központi Városházánál megtelnének a kocsik s a Kálvin-térnél, vagy a Nagykörútnál várakozó utasok képtelenek lennének még állóhelyhez is jutni. A Beszkárt most azt tanulmányozza, hogyan lehetne a közbeeső megállóhelyekről felszállni óhajtó utasoknak is kifogástalan utazási lehetőséget biztosítani.