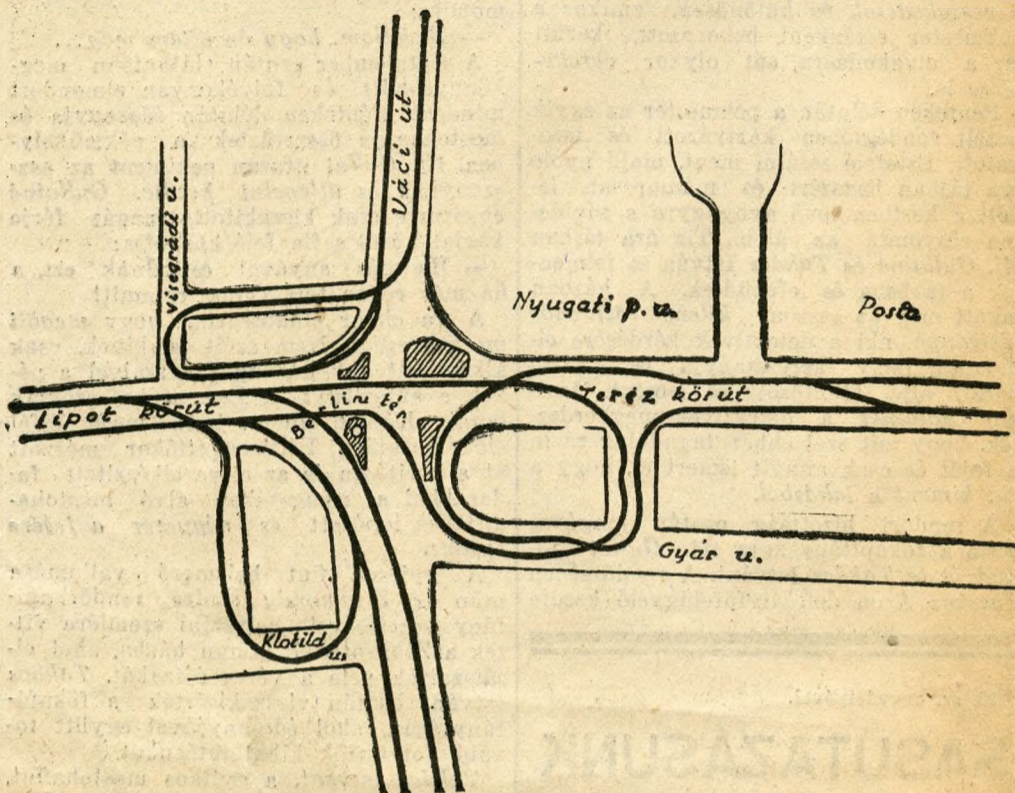


# UJ TERV A VILLAMOSKÖZLEKEDÉS SZABÁLYOZÁSÁRA

## Hogyan lehet eltüntetni a terekről a vágánykeresztezéseket?

Budapest legújabb szencziója egy hét óta a **Berlini-téri villamosközlekedés új rendje**. A forgalmasabb órákban kíváncsi járókelők serege ácsorog a téren és a Nyugati-pályaudvar előtt s kíváncsian szemlélik: hogyan, miként kanyarodnak be a MÁV-épülettömb mögött elhelyezett

rövid utszakaszra a forgalmasabb reggeli, déli és esti órákban. Hasonló a helyzet a budai kocsiknál is, amelyek a Lipót-körút végéig most gyorsított iramban közlekedhetnek, de a Berlini-téren át és a hurokvágányon keresztül újra visszazárja a térre, csak ügyel-bajjal jutnak el.



A Berlini-tér jelenlegi közlekedése.

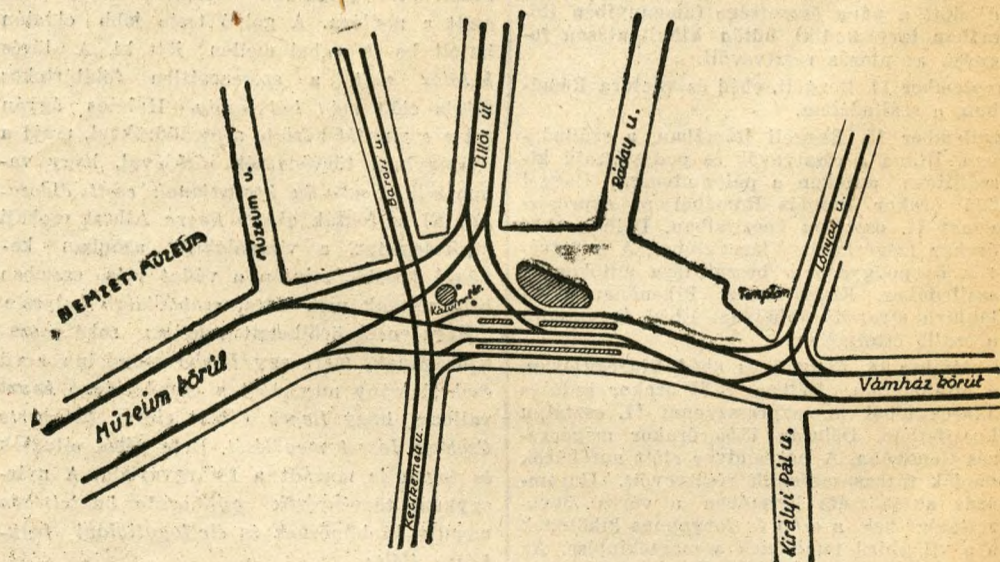
hurokba a két irányból érkező szerelvények. A lapok hasábos tudósításokban számoltak be a premierről s az első naptól kezdve a legrészletesebben bírálják az új helyzetet. Hozzászólások hangzanak el a változás mellett és ellene, egy cseppet sem túlzás, ha azt állítjuk, hogy a pesti polgár egy hét óta másról sem hall mint a Beszkárt legújabb forgalmi tervéről.

Meg kell állapítani, hogy a Beszkárt vezetősége előtt kizárólag három cél lebegett, amikor az új rendet életbeléptette. Ez a három főszempont: a forgalom gyorsítása, a közlekedés egyenletesebbé tétele és a villamoskocsik minél tökéletesebb kihasználása volt.

Az első cél, hogy a forgalmat gyorsabbá tegye, körülbelül megfelel ez a legutóbb életbeléptetett intézkedés. A Borá-

A Berlini-tér végéig most gyorsított iramban közlekedhetnek, de a Berlini-téren át és a hurokvágányon keresztül újra vissza a térre, csak ügyel-bajjal jutnak el. A Berlini-tér közlekedési rendjének megváltoztatása tehát valóban meggyorsította az itt található villamosjáratok forgalmát, de **jelentékenyen nehezebbé tette a közlekedési rend fenntartását magán a téren**. És pedig azért, mert azzal, hogy a Berlini-téren és a MÁV-épülettömb mögötti hurokvágányon három viszonylat végállomását létesítették, a különböző jelzésű kocsik gyakori összetorlódását idézték elő.

A déli, vagy az esti órákban bárki láthatja, hogy a Podmaniczky-utcától egészen a hurokvágányig két-három darab 6-os jelzésű vonat áll és várja, hogy a



A Kálvin-téri labirintus.

ros-tértől a Nyugati pályaudvarig közlekedő 6-os jelzésű villamosvonatok menetideje 23 percet ösökkent s ugyanannyi idő alatt teszik meg utjukat a 4-es és 7-es viszonylatu kocsik is. Alaposabb szemlélődés után azonban kiderül, hogy ez a menetidőcsökkenés csak látszólagos, mert mindhárom villamosvonalnak csak egy-egy bizonyos szakaszán mutatkozik. A 6-os jelzésű kocsik ugyanis — általában kevesebb kocsik lévén forgalomban a Nagykörúton — most valóban rövidebb ideig teszik meg az utat a Boráros-térről a Podmaniczky-utcáig, mint eddig. A Podmaniczky-utca-tól kezdve azonban a Nyugati pályaudvarral szemben lévő bekanyarodó hurokvágányig, majd azon át ki a Berlini-térre, sokkal lassabban mennek a kocsik, mint ezelőtt bármikor. Az egész huszonhárom perces menetidőnek több mint ötöt-része, 5,2 perc esik erre a

hurokba bebocsássák. Ugyanakkor a Nyugati-pályaudvar előtt is vesztegel ugyanannyi 4-es vagy 7-es kocsik, bent a hurokban pedig egymást tessékélik előre udvariaskodva a különböző viszonylatu vonatok. A Berlini-téren, a Nyugati-pályaudvar előtt és a Jókai-utcában ellenőrök, kisegítő kalauzok, jelzőlámpával és zászlóval felszerelt kisegítő alkalmazottak egész kis hadserege tartja fenn a rendet s a személyzet — szemmel láthatólag — legfőbb gondja az, hogy elkerüljék az egymást három helyen is keresztező sűrűpárokon a kocsik összeütközését.

Az új rend életbeléptetésének másik oka: a közlekedés egyenletesebbé tétele. Az előbb elmondottakból önként következik, hogy ez a kísérlet ezen a téren sem járt a remélt sikerrel. Eppen azért, mert a pálya legnagyobb részén a kocsik most gyorsabban és zavartalanabban közleked-

# Magyaros formaruhát

Intézeti egyenruhát finom szigoruan előírás szerint készít leányok ízléssel, elsőrendű kivitelben és fiuk részére

## GYERMEKRUHA OTTHON

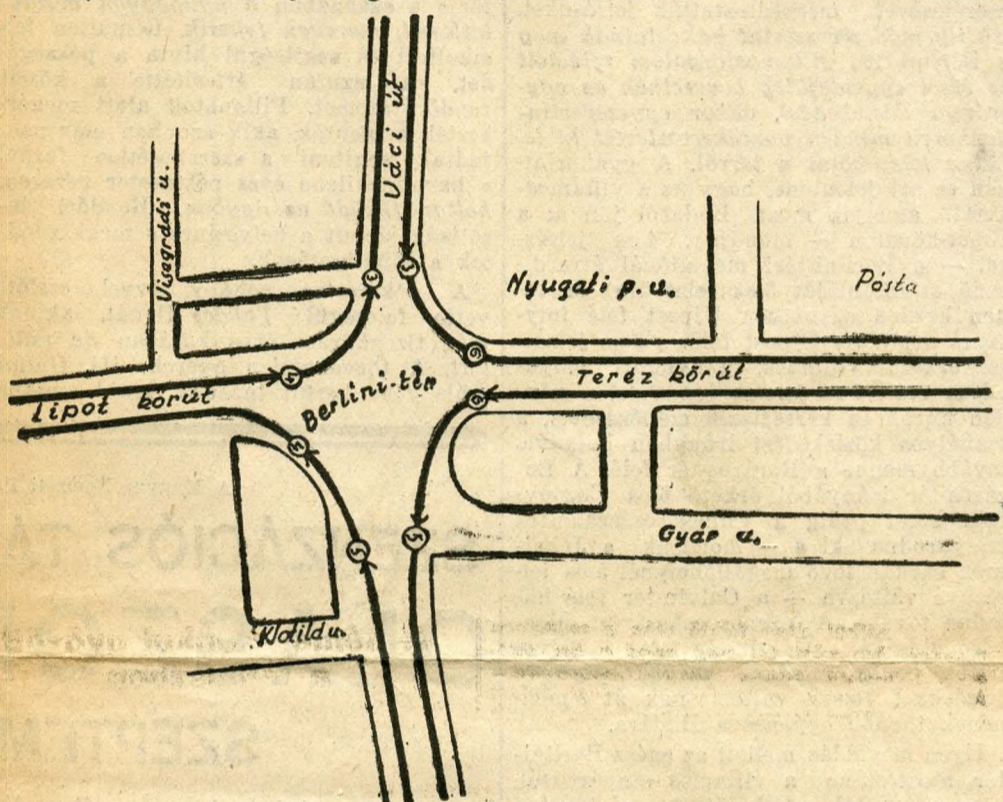
gyermekruha-különlegességek üzlete

IV., Sütő-utca 2. VIII., Baross-utca 77. I., Mészáros-utca 2.

hetnek, de annak két végpontján sűrűn összetorlódnak, a közlekedés az eddiginél egyenletesebb lett. A Nagykörút bármely pontján megállva tapasztalható, hogy például a 6-os jelzésű villamos néha egy, néha két-három, de van rá eset, hogy öt-hat, sőt kilenc percenkint közlekedik. Nem ellenőrizhető magánmérések szerint a forgalmas órákban előfordult, hogy tizenegy perc telik el két kocsik érkezése között.

A villamoskocsik minél tökéletesebb kihasználása szempontjából az új terv valóban sokkal jobb minden eddigi rendszernél. Ritkán fordul elő, hogy félig, vagy egészen üres kocsik fussanak a vonalon, annál sűrűbb jelenség azonban

megszüntette a 4-es viszonylat, mert amint a villanyrendőr szabadot jelez és a gyalogosok megint meg akarnak indulni, ugyanabban a pillanatban elindul a 4-es kocsik és életveszélyes közelségben haladva a járdaszívet sarkán ácsorgó tömeg mellett, teljesen lehetetlenné teszi az átkelő-forgalmat. Mire a kocsik elhalad, addigra pedig a villanyrendőr ismét pirosat mutat, mert közben a Nagykörút és a Lipót-körút irányából összetorlódtak a forgalom, az átkelni szándékozó gyalogosok tehát ismét hoppon maradnak. Néha tíz-tizenkét 4-es és 7-es jelzésű kocsit is be kell várni a gyalogos emberek, amíg végre szerencsésen, de néha



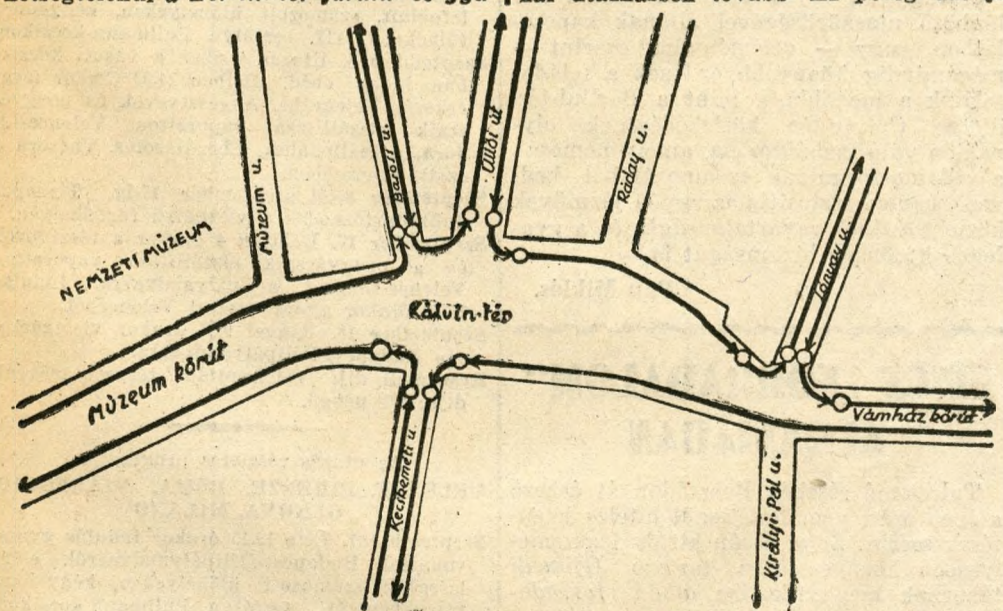
A leegyszerűsített forgalom térképe.

az, hogy — különösen a Nagykörúton — minden vonat zsúfolásig tömve van, a forgalmasabb órákban pedig éppenséggel fűrtökben lógnak az utasok a kocsik oldalán. Nagyon valószínű, hogy ezt éppen a közlekedés egyenletlensége okozza. A budai járatu villamosoknál különben sem lehet a kocsik minél tökéletesebb kihasználására hivatkozni, mert egészen bizonyos, hogy a 4-es és 7-es járatok kocsijai mostani pályáikon nem arányosan megoszó utasforgalmat bonyolítanak le. Kizárt dolog, hogy az Új Szent János-kórháztól a Margit-hídig ugyanannyi utas akarja igénybevenni a kocsit, mint a Margit-hídtől a Berlini-térig.

Az új rend legerősebb hatása azonban kétségtelenül a Berlini-tér jármű- és gya-

létele kockázatásával, átjuthat a tulsó oldalra.

A Beszkárt előbb említett műszaki segédzsemmel kivül féltucat rendőr vigyáz arra, hogy szerencsétlenség ne történjen a térnek ezen a pontján. A banánsziget és az automatabüffé előtti térség néha fekete az átkelésre váró tömegtől, a Vilmos császár-ut és Váci-ut tengelyében közlekedő autó- és kocsiforgalmat pedig tökéletesen megbénítja ez a rendszer. Azonkívül azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a gyalogosok egyrésze talán nem is gyalog akarja utját folytatni, hanem a tér másik oldalán lévő 5-ös és 49-es, vagy betűs kocsik megállóhelyei felé igyekszik, hogy azokkal utazhassék tovább. Ez pedig azt je-



Az átrendezett Kálvin-tér.

logosforgalmában mutatkozik meg. A 4-es villamos végállomásának a Berlini-térre való áthelyezése olyan bonyodalmat idézett elő a gyalogközlekedésben, amilyenekre a Beszkárt valóban nem számíthatott. Eddig ugyanis az volt a helyzet, hogy a tér közepén lévő ugynevezett banánszigetről a szemben lévő automatabüfféig egy, mindössze nyolctíz méter hosszú kocsisívon kellett áthaladni és az átkelést a tér közepére függesztett villanyrendőr szabályozta. Ezt az átkelési lehetőséget most tökéletesen

lenti, hogy ezeknél a viszonylatoknál is utastorlódás áll elő s az az igyekezet, amely egyik oldalon a villamoskocsik minél tökéletesebb kihasználását célozta, a másik oldalon a forgalom egyenletlenségét és néhány csomó üres járatot eredményez.

Bizonyosnak látszik, hogy a város mai erős iramu forgalma mellett, a Berlini-tér közlekedési rendjét még így megváltoztatott módon sem lehet sokáig fenntartani. Ugy a gyalogos közönség, mint mindennemű jármű- s villamosforgalom

ljesez zavartalan lebonyolítására és gyorsabbá tételére, minden baleset, vagy zavarok elkerülésére csak egyetlen mód látszik lehetségesnek: *ha a térben egyszerismindenkorra eltüntetnek minden villamoskeresztezést.*

Az alább következőkben úgy rajzban, mint szövegben bemutatunk egy tervet, amely alkalmasnak látszik arra, hogy megoldja bármilyen szabálytalan kiképzésű tér villamosközlekedésének problémáját. Lehetséges, hogy a forgalom sűrűsége és egyenletessége, valamint a kocsik kihasználási lehetősége szempontjából ez a terv még simításokra, módosításokra, netalán újabb kiegészítő ötletekre szorul, de mindenképpen *alkalmas arra, hogy a Beszkárt komolyan foglalkozzék vele és kísérletképpen, például a Berlini-téren, megvalósítsa.* Ha beválik, akkor hasonló módon lehetne rendezni a Calvin-tér forgalmát is, idők folyamán pedig mindazon helyekét, ahol a forgalom erősödésével a mai rendszer már nem lesz fenntartható.

A múltban is sűrűn előfordult, hogy a Beszkárt vonalain egy és ugyanazon villamoskocsi két különböző jelzéssel szaladtak. Ilyenek voltak a 18-as és a 22-es, vagy a 15-ös és 71-es számú relációk, ma pedig a 42-es és 43-as viszonylat, amelyeknek kocsijai a pálya egy bizonyos pontján, számtáblájuk egyszerű átcserelésével, megváltoztatták jelzésüket. *Ha ily módszer szerint változtatnák meg a Berlini-téri villamosforgalom relációit és ezzel egyidejűleg bevezetnék az egyirányú közlekedést, akkor egyszerismindenkorra minden vonalkeresztezést ki lehetne küszöbölni a térről.* A gyakorlatban ez azt jelentené, hogy az a villamoskocsi, amelyik most Budáról jön át a Lipót-köruton — mondjuk, 4-es jelzéssel — a Berlini-téri megállónál átfordítaná számtábláját 3-as jelzésűre és innen kezdve egyenesen Újpest felé folytatná útját. Az Újpest felől a 3-as jelzéssel érkező villamos, a nyugati pályaudvar előtt 6-os jelzést venne fel s minden hurok és keresztezés mellőzésével, a szabályos közlekedési irányban haladva, tovább menne a Boráros-tér felé. A Boráros-tér irányából érkező 6-os viszonylatu kocsi pedig a Vilmos császár-utrá kanyarodna ki s — mondjuk a Jókai-utca sarkán lévő megállóhelynél 5-ös jelzésűvé változva — a Calvin-tér felé haladna tovább. A Vilmos császár-ut ellenkező oldalán, a Calvin-tér felől jövő vonatok pedig, mostani megállóhelyükön jelzésüket 3-asra változtatnák át s menének tovább egyenesen Budára.

Ilyen megoldás mellett az egész Berlini-tér mentesülne a villamos simpároktól, hisz a vonalak mindenütt a gyalogjáró közelében, a rendőrileg megszabott közlekedési irányban vezetnének, illetve kanyarodnának. A tér közepét így esetleg oly módon lehetne rendezni, hogy megfelelő és szabályos uttestek szolgálnának külön a jármű- és külön a gyalogosforgalom céljaira. Esetleg parkirozni is lehetne a tér közepét és végleg eltüntetni onnan a banánsziget elnevezésű óratornyot, amelyre most ugyis csak azért van szükség, mert egyik oldalán van a Vilmos császár-ut kocsik megállóhelye.

Ha pedig ez a megoldás — amelyhez hasonlóan lehetne rendezni az alább bemutatott két ábra szerint a Calvin-tér közlekedését is — újra olyan problémák elé állítaná a Beszkárt vezetőségét, amelyek az egyes járatok túlságos hosszúságával, a kocsik kihasználási lehetőségével, vagy az egyes villamosvonalak különböző utassűrűségével állanak kapcsolatban, úgy — véleményünk szerint — még mindig könnyebb ezeknek a feladatoknak a megoldása, mint a Berlini-tér, illetve Calvin-tér közlekedésének oly módon való szabályozása, amely nemcsak a villamosforgalom szempontjából kedvező, hanem biztosítja az egyéb járművek közlekedésének zavartalanságát és a gyalogos közönség biztonságát is.

Pap Miklós.