Rendezni kell a közlekedést a zürzavaros Kálvin-téren

A nagy világvárosoknak sok gondot okoz a közlekedés helyes megoldása. Minél régebbi városrész közlekedéséről van szó, annál nehezebb annak közmegelégedésre történő rendezése. A szerzett jogok, a kisajátítási költségek, a műemlékké nyilvánítások és főképpen a takarékosság mind gátolják a városrendezők munkáját. Sürgős feladattá vált a Kálvin-tér végleges kialakítása, mert nemcsak, hogy nem illik ennek a térnek az összevisszasága fő- és világvárosunkhoz, hanem főképpen rendőrségi, életvédelmi szempontokból is kifogás alá esik.

A Kálvin-tér életveszélyes! A villamosokat még valahogy a sínek eligazítják, de éppen ez a merev eligazítás a tulajdonképpeni oka a tér közlekedési rendszertelenségének. Például a Vámház-körútról a Múzeum-körútra haladó autóknak, vagy teherkocsiknak tíz pár sínen kell átküzdeniök magukat. Igazán derék és idegölő munkát végez a Kálvin-téri forgalmi rendőr ott a kilenc utcák terén.

Általában szokás, hogy a nagyforgalmú tereken az egyirányú közlekedést rendelik el. Ezzel kikerülik a mindig veszélyes kereszteződést. Kérdés, lehet-e a Kálvin-teret egyirányú közlekedéssel rendezni?

Terítsük magunk elé a Kálvin-tér jelenlegi hiteles térképét, azonnal látjuk, hogy a villamosközlekedés a tér északi oldalára csoportosul össze, viszont a déli nagy része a Kálvin-térnek szinte kihasználatlanul hever, bár az egyéb járműforgalom ott bonyolódik le. Ez az egyoldalas kihasználás azt eredményezi, hogy *a villamosok és egyéb járművek állandóan még csak nem is merőlegesen keresztezik egymást, amivel tetemesen meglassul a közlekedés.* Takarjuk le papírral ennek a térnek és a betorkoló utcáknak területét. Húzzunk meg egy szabálytalan önmagába visszatérő görbe vonalat úgy, hogy ez a vonal jelentse a villamosvágányok tengelyét. Ehhez a görbe vonalhoz csatlakoztassuk a különböző utcákból ki- és betorkoló villamossineket, amint az a közölt rajzon látható. Ez tulajdonképpen az egysínpár rendszere, a Kálvin-tér közlekedésének szerintem való megoldása. Minden jövő és menő villamos erre az egy sinre fut rá és kényszeríti a villamosokat, hogy egy irányba, az óramutató járásának megfelelő irányba haladva a téren körforgalmat bonyolítson le. Például: a Múzeum-körútról jön egy 49-es villamos, az M-el jelzett megállóhelyen felveszi az utasokat, a Baross-utca előtt belép a körsinre, annak egy részén végighaladva, a református templomnál kilép és folytatja útját a Vámház-körút felé. Vagy például: Az Üllői-útról a 5-ös, 5/a, vagy az 52-es kocsik a megállótól elindulva ráfutnak a körsinre, azon végighaladnak, elgördülnek a Kecskeméti-utca előtt is, a körsinből kilépve, a Múzeum-körútra érnek, ahol a megállónál újból utast cserélve mehetnek tovább a Nyugati felé. A Kecskeméti-utcából a 16-os kocsi, amint kilép, szintén a körsinre fut, a Múzeum-körúttól elkanyarodva, kilép a körsinből és a Baross-utcában folytatja útját.

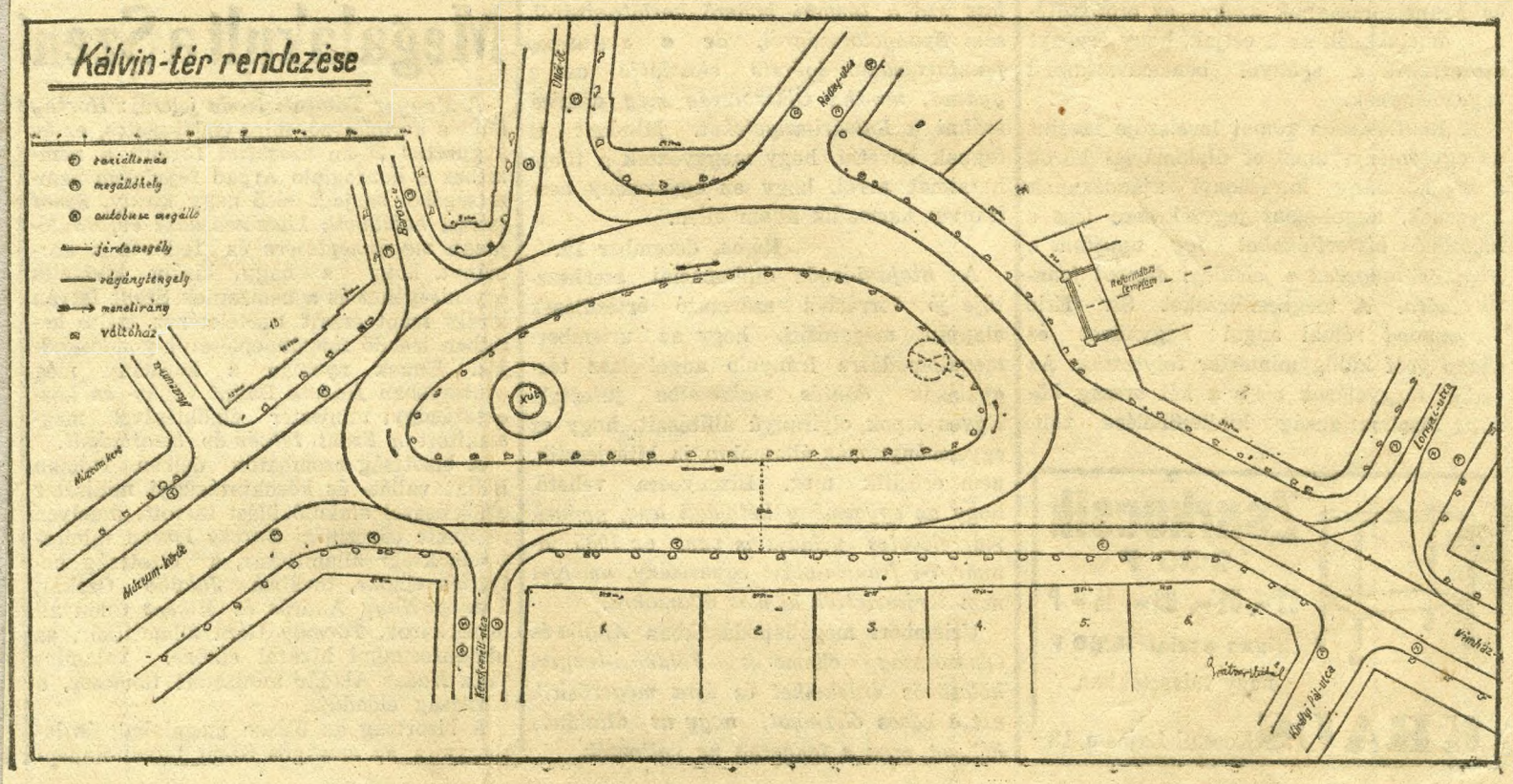
Az egyéb járműforgalom, például autók, teherautók, a villamos körsinen belül és a rajzon látható új alakot nyert park között közlekednek, szintén a villamossal megegyező irányban tizenkét méter széles úttesten. Például a Ráday-utcából a 15-ös autóbusz átmegy a körsinen és a sinen belül fut zavartalanul egész a Kecskeméti-utcáig, itt kilép a körsín belső területéről és a Kecskeméti-utcán halad tovább. A Múzeum-körútról egy teherkocsi behajtva, a Kálvin-térre áthalad a körsínen és az ottlevő tizenkét méter széles úttesten zavartalanul hajt a református templomnál lévő körsín részén áthaladva a Vámház-körút felé. Minden jármű a körsint kétszer keresztezi, egyszer a térre valló belépésnél, egyszer pedig a kilépésnél, tehát nem tízszer és nem hatszor kell átmennie a sineken.

A gyalogosok szintén csak körben tehetik meg az utat a Kálvin-téren és csak az előre meghatározott helyeken léphetik át az utcákat. Az átjárás sem olyan veszélyes, mint eddig volt,tekintve a közlekedés teljes leegyszerűsödését.

A jól látható és a tér közepén keletkezett park rendezése már művészi feladat. Itt csupán egyet óhajtok megemlíteni: egy szobor, esetleg Kálvin János szobrának felállítására elsőrangú alkalom kínálkozik. Ha meghúzzuk a református templom tengelyét és ugyancsak a Vámház-körút tengelyét is megjelöljük, amint azt a szaggatott vonallal és a szaggatott körrel jeleztem, akkor ide állítható fel a szobor.

Pénzügyi szempontból a Kálvin-térnek a fentiek szerinti rendezése a legolcsóbb, hiszen csak sínáthelyezésről van szó és nem kell magánterületet kisajátítani, csupán magát a teret kell újból átkövezni.

Mivel ez a körsín alkalmat nyujt arra is, hogy például a Múzeum-körútról kijövő villamos a körsínen való teljes körülhaladással visszatérjen ugyancsak a Múzeum-körútra, ezzel lehetővé teszi azt is, hogy az esetleges felvonulásokkor, körmenetekkor, vagy útlezáráskor bármelyik villamos visszafordulhasson a közlekedés zavartalan lebonyolítása érdekében. A sínkőr segítségével a Kálvin-tér bármely utcából jövő relációnak végállomása is lehet.

A Kálvin-téren jelenleg nyolc villamosreláció közlekedik. Oda- és visszautat számítva, ez tizenhat kocsit jelent. Feltételezve, hogy minden kocsi pótkocsival fut és azt is, hogy minden relációt percenkét indítanak, ez azt jelenti, hogy *minden percben tizenhat villamos ér a Kálvin-térre.* Ezzel szemben egymagán a körsínen huszonegy pótkocsis villamos fér el, tehát öttel több, mint amennyit indítani tudnak. Ha a huszonegy villamoson kívül az utcatorkolatokban levő villamosokat is beszámítjuk, akkor közel negyven pótkocsis villamos fér el a Kálvin-téren és a hozzátartozó utcatorkolatok megállóinál. Ennyi villamos sohasem közlekedett a Kálvin-téren egyidőben. Hozzávetőleges többszöri megfigyelés alapján, még torlódáskor sem volt tizennégy villamos egyszerre a Kálvin-téren. Tehát az egy körsín miatt villamostorlódásról, vagy időveszteségről beszélni sem lehet. Azért sem, mert a körsínen nincs villamos megálló, azon állandóan futnak a villamosok.

Grátzer Antal