



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Hlivős Iván*

Cím: *A körutak vágányainak közép-
helyezésére*

Forrás: *Vallalkozók Lapja*

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1927"

Személy

Bp
(Hely)

1927. 6. 29.
(Idő)

(Köt. v. füz)

A körutak vágányainak közép- helyezése.

(Botfal Hlvős Iván véleménye.)

Hlvős Iván a budapesti villamos városi vasut rt. volt vezérigazgatója, egyik napilap hasábjain nyilatkozott a főváros egyik ezidőszerű legaktuálisabb kérdéséről, Budapest közlekedéséről és ebbeli nyilatkozatát a következőkben foglaljuk össze.

A volt vezérigazgató már 1913-ban a székes-főváros tanácsához fordult, hogy a körutak vágányainak az uttest közepére való áthelyezésehez járuljon hozzá. Miután úgy látja, hogy miként a tanács, úgy a társaság is a kérdés fölött napirendre tért, indítatva érzi magát, hogy a vágányáthelyezés előnyeit feltárja. Nyilatkozni fog ezenkívül majd annak idején az elodáznak csaknem jóvá nem tehető anyagi következményeiről is.

A vágányoknak a közép-
re való áthelyezése óriási előnyöket rejt magában. Azzal, hogy a vágányzat az ut közepére kerül, a Nagy-körut utteste valósággal kiszélesül. Az uttest ma 22.50 méter széles ugyan, ámde a vágányok mai elrendezése mellett a gyalogjáró és a vágányok között két oldalt elnyúló sávok, melyek egyenkint 3.75 méter, összesen 7.50 méter tesznek ki, a közlekedés részére teljesen elvesznek, mert hiszen kocsiközlekedés rajtuk nincsen és ha van, szabályellenes és közveszélyes. Kocsiközlekedésre tehát mindössze az a 10 m. széles utrész szolgál, mely a két sínár között az uttest közepén terül el. A vágányok új elrendezése mellett ellenben kétoldalt 7-7 méter állana a kocsiközlekedés rendelkezésére, tehát kerek 4 méterrel több, mint ma.

Közforgalmi szempontból beláthatatlan előnyöket biztosít a vágányoknak a közép-
re való elhelyezése. Az uttest közepére fektetett villamosvasuti pálya mindenekelőtt mesterségesen kettéválasztván a kocsiforgalmat, egy csapásra megszüntetné a kocsiforgalom össze-visszaságát

Magában véve az a körülmény, hogy a vágányok által kettéválasztott két uttestrészen más-más járművek csak egy irányban haladhatnak, — a kocsiforgalomnak egészen új képét adná. Így megszűnnék az a mai közveszélyes állapot, melynél a gyorsabban haladó járművek, különösen a gépkocsik, a vágányokon hajtának előre. A nagyforgalmu utcakeresztezéseknél, pl. a Rákóczi ut és Nagy-körut keresztezésénél, a körutra forduló járművek, melyek most úgy a Nagy-körut, mint a Rákóczi ut vágányait keresztezni kénytelenek, a jövőben csak az egyik utnak a vágányait érintenék, ami nem lekicsinylendő előnye a forgalomnak. A mai elrendezés mellett minden járműnek, mely a Körutról valamelyik mellékutcába hajt, vagy onnan kihajt, feltétlenül kereszteznie kell a vágányt, amit az új elrendezés megszüntetne. Kedvezőbbé alakul a Körutra bekanyarodó és a Körutól kikanyarodó villamoskocsik útja is, mert míg most nagyobb részt az egész uttesten át kell haladniuk, a jövőben csak az uttest felét metszenék. A pályatest elkülönödése mindezen felül még lehetővé teszi a villamoskocsik menetidejének megrövidítését és az engedélyezett menetsebesség teljes kihasználását, ami a közuti forgalomban rendkívüli előnyt jelent.

Közbiztonsági szempontból is messze föltéte állana a közép-
re való vágányelhelyezés a mai-
nak. Az, hogy az ellenkező irányban haladó kocsikat a villamosvasuti sínár teljesen elkülöníti, kizárja a lehetőségét annak, hogy a villamosvasut más járművekkel összeütközzék, ami most — főleg a mindinkább növekvő automobilforgalom mellett — elég gyakori eset. A mellékutakból kihajtó járművekre nézve egy ilyen elrendezés annyiban teremene a mostanál kedvezőbb helyzetet, hogy míg most az uccából kifordulva, egyenesen a vágányokra kénytelenek ráhajtani, ami a statisztikai adatok szerint számos balesetnek volt már ok-
zója, addig a vágányok közép-
re elhelyezése mellett még a sebesen kihajtó kocsik is idejében lassíthatnak, sőt a legtöbb esetben — amennyiben a kihajtás oldalán kell tovább ha-

ladniok — a vágányokat nem is érintik. Ugyanez az eset áll fenn a mellékutakba behajtó járművekre nézve is, amelyek most feltétlenül keresztezni kénytelenek a villamosvasutnak egyik sínárját, míg a jövőben a menetirányban baloldalt kanyarodó kocsik a vágányt egyáltalában nem érintenék.

A gyalogosok közbiztonságát is sokkal jobban védi a kétvágányos fektetett vágányzat, mint a kétoldalt elhelyezett sínár.

A közép-
re vágányelrendezés mellett az uccakeresztezésben való átkelés is mód felett meg van könnyítve a gyalogosok részére, mert úgy a vágányokon innen, mint a vágányokon túl, mindig csak egy irányban kell a kocsiközlekedésre ügyelniük, nem pedig — mint most — egyszerre két irányban jobbra és balra, sőt rendszerint előre és hátra is kémlelniük, hogy ugyan melyik oldalon fenyegeti őket az elgázolás veszedelem.

A fel- és leszállás biztonságának kérdése is igen könnyen megoldható olymódon, hogy minden megállóhelynél a vágányok mellett járdaszízeket helyeztetnénk el, amelyek úgy a villamoskocsira várakozó közönséget védik meg a kocsiforgalom veszedelemi ellen, mint a kocsiról leszállott utasoknak is védett helyről elegendő időt adnak a kellő körültekintésre. A szigetperronokon való várakozás a mai-
nál sokkal előnyösebb lenne, mert ma a felszállani kívánók a járda melletti kocsúton kénytelenek álldogálni és ki vannak téve a legkülönbözőbb járművek által való elgázolás veszedelemének, addig a járdaszízek biztos helyéről nyugodtan várhatják be a nekik tetsző villamoskocsi megérkezését. Londonban és Párisban már régi rendszer, hogy a bérkocsik állomáshelyei mindenütt az uttest közepén vannak.

A szigetperronok egyébként az utat keresztező gyalogjárók részére pihenőt is szolgáltatnak. A mai állapot hívei részéről esetleg felhozható az az érv, hogy a villamosról leszálló közönségnek ma csak néhány lépést kell tennie a járdáig, az új elrendezés mellett pedig az ut felén kell keresztül vergődni, megcáfolja az a tapasztalat, hogy a leszállók egyszer a leszáll-

lás oldalán van dolguk, máskor meg a tulsó oldalon. Tehát míg ma ezeknek az utasoknak az egész kocsiuttesten kell össze-viszsa hajtó járművek és folytonos életveszedelmek között átbukdácsolniok, az említett elrendezés mellett csak a fele utat kell megtenniök a járdáig és pedig akkor is csak egy irányban haladó járműveket kell kikerülniök, ami sokkal kevésbé veszedelmes.

Végül szépészeti szempontokat is szolgálna a vágányoknak a közép-re való helyezése azzal, hogy a felső áramvezetést szolgáló drótozást el lehet tüntetni, amennyiben azokat az uttest közepén felállítandó diszes oszlopokra lehet felszerelni, mely oszlopokon egyuttal a villamos világítótesteket is el lehetne helyezni.