

Villamosvágányok áthelyezése az utközépre

16
Irtta: **PIROVITS ALADÁR ny. székesfővárosi műszaki tanácsos**

A Beszkar szerződéses kötelezettségeinek felügyeletére kiküldött ellenőrző-bizottság kimondta, hogy a Vámház-köruton és az Üllői-uton a villamosvágányokat a jelenbeni helyükről az uttengely körül helyezik el.

Ez a sínáthelyezési probléma immár elég régen kísért, mint a fővárosi közlekedési viszonyoknak nem éppen a jó szelleme. Két évvel ezelőtt felmerült a nagyköruti villamos-sinpárokra ugyanilyen értelemben való áthelyezése, amely kérdéssel akkoriban behatóan foglalkoztak és kimutattuk, hogy városrendezési szempontból ez az áthelyezés technikailag kivihetetlen. Erről a kérdéstről azután azóta sem volt szó, sőt, ha nem csalódunk, az illetékes körök az áthelyezés fölött napirendre is tértek.

Most, hogy ez a probléma, ha más helyekre vonatkozólag is, de újból kísért, szükségesnek véljük történelmi visszaemlékezésésként ezeknek a villamos-sineknek a városi főutvonalakon való elhelyezésére nézve követett irányelveket feleleveníteni. Ebben a tekintetben elsősorban is a Nagykörut vágányelhelyezéséről szólunk, mint amely főutvonalon legelőször helyezték el a Baross-utcai sinekkel együtt a vágányokat a mai helyükre.

Az elhelyezés alapeszméje az volt, hogy a vágányok a járdaszegélykőhöz közel helyeztessenek el, de úgy, hogy a szegélykő felőli sinszál oly távolságban helyezkedjék el a járdaszegélykőtől, hogy a két most említett vonalirány között egy kocsi kényelmesen elférjen. Erre a célra a szabványszélességet 2,50 méterben állapították meg. Az eszmét az ilyen feltételek szerint való elhelyezésre nézve itt Budapesten Béctől vették át annadidején az illetékes tényezők. A vezérlő gondolat az volt, hogy az utazóközönség minél kevesebb akadály mellett, minél gyorsabban érje el a kocsikat. Ilyen feltételek mellett nyertek azután nálunk elhelyezést a villamosvágányok a Belső köruton kívül a többi főutvonalában, az Üllői-uton, Váci-uton, stb. Jött azonban az új irányzat, mely ezt a most ismertett vágányáthelyezési rendszert elavultnak és célszerűtlennek mondta ki és a közlekedési viszonyoknak egyedül megfelelő helyes vágányelrendezést olyképpen állapította meg, hogy a villamossinek az uttengely körül helyezkedjenek el, még pedig úgy, hogy a szimmetrikus elhelyezkedés feltételezése mellett a két szélső sinszál egymástól négy méter távolságban legyen.

Az ujitókat ebben az elgondolásban az a körülmény vezette, hogy az először ismertetett elhelyezkedésben a két irányban való haladásnak szerves elkülönítése nem volt lehetséges, a második az pedig, amely az ujitók előtt különösen nagy fontosságú volt, hogy a villamoskocsik, mint a leggyorsabban haladó közlekedési eszközök, az uttestnek azon a részén mozogjanak, ahol a gyalog közlekedő közönséget leginkább távol lehet tartani ezektől a kocsiktól, hogy ez uton a gyalogosok életbiztonsága tekintetében szükséges követelmény a legnagyobb mértékben elérhető legyen. A második előny, melyet az illetékes ujitók ebben az új rendszerben láttak, az egymástól szervesen elkülönített haladási iránynak megrögzítése, mely a mostani elrendezkedés mellett tudvalevően nem lehetséges.

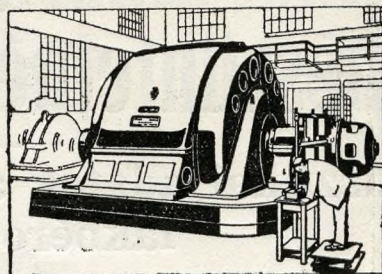
Az idők során rohamosan növekedő forgalom, különösen a főutvonalakon, a főváros közlekedési viszonyai körül már-már tűrhetetlen helyzetet teremtett és a szinte nap-nap után mindjobban tornyosuló

közlekedési bajok most megérlelték a hatóságban azt az elhatározást, hogy megkezdik a már oly sokszor kísértett vágányáthelyezési munkákat.

A főváros utvonalai nem elég szélesek az utközepes vágányáthelyezéshez.

Ez az egész akció nem volna kifogásolható, sőt, ellenkezőleg, a haladás természetes rendjét láthatnók csak ebben az intézkedésben, ha nem szólna itt közbe az az örök igazság — a logika, amely ellen nem csupán a szavainkban, de egyszersmind bármilyen irányú technikai intézkedéseinkben sem szabad vétkeznünk. Hogy most már az ügy érdemére térjünk, szóvá kell tennünk az áthelyezés ellen szükségszerűen felmerülő kifogásainkat. Az első szerint ahhoz a feltételhez, hogy az utközepes vágányelhelyezésre átérhessünk, elengedhetetlenül szükséges a főutvonalnak oly szélessége, mely az illető főutvonalnak szükségszerűen végrehajtott dimenzionálása útján adódik ki. A leghatározottabban kijelenthetjük, hogy ennek a döntően fontos műszaki feltételnek sem a Nagykörut, sem a Rákóczi-ut, annál kevésbé pedig az elől felsorolt főutak nem felelnek meg.

Pontosan meg van ugyanis szabva, hogy a vasuton kívüli közlekedési eszközökből hány kocsinak kell egymás mellett elférni, hogy azok között kollízió elő ne forduljon, mert ellenkező esetben a célbavett ujitás gyakorlatilag eredménytelennek bizonyul. És itt nem hagyhatjuk megemlítetlenül Király Kálmának a legutóbbi londoni utépítési kongresszusról ho-



**MINDENMŰ
VILLAMOS
GYÁRTMÁNY**

**Magyar Siemens Schuckert Művek
Villamossági RT. Budapest**



Igazgatóság és központi iroda:
VI, Teréz-körut 36.
Távbeszélő: Aut. 207—39.

◆
Kábelgyár és Gépműhely:
X., Gyömrői-út 128.
Távbeszélő: J. 389—26.

◆
Sürgőnycim:
Siemensdyn Budapest

zott azt a megjegyzését, hogy a kongresszus az egy kocsis szélességét az eddigi 1.50 méter helyett 1.64 méterben állapította meg.

Ez a feltétel tehát az újítással teljesíthetetlenül marad. Sokkal fontosabb azonban az újítás körüli elgondolásban egy másik szempont, melyre, úgy látszik, az illetékes körök egyáltalán nem gondoltak és amelyben foglalt lényegét a korszakosan megváltozott helyzetviszonyok teremtették meg és keltették életre. A kezdeti időkben leggyorsabban haladó villamoskocsikat messze tulszárnyalta a modern idők közlekedési eszköze — az autó. Az az indító ok tehát, mely az intézőköröket arra készítette, hogy az akkor leggyorsabban haladó kocsikat az utközépre helyezze, bizonyára általános vélemény szerint most a helyzetet akkép változtatta meg, hogy a sulypontot a villamosvasutakról az autókra tegyük át, amely megállapítás pedig annyit tesz, mint megtartani a mai helyzetet.

Javulás helyett költség, forgalmi akadály és életveszély.

Kétségtelen és el nem vitatható, hogy a vágányáthelyezésekkel a mai állapotok javulni nem fognak és azokat az előnyöket, melyek az áthelyezés mellett felhozhatók, magasan és messze tulszárnyalja maga az az egyetlen veszedelmesen nagy akadály, hogy a villamosra felszállóknak akkor majd az autórengtegeken kell átgázolniuk, amiközben saját magukat teszik azután ki az elgázolásnak. És ne felejtjük itt el, hogy az új elrendezkedésnek nélkülözhetetlen tartozéka lesz a járda-sziget, melyet az uttesten kell elhelyezni és amely műtárgy a már eredetileg is szűk uttestet még jobban megsűkíti, úgyhogy itt azután az autók csak egyenként, libasorban hagyhatják el a

mindenkori járdaszigetet, amely helyzetnek alapos megfigyelésére felette alkalmas hely a Kossuth Lajos-utcai torkolat a Muzeum-köruton.

Nemrégiben éppen a főváros közlekedési ügyosztályában jártam, az után érdeklődvén, vajjon a Rákóczi-uton valóban át akarják helyezni a villamosvágányokat és történetesen ugyanakkor jelen volt a Beszkr egyik igazgatója, aki mindjárt bekapcsolódott a vitába és elmondta az általa a Rivierán idevonatkozólag látottakat és miként elbeszélte, valóságos rémület fogta el, amint az utazóközönség ezer veszély között, melyet a száguldó autók okoztak — volt csak képes a villamoskocsira való felszállás helyéhez jutni.

Ezek a veszedelmes pontok nálunk már láthatók, az előbb említett helyen kívül a Baross-utcában is. Ezeknek száma azután abban az arányban növekszik, amilyen arányban van tervbevéve az áthelyezés.

Az áthelyezést ellenző annyira a velejárá bajoknak és veszedelmeknek hatása alá kerül, hogy még csak észébe sem jut az áthelyezés horribilis költségeiről és az elmaradhatatlan óriási forgalmi akadályokról megemlékezni.

Még érdekeseznek tartom megemlíteni a bizottmányi tárgyalások alkalmával felszólaló egyik technikus előkelőséget, aki azt állította, hogy a keresztutcákból a főutvonalra törekvő sofförök szinte örülnek, ha az uttesten a villamoskocsikat minél távolabb, minél inkább az uttengely körül láthatják. Azonban jó lenne ezeket a sofföröket megkérdezni, vajjon mit szólnak ahhoz, ha majd a keresztutcákból kijöve, nyomban szembetalálják magukat a járdák mellett száguldó és sokkal gyorsabban rohanó autók özönével. Kétségtelen, hogy ebből a szempontból a helyzet csak rosszabb lesz.