

KÖZUTI KÖZLEKEDEÉS

SZAKLAP: A KOCSI-, AUTOMOBIL-, KÖZUTI-VASUTI FORGALOM, A SZÁLLITMÁNYOZÁS, KÖZUTAK

SZERKESZTŐSÉG ÉS KI-
ADÓHIVATAL BUDAPEST,
VIII., KUN-UTCA 7 :: MEG-
JELENIK MINDEN 1-ÉN ÉS
15-ÉN Telefon JÓZSEF 9-01

FENTARTÁSA ÉS A KÖZTISZTASÁG ÉRDEKEI SZÁMÁRA

A FUVAROS IPARTÁRSULAT ÉS A
FUVAROS ÉS SZÁLLITÓMUNKAADÓK
EGYESÜLETÉNEK HIVATALOS LAPJA

ELŐFIZETÉSI ÁRA: EGÉSZ
ÉVRE 20 KORONA, FÉL
ÉVRE 10 KORONA :: MEG-
JELENIK MINDEN 1-ÉN ÉS
15-ÉN Telefon JÓZSEF 9-01

FŐSZERKESZTŐ: FORRAI SOMA FELELŐS SZERKESZTŐ: KÁRMÁN DEZSŐ

Városi közlekedés és város- szabályozás.

Jansen Hermann berlini építőművész, aki munkájával a Gross-Berlin pályázaton az első díjat nyerte, előadást tartott a Magyar Építőművészek Szövetségében a modern városok szabályozásáról. Érdekes előadásából közöljük a következőket.

A forgalmat a városi lakóházak tömbjéből, a kis utcáiból ki kell vonni. Nagy városokban elegendő az, ha a folyton növekvő és a jövőben kizárólagos automobil- és elektromos vasuti forgalmat kevés és széles, olyan utvonalakon bonyolítják le, amelyek részben a város vagy városrész periferiáin, részben pedig helyesen vezetve a városon keresztül haladnak.

Keresztutcákkal nem zavart zárt házsorok kell hogy határolják eme fő, mondjuk átmenő közlekedésre szánt utvonalat, mert Jansen szerint a főuton, átmenően röviden és gyorsan kell a nagyvárosi embernek lebonyolítani tudni az útját. Nem szabad tehát, hogy átlag 70—120 méterre szakítsák meg a zárt házsorokat a fő utvonala kereszt-irányban torkoló utcák. A helyes városrendezésnél főkövetelés, hogy ha 500—700 méterre szeli át egy-egy utca a fő utvonalat. Gyalogosok részére külön átjárók alkalmazandók, hogy a gyors közlekedés biztosítva legyen és elejét vegyék azoknak a szerencsétlenségeknek, amelyeknek a legképzettebb kocsivezetők is ki vannak téve, ha a keresztutcából kijövő kocsikkal találkozhatnak. Minél szélesebb az út, annál nagyobb gyorsasággal közlekedhetnek rajta a kocsik. Ma a széles utvonalakon 10—15 kilométer gyorsasággal, néhány év múlva pedig 40—45 kilométer gyorsasággal haladhatnak majd az elektromos vasutak és automobilkok, természetesen föltételezve, hogy a kereszt-utakat lehetőleg megszüntetik.

De amíg egyrészt a gyors közlekedést lebonyolító utakra gondot kell fordítani, másrészt a gyalogosok igazát s a lakosság egészségügyét is meg kell védeni. A nagyvárosi embernek szüksége van arra, hogy csendes, kertés utakon járhasson naponta s a helyes város-

rendezésnél mód és alkalom nyílik majd arra, hogy a városon vagy városrészén átvonuló nagy kertés uton üdüljenek a város lakói akkor, amidőn egyuttal napi foglalkozásuk elintézésében járnak.

A nagyvárosok jelenlegi terei, a város forgalmának közepén vannak. Nálunk például a Deák-tér, Erzsébet-tér, József-tér, Gizella-tér, Vigadó-tér, Ferenc József-tér, mind egymás mellett vannak, holott a tereknek ez az elrendezése nem olcsó és nem biztosít a rendes utcakénál több levegőt. Hiba, hogy a nagyvárosok külső részében, ahol még van alkalom a régi hibákat megjavítani és a városrendezést helyesebb irányba terelni, föntartották mai szisztémát és itt is, ott is a forgalmasabb utteste közé tereket ékelnek.

Sok kisebb tér helyett és a helytelenül elrendezett keresztül-kasul menő, minden irányban haladó és körülbelül egyenlő értékű utcák helyett térmegetakarítással, tehát több beépíthető területtel és kevesebb utcaterülettel lehet a városon keresztül menő virágos, kertés mezőcsikot vezetni, ahol az iskolák állnának, jó levegőben, ahová belenyílnának a lakóházak utcái. Ebből az 1000—1500 méter hosszú kertés uteából kapnák a jó levegőt. A lakóház-utcáknak déli irányban kellene futniok, hogy minél hosszabb ideig süssön oda a nap. A lakóház-tömböket úgy kellene megépíteni, hogy azok a különböző építkezési szabályoknak megfelelően 50—70 méter szélesek legyenek és 300 méter hosszúak, közös udvarral. A keresztbe menő, széjjelválasztó traktusokat ki kellene tehát küszöbölni. A lakósáznak még a legnagyobb világvárosokban is lehetőleg alacsonyok legyenek és az utcák ennek megfelelően keskenyebbek. A közlekedő utakon kevés lakás, drágább üzletek nyerjenek elhelyezést, azon az uttesten pedig, ahol kertek vannak, drágább lakások, a mellékutcákban pedig, amelyek épp oly csendesek és higiénikus szempontból épp oly kielégítőek, az olcsóbb lakások helyezkedjenek el.

A város külső pontjain ilyen elrendezéssel olcsó telkek fognak létesülni, amelyek lehetővé teszik majd az olcsó és ideális munkásházak és tisztviselő-lakások építését. Tapasztalat bizonyítja már, hogy a jelenlegi mellékutcáknak negyed része ilyen elrendezéssel meg volna takarítható.

Miként a fönnebbiekből látható, a kiváló szakférfiu előadásában sok értékes és hasznosítható eszme van. Nem tartjuk azonban szerencsésnek a mellékutcák nélküli zárt házsorok ideáját, mert a közlekedési eszközök akadálytalan forgalmának biztosítása mellett igen nagyfontosságú közlekedési érdek az utcáknak egymással való összeköttetése is.

A Városi Villamos Vasut forgalmának javítása.

A Városi Villamos Vasut Király- és Podmanicky-utcai vonalain napról-napra kellemetlenebbé válik az az anomália, hogy itt egyazon végpontban összefutó két vonal között nincs forgalmi összeköttetés.

Kétségtelen, hogy a közlekedés szempontjából súlyos hátrány ez, mert a Városligeti Fásor felől tekintélyes számu közönség igyekszik

a Szépművészeti muzeumhoz,

az Állatkerthez,

a Zsidó-kórházhoz,

a Bulyovszky-utcai réaliskolához,

a Munkácsy-utcai gymnáziumhoz,

és kénytelen a Múcsarnoknál leszállani és 5—10 percig tovább gyalogolni.

Viszont a Podmanicky-utca felől a Fásorba sokan járnak

a fasori szanatóriumokba,

a ref. iskolába,

a ref. templomba,

a zsidó árvaház iskolájába,

a zsidó árvaház templomába,

és ezek az Andrassy-utnál átszállani kénytelenek, a mit még súlyosbit azon körülmény, hogy ezen két vonalon átszállójegyet sem adnak a másik vonalra, hanem jegyet is újból kell váltani.

Tehát az említett vonalösszeköttetés létesítése semmiképen sem kicsinylendő közérdek, de ettől eltekintve a Vasuttársaság érdeke is, mert ezen vonalösszeköttetés feleslegessé tenné az aréna-uti két végállomás közül legalább az egyiket, és lehetővé tenné a pótkocsik járatását és a Társaság kocsiparkjának jobb kihasználhatóságát is, ha a mai 8, 10. és 12. számu já-

ratok helyett egyrészt a Király-utca, Borárostér, Eskütér és Podmaniczky-utcán át két rendbeli körforgalom létesíttetnék. Az utóbbival azon hátrány is kiküszöböltetnék, hogy ma a szóban lévő két vonalról lehetetlen közvetlenül elérni a központi Vásárcsarnokot.

Ezen terv keresztülvihetőségére nem forog fenn akadály. — Az Andrassy-ut keresztezése semmi esetre sem lehet akadály ma, amikor ezt az utat már számos más helyen, sőt a Köröndön is, keresztezi a villamos vasut. Egy kis jóakarattal a szükséges vágányösszeköttetés a legrövidebb időn belül megépíthető volna.

A Városi Villamos Vasut forgalmának ilyen módon való javítása érdekében *Arnstein* Henrik udv. tanácsos és több száz társa még az őszszel kérvényt nyújtott be a nevezett vasut igazgatóságához és a Székesfőváros tanácsához. A Városi Villamos igazgatósága kedvezően fogadta a kérvényt s az érdekeltékhez intézett válaszában kijelentette, hogy a benne foglaltak keresztülvitelét tervbe vette.

Minthogy ezek az intézkedések csakugyan a közönség érdekét szolgálnák s általában az illető vonalak forgalmának könnyebb lebonyolítását eredményeznék, nem kételkedünk benne, hogy a fővárosi tanács is hozzá fog járulni. Kívánatos azonban, hogy ez mielőbb megtörténjék s a szükséges munkálatok mihamarább megkezdhetők legyenek.

A Lánchid elzárása.

A Lánchid elzárásával kapcsolatos ügyeket a tanács legutóbbi ülésében tárgyalta utoljára és a már részben közgyűlésileg, részben saját hatáskörében tett intézkedéseken kívül a következőket határozta el:

1. A hid igazgatóságát megkereste, hogy a jégzajlás elmúltáig a hidat okvetlenül tartsa nyitva a gyalogosok részére és álljon el attól az álláspontjától, hogy a hid legfeljebb február 14-ikéig marad nyitva a közönség részére.

2. A pénzügyminiszterhez újból felirt, hogy a Lánchid mellett berendezendő csavargözös átkelési vonalon, ahol nappal állandóan két gőzös, éjjel egy gőzös fog közlekedni, legalább a II. helyi utasok részére mérsékeltebb, vagyis 4 filléres viteldíj megállapítását rendelje e.