

Igy rendezik a Marx-teret

A közlekedésügyi minisztérium, a főváros, rendőrség közlekedési szakemberei elkészítették Budapest egyik legforgalmasabb és kevésbé rendezett terének,

a Marx-térnek átalakítási tervét.

Az újonnan elkészített terv ideiglenes, a végeleges átrendezést a földalatti gyorsvasút megépítésekor készítik el. A legnagyobb bajt az okozza, hogy a Nyugati-pályaudvarnak nincs kellő előtere. A pályaudvarról kiáramló közönség közvetlenül a térre jut és az amúgy is forgalmas útvonal és tér közlekedését nagyban akadályozza. Különös nehézséget okoz még a Marx-téren a három hurokvágány, a Klotild-utcai, a Jókai-utcai és Kádár-utcai. A tér gyalogközlekedése a jelenlegi rendezetlenség miatt megoldhatatlan. Az újonnan elkészült terv ezt a problémát is megoldja.

A terv szerint

a tér belső részéről eltűnnek a gyalogosok.

A tér közepén lévő banánsziget és a többi járdasziget helyén jüvesített rész lesz és a gyalogosok a tér torkolatainál fognak az egyik oldalról a másik oldalra átkelni. Ugy a gyalogos, mint a járműforgalmat a tér közepén felállított banántoronyból a közlekedési rendőr szabályozza. A térre vezető útvonalak torkolatánál 10—11 jelzőlámpát állítanak fel. A Teréz-körútról érkező 66-os villamos nem megy ki a térre, a Nyugati-pályaudvarral szemben lévő két MAV-ház között névtelen utcán kanyarodik be, majd a Jókai- és a Podmaniczky-utcán keresztülhaladva kanyarodik vissza a körútra. A Klotild-utcai hurokvágány nagyjában megmarad.

A terv lényeges újítása

az, hogy a Váci-útról érkező villamosok közlekedésénél eltűnik a Viktóriakávéház előtt lévő megálló, az érkező villamosok a téren csak egy vágányon közlekednek. A szerelvények — mint eddig — a Kiss József-utcán fordulnak be, rendezésük pedig a Kádár-utcában történik. A Kádár-utcában felduzzadt villamosforgalomra való tekintettel

az egyéb járművek közlekedését megtiltják.

A Váci-útról érkező villamosok vágánya a Szent István-körúti részen közvetlenül a gyalogjárda szélénél marad, az ezen a szakaszon lévő bérházak lakói érdekében a járdában néhány beugrót terveztek, hogy költözöködések, tüzelőszállítások esetén a villamosok közlekedését ne zavarják. A tér közepén lévő nyilvános illemhely lebontásra kerül

és új, modern, az úttest alá süllyesztett illemhelyet építenek a Szent István-körúti részen. A Bajcsy-Zsilinszky-út és a Jókai-utca sarkán lévő beépítetlen telek helyére füvesített rész,

valamint parkirozóhely és taxiállomás épül. A tervezet a körutak és egyéb útvonalak közlekedését nagyon meggyorsítja és feltétlenül csökkenti a közlekedési balesetek számát.

Gábor Andor:

A Molotov-térről

indul a sétahajó s két óra hosszat gyönyörű utat tesz meg a Dunán fölfele. Tudja jóé, mennyire jut el északra, de nyilvánvalóan elmegy a Margitsziget és a többi csudaszép sziget mellett, amelyeket ifjúkoromban csónakon szoktam meglátogatni. És most a sétahajóval, amely kényelmes, hatalmas gőzös, nagyon szívesen meglátogatnám, ha mindannyiszor, ahányszor kimegyek a Molotov-térre, hogy beleüljek a sétahajóba, a zene vissza nem kergetne

Melyik zene?

Amelyik a hajón harsog, de szünet nélkül.

Persze: ezt nem illik mondani. Mert hiszen a zene — élvezeti cikk. És azért harsogtatják, hogy a hajón utazók örüljenek. De vajjon csakugyan örülnek-e? Ebben én biztos nem vagyok. Mert hiszen a zene, amely elől a hajón még kevésbé lehet elbujni, mint a Molotov-téren, amelyet még onnan is kiáramlóan betölt, nem engedi meg, hogy a hajó utasa pihenve töltsse a hajón a séta két óráját, vagy csendesesen, a hullám locsogásától kísérvé, elbeszélgessen útitársával. Nincs csobogás! A zene elnyomja.

Nem merem hangosan indítványozni: de álmodozom róla, hogy egyszer felülhetnék arra a pompás sétahajóra és két órát töltenék a vízen, a napsugáron, a kitérő levegőn, ám azonban zene nélkül, csendben, csak az emberek zsbongó hangjától körülvéve, esetleg még attól sem.

Volt egyszer, hol nem volt: egy csend-rendelet. Igaz, hogy nem vonatkozott a séta-hajókra. De talán ki lehetne terjeszteni rájuk.

Rövidesen megkezdik a Kálvin-tér rendezését

Jön a trolly, amely hegyre kapaszkodik és sok külterületet kapcsol be a közlekedésbe

A budapesti közlekedés egyre gyorsabb, egyre jobb. Az újpestiek a 3-as és 55-ös vonal részére csak most kaptak tizenöt vadonatúj olyan kocsit, melyben a régi hatvannal szemben kilencvenöt férőhely van. A Váci-úton huszonkilencel több villamos fut, mint 1938-ban. A Nagykörúton a sínek középre helyezésével úgy meggyorsult a közlekedés, hogy a percnként induló kocsikban

naponta 4662 pesti emberrel lehet többet szállítani.

A Kiskörúton — a Múzeum-körúton és

a Bajcsy-Zsilinszky-úton — most rakják középre a síneket, ez júliusra kész.

Akkor azonnal hozzáfognak a Kálvin-tér rendezéséhez.

A Kálvin-téren a forgalmat egységes irányba terelik, nem aluljárókat építenek, hanem

a mellékutcában fordul majd a villamos.

De a legnagyobb változást a trolleybusz hozza majd a főváros közlekedésébe.

A felső vezetékét építik már a Vilma királynő úton.

Hatvanegyen férnek be a „trolliba”. A nagyforgalmú szűk utcák, de főképp a hegyvidék és a perifériák közlekedési eszköze.

Kapaszkodó képessége az elektromotoroknak igen nagy.

A külterületeken, egyes helyeken, ahol nincs sok utas és a villamossínek lefektetése nem fizetődne ki, fut majd a trolleybusz.

Kétszázötvenezer forintba kerül egy trolly.

A bliccelők, akik a villamoson ellőgnak a fizetés elől, évi tízmillióval kásítják meg a fővárost, amint azt már mindenki tudja.

A potyautasok tehát évi negyven trolleybuszt raknak zsebre.