

Felkészülés 200 ezer gépkocsira

A főváros közúti forgalma egyre rohamosabb ütemben nő, s ez nemcsak a tömegközlekedésben (villamos, autóbusz) okoz mind több gondot, hanem a személygépkocsi-, valamint a teherjárműforgalom akadálymentes lebonyolítását is egyre jobban veszélyezteti. Bár ma még nem beszélhetünk súlyos közúti közlekedési zavarokról, már most fel kell készülnünk a valamennyi világvárosra jellemző forgalomkoncentrációra.

Indokoltá teszi ezt a gépjárműállomány egyre gyorsabb ütemű növekedése. 1955-ben még csak kb. 6000 fővárosi személygépjárművet tartottak nyilván, 1960-ban már 15 000 fölé emelkedett a számuk, jelenleg pedig már jóval meghaladja a 40 000-et.

Közúti forgalomszámlálás

Reális előrebecslések szerint Budapestén a személygépjárművek száma 1980 körül a jelenleginek mintegy *ötszöröse* lesz és a századfordulóig ez az érték is megduplázódik. A mai forgalom tehát szinte jelentéktelen, már a közeljövőhöz képest is. A gépjárműszaporulat ilyen rendkívüli mértékű növekedése minden metropolis egyik legsúlyosabb gondja — egyrészt a forgalom lebonyolíthatósága és az ezzel összefüggő városfejlesztési feladatok (nagy útfelületek biztosítása, többszintű forgalmi csomópontok kialakítása, többszintű vagy nagy felületű szintbeni parkolóhelyek létesítése, az útfelszín tehermentesítéséhez nélkülözhetetlen metróépítések stb.), másrészt a forgalombiztonság, balesetmegelőzés miatt.

Mint hogy a közlekedési létesítmények, főleg a mélyépítési objektumok több emberöltőre készülnek, s építésük *rendkívül drága* (egy nagyobb gyalogalul-

járó kb. 25—50 millió Ft, egy nagyvolumenű térrendezés két-szintű megoldással kb. 150—200 millió Ft, egy dunai átkelő hid vagy alagút kb. 400—500 millió, egy nagy parkológarázs kb. 50—60 millió Ft), létesítésükről csak jól átgondolt, megfelelő elemzésekre alapozott közlekedésfejlesztési terv birtokában lehet körültekintően dönteni.

Ennek érdekében már elkészült a Budapesti közlekedésfejlesztési koncepciója című tanulmány, s annak alapján kidolgozás alatt áll a főváros *részletes közlekedésfejlesztési terve*, amelynek egyik legfontosabb része az úthálózatfejlesztési terv.

E tervezési munka egyik alapvető előfeltétele a *közúti forgalomszámlálás*, amely ma már nélkülözhetetlen eszköze az operatív forgalomirányításnak is. Bár korábban is készültek részleges felmérések (a legrégebbiek például a Duna-hidakra vonatkozóan a hidvámokkal kapcsolatban), első ízben csak 1963-ban került sor — a Fővárosi Tanács VB Közleke-

zési Igazgatóság megbízásából és irányításával — a főváros egész forgalmának átfogó, ezen belül is a *célforgalmi*, fontosabb budapesti útvonalak *keresztmetszeti* és egyes *csomópontok forgalomáramlásának összefüggő számlá-sára*.

A reprezentatív felvételi módszerrel végzett számlálásnál a többi között fontos szempont volt, hogy a felvételt ne zavarja a forgalmat, ne igényeljen túlzott szervezést, gazdaságosan lebonyolítható legyen, az adatok megbízhatók, s gépi úton feldolgozhatók legyenek.

Legtöbb: az üres fuvar

A lebonyolítás forgalomszámláló lapokkal történt, amelyeket 76 000 gépjármű vezetője kapott meg, ebből 5600 vidéki telephelyű gépjármű a fővárosba bevezető 25 útvonalon elhelyezett kordonállomásokon. A kiadott forgalomszámlálási lapok visszaküldése (titkosan, tehát postai feladó és rendszám feltüntetése nélkül) a következőképpen alakult:

	Kiadva	Visszaérkezett
Budapesti telephelyű gépjárművek	a járműállomány százalékában	
Állami személygépkocsi	99	75
Magán személygépkocsi	96	36
Tehergépkocsi	89	48
Motorkerékpár	48	14
A fővárosba érkezett vidéki telephelyű gépjárművek		
Magán személygépkocsi	100	38
Tehergépkocsi	100	27
Motorkerékpár	100	23

Mivel a forgalomban legnagyobb számban részt vevő fővárosi gépjárművekről a felvételi lapok elegendő számban érkeztek vissza (bár az állami járművektől sem teljes számban, holott számukra az adatszolgáltatás kötelező volt), a megbízható feldolgozásra elegendő, *több százezer adat* állt rendelkezésre.

A feldolgozás során a különfé-

le járműfajtákat az összehasonlíthatóság és a számítások megkönnyítése érdekében előzetes elemzéssel kialakított szorzók segítségével „egységjárműben” fejezték ki, amelynek egységét a személygépkocsi (ide értve a mikrobuszt és mentőautót) jelentette. Ehhez képest a szorzószám az autóbusznál és trolibusznál 1,8 volt, nehéz tehergépkocsinál (6

tonnától) 2,0, lovas kocsinál 3,0 stb.

A forgalomszámlálás alapján a közleményben kiadott, hézagpótló tervezési segédesszköznek tekinthető 750 oldalas adatgyűjtemény sokrétűen mutatja be és elemzi a fővárosi közúti forgalmat.

Az egyes útszakaszokat vizsgálva megállapították, hogy a legnagyobbnapi forgalom a *Margit-hídon* bonyolódik le. (Mintegy 26 000 egységjármű, két irányban.) Ehhez hasonló a forgalom a Lánchídon. A csúcsforgalmi időszakok elemzéséből kiderült, hogy a legnagyobb reggeli forgalom 6 és 7 óra között a Váci út belső szakaszán észlelhető (1366 egységjármű egyirányban), míg utána reggel 8 és 9 óra között a Lánchíd következik, 1120 egyirányban áthaladó egységjárművel. Hasonló nagyságrendű forgalmat mértek délután 16—17 óra között a Dózsa György úton, a Thököly út irányában.

A forgalom *összetételét* tekintve, általában a személygépkocsi-forgalom a legnagyobb, de egyes útvonalakon (például Váci út, Petőfi-híd, Kerepesi út, Baross utca, Soroksári út, Hungária körút stb.) jelenleg még nagyobb a tehergépkocsik aránya.

A felmérés alapján kidolgozták az egyes kerületeken belüli és a kerületek közötti forgalmat is. Az egésznapos forgalom kiugróan legmagasabb az *V. kerületben*, majd a XIV., a VI., és VII. kerületek következnek, míg a legnagyobb átmenő forgalmat a XIII., a VIII. és az V. kerületben mérték.

A több vonatkozásban (például 34 áruajtó szerint) feldolgozott tehergépkocsi-forgalomnak figyelemre méltó adata, hogy nagyságrendileg kiemelkedően a *legnagyobb volt az üres fuvarok száma: naponta 46 600 egységjármű*. E számadat alapján indokolt volna az üres fuvarok ily magas arányának beható elemzése.

Dr. Nagy Ervin