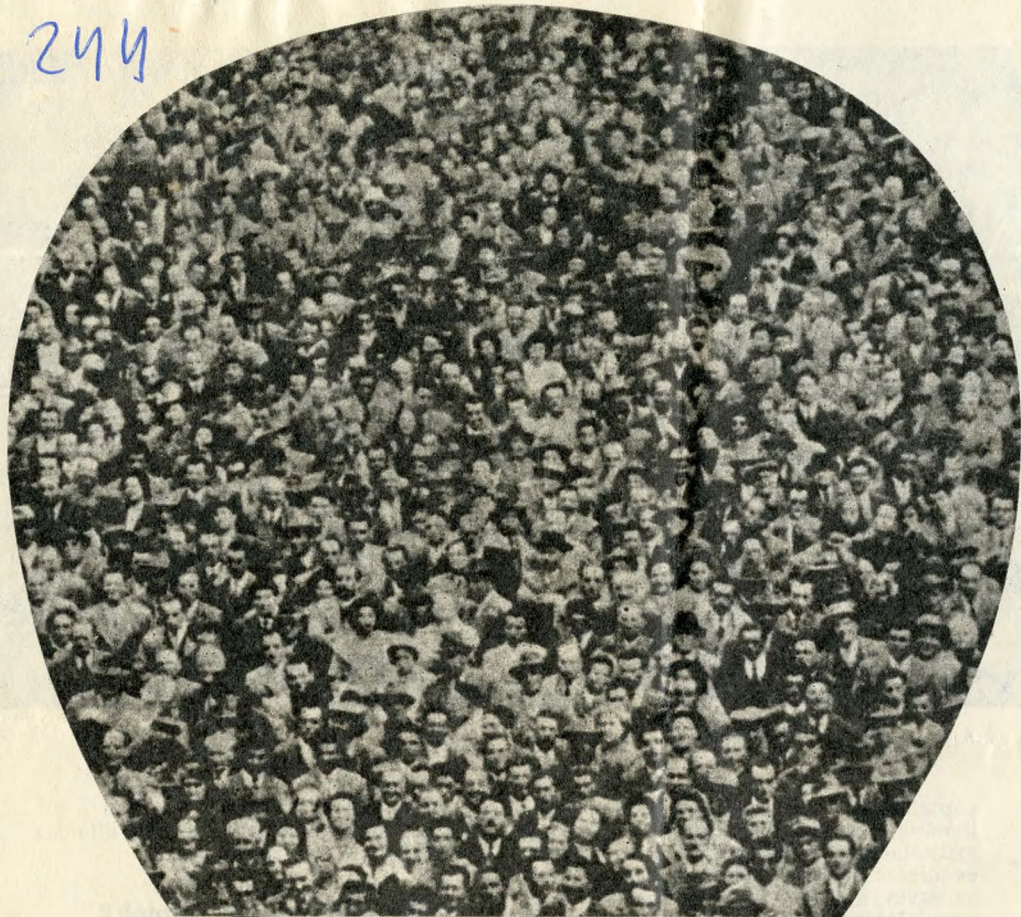


244



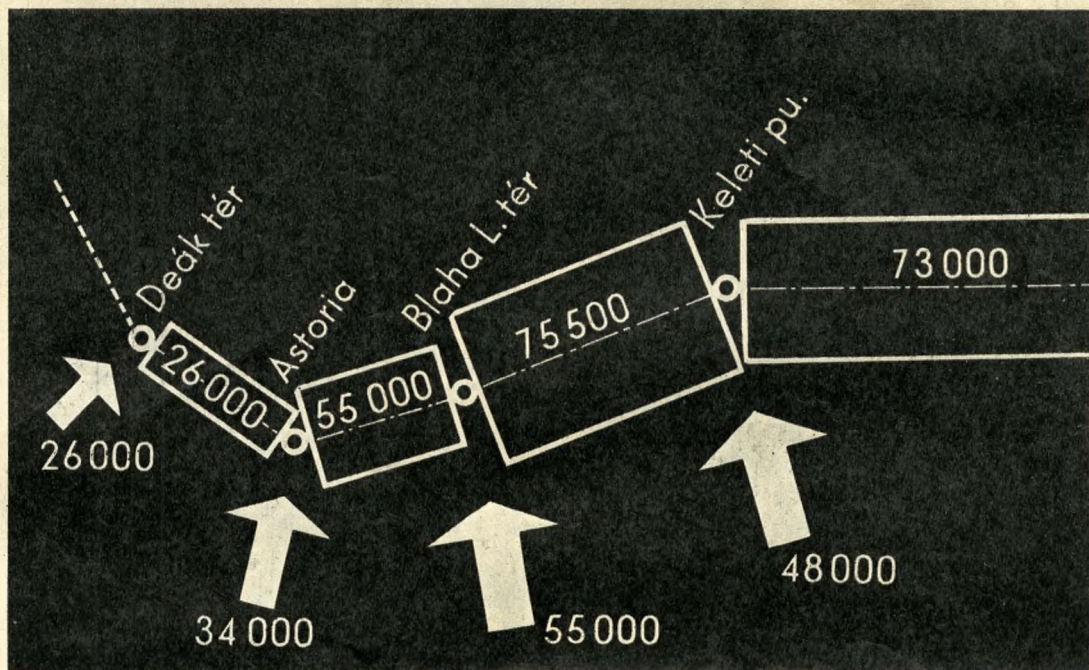
HÁNYAN UTAZNAK AZ ÚJ FÖLDALATTIN ?

Többen, mint várták! Hogy mit vártak — pontosabban, hogy mennyire könnyíti meg az új földalatti vasúti vonal a budapesti közlekedést, arról lapunk *ez évi 15.* számában beszámoltunk. Akkor még nem tudtuk, hogy milyen hamar ellenőrzi majd — az előzetes számítások alapján kialakított — jóslatokat vagy azok egy részét. Nos, a „Metró” vállalat már június elején lebonyolított egy négy napig tartó forgalomszámlálást. Ennek adatait azóta feldolgozták s így most beszámolhatunk arról, hogy a valóságos forgalom mennyiben egyezik meg az előzetesen *becsülttel.*

Az ez idő szerint üzemben lévő fél vonalról most nem lett volna értelme egy sok szempontot tartalmazó, tehát hosszú előkészítést, nagy munkát kívánó „*honnán hová*” felmérést végezni. Arra a kérdésre — s ezúttal erre voltak kíváncsiak —, hogy megfelel-e a földalatti első fél vonalának forgalma a várakozásoknak, *egyszerű utasszámlálással* is válaszolt kaphattak.

Vándorló cédulák

Az említett négy napon az állomásokra belépő utasok számmal ellátott cédulát



Az utasszámlálás eredménye a földalattin

kaptak, azzal a kéréssel, hogy amelyik állomáson leszállnak, ott dobják be azt a gyűjtőládába. A papírlapokra nyomtatott és állomásonként változó számok alapján az egyes gyűjtőládák tartalmának megszámlálásával megállapíthatták, hogy melyikről melyik állomásra hányan utaztak. A számlálást üzemkezdettől üzemzárásig folytatták, de közben óránként is számba vették az egyes állomásokon kiosztott lapokat, illetve a gyűjtőládák tartalmát, s így az óránkénti utasszám is a rendelkezésükre állt.

A gyűjtőládák meglepetést is tartogattak. Csaknem minden csomagban találtak ugyanazon az állomáson kiadott cédulákat is. Valószínűleg, akik kiszálláskor elfelejtették számlálólapjukat a ládába dobni, mulasztásukat másik útjuk alkalmával a szokásos felszállóhelyükön pótolták. Az is lehetséges, hogy ezek a számlálólapok ismerkedő „körutazásra” utalnak, amelyet a kiinduló állomáson fejeztek be. De számuk oly kevés volt, hogy bátran elhanyagolhatták őket.

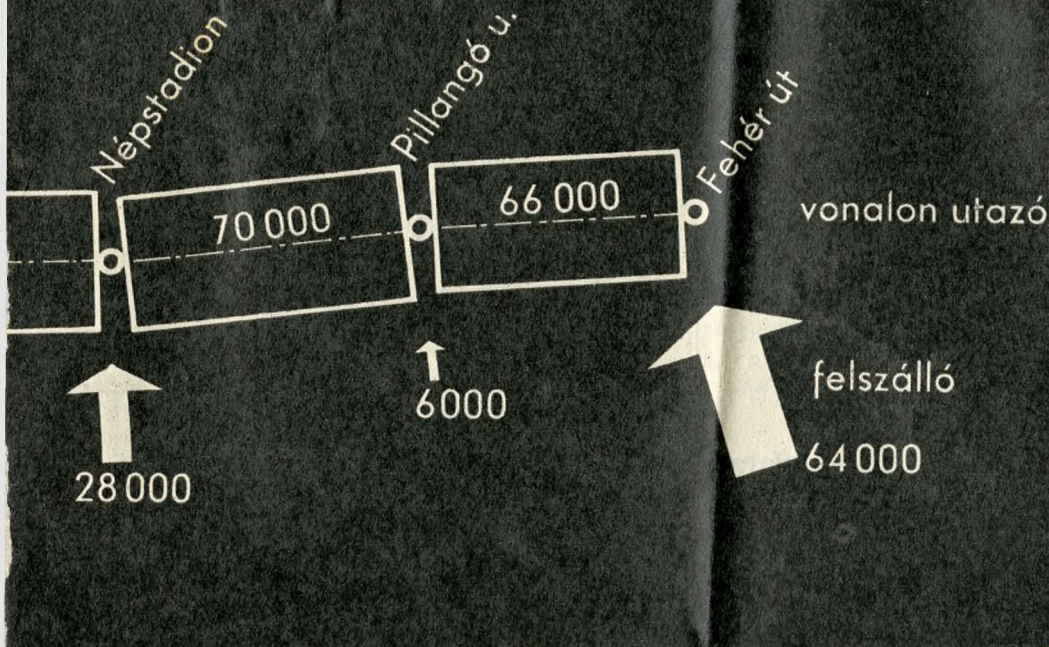
Váratlan eseménynek számított az is, hogy az utasszámlálásból — közvéleménykutatás is lett. Sokak ugyanis a cédulákra írták a földalattiról alkotott véleményüket. Voltak, akik egyszerűen megelégedésüknek adtak kifejezést, de sokan változtatásokat javasoltak, köztük megfontolás-

ra méltóakat is. Felhívták például a figyelmet arra, hogy a Fehér úti állomás bejárata kissé szűkre sikerült.

Mit mutatnak a számok?

Az áprilisban megnyílt fél vonalnak az előzetes számítások szerint naponta 90 000 utast kellene elvonnia a felszíni közlekedéstől. A számláláskor hétköznapokon 250 000 körül volt a földalattin utazók száma, az egy vasárnapon pedig 155 394. Átlagosan tehát kereken 226 000 utazást kapunk.

Vajon ebből hány olyan utazás volt, amely csak a földalattin — vagyis átszállás nélkül — történt? Ugyanis teljesen csak ezek az utazások tehermentesítik a felszíni közlekedést. Bár erre a kérdésre csupán egy „honnnan hová” számlálás adhat választ, némi következtetést talán a mostaniból is levonhatunk. Azt tudjuk, hogy az átlagos utazási távolság az egész budapesti tömegközlekedési hálózaton 5 km körül van. A földalattin ez az átlagos távolság a számlálás adatai szerint 3,31 km, ami arra utal, hogy az utasok átlagosan még 1,69 km-t utaznak más közlekedési eszközön is. Ha ennek az — 5:3,31 — aránynak megfelelően csök-



kentjük a 226 000 utazást, kereken 150 000-et kapunk. Ennyi lehet a földalatti kezdődő és ott is végződő utazások száma. Illetve, a valóságban ebből még azokat is „ki kell szűrniük”, akik csak a metró megismerése miatt utazgatnak. Ha — becsléssel — az összes utazás 20 százalékának vesszük őket, a tehermentesítő utazások száma 120 000-re csökken. Az előirányzat azonban csupán 90 000 utazással számolt, tehát a valóságos tehermentesítés mintegy 30 százalékkal meghaladja az előzetes számításokat.

Körülbelül ugyanebben az arányban több a metró üzembe helyezése előtti becslésekhez képest az egyes állomásokon felszállók száma is. A Fehér úton például napi 50 000 felszálló utasra számítottak, és a számlálás szerint naponta átlagosan 64 000 ember kezdte meg itt utazását. A különbség 28 százalék.

Viszont a Rákóczi úti szakaszon csupán az előrebecsült forgalom következett be. Az előzetes számítások szerint ugyanis ez a metrószakasz napi 63 000 utazást „vállal át” a Rákóczi út forgalmából. A számlálás szerint ugyan a Keleti pályaudvar és a Blaha Lujza tér, illetve a Blaha

Lujza tér és az Astoria vonalszakaszon naponta átlagosan 75 000-en utaztak keresztül (ez 19 százalékkal több az előirányzatnál), de ha az előbbiekhöz hasonlóan a földalatti megismerését szolgáló utazások számát itt is levonjuk, akkor pontosan az előre jelzett értékhez jutunk.

Ha már ezt a példát elmondtuk, nézzük meg azt is, hogy a vonal egy-egy szakaszán belül mekkora a forgalom.

Az egyes állomásokon begyűjtött lapokból kiderült, hogy a Fehér útról a Keleti pályaudvarra, illetve vissza közlekedik a legtöbb — 17 500 — ember. Csaknem ugyanennyien — 17 220-an — veszik igénybe a földalattit a Fehér út—Blaha Lujza tér között, ami arra mutat, hogy a metró kedvezően pótolja a HÉV megszüntetett szakaszát, mert az utasok jó része a Keleti helyett egészen a Körútig utazik. A Fehér útról a városközpontba tartók, illetve az innen a Fehér útig közlekedők száma már kevesebb. Az Astoria állomás 11 600, a Deák tér 8600 ilyen utassal szerepelt a táblázatokban.

Érdekes következtetés vonható le a Keleti pályaudvar és a Blaha Lujza tér közötti, meglepően nagy — 10 090 utasos

— forgalomból. A mélyvezetésű földalatti vasutak esetében ugyanis a forgalmi számitások alkalmával feltételezik, hogy a közönség *egy* megállóra *nem* veszi igénybe a földalattit, inkább a felszínen közlekedik, mert a le- és feljutás hosszadalmas. A fenti adat *cáfolja* ezt a feltételezést. Ennek egyik oka az lehet, hogy a Keleti pályaudvar és a Blaha Lujza tér között földalattin kényelmesebb közlekedni, mint a felszínen, a többi közt azért is, mert kevesebbszer kell lépcsőt mászni. Egy másik ok talán az, hogy a legtöbb ember ezen a szakaszon ismerkedik a földalattival.

A csúcsgyalom

Érdekes tanulsága a számlálásnak az is, hogy a földalatti forgalmi csúcsidőszaka *nem esik teljesen egybe* a felszíni közlekedésével. Ez utóbbi reggel 6-tól 7-ig, délután 16-tól 17 óráig tart. A metrón reggel 6 és 8 óra közt legnagyobb a forgalom, az ezeket megelőző és követő órában körülbelül feleannyi az utas. Különösen csökken az utasszám 8 órakor. E jelenséget azal magyarázzák, hogy a földalattit zavartalan menetrendje, sűrű járatai és nagy befogadóképessége miatt a többinél *megbízhatóbb* közlekedési eszközként ismerte meg a közönség. Aki földalattival akar elérni valahová — 8 óra előtt bizonyára a munkahelyére —, az ráér később is elindulni, és mert itt sem a kocsikban, sem a pályán nincsen olyan torlódás, mint a felszínen, mindenkit idejében el tudnak szállítani.

Délután viszont „*pótcső*” is jelentkezik a földalattin. A fő délutáni csúcsidőszak 16 és 18 óra közé esik. 18 és 19 óra között visszaesik a forgalom, de 19 és 20 óra között ismét nagyobb. Valószínűleg arról van szó, hogy a Fehér úton túl lakók éppen a földalatti kényelmes és gyors volta miatt, hosszabb időt töltenek — vásárlással, szórakozással — a centrumban, míg a többi távolabb lakó — a nehézkes utazás miatt — minél hamarább igyekszik hazajutni.

Gyakorlati eredmények

A számlálás az *állomások forgalmára*, tehát azok szükséges méreteire is támpontot adott. A Fehér úti állomáson a

csúcsgyalomban egy óra alatt tízezer ember száll fel — a vártnál kétezerrel több. Ezek szerint a *teljes vonal üzembe állítása* után néhány állomáson 15 ezer-nél is több ember fog kereszttülnenni. Ekkora tömegnek — mondjuk — a peronról való felszállásához *két mozgólépcső* kell (egy mozgólépcsőkar teljesítménye óránként kb. 8000 fő). A leszállításra tehát csak egy lépcső marad, s ez általában elég is, mert a csúcsgyalom mindig csak az egyik irányban jelentkezik. De ha az egyik lépcsőt éppen javítani kell majd, akkor nehézségek lesznek. Az illetékesek körében fel is vetődött, hogy az *észak—déli vonal négy belvárosi mélyállomását négy mozgólépcsővel terveztesék meg*.

A forgalomszámlálás egy másik gyakorlati következménye az lett, hogy a forgalom előrebecslése alapján megszerkesztett menetrendet a megszámlált, a *valóságos* forgalomhoz igazították. Itt azonban nem lehetett túl sokat változtatni. A csúcsidőszakban a 2 $\frac{1}{2}$ perces járatsűrűség alapkövetelmény, s a legnagyobb utasterhelés idején a három kocsiból álló szerelvényekre is szükség van. A kocsik számát a nap nyugalmasabb időszakaiban sem volna gazdaságos csökkenteni, mert szét-, illetve összekapcsolásuk túl sok időt és munkát kíván. A járatsűrűségezen azonban változtattak egy keveset. A szerelvények 4,30-tól 23,30-ig közlekednek. Ezen belül eddig 4,30—5 óra között 6percenként, 5—8-ig 2,5 percenként, 8—15 óráig 4 percenként, 15—19 óráig 2,5 percenként, 19—22-ig 5 percenként, 22—23,30-ig 8 percenként indították őket. Az *új menetrend* ettől a következőkben tér el: a 2,5 perces közlekedés 5,30-tól 8 óráig, illetve 15—19,30-ig tart.

A kocsik a hétnek csak egyetlen órájában, szombaton 14 és 15 óra között közelítik meg a telítettséget, de még ekkor is jóval kényelmesebben utazhatunk rajtuk, mint a villamosokon és az autóbuszokon.

A tervezőket a forgalomszámlálás megelégedéssel töltheti el: számitásaik elég pontosaknak bizonyultak. A most szerzett adatoknál azonban sokkal többet fog nyújtani számukra az *őszre* kitűzött és fővárosunk egész területére kiterjedő, új „*honnán hová*” célforgalmi vizsgálat.

Enyedy László