

Csaknem három és félmillió villamos, autóbusz és HÉV-utas naponta a fővárosban

A közlekedés szakértőinek jelentése a „Honnan-hová” utasszámlálásról

Feltűnően sok az utas a Belváros és Buda között – Helytelen a lakó- és ipartelepek eloszlása – Zugló problémájáról külön bizottság elé terjesztik a jelentést

A villamos, az autóbusz és a HÉV közlekedésének megjavítása állandó gondja a közlekedési szakembereknek. A járművek szaporítása, és egyes vonalakon a forgalom sűrítése csak átmenetileg enyhíti a zsúfoltságot. Új módokat kell keresni a helyzet orvoslására. Ezt célozta a múlt év tavaszán megtartott „Honnan-hová” utasszámlálás.

Az adatok részleges értékelését az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem városgazdasági tanszékének irányítása alatt végezték el. Dr. Ruisz Rezső egyetemi docens most készítette el a városgazdasági tanszék jelentését az utasszámlálással kapcsolatos eddigi vizsgálatokról. A vizsgált időben

egy nap alatt átlag 2509 ezren utaztak villamoson, több mint 720 ezren autóbuszon s csaknem 139 ezren a HÉV-en. 3368 ezren utaznak tehát naponta ezen a három közlekedési eszközön.

Megvizsgálták egyes főbb útvonalakon az utasok áramlását, például a Március 15. tér és a Múzeum körút között villamosra szállt utasok zöme továbbhalad a Rákóczi úton, csaknem 5 százalékuk átszáll a Múzeum körútnál a Calvin tér felé, 10 százalékuk viszont a Marx tér felé folytatja útját átszállással. Az utazások-

nak egyharmada a peremvárosok és a belső városrészek között bonyolódik le. **Feltűnően magas a Belváros felé igyekvők aránya a Hegyvidékről, mégpedig 34,6 százaléka, de az átlagot meghaladja azoknak az utasoknak a száma is, akik a másik két budai számlálási szektorból, Kelenföldről, illetve Óbudáról utaznak a Belvárosba.**

Legkevesebben Újpest irányából jönnek, utána Kőbánya következik, de a dél-pesti városrészekből is aránylag kevesen utaznak a Belváros felé.

A jelentés elemzi ennek okait is. Újpest, Kőbánya és Csepel vegyesen lakó- és ipari negyedekből áll, míg a budai oldal csaknem lakótelepülésekből. Újpesten, Angyalföldön a járművek utasainak 57 százaléka a városrészen belül közlekedik, ugyanez a helyzet Pest déli részében is, s ott az utasok 57 százalékának úti végcélja még a városrész határán belül marad.

Ahol a lakótelepek egészében kevérednek a munkahelyekkel, kevesebb a nagy távolságra utazók száma.

Még lehetőségen sokan utaznak Zugló és Újpest, illetve Angyalföld között, továbbá a Kerepesi útról Kőbányára, valamint Kőbánya és Kispest között.

A lakó- és ipartelepek eloszlása a közlekedés szempontjából nem a leghelyesebb.

Például Zugló lakossága rohamosan nő, de ugyanakkor Zugló területén újabb iparüzemek nem települtek. Érvényesül ugyanis az az elv, hogy az ipar zavaró hatással van a lakóterületekre. A tanulmány ezt a meghatározottabban kétségbevonja, amikor a következőket állapítja meg: **a modern technika fejlődésével az ipari üzemek káros kihatásai mind rohamosabb mértékben csökkennek, s vannak olyan iparok, amelyek egyáltalán nem zavarják a lakónegyedet, de ugyanakkor sok embert foglalkoztatnak.** Ilyeneknek Zugló területén való fejlesztése vagy odatelepítésük csökkentené a városi tömegközlekedés problémáit.

A „Honnan-hová” utasszámlálásnak érdekes tanulsága az is, hogy a villamos- és autóbusz viteldíjának különbsége nagy távolságú utazásoknál már nem érvényesül. A jelentést egy megalakítandó külön bizottság e'é terjeszti majd a fővárosi tanács közlekedési igazgatósága megvitatás céljából. Ez a bizottság dolgozza ki azokat az irányelveket, amelyek megvalósítása esetén tovább tudják javítani a főváros közlekedését.

Pakóts György