300.353

STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: Dr ILLYEFALVI I. LAJOS

KÖZÚTI JÁRMŰSZÁMLÁLÁSOK BUDAPESTEN

ÍRTA

RUISZ REZSŐ

89. KÖTET: 2. SZÁM

KIADJA: BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS STATISZTIKAI HIVATALA

Ára 5 pengő

730/1947 K 27

STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: Dr ILLYEFALVI I. LAJOS

KÖZÚTI JÁRMŰSZÁMLÁLÁSOK BUDAPESTEN

ÍRTA

RUISZ REZSŐ

MAGYAR KIR. KÖZP. STATISZTIKAI HIVATAL KÖNYVTÁRI KÖZPONTJÁTÓL, A MNL KÖNYVTÁRA

MAGYAR KIR. ÉS KÖZ... GAZDASÁGÜGYI MINISZTÉRIUM

KÖNYVTÁRA

221
730

Folyószám 1947. Szakmutató 11. C

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS HÁZINYOMDÁJA

Budapest székesfőváros házinyomdája 1939 — 4265 — Felelős nyomdavezető Kurfürst István vezérigazgató.

Bevezetés.

A nagyvárosok forgalmi élete hosszú éveken át fejlődött és alakult ki a nélkül, hogy azt bármily szempontból is tudományos alapokon megfigyelték volna. A nagyváros óriási komplekszumában lezajló mozgás soha sem méretett meg, pedig ennek fontossága nem lehet vitás. Tömegáramlásokról van szó, hatalmas átalakulásokról, melyeket feltétlenül megfogni szükséges már csak azért is, hogy azok irányítását mindenkor céltudatosan eszközölhessük.

Az utca a város testének legfontosabb része, *az utcát mindenkor a rajta lebonyolódó forgalom karakterizálja.* Városok élete, gazdasága mind-mind egy utca életében jeleníthető meg, mert az utcán folyik, zajlik és torlódik az az életerő, ami a várost tulajdonképen várossá teszi. Ezt nemcsak az urbanisztika érezte meg így, hanem jóval korábban a gazdasági élet és a művészetek figyelme fordult a városban az utca sajátos élete felé.

Ha egy festő vagy fényképész egy várost egy képben akar ábrázolni, úgy eltekintve a madártávlati megoldástól, rendszerint egy utcát vagy egy forgalmas teret választ ki abból és azt mutatja be. A zene az utca zajában kísérli meg illusztrálni a várost, a gazdasági élet pedig már számokban is megfogja az utcát és méri azt, mert *drágább a telek és üzletbér ott, ahol a forgalom torlódása annak értékét megnöveli.*

Ez a pár idevetett gondolat is eléggé érzékelteti, hogy a forgalom sűrűségét, annak hullámzását pontosan ismerni várostudományilag igen fontos. Nem érhetjük be egyedül a villamoson utazott utasok számának megoszlásával megvilágítani a városi élet lüktetését, mert a villamos kötött pályán, többé-kevésbbé hosszabb időn át egyugyanazon viszonylatrendszerrel közlekedve sablonizálja a forgalom megoszlását és némileg hamis képet ad a valóságos tömegáramlás irányairól. Hosszú időn át mégis csak ez volt egyedül, amire támaszkodhattunk, pedig ezzel beérni aligha lehetséges, mert ez csak személyforgalmat és annak is csak egy részét öleli fel, pedig *a városi mozgások között a tehérforgalom is számottevő*, különösen ha arra vagyunk kíváncsiak, hogy a keresztülvonult járművek és az utak burkolása között minő viszony van. Az egyes pontokon keresztülhaladt járművek száma és

azok neme fontos útmutatásul szolgálhat akkor, ha választanunk kell útburkolatok minősége között, de már akkor is, ha a városrendezésben az útszélességek kijelöléséről gondoskodunk. Ezek az elgondolások vezettek oda, hogy a nagyvárosok utcáinak egyes pontjainál felvételeket kellene végezni az ott elhaladó járművek számáról és azok megoszlásáról a nap különböző óráiban. A kérdés megoldása egy kissé nehézkes, mert arról van szó, hogy egy tömegáramlást kell számszerűleg pontosan megfigyelni, ugyanakkor azonban irányok és járműcsoportok szerint részletezni. Ez azt jelenti, hogy a számlálások csak akkor lehetnek teljesek, ha azokat jó áttekintéssel bíró és gyors gondolkodású emberek végzik. A forgalomszámlálásokat ez a körülmény igen sok nagyvárosban hosszú időn keresztül hátráltatta és azok még ma sem rendszeresek.

Az első ilyirányú számlálás Londonban történt már a mult század végén, pontosabban 1891. április 27-én, amikor minden, a citybe torkoló uccánál megszámlálták a befelé haladó járműveket. Az így nyert eredményeket jogosan nevezhetjük a city forgalmának. *(1. táblázat).*

1. A citybe haladó személyek és járművek megoszlása Londonban 1891. április 27-én.

Időközök		Gyalogosok száma	Járművek száma	Időközök		Gyalogosok száma	Járművek száma
Hajnali	2— 3.....	656	202	D. u.	2— 3.....	64.978	6.241
	3— 4.....	1.864	277		3— 4.....	62.406	7.074
	4— 5.....	6.092	699		4— 5.....	61.530	6.926
	5— 6.....	14.094	1.037		5— 6.....	64.492	6.640
					6— 7.....	64.944	5.522
Reggel	6— 7.....	27.289	1.986				
	7— 8.....	57.219	3.082	Este	7— 8.....	57.863	3.661
	8— 9.....	132.835	5.699		8— 9.....	45.282	2.883
					9—10.....	33.700	1.859
D. e.	9—10.....	124.942	7.156				
	10—11.....	81.637	7.860	Éjjel	10—11.....	23.187	1.603
	11—12.....	67.006	7.464		11—12.....	16.214	1.329
Déli	12— 1.....	73.959	6.992		12— 1.....	2.698	336
					1— 2.....	1.047	241
D. u.	1— 2.....	84.118	5.603				

A felvételek azonban tulajdonképen az automobilizmus térhódításával váltak különösképp fontossá, mert a nagyvárosi forgalom ezzel az új közlekedési eszközzel oly mértékben növekedett meg, hogy a meglévő útterületek szűkek lettek, mindgyakrabban torlódások léptek fel és a nagyvárosok közlekedési balesetei erős számmal szaporodtak.

Szükségessé vált ezek következtében a forgalmat szabályozni, ez azonban csak akkor lehetséges, ha annak méreteit jól ismerjük. A felvételek fontosabbakká váltak, azokra még nagyobb szükség volt. Különös nehézséggel járnak a keresztülvonult járművek számainak felvételei akkor, ha azokat a nagyvárosok forgalmi terein kell lebonyolítani, holott elsősorban ezek forgalmi

életét kell leginkább ismernünk. És a járműszámlálások fontosságát mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a berlini *Potsdammerplatzon egyidőben 62 embert alkalmaztak a teljes forgalom megszámlálására*, ami tekintettel arra, hogy a tér forgalma meglehetősen sokirányú, nem is mondható igen magasnak.

A budapesti járműszámlálások rendszere.

Azt a feladatot, hogy az utcán lefolyó forgalmat statisztikailag megfogjuk és megismerjük, Budapesten az államrendőrség kerékpáros osztálya vállalta magára. A háborút követő évek forgalma egyre inkább a motoros járművek számának növekvése jegyében folyt le és igen hamar oly hatalmas méreteket öltött, hogy szükségessé vált az úgynevezett közlekedési rendőrség megalakítása. Ezt a kerékpáros osztállyal együtt szervezték meg és programmba nemcsak az utcán lefolyó élet szabályozását vették, hanem annak megfigyelését is. Ennek első állomása 1927. augusztus 1-én volt, amikor a *Nagykörút és Rákóczi-út* keresztezésénél megszámlálták az átvonult járműveket. Ezen a hétfői napon reggel 7 órától este 9 óráig 14.255 jármű haladt át, míg este 9 óra után másnap reggel 7 óráig további 2645, vagyis 24 óra alatt összesen 16.900 jármű.

Ettől az időponttól kezdve a járműszámlálások egyre gyakoribbak lettek és még ugyanebben az évben három felvétel történt, melyekről különböző tábláink részletesen beszámolnak.

A rendőrségi járműszámlálásokat eddig igen sok kritika érte és szükségesnek tartjuk tisztázni a felvételek módját, hogy a bírálatok tárgyilagosságára fényt vethessünk.

A számlálások hosszú időn át igen különböző napokon történtek, ami a különböző utcakereszteződéseknél átfolyó forgalmat nem engedi meg együttesen szemlélni. A közúti forgalom a hét különböző napjain másként alakul és minden egyes útvonalon egészen sajátosan. Ezt a *Calvin-tér* részletes vizsgálatánál lesz módunkban teljes tökéletességgel szétbontani és bemutatni. Az tehát, ha a számlálások nem egy időben történtek és a különböző évszakok forgalmi adatait foglalják össze, hamis képhez vezet. Ha csak pusztán az egyes órák közötti összefüggést vagy az egyes járműcsoportok közötti megoszlást akarjuk vizsgálni, elegendők az ily adatsorok is, de *ha a tömegáramlások vizsgálatát tűzzük ki célunkul, úgy csak azonos napokon történt felvételeket hasonlíthatunk össze.* Erre annál is inkább szükség van, mert az egyes napok különböző időjárási viszonyai is igen erősen befolyásolják a forgalmat. (A Nagykörút és Rákóczi-út kereszteződésének két egymást követő csütörtöki napon történt felvételeiből tudjuk ezt leginkább.)[1]) Az

[1]) *Ruisz Rezső:* Az időjárás szerepe a közúti közlekedési eszközök utasszámának hullámzásában. A Közlekedés 1932. február, 16. o.

azonos napon történő számlálások szükségességét különben az a körülmény is indokolja, hogy általuk a fejlődésről képet nyerhetünk és más régebben történt számlálásokkal való összevetésre módunk lehet. Azt, hogy a számlálások mégsem egyidőben tartattak, azzal indokolták, hogy a rendőrségnek nem volt módjában megfelelő számú embert beállítani. A felvételhez szükséges emberek száma meglehetős gyors iramban fokozódott, mert nemcsak a számlálóhelyek száma növekedett meg, hanem mihamarabb világosabbá vált az is, hogy *szükség van az egyes irányok szerint áthaladt járműveket külön csoportosítani és statisztikailag kimutatni.*

Az első, az átvonult járműveket irány szerint is figyelembe vevő felvétel 1930. június 5-e és 12-e között történt és ennek eredményeivel még sokszor fogunk foglalkozni. Ennek a felvételnek még meg volt az a hibája, hogy nem egy napon történt, mert *a rendszeres felvételek csak 1932. április 6-a után indultak meg.* Az ezt követő május 18-i felvétel pedig azért fontos, mert ettől kezdve a felvételek a következő években nemcsak ugyanabban az évszakban, hanem ugyanazon hét lehetőleg szerda vagy csütörtöki napjára fognak esni. Ezzel minden hiba kiküszöbölhetővé vált és most már csak arról lehet szó, hogy *mennyire pontosak maguk a felvételek* és nem volna-e helyesebb módszer a felvételek időpontjának megállapítására.

Az első kérdésre több ellenőrzőpróbánk felelt meg és a rendőrök által a felvételi lapon történt bejegyzéseket pontosaknak kell elismernünk. Más kérdés az, hogy az összegeléseknél és másolásoknál nem csúszik-e be hiba és nem így kerülnek-e azok a kutató elé. A következőkben *minden esetben az eredeti felvételi lap alapján* készült táblákkal találkozunk. Az egy-egy órán át történt ellenőrző számlálások alig mutatnak eltéréseket. Ilyen számlálásokat végeztünk például 1933. február 15-én három különböző ponton és a számlálóközeg, valamint saját óránk közötti percnyi differenciákra visszavezethető eltéréseken kívül olyan eltérést, ami a felvételek értékét teljesen lerontaná, egyáltalán nem találtunk.

Más probléma az, hogy helyes-e a számlálásokat minden esztendő ugyanazon napján végezni. Igaz, hogy összefüggéseket, a forgalomnak egyik évről a másikra való alakulását csak így ismerhetjük meg tisztán, de viszont nem feltétlen elegendő a hét egy kiragadott napját ismerve, a többire nem ügyelnünk. Más napokat is figyelembe kell vennünk és ha a fenti rendszernél maradunk, úgy helyes volna, ha egyes pontokról külön felvételek történnének olyirányban, mint például a *Calvin-téren* történt, mellyel részletesen foglalkozunk még.

A felvételek helyesek, esetleg sok hiba csúszott be az összegelésekbe és a másolatokba, de semmi esetre sem szabad elvetnünk ezt az adattömeget, mert jobbat aligha nyerhetünk és ha az eredeti felvételi lapokhoz visszamegyünk, úgy mindenkor a legtökéletesebb képet kaphatjuk. *A budapesti*

járműszámlálások kérdésének irodalma[1]) meglehetősen kicsiny még, de talán a következőkben, egy alapos összefoglalással teljes képet nyujthatunk a Budapesten lefolyó forgalmi élet ezernyi jelenségéről.

A felvételeket elrendelő utasításból ismerhetjük meg a legtökéletesebben azt, hogy hol és mit számolnak meg a felvételt végrehajtó rendőrök és így azt a következőkben feltétlenül be kell mutatnunk. Ezen utasítás alapján történik 1932. évi december 15-e óta minden felvétel.

Utasítás

az 1932. évi december hó 15-én megejtendő forgalmi statisztikához.

1. *Margit-híd:* (2 rendőr, váltással 4 rendőr).
   1 rendőr áll a budai hídfőnél és számolja a Pestről érkező járműveket.
   1 « « « pesti « « « « Budáról « «
2. *Margit-híd pesti hídfő:* 1 rendőr, váltással 2 rendőr).
   Ez a rendőr a Margit-híd pesti hídfőjénél áll és csak azokat a járműveket számolja, melyek a hídfő előtt keresztbe haladnak, kihagyja tehát azokat, melyek a hídról jönnek, vagy a hídra felhajtanak.
   (Ezen forgalmi pont járműeredményét az 1. és 2. pontok alatt feltüntetett három számlálás végösszege adja meg).
3. *Lánchíd:* (2 rendőr, váltással 4 rendőr).
   1 rendőr áll a budai hídfőnél és számolja a Pestről érkező járműveket.
   1 « « « pesti « « « « Budáról « «
4. *Clark Ádám-tér:* (1 rendőr, váltással 2 rendőr).
   Ez a rendőr a 0. kilométerkőnél áll és számolja mindazokat a járóműveket, amelyek a hídfő előtt keresztbe elhaladnak avagy elkanyarodnak, de csakis azokat, melyek a hidat nem veszik igénybe, se menet, se jövet.
5. *Erzsébet-híd:* (2 rendőr, váltással 4 rendőr).
   1 rendőr áll a budai hídfőnél és számolja a Pestről érkező járműveket.
   1 « « « pesti « « « « Budáról « «

---

[1]) A budapesti járműszámlálások kérdésével foglalkozó irodalom:

Ruisz Rezső: Budapest belső közlekedésének földrajzi problémái. Budapest, 1930.

Várszeghy János: Budapest fontosabb gócpontjainak utcai forgalma. Magy. Stat. Szemle. 1931., 562—566.

Zelovich Kornél: Nagyvárosok közlekedése. Városi Szemle, 1931. 3. szám, 366. old.

Ruisz Rezső: Járműszámlálások Budapesten. A Közlekedés, 1931. okt., 145. old.

Ruisz Rezső: Az útterületek kihasználtsága Budapesten. A Közlekedés, 1931. nov., 157. oldal.

Ruisz Rezső: Az időjárás szerepe a közúti közlekedési eszközök utasszámának hullámzásában. A Közlekedés. 1932. febr., 16. oldal.

Ruisz Rezső: Javaslat a budapesti járómű számlálások végrehajtásához. A Közlekedés 1932. ápr., 46. old.

Várszeghy János: Közúti forgalomszámlálások Budapesten. Városi Szemle, 1932. 823—840. oldal.

Ruisz Rezső: Közlekedés és település kölcsönhatása Budapesten. Városi Szemle, 1933. 161. oldal.

Várszeghy János: Budapest utainak járműforgalma 1932. évben. A Közlekedés, 1933. nov., 157. old.

6. *Ferenc József-híd:* (2 rendőr, váltással 4 rendőr).

1 rendőr áll a budai hídfőnél és számolja a Pestről érkező járműveket.
1 « « « pesti « « « « Budáról « «

7. *Szent Gellért-tér:* (1 rendőr, váltással 2 rendőr).

A rendőr a sziklakápolna alatti trafikbódénál áll és számolja mindazokat a járműveket, amelyek a Szent Gellért-téren (akár a két rakpart irányában, akár a Gellért-hegy felé) elhaladnak, de a hidat nem veszik igénybe.

(Ezen forgalmi pont statisztikáját végeredményében a 6. és 7. alatt feltüntetett három számlálás összege adja).

8. *Kossuth Lajos-utca, Múzeum-körút keresztezése:* (4 rendőr, váltással 8 rendőr).

1 rendőr számolja a Keleti p. u. felé haladó járműveket,
1 « « az Erzsébet-híd « « «
1 « « a Nyugati p. u. « « «
1 « « a Calvin-tér « « «

(Ezen rendőrök mindegyike a menetirányszerinti baloldali járdaszélen és pedig a keresztezésen túl áll).

9. *Calvin-tér:* (4 rendőr, váltással 8 rendőr).

1 rendőr áll a Múzeum-utca betorkolásánál és azokat a járműveket számlálja, amelyek a Múzeum-utcából, valamint a Múzeum-körútról a *Calvin-térre behajtanak.*

1 rendőr áll a Baross-utca és Üllői-út összeszögelésénél és számolja mindazokat a járműveket, amelyek erről a két útvonalról a *Calvin-térre behajtanak.*

1 rendőr áll a Kecskeméti-utca betorkolásánál és azokat a járműveket számolja, amelyek ebből az utcából a *Calvin-térre behajtanak.*

1 rendőr áll a Ráday-utca betorkolásánál és mindazokat a járműveket számolja, melyek a Ráday-, Lónyay-, Királyi Pál-utcák és a Vámház-körút felől a *Calvin-térre behajtanak.*

10. *Oktogon-tér:* (4 rendőr, váltással 8 rendőr).

1 rendőr áll az Andrássy-úton és számolja a Liget felé haladó járműveket.
1 « « az Andrássy-úton « « a Gróf Tisza István-utca felé haladó járműveket.

1 rendőr áll az Erzsébet-körúton és számolja a Nyugati p. u. felé haladó járműveket.

1 rendőr áll a Teréz-körúton és számolja az Emke felé haladó járműveket.

(Ezen rendőrök mindegyike a menetirány szerinti baljárda szélén áll és pedig a keresztezés után. Mindegyikük az előírt számlálási irányon kívül a balra, kis ívben elkanyarodókat is köteles számolni).

11. *Andrássy-út és Vilmos császár-út keresztezés:* (4 rendőr, váltással 8 rendőr).

1 rendőr áll a villanyóránál és számolja Deák Ferenc-tér felé haladó járműveket,

1 rendőr áll az ékszerészbolt előtt és számolja a Nyugati p. u. felé haladó járműveket,

1 rendőr áll a »K« őrszem mellett és számolja a Lánchíd felé haladó járműveket,

1 rendőr áll az Andrássy-úton és számolja a Liget felé haladó járműveket.

(Ezen utóbbi rendőr is menetirány szerinti baloldalt, tehát a villanyórával szemben, köteles felállani.)

12. *Nagykörút és Üllői-út keresztezés:* (4 rendőr, váltással 8 rendőr).
1 rendőr áll a »K« őrszemnél és számolja az Emke felé haladó járműveket,
1 « « a Kaszárnya sarkánál és számolja a Boráros-tér felé haladó járműveket,
1 rendőr áll Corvin sarkánál és számolja az F. T. C. pálya felé haladó járműveket,
1 rendőr áll a »K« őrszemmel szembeni oldalon és számolja a Calvin-tér felé haladó járműveket.

13. *Az »Emkénél«:* (4 rendőr, váltással 8 rendőr).
1 rendőr áll a »K« őrszem mellett és számolja a Technológia felé haladó járműveket,
1 rendőr áll a Nemzeti Színháznál és számolja a Kossuth Lajos-utca felé haladó járműveket,
1 rendőr áll a kávéház előtt és számolja a Nyugati p. u. felé haladó járműveket,
1 rendőr áll a Takarékpénztár előtt és számolja a Baross-tér felé haladó járműveket.

14. *Berlini-tér:* (4 rendőr, váltással 8 rendőr).
1 rendőr áll a Lipót-körút betorkolásánál,
1 « « a Vilmos császár-út «
1 « « a Nagykörút «
1 « « a Váci-út «
(Ezen rendőrök mindegyike csupán azokat a járműveket számlálja, amelyek feltüntetett útvonalukon kívülről érkeznek és a *Berlini-térre* behajtanak.)

15. *Baross-tér, Bethlen-utcánál:* (2 rendőr, váltással 4 rendőr).
1 rendőr áll a Bethlen-utca torkolatánál, szemben a »K« őrszemmel és számolja a Bethlen-utca forgalmát mindkét irányban, beleértve azokat is, amelyek a Bethlen-utcából kikanyarodnak avagy oda bekanyarodnak.
1 rendőr áll a »K« őrszem mellett és számolja mindkét irányban a »K« rendőr előtt elhajtó, tehát a Baross-téren közlekedő járműveket. A bekanyarodókkal nem törődik.

16. *Apponyi-tér:* (4 rendőr, váltással 8 rendőr).
1 rendőr áll az Apponyi-tér 1. sz. ház előtti járdaszigetnek a templom felé eső végén és számolja a Kossuth Lajos-utcából, valamint a Ferenciek-tere felől érkező és az Apponyi-térre behajtó járműveket,
1 rendőr áll a »K« őrszem mellett és számlálja a Petőfi Sándor-utcából kihajtó összes járműveket,
1 rendőr áll a Kígyó-utca 6. sz. ház előtt és számolja a Kígyó-utcából kihajtó s Apponyi-tér felé igyekvő járműveket,
1 rendőr áll az Apponyi-tér 3. sz. háznak a Kígyó-utcai frontján és számolja az Eskü-útról az Apponyi-térre, valamint a Veres Pálné-utcából ugyancsak az Apponyi-tér felé haladó járműveket.

17. *Ferenc József-híd pesti hídfő:* (1 rendőr, váltással 2 rendőr).
Ez a rendőr a pesti hídfőnél áll és azokat a járműveket számolja, amelyek a hídfő előtt keresztbe közlekednek. De nem veszi fel azokat a járműveket, amelyek a hídra fölkanyarodnak, vagy amelyek a hídról lekanyarodnak.
(Ezen forgalmi pontnak statisztikai végösszegét a 6. és 17. pontok alatt feltüntetett számlálórendőrök adatainak összegezése adja meg.)

A forgalom fejlődése.

Miután egy meglehetős hosszú periódusról van már alkalmunk tudni a Budapesten lebonyolódó forgalom részletes és pontos méreteit, első kérdésünk az lehetne, miként alakult az át, fejlődött ez alatt az idő alatt. Sajnos azonban az a hat esztendő, amire a felvételekben visszatekinthetünk, nem volt oly átalakító hatással, mint az azt megelőző időké, amikor a lovaskocsik ezreit az autók százai foglalták el. De a személyszállításban sem történhetett a különböző irányok és pontok összekötői között átalakulás, a települések a háború utolsó évében nyert formájukkal megmaradtak és csak a legutóbbi esztendőben indult meg oly népvándorlás a város egyes részein belül, melyek talán a forgalomban is változásokat hoznak majd magukkal.

A forgalomszámlálások különböző időkre vonatkozó adataival nehéz a fejlődés képét megalkotni. Ha a felvételek már a multban is bizonyos rendszerrel történtek volna, mód lenne erre, de miután ilyenek csak az elmult év elejétől vannak, mint már fentebb is mondottuk csak ezután lesz lehetséges összefüggéseket keresni. Jelentős hibákra adhat okot az, ha az egyes hetek különböző napjain történt számlálásokat akarunk összehasonlítani, mert a forgalom nemcsak azon belül, de az egyes utcáknál is másként alakul. Erre a legjellemzőbb példát a Calvin-tér részletes felvételénél hozhatjuk.

A felvételek egymásutánjában jelentős változást fogunk tapasztalni az úgynevezett főútvonallá minősítés következtében. Egyes útvonalak forgalma egész másként alakult 1931 előtt, mint ma, azért, mert időközben *egyes járműcsoportokat mesterségesen eltereltek* és ott csak motoros járművek közlekedését engedték meg. Ez odavezetett, hogy az ilyen útkereszteződések forgalmi adataiban hirtelen és ijesztőmérvben esnek ki a járművek. *(2. táblázat).*

Táblázatunk nem eléggé kifejező, mert az említett sok zavaró tényező befolyása nem engedte meg a biztos következtetések levonását és ilyenekre csak a jövőben számíthatunk. Indexszámokban kifejezett táblánk két részből áll, egyrészt alapul vettük 1933. február 15-ének forgalmát és ehhez visszamenően végeztük a hasonlítást, másrészt pedig 1931. januárjához viszonyítottuk azokat. Általában azt kell tapasztalnunk, hogy az egyes felvételi helyek forgalma visszaesőben van. Ennek oka arra vezethető vissza, hogy a főútvonalakról a kocsik egyre inkább menekülnek és a kisebb utcákat keresik fel, de hatása volt az általános gazdasági válságnak is a forgalom méreteinek csökkenésében. Ebbe a táblázatba nem vihettük bele *az időjárási elem szerepét* és ha csak a különböző évek azonos időszakait hasonlítjuk is össze, akkor is tévedhetünk, ezért ajánlatos a harmadik táblázat abszolút számokat tartalmazó soraiban az időjárási észrevételeket megfigyelni. Igy például 1930. júniusával szemben hatalmas csökkenést mutat a *Nagykörút és Rákóczi-út keresztezése;* aminek oka az említett főútvonallá minősítés, mert ha már 1931 ugyanazon hónapját hasonlítjuk össze 1932-vel, a kiesés mérvét jelentősen

2. A fontosabb közlekedési gócpontokon áthaladt összes járművek számának alakulása 1927—1933. között indexszámokban.

A felvétel éve és hónapja	Az Erzsébet-körút és Rákóczi-út kereszteződésénél	Az Oktogon-téren	A Berlini-téren	Az Andrássy-út és Vilmos császár-út kereszteződésénél	A Múzeum-körút és Rákóczi-út kereszteződésénél	A József-körút és Üllői-út kereszteződésénél	A Calvin-téren	Az Apponyi-téren	A Baross-téren	A Szent Gellért-téren	A Margit-hídon	A Margit-híd pesti hídfőnél	A Lánchídon	A Clark Ádám-téren	Az Erzsébet-hídon	A Ferenc József-hídon	A Ferenc József-híd pesti hídfőnél
	reggel 7 és este 9 óra között átvonult összes járművek számának indexe																
Ha az 1933. februári felvétel = 100.																	
1927. augusztus [2]	168	—	—	—	—	—	—	—	163	—	[1] 107	108	—	—	—	—	—
1928. [2]	158	—	—	124	125	125	—	123	—	—	.	—	—	—	—	—	—
1929. január—február [2]	173	—	—	—	126	131	—	—	132	—	.	—	—	—	—	—	—
május [2]	172	183	88	134	170	198	142	190	203	—	.	—	—	—	—	—	—
szeptember [2]	247	300	112	185	263	180	164	172	217	—	217	203	—	205	—	—	—
1930. február [2]	176	203	131	121	137	137	134	107	142	—	86	112	132	146	—	135	152
június [2]	210	131	136	153	164	169	180	128	166	127	138	192	158	150	—	—	—
szeptember [2]	139	155	—	—	142	130	—	103	144	—	—	—	—	—	—	—	—
1931. január [2]	143	138	118	111	103	109	109	106	123	123	92	106	116	141	—	—	—
május [2]	128	151	120	138	126	127	112	119	180	114	125	118	160	132	126	170	135
augusztus [2]	123	132	132	113	126	109	142	102	143	141	132	119	150	144	117	144	131
szeptember [2]	132	131	128	121	130	121	145	111	150	142	126	143	136	128	119	143	158
november [2]	109	124	105	107	118	98	131	107	121	124	109	140	121	126	111	131	146
1932. február [2]	114	104	82	85	123	104	118	122	121	102	101	101	114	100	102	108	99
április 6.	122	104	100	107	114	113	132	111	116	114	106	112	116	134	118	135	116
május 18.	122	125	126	112	125	111	135	118	128	123	144	144	126	118	125	142	142
július 21.	112	102	109	103	115	104	129	105	114	112	129	164	117	110	133	130	158
szeptember 22.	109	106	116	108	[1]122	119	140	117	170	103	125	170	122	115	125	150	171
december 15.	112	108	101	112	111	113	115	118	111	116	108	109	112	110	113	121	126
Ha az 1931. januári felvétel = 100.																	
1931. május [2]	89	108	101	124	123	116	101	112	146	93	132	111	135	92	—	—	108
augusztus [2]	85	94	111	101	122	101	131	96	117	116	141	121	128	101	92	84	107
szeptember [2]	92	93	108	109	125	111	133	106	122	116	135	134	136	89	94	84	128
november [2]	76	89	88	96	114	90	120	96	98	101	117	131	103	89	87	77	110
1932. február [2]	79	74	69	77	119	86	109	115	98	83	108	94	97	70	80	62	81
április 6.	84	74	84	96	110	104	121	105	94	93	114	105	99	90	93	78	94
május 18.	84	89	107	101	122	102	125	112	104	101	155	135	108	82	99	84	115
július 21.	77	73	92	93	112	95	118	99	101	90	138	154	160	77	104	76	127
szeptember 22.	76	75	98	97	117	110	128	110	138	91	135	160	104	80	98	88	140
december 15.	78	77	85	100	107	104	106	111	90	95	115	102	95	77	89	72	102
1933. február 15.	69	71	83	92	97	92	92	94	80	84	106	93	85	69	78	59	81

[1]) A számlálás a Margit-híd közepén történt. — [2]) A felvételek nem azonos napokon, pusztán az említett hónapokon belül történtek. A 3. táblázatban ezen adatok bentfoglaltatnak.

kisebbnek találjuk. Nem ez a helyzet az *Oktogon-téren*, mert itt a főútvonallá minősítés ellenére 1930-ról 1931-re kisebb a kiesés, mint aminő 1932-re alakult. Igaz, hogyha a májusi értékeket hasonlítjuk össze, figyelemmel kell lenni arra, hogy azok nem a Nemzetközi Árumintavásár idején történt felvételekből erednek-e, mert ez az értékeket igen erősen növeli. Más körülmények szerint alakult például a *Calvin-tér* forgalma, ahol a kiesés főként majd az 1933. év értékeinél lesz, amikor a Központi Vásárcsarnok forgalma megcsökkenvén kevesebb lesz a téren átvonult kocsik száma is.

A Dunahidak forgalmát tekintve 1931-ről 1932-re visszaesés különösen a *Lánc-* és *Ferenc József-hídon* történt, előbbit főként az autóknak a forgalomból való kivonása, utóbbit az *Erzsébet-hídra* való részleges átvándorlás hozta magával. Az *Erzsébet-híd* forgalmát állandó növekvés jellemzi, bár 1933. február közepén egy kisebb visszaesés következett be, amit ugyan magyaráz az, hogy erős hóesés következtében a meredek kaptatójú hidat a járművek szívesen elkerülték. Igen minimális visszaesés jellemzi a *Margit-hidat.*

A forgalomban való erős visszaesés különösen akkor jut kifejezésre és hamarabb áttekinthető, ha a táblázat második részét vizsgáljuk. Az indexszámok alapjául az 1931. évi januári számlálások eredménye szolgált és bár átlagosan január havában van a legkisebb forgalom, mégis ritkán találjuk azt, amikor az indexszámok száz fölé emelkednek.

Az általános forgalomvisszaesés dacára növekedett a Múzeum-körút és Rákóczi-út keresztezésén, a *Nagykörút és Üllői-út* keresztezésén, a *Calvin-téren, az Apponyi-téren, a Baross-téren,* de különös mértékben a *Margit-hídon az átvonult járművek száma. Természetesen azokon a keresztezéseken, ahol a betorkoló utcák bármelyike főútvonallá minősíttetett, lassú kiesés következik.*

Viszonylagosan *a legerősebb forgalom 1931. januárjához képest ugyanezen év májusában a Baross-téren* (pünkösdutáni és Nemzetközi Vásár utáni forgalom), *augusztusban és szeptemberben a Lánchídon, novemberben a Margit-híd pesti hídfőjénél, 1932. februárjában a Rákóczi-út és Múzeum-körút kereszteződésénél, áprilisban a Calvin-téren, májusban újra a Margit-hídon, júliusban és szeptemberben ugyanennek pesti hídfője előtt, decemberben és 1933. februárjában újra a Margit-hídon volt.*

A legminimálisabb forgalmat 1931. májusában és augusztusában, valamint novemberben és 1933. februárjában a Nagykörút és Rákóczi-út kereszteződésénél, 1931. szeptemberében és 1932. májusában a Clark Ádám-téren, 1932. februárjában a Berlini-téren, egyébként minden esetben az Oktogonon találjuk.

Ez a néhány adat már önmagában is *az autók számának csökkenésére vezeti vissza a felvételekben egyre inkább visszaesést mutató belső városi forgalmat. Feltűnő az, hogy főként a korlátozott forgalmú utcákban csökken a forgalom,* míg ott, ahol a vegyesforgalom szabad, a kiesés mérve mindig kisebb. *Ez a forgalomban levő autók számának csökkenésén kívül arra is enged következtetni, hogy a főútvonalakról még azok a járművek is elvándorolnak, amelyeknek közlekedése itt továbbra is megengedtetett.*

3. Közúti járműszámlálások. — 1927—1933.

A számlálás napja	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat
	1. Nagykörút és Rákóczi-út keresztezésénél átvonuló járművek.					
1927. augusztus 1.	15.655	—	—	—	—	—
1928. március 8.	—	—	—	15.520	—	—
1929. január 12.	—	—	—	—	—	16.033
május 16.	—	—	—	● 16.041	—	—
május 23.	—	—	—	● 23.025	—	—
szeptember 13.	—	—	—	—	27.762	—
szeptember 26.	21.962	—	—	—	—	—
1930. február 14.	—	—	—	—	17.380	—
június 5.	—	—	—	19.572	—	—
szeptember 22.	12.920	—	—	—	—	—
1931. január 21.	—	—	● 13.351	—	—	—
május 5.	—	11.998	—	—	—	—
augusztus 4.	—	11.453	—	—	—	—
szeptember 16.	—	—	12.340	—	—	—
november 23.	10.212	—	—	—	—	—
1932. február 17.	—	—	10.659	—	—	—
április 6.	—	—	11.371	—	—	—
május 18.	—	—	11.377	—	—	—
július 21.	—	—	—	10.471	—	—
szeptember 22.	—	—	—	10.184	—	—
december 15.	—	—	—	10.486	—	—
1933. február 15.	—	—	9.328	—	—	—

Megjegyzés : A járműszámlálások alkalmával a M. kir. Meteorológiai Intézet budapesti állomásának jegyzet adatai alapján a következő időjárási momentumok érdemelnek említést (ha a járműszámlálás napján a hőmérséklet az évszaknak megfelelő volt, úgy azt nem jelöljük, úgyszintén nem teszünk semmi említést akkor sem, ha általában derült, szép idő volt a felvétel alkalmával) :

1927. aug. 4. zivatar délután 5h 32'—5h 41'-ig
aug. 5. 9‰ eső, jórészt a reggeli órákban, majd 11 óra után zivatar
1928. febr. 17. évszakhoz mérten meleg idő, esti órákban 2‰ eső
febr. 18. viharos, szeles időjárás
márc. 8. erősen borult, délután kevés eső
ápr. 20. reggel borult idő
dec. 21. erősen borult idő, a nap folyamán többször hó szállingózott
1929. jan. 7. reggel borult idő, szeles
jan. 11. reggel köd, nyomokban hóesés
jan. 12. délben erős borultság, kevés hóesés, hófúvás
febr. 19. borult idő a nap egész folyamán
máj. 4. 18·7‰ eső kora reggel, délután és este
máj. 13. előző éjjel nagy eső, napközben borult idő, délután 2h 25'—3h 45' zivatar
máj. 14. borult idő, 2‰ eső d. u. 3h—4h 30' között
máj. 15. erős eső, 5·6‰ 18h 5'—18h 50' között
máj. 16. erősen csapadékos nap, 16‰ eső reggel 9h-ig, majd délben és este egy-egy órán át
máj. 23. zivatar délben 1h 30'-kor, majd 2h—3h között
máj. 24. zivatar délután 4h 15'—30' között
szept. 3. reggel erős köd
szept. 6. délután 12h 35' eső nyomokban
szept. 7. reggel borultság
szept. 13. délben erős borultság
szept. 18. reggel erős köd
1930. febr. 27. borult, 1‰ eső este 8h-kor
febr. 28. eső 11‰ délelőtt 9h—10h között és délután 5h
márc. 2. késő délutánig szemergő eső
jún. 11. 4‰ eső 11h 20'—11h 50' között
szept. 26. 6·9‰ eső
1931. jan. 21. havazás
máj. 5. 0·6‰ eső
máj. 6. reggel 0·4‰ eső
aug. 7. zivatar 18·8‰ eső
szept. 14. eső nyomokban
szept. 16. erős borultság, 0·2‰ eső
1932. febr. 15. ködös, borult idő
ápr. 6. előző nap igen erős csapadék
jún. 13—18. időjárás viszonyai a 40. táblázaton részletezve
júl. 21. reggel 8h 35'-kor és délután 3h-kor eső nyomokban
szept. 22. igen szeles
dec. 15. igen borult, havazás
1933. febr. 15. hajnalban hóesés

(P)-jel utal a számlálást követő pünkösdi ünnepre. — ●-jel utal arra, hogy a mellette álló adat összevetésre nem alkalmas, mert a forgalmat valami megzavarta.

3. Közúti járműszámlálások. — 1927—1933. (Folytatás.)

A számlálás napja	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat
	2. A Berlini-téren átvonuló járművek.					
1929. május 14.	—	● 15.929	—	—	—	—
szeptember 10.	—	20.253	—	—	—	—
1930. február 27.	—	—	—	23.660	—	—
június 11.	—	—	● 24.821	—	—	—
1931. január 16.	—	—	—	—	21.376	—
május 6.	—	—	21.611	—	—	—
augusztus 5.	—	—	23.741	—	—	—
szeptember 15.	—	23.172	—	—	—	—
november 23.	19.028	—	—	—	—	—
1932. február 16.	—	14.882	—	—	—	—
április 6.	—	—	18.056	—	—	—
május 18.	—	—	22.994	—	—	—
július 21.	—	—	—	19.760	—	—
szeptember 22.	—	—	—	21.045	—	—
december 15.	—	—	—	18.223	—	—
1933. február 15.	—	—	18.010	—	—	—
	3. Kossuth Lajos-utca—Múzeum-körút—Rákóczi-út—Károly király-út keresztezésénél átvonuló járművek.					
1928. február 17.	—	—	—	—	15.920	—
1929. január 10.	—	—	—	—	16.180	—
május 10.	—	—	—	21.832	—	—
szeptember 3.	—	33.740	—	—	—	—
1930. február 12.	—	—	17.742	—	—	—
június 5.	—	—	—	21.062	—	—
szeptember 22.	18.257	—	—	—	—	—
1931. január 21.	—	—	13.248	—	—	—
május 5.	—	16.303	—	—	—	—
augusztus 4.	—	16.161	—	—	—	—
szeptember 15.	—	16.574	—	—	—	—
november 24.	—	15.134	—	—	—	—
1932. február 17.	—	—	15.817	—	—	—
április 6.	—	—	14.558	—	—	—
május 18.	—	—	16.114	—	—	—
július 21.	—	—	—	14.807	—	—
szeptember 22.	—	—	—	15.598	—	—
december 15.	—	—	—	14.288	—	—
1933. február 15.	—	—	12.883	—	—	—
	4. A Calvin-téren átvonuló járművek.					
1929. május 4.	—	—	—	—	● 23.725	—
szeptember 4.	—	—	27.545	—	—	—
1930. február 13.	—	—	—	22.432	—	—
június 7.	—	—	—	—	—	30.828
1931. január 21.	—	—	18.177	—	—	—
május 5.	—	18.857	—	—	—	—
augusztus 5.	—	—	23.865	—	—	—
szeptember 15.	—	24.258	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	21.985
1932. február 17.	—	—	19.856	—	—	—
április 6.	—	—	22.114	—	—	—
május 18.	—	—	22.866	—	—	—
június 13—18.	23.566	24.713	23.876	● 22.778	23.824	23.983
július 21.	—	—	—	21.560	—	—
szeptember 22.	—	—	—	23.386	—	—
december 15.	—	—	—	19.355	—	—
1933. február 15.	—	—	16.741	—	—	—

3. Közúti járműszámlálások. — 1927—1933. (Folytatás.)

A számlálás napja	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat
	5. Az Oktogon-téren átvonuló járművek.					
1929. május 13.	● 18.207	—	—	—	—	—
szeptember 9.	29.423	—	—	—	—	—
1930. február 14.	—	—	—	—	19.958	—
június 5.	—	—	—	22.683	—	—
szeptember 26.	—	—	—	—	● 15.189	—
1931. január 21.	—	—	13.657	—	—	—
május 6.	—	—	14.835	—	—	—
augusztus 4.	—	12.973	—	—	—	—
szeptember 16.	—	—	12.873	—	—	—
november 23.	12.195	—	—	—	—	—
1932. február 17.	—	—	10.176	—	—	—
április 6.	—	—	10.260	—	—	—
május 18.	—	—	12.264	—	—	—
július 21.	—	—	—	10.054	—	—
szeptember 22.	—	—	—	10.407	—	—
december 15.	—	—	—	10.681	—	—
1933. február 15.	—	—	9.837	—	—	—
	6. Az Andrássy-út és Vilmos császár-út torkolatánál átvonuló járművek.					
1928. december 21.	—	—	—	—	15.543	—
1929. május 15.	—	—	● 16.944	—	—	—
szeptember 5.	—	—	—	23.674	—	—
1930. február 15.	—	—	—	—	—	15.482
június 6.	—	—	—	—	19.242	—
1931. január 16.	—	—	—	—	14.123	—
május 6.	—	—	17.581	—	—	—
augusztus 4.	—	14.364	—	—	—	—
szeptember 16.	—	—	15.407	—	—	—
november 23.	13.670	—	—	—	—	—
1932. február 16.	—	10.933	—	—	—	—
április 6.	—	—	13.646	—	—	—
május 18.	—	—	14.241	—	—	—
július 21.	—	—	—	13.145	—	—
szeptember 22.	—	—	—	13.763	—	—
december 15.	—	—	—	14.150	—	—
1933. február 15.	—	—	12.703	—	—	—
	7. Nagykörút és Üllői-út keresztezésénél átvonuló járművek.					
1928. február 18.	—	—	—	—	—	● 10.067
1929. február 19.	—	10.545	—	—	—	—
május 24.	—	—	—	—	● 15.859	—
szeptember 14.	—	—	—	—	—	14.429
1930. február 27.	—	—	—	10.988	—	—
június 6.	—	—	—	—	13.483	—
szeptember 26.	—	—	—	—	● 10.446	—
1931. január 16.	—	—	—	—	8.721	—
május 5.	—	10.170	—	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	8.775	—	—
szeptember 14.	9.710	—	—	—	—	—
november 24.	—	7.885	—	—	—	—
1932. február 17.	—	—	8.328	—	—	—
április 6.	—	—	9.039	—	—	—
május 18.	—	—	8.925	—	—	—
július 21.	—	—	—	8.329	—	—
szeptember 22.	—	—	—	9.562	—	—
december 15.	—	—	—	9.065	—	—
1933. február 15.	—	—	8.135	—	—	—

3. Közúti járműszámlálások. — 1927—1933. (Folytatás.)

A számlálás napja	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat
	8. A Baross-téren, a Bethlen-utca torkolatánál átvonuló járművek.					
1927. augusztus 1.	15.584	—	—	12.491	—	—
1929. január 11.	—	—	—	—	12.427	—
május 18.	—	—	—	—	—	19.127
szeptember 7.	—	—	—	—	—	20.458
1930. február 28.	—	—	—	—	13.427	—
június 6.	—	—	—	—	15.628	—
szeptember 22.	13.642	—	—	—	—	—
1931. január 21.	—	—	11.603	—	—	—
május 6.	—	—	16.938	—	—	—
augusztus 7.	—	—	—	—	13.635	—
szeptember 16.	—	—	14.156	—	—	—
november 24.	—	11.397	—	—	—	—
1932. február 17.	—	—	11.443	—	—	—
április 6.	—	—	10.948	—	—	—
május 18.	—	—	12.109	—	—	—
július 21.	—	—	—	11.752	—	—
szeptember 22.	—	—	—	15.998	—	—
december 15.	—	—	—	10.456	—	—
1933. február 15.	—	—	9.320	—	—	—
	9. Az Apponyi-téren átvonuló járművek.					
1928. április 20.	—	—	—	—	14.424	—
1929. május 18.	—	—	—	—	—	22.243
szeptember 12.	—	—	—	20.129	—	—
1930. február 28.	—	—	—	—	● 12.527	—
június 7.	—	—	—	—	—	14.978
szeptember 22.	12.064	—	—	—	—	—
1931. január 21.	—	—	12.381	—	—	—
május 5.	—	13.939	—	—	—	—
augusztus 7.	—	—	—	—	● 12.016	—
szeptember 16.	—	—	13.084	—	—	—
november 24.	—	12.534	—	—	—	—
1932. február 15.	14.328	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	13.060	—	—	—
május 18.	—	—	13.928	—	—	—
július 21.	—	—	—	12.258	—	—
szeptember 22.	—	—	—	13.720	—	—
december 15.	—	—	—	13.827	—	—
1933. február 15.	—	—	11.724	—	—	—
	10. A Szent Gellért-téren átvonuló járművek.					
1930. június 12.	—	—	—	14.118	—	—
szeptember 23.	—	14.650	—	—	—	—
1931. január 16.	—	—	—	—	13.643	—
május 5.	—	12.728	—	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	15.738	—	—
szeptember 14.	15.773	—	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	13.819
1932. február 15.	11.307	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	12.735	—	—	—
május 18.	—	—	13.722	—	—	—
július 21.	—	—	—	12.319	—	—
szeptember 22.	—	—	—	11.432	—	—
december 15.	—	—	—	13.097	—	—
1933. február 15.	—	—	11.109	—	—	—

3. Közúti járműszámlálások. — 1927—1933. (Folytatás.)

A számlálás napja	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat
	11. A Clark Ádám-téren átvonuló járművek (Lánchíd budai hídfő).					
1929. szeptember 18.	—	—	16.646	—	—	—
1930. február 18.	—	11.893	—	—	—	—
június 6.	—	—	—	—	12.164	—
1931. január 16.	—	—	—	—	11.560	—
május 5.	—	10.724	—	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	11.727	—	—
szeptember 14.	10.407	—	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	10.216
1932. február 15.	8.117	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	10.899	—	—	—
május 18.	—	—	9.592	—	—	—
július 21.	—	—	—	8.959	—	—
szeptember 22.	—	—	—	9.354	—	—
december 15.	—	—	—	8.955	—	—
1933. február 15.	—	—	8.061	—	—	—
	12. A Ferenc József-híd pesti hídfőjénél elhaladó járművek.					
1930. március 2.	14.583	—	—	—	—	—
június 12.	—	—	—	15.109	—	—
1931. január 16.	—	—	—	—	11.759	—
május 6.	—	—	12.877	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	12.625	—	—
szeptember 14.	15.173	—	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	14.008
1932. február 15.	9.585	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	11.145	—	—	—
május 18.	—	—	13.628	—	—	—
július 21.	—	—	—	15.115	—	—
szeptember 22.	—	—	—	16.449	—	—
december 15.	—	—	—	12.126	—	—
1933. február 15.	—	—	9.608	—	—	—
	13. A Margit-híd pesti hídfőjénél átvonuló járművek.					
1927. augusztus 5.	—	—	—	—	● 11.644	—
1929. január 7.	11.659	—	—	—	—	—
május 17.	—	—	—	—	● 12.865	—
1930. február 18.	—	12.051	—	—	—	—
június 12.	—	—	—	20.611	—	—
1931. január 16.	—	—	—	—	11.423	—
május 6.	—	—	12.696	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	13.784	—	—
szeptember 14.	15.322	—	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	15.007
1932. február 15.	10.816	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	12.051	—	—	—
május 18.	—	—	15.493	—	—	—
július 21.	—	—	—	17.616	—	—
szeptember 22.	—	—	—	18.242	—	—
december 15.	—	—	—	11.662	—	—
1933. február 15.	—	—	10.705	—	—	—

3. Közúti járműszámlálások. — 1927—1933. (Vége.)

A számlálás napja	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat
	14. A Margit-hídon átvonuló járművek.					
1927. augusztus 4.	—	—	—	● 10.695	—	—
1929. szeptember 6.	—	—	—	—	21.774	—
1930. február 18.	—	8.669	—	—	—	—
június 5.	—	—	—	13.852	—	—
1931. január 16.	—	—	—	—	9.279	—
május 4.	12.482	—	—	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	13.199	—	—
szeptember 14.	12.557	—	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	10.927
1932. február 15.	10.098	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	10.602	—	—	—
május 18.	—	—	14.428	—	—	—
július 21.	—	—	—	12.895	—	—
szeptember 22.	—	—	—	12.546	—	—
december 15.	—	—	—	10.753	—	—
1933. február 15.	—	—	10.105	—	—	—
	15. A Lánchídon átvonuló járművek.					
1930. február 18.	—	8.504	—	—	—	—
június 6.	—	—	—	—	10.145	—
1931. január 16.	—	—	—	—	7.469	—
május 4.	10.152	—	—	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	9.573	—	—
szeptember 14.	9.730	—	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	7.746
1932. február 15.	7.336	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	7.470	—	—	—
május 18.	—	—	8.113	—	—	—
július 21.	—	—	—	7.540	—	—
szeptember 22.	—	—	—	7.835	—	—
december 15.	—	—	—	7.166	—	—
1933. február 15.	—	—	6.488	—	—	—
	16. Az Erzsébet-hídon átvonuló járművek.					
1931. május 4.	8.000	—	—	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	7.419	—	—
szeptember 14.	7.545	—	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	6.993
1932. február 15.	6.420	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	7.488	—	—	—
május 18.	—	—	7.920	—	—	—
július 21.	—	—	—	8.371	—	—
szeptember 22.	—	—	—	7.863	—	—
december 15.	—	—	—	7.129	—	—
1933. február 15.	—	—	6.321	—	—	—
	17. A Ferenc József-hídon átvonuló járművek.					
1931. május 4.	13.810	—	—	—	—	—
augusztus 6.	—	—	—	11.685	—	—
szeptember 14.	11.634	—	—	—	—	—
november 21.	—	—	—	—	—	10.648
1932. február 15.	8.626	—	—	—	—	—
április 6.	—	—	10.777	—	—	—
május 18.	—	—	11.573	—	—	—
július 21.	—	—	—	10.579	—	—
szeptember 22.	—	—	—	12.198	—	—
december 15.	—	—	—	10.027	—	—
1933. február 15.	—	—	8.167	—	—	—

Már egy alkalommal említettük, hogy az időjárás a belső városi forgalmat jelentősen befolyásolja. Ezért utaltunk már az előzőek során a *3. táblázat* anyagára, melyben figyelembe vettünk minden a forgalmat zavaró jelenséget. Ennek segélyével igen távol álló adatokat sikerül egymáshoz közelebb hozni, sok megfigyelésből pedig egész sajátságos alakulásra ismerhetünk rá. A számlálásokat egyesítő rendőrségi kimutatás szerint reggel hét és este kilenc között a *Calvin-téren* egyszer 30.196 jármű, máskor csak 16.741 jármű haladt át; közel 100 százalékos eltérés, minden megokolás nélkül. És az ilyen eltérések elég gyakoriak, sokszor a felvétel hibás voltára engednek következtetni, de alapos kutatás után a nagy eltérések okait mindig megtaláljuk.

A táblázatban figyelembe kell vennünk elsősorban azt, hogy a felvételek a hét mely napjára estek, másodszor pedig azt, hogy minő időjárási jelenségek befolyásolták az aznapi forgalmat. Az előbb már említett *Calvin-téri* esetben a két véglet azonnal érthető lesz, ha tudjuk azt, hogy 30.196 jármű egy szombati napon, a pünkösdi kettős ünnepeket megelőzően futott át, míg a másik adat egy borús hideg februári szerdára vonatkozik. *Sokszor azt hinnők, hogy a nagyvárosi utcán lebonyolódó forgalomban törvényszerűségeket hiába keresünk, de ha sok ezernyi befolyásoló tényezőből csak néhányat is sikerül megrögzíteni, úgy megtaláljuk azt a folytonosságot és szabályosságot, ami az utca életét igenis jellemzi.* A felvételek még elég ritkák ahhoz, hogy minden befolyásoló tényezőt azonnal megtaláljunk, horribilis munka a felvételek hatalmas adattömegeit oly formákba önteni, hogy a kirívó jelenségek azonnal feltűnjenek és módunk legyen az azokat előidéző okokat keresni.

Rendszeres megfigyelések a főváros 17 pontján történtek és a hét egyes napjain belül ezeket végig kísérhetjük következtetéseink levonása céljából.

Összefüggésre kevés alapot találunk a *Nagykörút és Rákóczi-út keresztezésénél* a hétfői napokon lebonyolódott forgalom méreteiben, mert különböző évszakokban és a főútvonallá minősítés előtt történtek a felvételek. Kedden két közelfekvő nap értékét találjuk. Ezek megközelítően azonosak. Erős hóesés befolyásolta 1931. január 21-én, szerdán a forgalmat és ez mégis erősebb, mint ugyanazon év szeptember 16-án, amikor erős borultság és minimális eső volt. Itt a járművek elvándorlása vagy általában a járművek számának csökkenése igen valószínű. Érdekes, hogy a csütörtöki napok forgalma 1932-ben közel egyforma, de ugyancsak ilyen sok más helyen is. Tény az, hogy *erősebb a forgalom nyáron, mint télen a Nagykörút és Rákóczi-út keresztezésénél, a Margit-híd pesti hídfőjénél, de magán a Margit-hídon is, erősebb a Ferenc József-hídon és ennek pesti hídfőjénél, a Calvin-, Berlini-, a Baross- és a Clark Ádám-téren, valamint az Erzsébet-hídon és a Rákóczi-út és Belső-körút keresztezésénél. Télen volt erősebb forgalom, mint nyáron, ezekkel szemben az Apponyi-, Gellért- és az Oktogon-téren, az Andrássy-út torkolatánál és a Nagy-*

körút és Üllői-út, valamint a Rákóczi-út és Nagykörút keresztezésénél. Azonnal feltűnő, hogy azokon a pontokon, *ahol a motoros járművek gyakoribbak, erősebb a viszonylagos forgalom télen, mint nyáron;* eltekintve talán a hidaktól, melyek nyári forgalmát a speciális jellegű kirándulóforgalom is növeli. Ha egy éven belül figyeljük az egyes járművek egymáshoz való viszonyát, úgy azt találjuk, hogy *lehet talán, hogy az autókat télen kivonják a forgalomból és leállítják, de a nyilván nem tartott egyéb járművek száma is kevesebb lesz ugyanekkor az összforgalomban.*

Két keddi napra eső adatot hasonlíthatunk össze a *Berlini-téren* 1929. és 1931. szeptemberében, a két időpont között a forgalom több mint 10 százalékkal erősebb lett. Ugyancsak erősen növekedett a forgalom 1931. és 1932. májusának szerdai napjai között.

Erősen visszaesett a forgalom a *Belső-körút és Rákóczi-út kereszteződésénél.* Itt 1929. szeptember 3-án 33.740 jármű haladt át és ugyancsak keddi napon 1931 szeptember 16-án 16.574 járművet találunk. Minthogy azonban az 1929-ben történt felvétel értéke igen kiugrik, ezt helytelennek kell minősíteni. A forgalom visszaesése ennek ellenére is elég jelentős. Oka ennek a villamosok és személyautók bekanyarodásának teljes eltiltása. Amíg a forgalom átlagosan 40 százalékkal esett, addig pusztán a személyautók száma 66 százalékkal csökkent, míg ugyanannyi villamos és jelentősen több kerékpár halad mostanában át.

A *Calvin-tér* forgalma minden viszonylatban erősen növekszik, főleg akkor, ha az erősen befolyásolt értékek kellően leszállíttatnak.

A főútvonallá minősítés legfőként az *Oktogon-téren* érezhető, mert ott azelőtt igen sok kerékpár és teherjármű haladt át, de hiányzik a bekanyarodó kocsik száma is. Két szeptemberi adat (1929 és 1931) között több, mint 50 százalékos kiesést találunk, amit a motoros járművek számának csökkenése indokol.

Az Andrássy-út torkolatának forgalmi adatai kevéssé változók. Tekintve azt, hogy az *Andrássy-úton* közlekedő járművek már 1930-ban is majd 100 százalékig motorosak voltak ; teherjárművek a forgalomból nem eshettek ki, míg a *Vilmos császár-út* forgalma épen a teherjárművekben és kerékpárokban jelentős emelkedést mutat.

Az egymáshoz legközelebb eső értékeket az *Üllői-út és Nagykörút keresztezésénél* levő felvételekben találjuk, amiből jogosan következtethetünk arra, hogy a kapcsolt területek között állandó forgalom van. Ez főként az *Üllői-útra* vonatkozik, ahol a kerékpárközlekedés a legjelentősebb faktor, de ugyancsak kevéssé csökkent az áthaladott teherjárművek száma is. Hasonló a *Thököly-út* forgalma a *Baross-téren* történt felvétel szerint ugyanazon adottságok alapján.

Az Apponyi-tér forgalmának erősebb visszaesését csak 1929-cel szemben tapasztalhatjuk, egyébként a forgalom elég állandó. *A Szent Gellért-tér* forgalma az *Üllői-út* és *Thököly-útéhoz* hasonlítható leginkább.

A legállandóbb forgalmi viszonyokat Budapest összes útvonalai között a *dunahidakon* tapasztalhatjuk. Az értékek egymáshoz való viszonyításából látjuk, hogy a *legminimálisabb kiesés ezeken volt, mert Buda és Pest között a forgalom csak ezen a négy hídon bonyolódhatik le és más utat nem talál. Igen valószínű, hogy a többi forgalmi tereken és útvonalakon végzett számlálások adatainak csökkenését az idézte elő, hogy a járművek nagy száma ezeket mindjobban elkerüli és a kisebb, csendesebb utcák forgalma időközben erősen megnövekszik.* Ezen oknál fogva a dunahidak szerepét a forgalom lüktetésében különösen figyelemmel kell kísérni, de már azért is, mert városrendezési és fejlesztési szempontból a dunahidak kapcsolószerepe soha el nem hanyagolható.

Jellemzőbb gócpontjaink forgalmi viszonyai.

Nagy vonásokban beszámolva a Budapest utcáin torlódó forgalom időben való alakulásáról, szükséges, hogy mihamarabb rátérjünk az egyes jellemzőbb csomópontok egyéni, sajátos közlekedési életére, hogy azokból tiszta képet alkossunk, de egyben megpróbáljuk a közöttük levő folyamatot is érzékeltetni. *A nagyvárosok közúti forgalmában törvényszerűségek vannak és azokat felismerni nem lehetetlen, de a nagy átfogó kép szerkesztéséhez ismerni kell az egyes egyedek minden sajátosságát* és ezernyi tényezők apró sokaságából tudjuk csak a való összefüggést a maga mindenek felett álló szabályos formáiban felismerni. Az adatok sokszerűsége folytán a részletvizsgálatok előtt nem sok akadály áll. Nincs módunkban ugyan az összes ehhez szükséges táblázatot idemellékelni, de erre annál kevésbbé van szükség, miután a két elmult esztendő felvételeinek legfontosabb eredményeit nagy áldozatokkal *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvei* is leközlik.[1]) Sokszor szükségünk lesz ezekre hivatkozni, de tanulmányunk során, ha arra hivatkozás nem történik is, minden esetben helyes ezek eredményeit szemünk előtt tartani és a fejtegetéseket az ott található adattömegekkel alátámasztani. A részletes és útirányok szerint elkülönített felvételek bőséges anyagát az egyébként oly gazdag évkönyv sem bírja meg s így ezeket, ha valamennyit nem is, itt fogjuk megtalálni.

A budapesti dunahidak szerepe a forgalomban.

A két részre tagolt várost hat híd kapcsolja egybe, de kettőnek vasúti célokra való berendezettsége miatt a közúti járműforgalomban csak négyről szólhatunk. Ezen a négy hídon bonyolódik le az az egész forgalom, ami a két

[1]) Budapest székesfőváros statisztikai évkönyve XIX. évf. 332. old., XX. évf. 348—357. old., XXI. évf. 311—320. és 321—327. old.

városrész között lehetséges s így ebben pontosan megfoghatjuk azt a folyamatot, ami Buda és Pest között kialakult.

Buda és Pest között a felvétel céljaira szolgáló 14 óra alatt átlag 40.000 jármű futott át és közel 100 ezer gyalogos. Az említett járműveken, mintegy 140—150 ezer utas került át a két part között, vagyis Buda és Pest között naponkint mintegy ¼ millió ember jár. A pesti és budai oldal között a forgalom méretei igen állandóak, amint azt *4. táblázatunk* részletes anyaga is mutatja. A két végső érték között nagy kiesésre lehetne következtetni, de ha az 1931. évi május havi egynapos forgalom értékét, 44.444-et az 1932. év ugyanazon hónapjával vetjük össze, amikor 42.034 jármű haladt át, a kiesés igen minimálisnak mondható csak. A fentemlített két esztendő szeptember hónapjaiban történt két számlálás között a kiesés csupán 1024, míg 1931. november és 1932. december között az áthaladt járművek száma valamivel növekszik, de 600-nál is kevesebb 1932 február és 1933 ugyanazon hónapja között az elmaradt járművek száma.

4. A Buda és Pest között lebonyolódó forgalom megoszlása a négy Dunahídon. 1931—1933.

A felvétel ideje	Az áthaladt járművek				
	összes száma	ebből a			
		Margit-	Lánc-	Erzsébet-	Ferenc József-
		híd ra esik %			
1931 május 4-én	44.444	28	23	18	31
Ugyanaznap a gyalogos számi.	92.096	24	27	23	26
A kettő együttesen	—	26	25	21	28
1931 aug. 6-án	41.876	31	23	18	28
szept. 14-én	41.466	30	23	18	29
nov. 21-én	35.714	31	22	17	30
1932 febr. 15-én	32.480	32	23	19	26
ápr. 6-án	36.337	29	20	21	30
máj. 18-án	42.034	34	19	19	28
júl. 21-én[1])	39.385	32	19	21	28
szept. 22-én	40.442	31	19	20	30
dec. 15-én	35.809	30	20	21	29
1933 febr. 15-én	30.851	34	16	28	22

Tekintve azt, hogy Buda és Pest között ezen a négy hídon kívül másutt közúti járműforgalom nem bonyolódhatott le, így *az itt kimutatott kiesés tiszta átlagai leginkább mutatják azt a forgalomcsökkenést, ami az elmult idők alatt Budapest egész közlekedési életében a gazdasági válság hatása folytán létrejött.* Ha a következőkben bármely útkereszteződés vagy forgalmi téren átvonult járművek száma ennél nagyobb mérvben esik, úgy azt a keresztüi-

[1]) Esős, borult nap volt, l. a 3. táblázat részletes adatait.

vonult járművek irányváltozásának, *az illető pontok szándékos elkerülésének kell betudnunk*, de tekintettel kell lenni arra, hogy más tényező mesterséges hatása is érvényesülhetett.

Abból a hatalmas forgalomból, ami a két városrész között kiegyenlítődést keres, *az egyes hidak igen különböző mértékben részesednek*, egyrészt a különböző időszakok, másrészt a járművek neme szerint is. Ha úgy a gyalogos, mint járműforgalomra együttesen vagyunk tekintettel, akkor az összforgalom 26 százaléka a *Margit-hídon*, 25, illetőleg 28 százaléka a *Lánc-* és *Ferenc József-hídon* és 21 százaléka az *Erzsébet-hídon* vonul át. Ha csak a járműforgalmat vizsgáljuk, úgy az 1933. február 15-i adatok szerint a *Margit-hídon* 34 százalék, a *Lánc-* és *Erzsébet-hídon* 16, illetőleg 28 százalék és a *Ferenc József-hídon* 22 százaléka futott át az összes járműveknek. Így önmagukban ezek az adatok még keveset mondanak, de a vonatkozó táblázatban összefoglaltuk az egyes hidak szerepét két esztendő összes felvételei alapján és figyelemmel kell kísérnünk az átvonult járműcsoportok egymáshoz való viszonyát is.

A kapcsolatot fenntartó négy híd közül kettő forgalma korlátozott. Mesterségesen korlátozott a *Lánchíd* forgalma, ahol csak motoros járművek áthaladása van megengedve és alkatánál fogva korlátozott az *Erzsébet-híd* forgalma, melynek magas és meredek volta a teherjárműveket a *Ferenc József-híd* használatára kényszeríti. Ezekre a körülményekre számszerűen már *5. és 6. táblázatunk* is rámutat, de a részletes vizsgálatunk során igen sokszor vonja magára ez a tény figyelmünket.

5. Az egyes járműcsoportok megoszlása egymás között különböző időkben és irányok szerint.

	A Margit-hídon				A Lánchídon				A Margit-híd pesti hídfőjénél		Clark Ádám-téren
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	összesen		a 3. hasáb részletezve		összesen		a 7. hasáb részletezve		összesen		össz.
Járművek	1930. jún. 12.	1933. febr. 15.	Buda felé	Pest felé	1930. jún. 6.	1933. febr. 15.	Pest felé	Buda felé	1929. máj. 17	1933. febr. 15.	1933. febr. 15
	% - b a n										
1. Személyautó	32	23	23	21	70	67	67	67	34	21	37
2. Autobusz	3	4	4	4	15	20	20	21	—	—	6
3. Teherautó	9	6	6	6	7	9	9	8	8	9	11
4. Motorkerékpár	4	3	3	3	7	4	4	4	4	2	6
5. Kerékpár	21	31	30	31	—	—	—	—	15	26	29
6. Lófogatú személysz. ..	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
7. « teherjármű .	14	13	13	14	—	—	—	—	16	4	8
8. Kézikocsi	3	2	3	2	—	—	—	—	5	3	3
9. Villamosvonat	14	18	18	19	—	—	—	—	17	35	—
Összesen ..	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Ha 1931. májusától vizsgáljuk a hidak szerepét egymás között, úgy azt tapasztaljuk, hogy a *Margit-híd* jelentősége egyre fokozottan nő, jelentős növekvés van az *Erzsébet-híd forgalmában is, amit napjainkban az új budai transzverzális út megnyitása még jelentősen fokozni fog.* Ezekkel szemben veszített összekötő szerepéből a *Lánchíd*, de a *Ferenc József-híd is.* Az 5. táblázat adatai szerint tudjuk, hogy a veszteség (2—3. hasáb, illetve 6—7. hasáb) a motoros járműveknél, főként a személyautóknál következett be, míg Buda és Pest kölcsönös forgalmában a kerékpárok száma egyre több lesz és különösen a *Margit-híd* forgalmát növeli. Az *Erzsébet-* és *Ferenc József-hidak* szerepét több évre visszamenően nem áll módunkban vizsgálni. A *Ferenc József-híd* túlzsúfoltsága következtében a járművek inkább az *Erzsébet-hídon* hajtanak át, de ugyancsak növelte ennek forgalmát a *Rákóczi-út* felől ide átterelt villamosok száma is.

6. Az egyes járműcsoportok megoszlása egymás között különböző irányok szerint.

	Az Erzsébet-hídon			A Ferenc József-hídon és annak hídfőinél				
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Járművek	Összes forgalom 1933. febr. 15.	a 2. hasáb részletezve		Összes forgalom 1933. febr. 15.	az 5. hasáb részletezve		Összes forg. 1933. febr. 15.	
		Pest felé	Buda felé		Pest felé	Buda felé	a pesti hídfő előtt	a Gellért-téren
	%-ban							
1. Személyautó	23	23	21	24	24	23	25	32
2. Autobusz	3	3	3	4	4	4	—	—
3. Teherautó	7	7	8	7	8	7	18	10
4. Motorkerékpár	2	2	2	2	2	3	4	3
5. Kerékpár	33	33	33	34	33	36	13	15
6. Személyszáll. lófogatú	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Teherszekér, lófogatú	4	4	5	15	14	13	14	8
8. Kézikocsi	2	2	1	3	3	3	4	1
9. Villamosvonat	26	26	27	11	12	11	22	31
Összesen	100	100	100	100	100	100	100	100

Az egyes órák közötti maximum is útmutató lehet számunkra a hidak szerepét illetőleg. Tudjuk, hogy a járműforgalom maximuma 5 és 6 óra közé esik a *Margit-hídon*, úgy a Buda, mint a Pest felé haladó forgalomban. A *Lánchíd* maximális forgalma délben van; Pest felé 12 és 1 óra között, Buda felé délután 1 és 2 óra között halad át a legtöbb jármű. Hasonló az *Erzsébet-híd* forgalma is, azzal a különbséggel, hogy itt a Pest felé haladó forgalom kulminál előbb és csak azután a Budának tartó. A *Ferenc József-hídon* egy órával megkésve találjuk a maximumot és ismét előbb Pest felé haladó forgalom éri el csúcspontját. Ha ezek után a gyalogosforgalomnak az

egyes órákban való megoszlását nézzük, úgy a *Lánc-* és *Margit-hídon* a kulminációt reggel, a *Ferenc József-hídon* délután 3 és 4 óra között, az *Erzsébet-hídon* pedig épen este találjuk. Sajnos itt nem tudjuk azt, hogy a Pest, illetve Buda felé haladó forgalom miként oszlik meg és így további következtetésekre aligha tehetünk szert. A *Lánc-* és *Margit-hídnak* forgalma a reggeli órákban növekszik meg, ez a hivatásukba sietők forgalmát jelenti, míg az *Erzsébet-hídnak* délben és este jelentős forgalma inkább sétálókból, szórakozókból tevődik egybe. A legállandóbb forgalmat a *Ferenc József-hídon* találjuk, ennek maximuma délután és este alakul.

A Margit-híd forgalmi viszonyai.

Az egyes hidak részletes viszonyait a következőkben már az abszolút számok alapján is vizsgálat tárgyává tesszük. *(7. táblázat)*. Feltűnő, hogy 1930. júniusához viszonyítva a személyautók száma felére esett vissza, de lényegesen megcsökkent a teherautók és motorkerékpárok száma is. Kevesebb lett a lófogatú teher- és személykocsi, kézikocsi és villamos vonat, míg a kerékpárok és autobuszok száma egyre inkább növekszik. A forgalom nyári maximuma korábban kezdődik és tovább tart, míg télen délután 5 és 6 óra között lokalizálódik. A személyautók számának elmaradása az esti órákban különösen feltűnő és ezek a második alkalommal a déli órákban közlekedtek nagyobb számmal.

Feltűnő, hogy Budáról Pestre több jármű érkezett, mint viszont, míg például a Ferenc József-hídon *(10. táblázat)* több jármű ment Pestről Budára, mint az ellenirányban. Ez az eltolódás főként a motoros járműveknél következik be és mindenkor fordított az áthaladt kerékpárok és villamos vonatok számánál.

Az egyes járműcsoportok megoszlása hasonló jelenségeket mutat. Amíg 1932. júniusában a maximumot a személyautók száma adta, 32 százalékban, addig 1933 februárjában a kerékpárok vezetnek. *(5. táblázat.)* A motoros járművek 13 százalékkal kisebb számban szerepelnek, a kerékpárok aránya 10 százalékkal megnőtt.

A Lánchíd forgalmi viszonyai.

A Lánchídon a forgalom *(8. táblázat)* általában erősen visszaesett a teherautók és motorkerékpárok kitiltása következtében. Az egyes órák forgalmi értékei között meglehetős nagy differenciák vannak, amelyeket főként a személyautók számának egyik óráról a másikra való hirtelen csökkenése hoz magával. Pest-felé több jármű jön át, mint Buda-felé halad, egyedül az autobuszok száma kevesebb. A két ellentétes irányban haladó járműveket egymáshoz hasonlítva feltűnő, hogy délelőtt 10 és 11 óra között a személyautók száma Budáról Pestre igen magas.

7. A Margit-hídon átvonult járművek megoszlása.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	A Margit-hídon 1930. június 12-én átvonult járművek száma.														
1. Személyautó	205	244	302	284	295	200	215	349	331	375	370	350	410	555	4.485
2. Autobusz	23	25	31	30	25	22	18	32	22	33	25	36	18	27	367
3. Teherautó	63	73	114	111	95	65	80	82	115	86	88	72	57	20	1.121
4. Mótorkerékpár	48	40	39	43	42	50	33	48	34	51	62	48	45	39	622
5. Kerékpár	379	248	296	286	185	45	92	235	278	290	130	145	105	112	2.826
6. Lófogatú személykocsi	4	10	3	10	7	11	10	7	22	14	12	10	5	4	129
7. Lófogatú teherkocsi .	148	178	179	162	115	120	116	121	160	147	150	135	101	55	1.887
8. Kézikocsi	32	46	50	45	40	31	23	43	44	50	30	25	15	11	485
9. Villamosvonat	161	172	163	122	130	112	130	143	125	135	143	145	113	136	1.930
10. Összesen ...	**1.063**	**1.036**	**1.177**	**1.093**	**934**	**656**	**717**	**1.060**	**1.131**	**1.181**	**1.010**	**966**	**869**	**959**	**13.852**
	1933. február hó 15-én a pesti hídfőn áthaladt és Budáról érkezett járművek száma.														
1. Személyautó	41	89	81	97	83	75	103	116	105	93	87	77	102	80	1.229
2. Autobusz	16	17	16	16	16	15	18	15	18	15	17	16	19	17	231
3. Teherautó	11	19	21	26	32	42	31	37	23	17	36	32	22	8	357
4. Mótorkerékpár	9	6	20	11	19	12	15	12	13	10	19	17	14	6	183
5. Kerékpár	192	68	88	93	109	163	109	121	120	121	122	91	73	37	1.507
6. Lófogatú személykocsi	—	2	1	2	2	2	2	2	4	—	3	2	1	1	24
7. Lófogatú teherkocsi .	41	46	62	58	56	50	60	50	43	51	67	47	36	12	679
8. Kézikocsi	3	4	9	7	19	13	11	8	20	16	21	12	6	3	152
9. Villamosvonat	46	74	61	56	57	54	61	64	62	65	67	67	65	47	846
10. Összesen ...	**359**	**325**	**359**	**366**	**393**	**426**	**410**	**425**	**408**	**388**	**439**	**361**	**338**	**211**	**5.208**
	1933. február hó 15-én a budai hídfőn áthaladt és Pestről érkezett járművek száma.														
1. Személyautó	41	56	69	58	70	82	100	69	64	66	94	68	119	112	1.068
2. Autobusz	11	12	12	11	12	12	14	14	12	12	16	11	17	13	179
3. Teherautó	19	20	24	18	22	22	23	26	21	17	25	19	15	6	277
4. Mótorkerékpár	1	5	9	7	9	15	10	11	12	8	11	11	8	5	122
5. Kerékpár	89	72	122	122	139	121	134	91	123	130	135	99	104	58	1.539
6. Lófogatú személykocsi	1	1	1	—	3	2	3	—	1	2	6	3	—	—	23
7. Lófogatú teherkocsi .	45	61	50	71	75	51	57	45	61	54	51	19	10	8	658
8. Kézikocsi	2	12	14	13	20	7	7	18	10	10	17	4	2	2	138
9. Villamosvonat	73	76	65	55	57	56	62	55	59	70	70	63	74	58	893
10. Összesen ...	**282**	**315**	**366**	**355**	**407**	**368**	**410**	**329**	**363**	**369**	**425**	**297**	**349**	**262**	**4.897**

[1]) Több táblázatunkból a járművek felsorolása technikai okokból elmaradt és az egyes járműcsoportokat csak sorszámukkal jelöljük.

8. A Lánchídon átvonuló járművek megoszlása.

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	1930. június hó 6-án átvonult összes járművek száma.														
1. Személyautó	276	375	467	395	615	604	549	635	500	373	743	500	577	490	7.099
2. Autobusz	110	105	110	70	115	111	89	140	105	70	113	116	140	97	1.491
3. Teherautó	45	40	50	55	72	66	29	65	57	60	80	51	22	16	708
4. Mótorkerékpár	60	55	55	40	56	63	33	80	77	41	54	39	53	47	753
5. Kerékpár	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7
6. Lófogatú személykocsi	—	10	6	4	9	6	7	12	11	6	7	6	1	2	87
7. Lófogatú teherkocsi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Kézikocsi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9. Villamosvonat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. Összesen	**491**	**585**	**691**	**564**	**868**	**850**	**707**	**932**	**750**	**550**	**997**	**712**	**793**	**655**	**10.145**
	1933. február 15-én Pest felé haladó járművek száma.														
1. Személyautó	66	148	181	145	216	221	140	167	160	161	170	132	161	130	2.198
2. Autobusz	44	59	40	40	49	56	44	51	45	41	43	40	51	39	642
3. Teherautó	15	20	16	28	22	27	26	27	16	18	17	22	10	5	269
4. Mótorkerékpár	13	10	12	7	8	17	8	12	12	9	10	6	6	5	135
5. Kerékpár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Lófogatú személykocsi	—	—	1	—	2	2	—	—	—	—	1	2	—	2	10
7. Lófogatú teherkocsi	—	—	—	1	—	3	3	1	1	—	2	1	—	—	12
8. Kézikocsi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9. Villamosvonat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. Összesen	**138**	**237**	**250**	**221**	**297**	**326**	**221**	**258**	**234**	**229**	**243**	**203**	**228**	**181**	**3.266**
	1933. február 15-én Buda felé haladó járművek száma.														
1. Személyautó	53	107	195	88	167	206	200	180	105	133	170	178	193	190	2.165
2. Autobusz	55	61	53	31	45	48	52	55	43	44	42	44	48	45	666
3. Teherautó	17	15	25	12	32	18	24	32	23	17	19	12	7	6	259
4. Mótorkerékpár	3	6	9	4	12	11	11	14	5	10	11	10	5	4	115
5. Kerékpár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Lófogatú személykocsi	—	—	1	—	1	1	—	1	—	—	1	—	2	2	9
7. Lófogatú teherkocsi	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
8. Kézikocsi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9. Villamosvonat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. Összesen	**128**	**197**	**283**	**135**	**257**	**284**	**287**	**282**	**176**	**204**	**243**	**244**	**255**	**247**	**3.222**

Az Erzsébet-híd forgalmi viszonyai.

Tekintve azt, hogy a felvételek itt csak később rendszeresíttettek, összehasonlításra kevesebb alkalmunk van. A két part közötti összes forgalom fejlődésének vizsgálatánál már megállapítottuk, hogy ennek a hídnak, mint útvonalnak jelentősége egyre fokozottan növekszik. A rohamóra délre esik, de ugyancsak erős forgalma van a hídnak a délután óráiban is. *(9. táblázat.)* Ennek a hídnak van a legegyenletesebb forgalma, mert a Pest és Buda felé irányuló forgalom a nap különböző óráiban közelítőleg mindig egyértékű. És ez főként kerékpárokból, személyautókból és villamos vonatokból tevődik össze. A motoros járművek aránya az Erzsébet-hídon viszonylagosan a legkisebb (6. táblázat.) az összes hidak között, viszont a villamosok itt járnak a legsűrűbben. A teherjárművek aránya a hídfeljáró meredek voltán kívül még azért is alacsony, mert a pesti hídfőnél kezdődő utcák korlátozott forgalmúak és itt a teherjárművek közlekedése tilos.

9. Az Erzsébet-hídon átvonult járművek megoszlása 1933. febr. 15-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	Pest felé haladó járművek száma.														
1.	34	38	52	38	67	58	58	49	51	50	72	38	58	55	718
2.	6	6	7	5	9	8	9	6	6	7	8	6	7	6	96
3.	19	12	18	13	25	32	19	14	13	23	23	4	4	11	230
4.	2	4	—	6	5	10	17	12	6	2	8	—	—	1	73
5.	101	48	57	62	73	78	84	107	102	97	69	50	32	40	1.000
6.	—	1	1	—	—	3	—	—	—	—	—	1	—	1	7
7.	12	7	11	14	17	13	13	9	13	9	12	6	2	2	140
8.	1	2	4	9	8	17	7	3	3	6	6	3	1	—	70
9.	60	67	58	49	57	52	60	57	63	59	67	72	52	65	838
10.	**235**	**185**	**208**	**196**	**261**	**271**	**267**	**257**	**257**	**253**	**265**	**180**	**156**	**181**	**3.172**
	Buda felé haladó járművek száma.														
1.	31	42	34	32	49	48	72	47	32	31	51	58	66	62	655
2.	7	6	6	7	6	7	7	6	6	7	7	6	7	7	92
3.	15	20	27	24	33	18	24	21	27	14	17	7	2	2	251
4.	4	2	5	2	8	6	3	6	4	3	2	6	4	2	57
5.	74	71	78	79	82	90	92	69	80	81	83	78	42	52	1.051
6.	—	1	—	1	1	1	—	3	—	—	—	—	1	—	8
7.	3	20	24	8	14	15	12	8	13	13	8	4	3	—	145
8.	5	5	8	9	5	4	4	1	6	—	1	2	2	—	52
9.	62	72	55	51	47	55	61	54	57	67	69	72	63	53	838
10.	**201**	**239**	**237**	**213**	**245**	**244**	**275**	**215**	**225**	**216**	**238**	**233**	**190**	**178**	**3.149**

A Ferenc József-híd forgalmi viszonyai.

A Ferenc József-híd által kapcsolt területek aránylag jóval nagyobb forgalmat engednek sejtetni, mint ami itt tényleg kialakul. A különböző számlálások során a hídon áthaladt járművek száma erősen visszaesett. Ezen a hídon jött át viszonylagosan a legtöbb teherkocsi, bár ezek abszolút száma jóval a *Margit-híd* adata alatt maradt. Egyedül a Buda felé haladt teherautók száma nagyobb itt, mint a *Margit-hídon.* A híd forgalma a nap egyes óráiban

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

elég egyenletes *(10. táblázat)* egyedül délután 2 és 3 között van erős maximum, amit az összes járművek együttes szaporodása idéz elő. A hidak közül itt halad át a legkevesebb villamosvonat és a *Margit-híd* által kapcsolt területekre négyszerannyi kocsi jár, mint a *Ferenc József-hídon* át, amit nem magyaráz meg az sem, hogy a *Lágymányost* az *Erzsébet-híd* villamosvonatainak forgalma is Pesthez köti, mert tény, hogy az *Erzsébet-hídi* kocsik nagyobb része nem a *Lágymányos*, hanem ugyanazon részek felé halad, melyeket a *Margit-híd* is Pesthez köt. A *Ferenc József-hídra* jellemző, hogy hídjaink közül egyedül itt volt reggel 7 és este 9 között több a Budára haladó jármű, mint a Pest felé irányuló.

10. A Ferenc József-híd forgalmának megoszlása 1933. febr. 15-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	Pest felé haladó járművek száma.														
1.	34	59	43	51	63	57	83	77	69	72	70	73	88	78	917
2.	8	11	11	10	11	9	12	10	10	9	12	11	14	8	146
3.	21	22	25	29	29	34	24	19	32	21	27	14	10	8	315
4.	11	7	10	5	7	7	9	8	9	12	3	10	5	2	105
5.	192	87	77	77	99	99	88	102	86	115	124	97	39	39	1.321
6.	2	2	5	3	1	1	—	2	—	—	1	2	2	1	22
7.	32	45	49	55	56	56	47	39	46	28	46	38	18	7	562
8.	1	7	9	11	16	14	13	14	8	6	9	5	2	2	117
9.	39	34	40	28	27	28	81	34	29	30	36	36	28	24	494
10.	**340**	**274**	**269**	**269**	**309**	**305**	**357**	**305**	**289**	**293**	**328**	**286**	**206**	**169**	**3.999**
	Buda felé haladó járművek száma.														
1.	45	62	58	52	68	63	82	94	63	82	90	94	73	46	972
2.	10	11	11	9	10	11	11	13	10	12	12	12	12	10	154
3.	18	25	26	17	20	29	21	21	21	22	27	21	10	3	281
4.	7	7	7	9	5	6	2	12	7	8	7	6	6	7	96
5.	125	76	90	78	99	115	124	132	125	135	112	127	63	38	1.439
6.	3	2	—	1	2	—	3	3	—	—	1	2	—	—	17
7.	38	39	73	57	59	52	66	83	69	56	31	10	8	6	647
8.	12	11	17	13	7	10	8	9	9	5	4	6	—	—	111
9.	31	39	42	21	29	26	31	40	36	31	35	38	31	21	451
10.	**289**	**272**	**324**	**257**	**299**	**312**	**348**	**407**	**340**	**351**	**319**	**316**	**203**	**131**	**4.168**

A hídfők szerepe Budapest forgalmi életében.

A hidakkal kapcsolatban a hídfők forgalmáról is beszélnünk kell. Ezekben természetesen elsősorban a hidak szerepe jut szóhoz, miután a hidakra merőleges forgalom, ha az lehetséges, a hídfőt rendszerint elkerüli. A számlálás adataiban és így a bemutatott táblázatokban a hídra felhajtó vagy onnan kikanyarodó járművek nem szerepelnek, ennélfogva a hídfő forgalmát csak a vonatkozó két táblázat összegelése mutatja.

A *Margit-hídra merőleges forgalom* a pesti parton egyrészt a híd alatt, másrészt a *Személynök-utca és Pozsonyi-út* között nyer lebonyolítást. Igen jelentéktelen, mert az összforgalom csak 7 százalékát teszi a *Margit-hídon* át közlekedett járművek összes számának. A legjelentősebb közlekedési eszköz a villamos, a kerékpárok jelentősége már kisebb. *(11—14. táblázat.)*

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

11—14. A hídfők járműforgalmának megoszlása 1933. február 15-én.
(A hídra bekanyarodó vagy onnan érkező járművek figyelembe vétele nélkül.)

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	A Margit-hídfőnél (pesti oldal).														
1.	7	9	10	9	10	10	20	15	11	12	10	9	9	8	149
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	5	3	4	4	8	1	8	4	3	5	4	2	2	—	53
4.	—	2	1	—	5	—	1	—	—	2	1	—	1	—	13
5.	21	9	17	7	15	20	10	20	17	17	15	7	2	1	178
6.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
7.	2	1	5	2	6	2	2	—	3	—	1	—	1	1	26
8.	—	7	2	1	2	—	1	4	2	—	—	—	2	—	21
9.	16	23	19	17	20	20	22	20	15	16	16	16	17	10	247
10.	**51**	**54**	**58**	**40**	**68**	**53**	**64**	**63**	**51**	**52**	**47**	**34**	**34**	**20**	**689**
	A Clark Ádám-téren.														
1.	35	49	47	53	60	60	44	45	50	22	47	34	37	34	617
2.	6	9	10	7	7	6	5	6	7	6	5	7	6	7	94
3.	15	22	21	15	20	15	7	14	16	14	14	6	5	1	185
4.	8	7	11	6	10	5	6	7	6	6	3	4	5	4	88
5.	24	31	32	42	42	46	41	37	31	34	40	17	22	12	451
6.	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	8
7.	10	15	18	9	14	14	8	13	16	8	10	—	2	—	137
8.	2	6	10	7	1	2	4	3	5	9	10	1	2	—	62
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**100**	**140**	**151**	**140**	**154**	**148**	**115**	**125**	**131**	**99**	**129**	**71**	**79**	**60**	**1.642**
	A Szent Gellért-téren.														
1.	29	66	65	35	80	85	97	71	54	52	91	85	78	64	952
2.	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	4
3.	12	25	36	34	35	29	19	26	24	24	20	15	11	6	316
4.	5	5	6	5	11	4	10	3	7	6	4	5	7	3	81
5.	37	20	21	28	39	44	38	29	28	45	38	19	16	11	413
6.	—	2	—	—	—	1	2	—	—	1	2	1	1	1	11
7.	23	29	27	18	26	16	20	30	20	10	22	8	2	—	251
8.	4	3	4	3	1	3	10	—	3	2	1	2	—	—	36
9.	68	71	65	57	65	70	70	69	71	60	66	70	61	47	910
10.	**179**	**222**	**224**	**180**	**257**	**252**	**267**	**228**	**207**	**200**	**244**	**206**	**176**	**132**	**2.974**
	A Ferenc József-híd pesti hídfőjénél.														
1.	6	24	26	21	56	58	37	20	18	18	33	33	29	14	393
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	9	21	33	22	33	29	27	10	22	21	25	15	6	3	276
4.	5	5	6	2	5	4	4	3	9	6	6	1	4	—	60
5.	6	12	11	12	27	26	27	8	12	16	24	11	9	3	204
6.	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2
7.	13	24	32	20	20	11	14	21	21	19	10	1	—	1	207
8.	8	6	6	10	6	4	3	2	6	5	1	2	—	—	59
9.	19	31	27	18	24	24	25	27	27	27	26	28	26	25	354
10.	**66**	**124**	**141**	**105**	**171**	**156**	**138**	**91**	**115**	**112**	**125**	**91**	**74**	**46**	**1.555**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

A *Lánchídra* keresztirányú forgalom szintén elég gyenge s jórészt személyautókból és kerékpárokból tevődik össze, de a *Clark Ádám-tér* forgalmában a teherjárműveknek is fontos szerepük van már. *(11—14. táblázat)* A legforgalmasabb órákban a minisztériumok hatása szemmel láthatóvá válik; ekkor a személyautók száma a forgalmat jelentősen megnöveli.

A *Szent Gellért-térnek* a hídfők közül a legerősebb forgalma van, ezen összpontosul és oszlik meg Buda hatalmas déli felének a *Lágymányosnak* és *Kelenföldnek* egész közlekedése. Ebből az anyagból *(11—14. táblázat)* tudjuk *a Lágymányosról Pestre haladó járműveknek az Erzsébet-híd felé való vonzódását is megfigyelni.* A személyautók, de jelentős számban a kerékpárok is szívesen kerülik el a nagyforgalmú *Ferenc József-hidat* és *Vámház-körútat*, mert a *Gellért-rakparton* és *Erzsébet-hídon át* jelentősen gyorsabban juthatnak a Belváros közepébe. Érdekesen alakul még a *Ferenc József-híd pesti hídfőjének* forgalma. Ezen a Központi Vásárcsarnok hatásán kívül a Belvárosnak teherszekerektől való elzártsága is meglátszik, mert itt vonul el jórésze a Belváros és Lipótváros-felé irányuló teherforgalomnak. *(11—14. táblázat.)*

Forgalmi tereink közlekedési viszonyai.

A két várost összekötő hidak után a város legfőbb csomópontjainak forgalma jöhet legelsősorban számításba. Minden nagyvárosban a legfőbb utak keresztező pontjain oly erős forgalom alakul ki, hogy itt kell elsősorban mesterséges segítséghez folyamodni, itt válik legelször szükség a lebonyolódó jármű- és gyalogosforgalomnak tökéletes és precíz szabályozására. De egyben ezeken a legnehezebb is a forgalmat szabályozni, mert a terekre ömlő járművek magas száma mellett erősen hátráltatja azt a forgalom sokszerűsége, elsősorban irány, másodsorban járműcsoportok szerint.

15. A négy Dunahíd szerepe a Buda és Pest között lebonyolódó gyalogos forgalomban. 1931. május 4-én.

Idő	Száz gyalogos közül a				Idő	Száz gyalogos közül a			
	Margit-	Lánc-	Erzsébet-	Ferenc József-		Margit-	Lánc-	Erzsébet-	Ferenc József-
	hidat használta					hidat használta			
Reggel 7— 8	26	28	17	29	D. u. 3— 4	24	24	21	31
8— 9	23	34	19	24	4— 5	23	26	26	25
D. e. 9—10	34	25	19	22	5— 6	25	24	24	27
10—11	23	26	26	25	6— 7	27	25	24	24
11—12	23	28	25	24	Este 7— 8	25	26	25	24
Déli 12— 1	19	30	26	25	8— 9	26	25	27	22
D. u. 1— 2	21	31	25	23	A nap 14 órájának átlaga	24	27	23	26
2— 3	21	33	21	25					

Amíg egy megszakítás nélküli úton csak kétirányú forgalom jöhet létre, addig négy utcának egymásbatalálkozásánál a járművek már négy egyenes irányból és nyolcféle bekanyarodás útján közlekedhetnek. És a forgalmi tereken nem négy út találkozik, hanem annál sokkal több (a Calvin-téren például 9), *amit a lehetséges bekanyarodások számának mértani haladvány szerinti fokozódása lényegesen megtöbbszöröz.* Miután pedig a forgalmi terek épen a városok csomópontjai is szoktak lenni, igen valószínűtlen, hogy ezen utcák mindegyikéből ne hatalmas tömegei a legkülönbözőbb járműveknek járnának ki. *És amíg egy egyszerű útkeresztezésen a bekanyarodó járművek száma igen alacsony szokott maradni, addig a forgalmi tereken ezek száma magas kell, hogy legyen, mert ezek a terek osztópontjai is a városrészek egész forgalmának.* Ezt a közlekedési rendőrség, de legfőképen a városszabályozó elgondolása is elismerni köteles. Forgalmasabb utcakeresztezéseknél a járművek bekanyarodását a rendőrség betilthatja, a keresztülhaladás biztonsága és gyorsabb volta érdekében (például a Rákóczi-út és Belsőkörút kereszteződésénél), de a forgalmi terekről az azokra betorkoló utcák kapcsolatát kizárni lehetetlen és azt várostervező sem felejtheti ki. A sok irányból vezetett utca, sok irányba való megoszlása forgalombiztonságilag mindig zavarokat idéz elő és ez odavezetett, hogy a forgalmi terekkel kapcsolatban gondoltak először nívómentes kapcsolatok kiépítésére, ahol a legfontosabb keresztező irányokat egymás fölött, illetve alatt vezetik el.

Budapestnek is meg vannak ezek a sok problémát okozó pontjai, elegendő talán csak a *Gellért-*, *Calvin-*, *Berlini-terek* forgalmi rendezetlenségét emlékezetbe idézni és ugyanakkor rámutatni arra, hogy a *Baross-téren* egy sikeres rendezés hatása következtében mennyivel biztosabb és gyorsabbá vált az áthidalás. *A legégetőbb, a legnehezebb pontja Budapestnek a Calvin-tér; ez a tér, melyet húsz éve készülnek átépíteni, de soha még oly megoldást nem találtak, mely az itt torlódó forgalmat tökéletesen és símán átvezetni tudná.* Igen érdekes tény és egyben a sok pályázat meddőségét is bizonyítja, hogy a pályázók rendszerint nem ismerték a téren lebonyolódó forgalom ezernyi jelenségét és bár a közlekedési rendőrség egy héten át tartó alapos felvétellel és sok munkával feltárta azt, a jelen tanulmány írása közben lefolyt pályázatra oly terv, mely azt ismerte volna, nem érkezett.

A *Calvin-térrel* külön kell foglalkoznunk, egyrészt a téren lebonyolódó forgalom sokszerűsége miatt, másrészt pedig azért, hogy feltárjuk az épen előbb említett felvétel adatai szerint a tér egész életét.

A várostudomány szereti az utcát a város üteréhez hasonlítani és igen sokszor az utcáról mint várost jellemző és karakterizáló folyamatról beszélnek, melyből a város teljesen felismerhető. Ez fokozottan vonatkozik a forgalmi

terekre, melyek még sokkal többre engednek következtetni, mert rajtuk keresztül egyben nemcsak a város egy centrális pontját ismerjük meg, hanem a körülötte elterülő városrészek minden apró és igen jellegzetes funkcióját, melyet egyébként talán meg sem ismerhetnénk.

A Berlini-tér forgalmi viszonyai.

Budapest egyik legforgalmasabb tere a Berlini-tér. Ha az összesített kimutatás abszolút számait nézzük, úgy látjuk, hogy a legutolsó hat felvételnél (ezek az összes pontokon egy és ugyanazon napon készültek) két esetben itt folyt át a legnagyobb forgalom, míg a többi esetekben egyedül a Calvin-tér előzte ebben meg.

A Berlini-téren átfutó forgalom jelentőségét mi sem mutatja jobban, mint az, hogy 1931. májusának egy szerdája és 1932 ugyanazon napja között az általános kiesés ellenére is ezen a téren 6 százalékkal növekedett az átvonult járművek száma. A forgalom fejlődését, miután hasonló egybevágó adatunk több nincs, csak ezzel tudjuk jellemezni.

Ha irányok szerint tekintjük a megoszló forgalmat, úgy azt látjuk, hogy az főként három irányból alakul, melyhez a *Teréz-körút* forgalma sorolható negyediknek. Ez utóbbi forgalmát az gyengíti, hogy a teherforgalom, de a mótoros járművek jelentős száma is a vele párhuzamos *Jókai-utcán* jut a térbe. A *Berlini-tér* esetében az útirányok szerint részletezett táblák összevetése kimondottan feltétlenül szükséges. *(16. és 17. táblázat.)*

Amíg 1930. június és 1933. februárja között az összes járművek számában forgalomcsökkenés mutatkozik, addig a *Vilmos császár-út felől* a térbe befutó járművek száma igen jelentősen megnövekedett, a *Váci-út* felől érkező járművek száma valamivel megcsökkent, a *Lipót-körút* forgalma is valamivel csökkent, de a *Teréz-körút* forgalmában hihetetlen kiesés mutatkozik. Ennek a jelenségnek főoka az utóbb említett két út főútvonallá minősítése és a keresztezőponton a járművek bekanyarodásának eltiltása. Az összevetést megnehezíti ugyan az a körülmény, hogy az újpesti hurokvágányon visszakanyarodó villamosvonatok hol a *Lipót-*, hol a *Váci-út* forgalmához számíttattak, ez azonban nem okozhat oly hatalmas eltérést az áthaladt járművek összes számában. A *Váci-út* forgalmának kiesésében az összes járműcsoportok egyformán részesednek, egyedül az áthaladt kerékpárok száma szaporodott. A *Vilmos császár-út* felől befutó járművek számát elsősorban a kerékpárok növelik erősen, de ugyancsak fokozottan szaporodott ennek az útnak teherforgalma is, ami leginkább azzal magyarázható, hogy a *Jókai-utcán* át a *Teréz-körútról* elterelt kerékpár- és teherforgalom a *Vilmos császár-út* felől csatlakozik a térbe. A *Margit-híd* és *Lipót-körút*, továbbá a *Váci-út* által kapcsolt lakótelepülések és gyárak ; ezen felül az egész *Angyalföld* kerékpár-

16. A Berlini-téren áthaladt járművek. — 1929—1930.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	1929. évi május hó 14-én átvonult járművek száma.														
1.	299	374	385	610	290	342	567	294	300	582	310	394	537	595	5.879
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	138	158	110	220	65	74	131	107	127	115	70	88	30	23	1.456
4.	96	108	72	89	22	38	78	65	83	131	29	71	30	26	938
5.	363	260	210	330	109	177	250	120	191	245	181	304	92	67	2.899
6.	16	11	18	30	2	4	8	8	6	32	2	10	8	8	163
7.	225	127	232	340	135	145	219	137	225	145	118	130	82	28	2.288
8.	131	90	100	45	46	37	77	55	110	217	38	32	10	10	998
9.	161	137	105	139	33	44	81	86	111	163	47	70	67	64	1.308
10.	**1.429**	**1.265**	**1.232**	**1.803**	**702**	**861**	**1.411**	**872**	**1.153**	**1.630**	**795**	**1.099**	**856**	**821**	**15.929**
	1930. évi június hó 11-én														
	a) *Váci-út felé haladó járművek száma.*														
1.	80	120	142	170	134	129	147	117	125	137	151	119	158	106	1.835
2.	1	1	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—	1	6
3.	32	32	52	57	61	54	50	62	69	56	51	47	25	6	654
4.	17	11	16	13	17	14	23	22	20	22	20	22	21	17	255
5.	78	101	98	114	102	112	109	103	111	120	120	159	71	29	1.427
6.	3	2	1	6	2	5	4	4	3	—	7	2	7	2	48
7.	48	67	67	73	67	54	52	63	83	89	82	57	40	12	854
8.	15	33	31	37	18	13	19	23	36	45	33	15	—	—	318
9.	66	73	56	34	39	38	40	42	36	47	72	67	73	62	745
10.	**340**	**440**	**463**	**504**	**441**	**419**	**445**	**437**	**483**	**516**	**536**	**488**	**395**	**235**	**6.142**
	b) *Teréz-körút felé haladó járművek száma.*														
1.	105	115	141	165	157	146	166	250	165	265	262	227	207	222	2.593
2.	1	2	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	1	7
3.	26	28	32	50	42	38	42	47	41	45	91	60	62	22	626
4.	26	16	15	16	33	26	22	21	16	35	55	71	41	46	439
5.	142	114	87	105	143	112	103	116	100	80	135	107	112	76	1.532
6.	4	1	3	1	3	3	7	6	2	70	16	9	6	12	143
7.	80	80	45	75	81	73	67	95	75	60	71	57	24	23	906
8.	30	36	16	37	46	21	24	35	25	10	32	28	21	12	373
9.	75	63	60	53	43	42	56	60	62	60	64	63	61	63	825
10.	**489**	**455**	**399**	**502**	**548**	**461**	**487**	**631**	**487**	**625**	**726**	**623**	**534**	**477**	**7.444**
	c) *Vilmos császár-út felé haladó járművek száma.*														
1.	62	105	137	115	146	125	129	101	96	155	152	122	132	79	1.656
2.	—	1	—	—	—		2	—	—	—	—	—	—	—	3
3.	43	37	52	44	55	52	39	45	38	57	52	32	14	7	567
4.	18	16	21	22	28	22	26	16	15	13	24	12	15	10	258
5.	168	77	68	62	45	68	62	89	67	98	72	49	30	14	969
6.	3	3	5	5	12	5	6	1	2	4	4	3	4	2	59
7.	63	71	56	52	52	62	37	40	39	59	55	27	10	4	627
8.	18	20	26	15	33	23	22	14	24	23	27	12	9	3	269
9.	55	52	55	32	47	43	34	42	37	41	50	55	49	40	632
10.	**430**	**382**	**420**	**347**	**418**	**400**	**357**	**348**	**318**	**450**	**436**	**312**	**263**	**159**	**5.040**
	d) *A Lipót-körút felé haladó járművek száma.*														
1.	100	127	135	130	163	153	165	147	161	194	226	225	268	207	2.401
2.	—	3	—	—	1	—	3	—	—	—	1	—	—	2	10
3.	24	32	32	37	49	31	36	22	27	33	34	25	11	7	400
4.	17	12	24	16	22	18	20	17	26	24	19	32	17	26	290
5.	131	108	111	132	105	85	96	98	132	133	124	89	51	28	1.423
6.	—	1	—	4	6	3	2	3	2	6	30	5	1	—	63
7.	44	48	47	48	59	59	34	40	44	37	42	23	10	2	537
8.	30	29	32	28	26	4	18	23	19	21	16	4	2	—	252
9.	74	69	66	50	52	45	53	49	54	59	61	65	67	55	819
10.	**420**	**429**	**447**	**445**	**483**	**398**	**427**	**399**	**465**	**507**	**553**	**468**	**427**	**327**	**6.195**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázatban.

és teherforgalma a *Váci-úton, Berlini-téren át* jut a cityhez vezető *Vilmos császár-útra* és a *Jókai-utcán* át annak mellékutcáiba. Minthogy azonban a *Lipót-körútról* is kitiltották a kerékpárosokat és teherjárműveket, ezek a *Lipót-körúttal* párhuzamos utcákba szorultak és *amíg eddig a Lipót-körút, Teréz-körút vonalán metszették a teret vagy fordultak be azonnal a Vilmos császár-útra, addig most a Váci-út—Vilmos császár-út vonalára szorultak össze. A Berlini-téren a keresztezés forgalma a főútvonallá minősítés által megnövekedett, míg a Lipót-körút és Vilmos császár-út között bekanyarodó járművek száma csökkent. Ezzel a keresztezés forgalma valamivel megjavult, mert nem azonos erősségű forgalom ömlik a négy betorkoló utcából, de a keresztezés előtti és utáni mellékutcákba való bekanyarodások száma többszörösére nőtt.* A tér ma sem biztosabb közlekedéstechnikailag, mint eddig volt, amihez hozzájárul a jelentős számmal keresztülvezetett autobuszok száma.

A *Teréz-körút* forgalma, mivel most már csak motoros járművek számára szabad, ezek számában is tovább csökkent és a négy betorkoló utca közül a legnagyobb százalékkal itt csökkent a személyautók és motorkerékpárok száma. Így alakul a legváltozatosabb módon a 17. táblázat egész anyaga. Egyébként a *Berlini-térnek* van a legváltozatosabb forgalma, az összes járműcsoportokból egyaránt gazdagon részesedik, annak megfelelően, aminthogy a város legkülönbözőbb karakterű tájai, a rózsadombi luxus lakónegyedet, a lipótvárosi teherpályaudvart, az újpesti gyárvárost és az angyalföldi tömegszállásokat, a city-t, a Belvárost és a körutakon keresztül a város összes többi részeit szorosan magához csatolja. Az átvonult személyautók aránya (18. táblázat 2—4. hasábjai) állandóan esik annak ellenére, hogy a kerékpárokat és teherjárműveket mesterségesen kiszorítani törekedtek. A teherjárművek aránya némileg csökkent is, de a villamosvonatok és kerékpárok száma erősen növekszik.

A tér legerősebb forgalma (17. táblázat) a déli órákra esik és érdekes, hogy minden útvonalon máskor van a rohamóra. A *Váci-út* és *Vilmos császár-út* délelőtt ontja járműveit, a *Lipót-körút* délután, a *Teréz-körút* este. *Délelőtt 10 és 11 óra között 1505 jármű haladt át a téren, ennél nagyobb számban egyetlen budapesti ponton sem közeledtek járművek.* A *Váci-útról* ebben az órában percenkint 2 autó és 2 teherkocsi érkezik, de ugyancsak erős a forgalma a *Vilmos császár-útnak* is. A *Teréz-körút felől* sok autó érkezett este, aminek oka egy, a Vígszínházban tartott főpróba volt. Érdekes, hogy a rohamóra 1930-ban még délután volt, de nemcsak a *Lipót- és Teréz-körutak*, hanem a *Vilmos császár- és Váci-utak* hatása alatt is. Az egyes táblázatokból levonható következtetések sora szinte beláthatatlan és belőlük a forgalom törvényszerűsége határozottan kiolvasható. Ha módunk lesz a *Berlini-téren* is egy, a *Calvin-térhez* hasonló alapos felvételt végrehajtani, úgy erről is abszolút biztos és világos képet kaphatunk.

17. A Berlini-tér forgalmának megoszlása 1933. február 15-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	A Váci-út felől érkezett járművek száma.														
1.	34	91	136	163	85	75	66	95	122	83	95	70	65	58	1.238
2.	—	2	2	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	6
3.	51	46	73	90	52	45	27	49	68	51	46	38	18	11	665
4.	13	8	21	11	18	20	17	27	19	8	15	17	15	7	216
5.	176	120	123	119	145	136	120	85	115	81	137	91	54	28	1.530
6.	—	2	3	4	4	—	2	—	2	—	3	2	—	—	22
7.	61	65	71	92	70	74	40	69	71	45	55	27	9	7	756
8.	8	11	27	26	55	18	12	21	18	19	32	16	11	4	278
9.	23	18	18	12	13	10	10	12	14	14	18	14	15	10	201
10.	**366**	**363**	**474**	**518**	**442**	**379**	**294**	**358**	**429**	**301**	**401**	**275**	**187**	**125**	**4.912**
	A Teréz-körút felől érhezett járművek száma.														
1.	59	53	77	59	69	92	87	91	98	109	115	115	120	149	1.293
2.	12	12	12	12	11	13	13	19	11	11	13	13	15	19	186
3.	21	18	10	18	26	17	21	21	11	22	21	9	12	8	235
4.	4	11	13	5	9	15	16	10	16	7	13	8	7	7	141
5.	5	3	5	3	3	1	1	4	2	3	1	—	4	1	36
6.	3	3	2	1	1	—	1	—	1	1	4	—	—	1	18
7.	2	5	5	3	1	4	2	2	1	3	2	1	—	1	32
8.	1	1	2	2	1	3	2	2	4	2	2	1	—	—	23
9.	31	27	23	22	31	29	32	25	27	28	33	31	31	32	402
10.	**138**	**133**	**149**	**125**	**152**	**174**	**175**	**174**	**171**	**186**	**204**	**178**	**189**	**218**	**2.366**
	A Vilmos császár-út felől érkezett járművek száma.														
1.	65	98	85	105	93	108	116	95	120	95	101	113	114	79	1.387
2.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
3.	35	48	55	90	45	56	39	55	64	53	42	34	9	6	631
4.	8	22	8	10	15	16	14	16	15	14	7	12	7	2	166
5.	135	140	155	195	220	183	180	170	155	165	175	176	79	44	2.172
6.	—	3	2	—	—	1	—	2	1	2	3	—	1	1	16
7.	45	75	117	125	125	76	74	92	93	99	102	61	37	7	1.128
8.	18	42	38	35	47	37	28	34	31	42	43	19	14	1	429
9.	83	82	63	55	55	52	56	62	56	60	71	72	59	47	873
10.	**389**	**510**	**523**	**616**	**600**	**529**	**507**	**526**	**535**	**530**	**544**	**487**	**320**	**187**	**6.803**
	A Lipót-körút felől érkezett járművek száma.														
1.	85	113	137	115	76	63	85	124	123	140	117	130	170	133	1.611
2.	20	17	17	9	44	11	13	14	15	15	14	12	18	18	237
3.	29	27	25	9	28	25	23	23	35	15	17	18	24	6	304
4.	15	5	15	6	7	10	8	15	24	19	8	4	8	6	150
5.	4	3	5	4	10	13	8	7	7	4	5	3	2	—	75
6.	3	1	7	4	2	4	4	1	3	6	7	—	—	2	44
7.	14	5	4	3	3	3	1	2	4	3	2	4	2	1	51
8.	—	—	—	1	—	1	1	3	1	2	—	—	—	—	9
9.	143	133	104	95	77	87	83	93	93	82	101	132	119	106	1.448
10.	**313**	**304**	**314**	**246**	**247**	**217**	**226**	**282**	**305**	**286**	**271**	**303**	**343**	**272**	**3.929**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

18. Az egyes járműcsoportok százalékos megoszlása különböző időkben és irányok szerint a Berlini-téren.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	összes forgalom			a 3. hasáb részletezve				a 4. hasáb részletezve			
Járművek	1929. május 14-én	1930. június 11-én	1933. február 15-én	Váci-út forgalma	Teréz-körút forgalma	Vilmos cs.-út forg.	Lipót-körút forgalma	Váci-út forgalma	Teréz-körút forgalma	Vilmos cs.-út forg.	Lipót-körút forgalma
	%-ban										
Személyautó	38	34	30	31	35	33	39	25	50	21	43
Autobusz	—	—	2	—	—	—	—	—	9	—	5
Teherautó	10	9	10	11	9	11	6	14	10	10	8
Mótorkerékpár	2	5	4	4	6	5	4	4	7	3	2
Kerékpár	17	22	22	23	20	20	24	31	2	32	1
Lófogatú személyszállító	1	1	—	—	2	1	1	—	1	—	1
« teherjármű	16	12	12	14	12	12	9	15	2	16	1
Kézikocsi	7	5	4	5	5	5	4	6	1	6	—
Villamosvonat	9	12	16	12	11	13	13	5	18	12	39
Összesen	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

A Baross-tér forgalmi viszonyai.

A *Berlini-tér* után a *Baross-tér* forgalmát kell elsősorban vizsgálnunk. Ebbe a térbe is hét utca torkollik be, de szerencsére jobb megoszlásban, mint a *Calvin-téren* és így aránylag kevésbbé komplikált körforgalmi rendszer bevezetésével a rajta átvonuló forgalom könnyen és biztosan bonyolítható le. Sajnos, a tér forgalmi viszonyait nem ismerjük eléggé, mert a vonatkozó rendőrségi felvétel a *Thököly-útnak a Bethlen-utca* előtti metszetére vonatkozik és *figyelmen kívül hagyta ezen térnek épen legfontosabb forgalmát, azt, ami a Rákóczi-út és Kerepesi-, illetve Thököly-utak között bonyolódik le és melyben fontos szerepet játszik a Rottenbiller-utca és Fiúmei-út forgalma is.* A forgalom-megoszlás szempontjából bennünket kevésbbé érdeklő *Bethlen-utca* forgalmi viszonyaira terjed ki inkább a felvétel. Ez okozza azt, hogy az abszolút számok sorrendjében is a tér forgalma általában a 9. helyre kerül és egyedül 1932. szeptemberében van az 5. helyen. A *Bethlen-utca forgalma alig* $^1/_8$*-a a Thököly-útének* és leginkább villamosvonatokból áll, ezt azonban felvétel nélkül is jól tudnók. Ezzel szemben a *Thököly-út* forgalma a kapcsolt területek változatos mivolta folytán igen érdekesen alakul, melyben a Keleti p. u. forgalma domináló szerepet jelent. Itt a pályaudvar hatása jóval inkább érezhető, mint a *Berlini-téren*, ami igen természetes is, mert *a helyi forgalmat lebonyolító Nyugati p. u. környékén a járművekben nem találhatjuk a pályaudvari hatást, a periferikus forgalom utasai a pályaudvarokat legfeljebb villamossal, de javarészt gyalog érik el*, amire élénk példa a Nyugati p. u. mellett elterülő postaépület járdáján lebonyolódó gyalogosforgalom, melynek eddig szám-

[1]) Beleszámítva az újpesti hurokvágány villamosait is.

szerűen meg nem figyelt nagysága kirívó. A *Thököly-úton* az egyes járműcsoportok egymás között meglehetősen arányos megoszlásban közlekednek, de a személyautók száma itt is erősen visszaesett. A *Thököly-út* forgalmában *(19. táblázat)* jelentős szerepe van a kerékpárnak, személyautónak és villamosvonatoknak, de jelentősen nagy számmal közlekednek a teherjárművek is. Érdekes megfigyelni, hogyha a *Thököly-úton* a sorompótól kezdve (37. táblázat) befelé haladunk, a teherjárművek száma viszonylagosan egyenlő marad, a kerékpárok jelentősége és száma csökken, míg a személyautók és villamosvonatok száma egyre nagyobb lesz. Ebből világosan következik, hogy a *Zugló felől beáramló forgalom az Aréna-útig megoszlik, kerékpárok és teherjárművek egyrészt a Stefánia-, másrészt az Aréna-úton elhagyják a főtengelyt és más utcákon, ahol felvételek nem készültek, jutnak el a city-hez. A személyautóknak és villamosvonatoknak a Belváros felé való állandó szaporodása viszont arra mutat, hogy ezek inkább tartják meg a főtengelyt és a Zuglónál bentebb eső településekről is bejönnek a Rákóczi-útra és ott haladnak tovább.*

19. A Baross-téren, a Bethlen-utca torkolatánál áthaladt járművek megoszlása 1933. február 15-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	A Bethlen-utca forgalma.														
1.....	10	12	11	6	8	14	14	24	10	26	11	7	12	20	185
2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.....	4	1	8	3	6	2	4	4	1	4	2	8	—	—	47
4.....	—	—	1	—	—	1	2	1	—	—	—	—	2	—	7
5.....	9	10	13	22	16	15	14	11	13	15	18	9	2	6	173
6.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
7.....	4	7	6	5	2	5	2	3	2	1	1	—	—	—	38
8.....	1	—	3	4	5	3	1	5	4	5	3	7	1	—	42
9.....	67	59	42	37	41	41	40	42	40	42	46	52	53	54	656
10.....	**95**	**89**	**84**	**77**	**78**	**82**	**77**	**90**	**70**	**93**	**81**	**83**	**70**	**80**	**1.149**
	A Bethlen-utca torkolata előtt elhaladó járművek száma.														
1.....	116	112	92	74	82	177	175	113	122	228	149	111	106	129	1.786
2.....	12	—	—	—	—	1	—	1	1	4	—	2	2	2	25
3.....	51	52	62	43	57	88	77	73	61	71	67	66	52	52	872
4.....	13	9	17	22	13	28	14	23	19	27	22	12	17	12	248
5.....	206	151	192	128	178	167	145	151	171	181	138	110	92	90	2.100
6.....	3	1	1	2	3	6	3	5	4	6	9	9	1	1	54
7.....	67	97	106	62	82	93	94	47	71	56	53	40	42	38	948
8.....	27	26	19	26	24	31	45	29	29	11	25	18	11	17	338
9.....	146	152	146	101	102	118	118	126	137	131	166	129	113	115	1.800
10.....	**641**	**600**	**635**	**458**	**541**	**709**	**671**	**568**	**615**	**715**	**629**	**497**	**436**	**456**	**8.171**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

Ha a személyautók közlekedését az 1933. évi február 15-i felvétel szerint *a Rákóczi-út tengelyében* tovább figyeljük, úgy azt tapasztaljuk, hogy a *Nagykörút metszőpontjában a személyautók száma még magasabbra emelkedik, míg a Belső-körút keresztezésén jóval kevesebb személyautó haladt már át. Ebben a Dohány-utcának a Síp-utcánál kezdődő elterelő hatása világosan felismerhető és szinte számszerűen pontosan tudjuk azt, hogy hány jármű halad ki a Rákóczi-útról, hogy a Károly-körútat, illetve Vilmos császár-útat vagy annak mellékutcáit érje el.* Az autobuszok száma a legmagasabb a *Belső-körút felé*, ami igen természetes, mert a *Rákóczi-útnak* a két körút között fekvő mellékutcáiból ki- és bejáró kocsik itt haladnak tovább az *Erzsébet-híd* felé.

A teherautók száma fokozatosan növekszik a Baross-térig, de a Rottenbiller-utca és Fiúmei-utak levezető hatása folytán a Nagykörútnál már jelentősen kevesebb ment át, a Belső-körutat ismét még kevesebb éri el. A motorkerékpárok száma a sorompótól kezdve egyenletesen csökken.

20. Az egyes járműcsoportok százalékos megoszlása különböző időkben és irányok szerint az Üllői-úton és a Baross-téren.

1.	Az Üllői-úton						A Baross-téren			
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	összesen		a 3. hasáb részletezve				összesen		a 9. hasáb részletezve	
Járművek	1930. június 6-án	1933. febr. 15-én	az Orczy-út felé	a Boráros-tér felé	a Calvin-tér felé	a Nyugati p. u. felé	1930. jún. 7-én	1933. febr. 15-én	a Thököly-út forgalma	a Bethlen-u. forgalma
	% - ban									
Személyautó	30	23	20	25	22	26	30	23	16	23
Autobusz	—	4	—	12	—	10	—	—	—	—
Teherautó	10	7	6	10	5	10	10	10	5	11
Motorkerékpár	6	3	2	4	2	5	5	2	—	3
Kerékpár	20	25	38	4	37	4	22	24	15	25
Lófogatú személyszállító	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—
« teherjármű	10	8	12	1	11	1	14	11	4	11
Kézikocsi	4	3	4	1	3	1	5	4	5	4
Villamosvonat	19	27	18	43	16	43	14	26	55	23
Összesen	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Mesterségesen tereltetnek el a kerékpárok és teherjárművek, míg igen sok villamos a *Baross-térről* nem jut át a *Rákóczi-útra*, hanem a hurokrendszer és a rendezővonalak igénybevételével elkanyarodik, csak azt nem tudjuk megmagyarázni, hogy miért volt 47 villamosvonattal kevesebb a *Belső-körútnál*, mint a *Nagykörútnál* a Buda-felé haladó forgalomban, bár lehetséges, hogy az este 8 óra után bekövetkező hirtelen forgalomritkítás a kocsiszínekben hagyott egy nagyobb tömegű villamosvonatot. *A felvételekből világosan tudjuk azt, hogy a személyautókból több az, ami a Keleti p. u. felé jövet a Dohány-utcai*

fattyúágon hajt be a Rákóczi-útra, mint az, ami ezen távozik onnan. A teherautóknál közel egyforma az arány. A *Rákóczi-út* forgalmában feltűnő, hogy mint főútvonalon igen sok kerékpárost figyeltek meg mindkét felvételi helyen. Tudni kell ehhez, hogy a szolgálatban levő postások a főútvonalakon kerékpárral közlekedhetnek; az itt kimutatottak rendszeres futárszolgálatot végeznek a főposta és a Keleti p. u. között.

A *Baross-tér forgalmáról* meg kell még jegyeznünk azt is, hogy *meglehetős erős kiesést* mutat, ha azonos hónapok azonos napjain történt felvételeket hasonlítunk össze. 1931. és. 1932 májusának két szerdája között, — igaz, hogy az előbbi a Nemzetközi Árumintavásár egyik napjára esett — 28 százalékos volt a kiesés, de igen erős kiesésnek kell mondanunk azt, ami 1932. és 1933. februárjai között, minden zavaró jelenség nélkül 18 százalékban mutatható ki.

Az Apponyi-tér forgalmi viszonyai.

Az *Apponyi-tér forgalma meglehetősen magas értéket ér el,* mert az abszolút számok sorrendjében a nyári hónapok kivételével mindig az 5. helyet foglalja el és nyáron is csak a hidak forgalma múlja felül. Minthogy a Belváros kellős közepén fekszik, forgalommegosztó szerepe igen jelentős lehetne, ha mesterséges úton csomópontjellege részben nem lett volna megszüntetve. A tér forgalmát főleg motoros járművek teszik, ami igen természetes, de annál feltűnőbb a kerékpárosok magas száma, akiket innen kiszorítani sehogyan sem sikerült.

A Belváros üzleti életének hihetetlen mértékben van szüksége a kerékpárra és az üzleti alkalmazottak nagy része is ezzel teszi meg útját lakó- és munkahelye közt. Jelentőségét az első és másodrendű rohamórák fejezik ki jól. *A kerékpárok legnagyobb száma a Petőfi Sándor-utcából jön, illetve oda hajt be.* Ha a különböző felvételeket egymással összehasonlítjuk, úgy megtudjuk azt is, honnan jönnek ezek. *A reggeli órákban a Kecskeméti-utca és az Erzsébet-híd felől érkezik a legtöbb kerékpáros,* akiket azonban a Kossuth Lajos-utcából kihajtani már nem látunk, tehát valószínű, hogy azok a Váci-utcán és a Városház-utcán az üzleti negyedekbe futnak.

A tér maximális forgalmi órája télen inkább és fokozottan, mint nyáron, a d. u. 5 és 6 órája közé esik, ami a kapcsolt területek jellegénél fogva igen természetes is. Ebben az órában az összes járművek számának felét a személyautók alkotják, melyek a *Kossuth Lajos-utca* és *Ferenciek-tere* felől jutnak a térhez. *A Petőfi Sándor-utca felől* a hullám maximuma egy órával később következik és az üzletzárás után ez az utca növeli legjobban a tér forgalmát. A villamosvonatok számának maximális órájából következtetéseket aligha vonhatunk le, mert ezek nemcsak a tér és környékének helyi forgalma alapján adódnak. *(21. táblázat.)*

21. Az Apponyi-tér forgalmának megoszlása.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
1928. évi április hó 20-án a téren átvonult járművek száma.															
1.	310	420	384	671	647	684	520	460	535	700	652	738	508	877	8.106
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	50	55	35	60	38	43	55	48	90	230	23	6	6	3	742
4.	27	35	39	55	33	38	55	44	48	60	49	31	34	18	566
5.	160	195	166	201	201	201	270	190	260	300	259	92	68	52	2.615
6.	11	20	19	33	29	28	20	48	13	26	21	16	21	6	311
7.	45	62	21	31	30	19	20	16	17	38	9	9	3	—	320
8.	35	56	38	52	31	24	60	54	55	44	9	5	1	—	464
9.	100	103	70	81	97	92	80	100	100	114	110	93	86	74	1.300
10.	**738**	**946**	**772**	**1.184**	**1.106**	**1.129**	**1.080**	**960**	**1.118**	**1.512**	**1.132**	**990**	**727**	**1.030**	**14.424**
1933. évi február hó 15-én															
a) *A Kossuth Lajos-utcából, valamint a Ferenciek-teréről behajtó járművek száma.*															
1.	80	81	98	101	175	186	170	155	141	180	206	205	160	150	2.088
2.	21	23	22	19	26	25	29	27	21	23	23	25	26	23	333
3.	19	20	34	25	32	20	16	25	22	23	18	6	3	2	265
4.	5	9	8	9	13	2	11	13	8	6	10	9	1	6	110
5.	73	62	61	63	80	67	88	77	81	69	66	47	18	5	857
6.	2	3	1	2	1	2	—	1	1	—	3	1	1	—	18
7.	4	7	8	5	7	8	2	3	4	4	1	2	1	—	56
8.	2	14	14	6	8	5	5	3	9	4	2	5	—	—	77
9.	58	63	51	41	50	44	49	57	52	52	63	64	45	41	730
10.	**264**	**282**	**297**	**271**	**392**	**359**	**370**	**361**	**339**	**361**	**392**	**364**	**255**	**227**	**4.534**
b) *Az Eskü-útról, valamint a Veres Pálné-utcából a térre behajtó járművek száma.*															
1.	23	43	35	48	61	52	64	58	48	66	71	80	61	73	783
2.	6	6	7	6	7	8	7	7	6	6	8	6	7	6	93
3.	11	11	11	6	24	21	14	18	14	18	19	8	9	2	186
4.	2	6	5	8	12	9	11	8	6	7	9	6	3	5	97
5.	49	34	41	51	64	71	57	43	57	52	43	40	28	28	658
6.	—	—	—	—	—	—	4	—	—	2	—	3	4	—	13
7.	1	2	4	2	11	4	6	1	1	1	4	3	—	2	42
8.	1	6	2	2	6	6	3	4	6	1	2	—	—	—	39
9.	52	66	50	43	44	38	51	51	63	59	58	59	53	40	727
10.	**145**	**174**	**155**	**166**	**229**	**209**	**217**	**190**	**201**	**212**	**214**	**205**	**165**	**156**	**2.638**
c) *A Kígyó-utcából kihajtó járművek száma.*															
1.	12	22	22	51	53	69	80	50	57	70	81	78	52	59	756
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	3	3	7	9	4	5	3	3	5	2	—	6	—	—	50
4.	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	3
5.	1	3	11	21	14	12	12	9	11	14	14	13	3	4	142
6.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.	—	1	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—	—	—	6
8.	2	7	4	4	5	—	—	—	2	—	—	—	—	—	24
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**18**	**36**	**45**	**85**	**78**	**86**	**96**	**62**	**76**	**88**	**96**	**97**	**55**	**63**	**981**
d) *A Petőfi Sándor-utcából kihajtó járművek száma.*															
1.	27	52	79	102	130	177	161	135	101	121	186	158	118	111	1.658
2.	22	29	55	20	25	30	31	31	24	20	28	28	27	25	395
3.	4	8	10	25	2	5	4	5	15	9	10	12	1	3	113
4.	3	4	10	8	6	7	8	3	1	3	6	5	7	2	73
5.	66	86	101	107	34	32	52	108	118	98	104	136	76	63	1.181
6.	—	—	1	1	6	1	5	2	—	1	1	—	1	1	20
7.	1	6	6	10	5	—	1	—	4	2	3	2	—	—	40
8.	8	15	13	11	2	1	1	9	12	11	4	2	2	—	91
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**131**	**200**	**275**	**284**	**210**	**253**	**263**	**293**	**275**	**265**	**342**	**343**	**232**	**205**	**3.571**

[1]) A árművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

Öt év távlatában (22. számú táblázat) összevetve az áthaladott járműcsoportok egymáshoz való viszonyát, feltűnő lesz a motorosjárművek számának erős csökkenése, főként a személyszállító autók kiesése. *Annak ellenére, hogy már 1928-ban korlátozott forgalma volt a térnek, ma még kevesebb teherjármű halad át és teljesen eltünt a lófogatú személykocsi. Jelentőségében egyedül a villamosvonatok és kerékpárok száma növekedett, utóbbi abszolút számokban is nagyobb lett.* A táblázat 5—7. hasábja is mutatja, hogy a kerékpáros forgalom főként a *Petőfi Sándor-utca* és *Erzsébet-híd*, másodsorban ugyanez és a *Kecskeméti-utca* között a legerősebb. *A felvétel igen helytelenül a Kossuth Lajos-utca és Ferenciek-teréről a térbe jutó járműveket elválaszthatatlanul együtt adja meg,* de tudjuk azt, hogy a *Kossuth Lajos-utca* kerékpárforgalma igen minimális. Ezzel szemben az *Eskü-útnak* az *Erzsébet-hídba való torkolásánál* a kerékpárok aránya 33 százalékos volt.

22. Az egyes járműcsoportok százalékos megoszlása különböző időkben és irányok szerint az Apponyi-téren és néhány city utca kereszteződésénél.

1.	Az Apponyi-téren						Néhány city utca kereszteződésénél		
	2.	3.	4.	5.	6.	7.			
	összesen		a 3. hasáb részletezve						
Járművek	1928. ápr. 20	1933. febr. 15	Kossuth L.-u. és Ferenciek-tere	Eskü-út és Veres Pálné-utca	Kigyó-utca	Petőfi Sándor-utca	Bálvány-u. és Zrinyi-u. 1928. július 31	Gróf Tisza István-utca és Bálvány-utca 33. 1929. május 25	Akácfa-utca és Dohány-utca kereszteződése 1929. június 6
	százalékban								
Személyautó	52	45	46	30	76	46	40	68	39
Autobusz	—	6	8	2	—	10	—	—	—
Teherautó	6	5	6	7	6	4	7	4	6
Motorkerékpár	4	2	2	4	—	2	4	5	6
Kerékpár	20	27	19	25	15	34	27	14	22
Lófogatú személyszállító	3	—	—	—	—	—	2	1	9
« teherjármű	2	1	1	1	—	1	4	2	10
Kézikocsi	4	2	2	1	3	3	6	2	8
Villamos vonat	9	12	16	30	—	—	10	4	—
Összesen	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Ebben a táblázatban *(22. táblázat)* három a cityn belül történt és másutt meg sem említett számlálás viszonyszámait is megtaláljuk.

Az Oktogon-tér forgalmi viszonyai.

A Lánchíd százszázalékos motorosforgalma után Budapesten a legtöbb motoros viszonylagosan az Oktogon-téren fut át. A város ezen pontján, amely lényegileg egy fontos útkereszteződés kiszélesedő átmenete, igen sok személyautó halad át. A motorosok közül egyedül a teherautók aránya kisebb itt, mint bárhol másutt és a villamosok alacsony száma után a többi járműcsoport egy-egy százalékkal szerepel. *(25. táblázat.)*

23. Az Oktogon-téren átvonult járművek megoszlása. — 1929—1933.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
1929. évi május hó 13-án átvonult járművek száma.															
1.	354	591	730	825	737	890	855	702	800	1.015	885	957	1.210	810	11.361
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	43	80	82	97	85	88	57	73	69	100	65	45	35	16	935
4.	54	75	83	82	90	80	77	20	51	108	95	107	85	82	1.089
5.	298	193	145	167	190	142	138	63	120	203	162	213	103	66	2.203
6.	6	16	9	25	10	13	15	8	5	14	17	14	19	7	178
7.	45	70	59	79	55	60	39	48	78	87	47	27	8	6	708
8.	17	20	10	20	42	13	18	9	18	22	17	8	4	2	220
9.	125	108	103	83	65	85	92	90	114	161	116	117	128	126	1.513
10.	**942**	**1.153**	**1.221**	**1.378**	**1.274**	**1.371**	**1.291**	**1.013**	**1.255**	**1.710**	**1.404**	**1.488**	**1.592**	**1.115**	**18.207**
1930. évi június hó 5-én															
a) *A Városliget felé haladó járművek száma.*															
1.	30	119	136	201	233	243	248	228	258	253	274	312	267	246	3.048
2.	21	35	34	29	27	32	34	32	28	27	32	37	33	27	428
3.	6	24	29	19	23	21	21	32	24	16	23	31	10	3	282
4.	19	13	20	22	27	23	25	37	42	36	34	51	33	26	408
5.	74	87	115	129	105	126	113	115	119	131	127	152	65	44	1.502
6.	2	1	3	3	4	4	2	1	4	1	4	3	3	1	36
7.	2	2	8	1	10	1	—	3	8	5	3	—	—	1	44
8.	3	4	3	6	7	1	3	3	2	—	—	1	—	1	34
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**157**	**285**	**348**	**410**	**436**	**451**	**446**	**451**	**485**	**469**	**497**	**587**	**411**	**349**	**5.782**
b) *A Király-utca felé haladó járművek száma.*															
1.	67	127	143	147	148	132	168	88	157	193	197	187	195	217	2.166
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	16	32	53	37	34	30	22	35	27	30	31	22	7	13	389
4.	17	24	17	13	14	15	26	25	21	19	31	28	33	24	307
5.	53	54	59	55	79	77	63	72	81	99	113	84	23	52	964
6.	2	5	8	3	2	2	—	4	1	5	3	3	1	3	42
7.	15	37	32	35	38	25	21	27	37	18	32	14	4	11	346
8.	10	12	12	11	8	8	8	11	9	7	6	10	2	5	119
9.	51	53	52	47	42	40	43	43	48	45	52	49	58	60	683
10.	**231**	**344**	**376**	**348**	**365**	**329**	**351**	**305**	**381**	**416**	**465**	**397**	**323**	**385**	**5.016**
c) *A Vilmos császár-út felé haladó járművek száma.*															
1.	117	192	208	245	236	267	285	249	215	289	303	245	357	378	3.586
2.	38	34	32	30	27	35	37	33	28	29	36	35	38	38	470
3.	28	32	22	29	26	35	22	30	25	35	37	21	16	7	365
4.	42	27	44	38	23	51	49	21	35	50	37	18	55	34	524
5.	187	98	127	117	136	147	121	110	97	125	153	77	61	31	1.587
6.	4	77	8	7	6	5	6	4	5	4	7	3	5	3	144
7.	10	9	4	5	10	3	7	8	3	2	4	—	—	—	65
8.	3	15	12	6	3	2	3	3	3	4	2	1	—	1	58
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**429**	**484**	**457**	**477**	**467**	**545**	**530**	**458**	**411**	**538**	**579**	**400**	**532**	**492**	**6.799**
d) *A Nyugati pályaudvar felé haladó járművek száma.*															
1.	72	97	120	151	143	152	155	161	152	189	192	165	280	257	2.286
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	23	20	29	28	35	32	27	16	22	30	36	16	23	8	345
4.	12	21	17	15	33	27	25	9	20	24	18	21	31	31	304
5.	73	65	74	90	70	66	73	37	83	104	68	66	77	31	977
6.	—	3	2	2	6	4	—	2	3	1	4	3	6	—	36
7.	16	47	35	42	36	25	26	14	12	22	21	15	12	5	328
8.	6	10	10	10	22	8	17	4	9	12	6	4	6	5	129
9.	58	53	42	38	42	40	42	47	47	48	51	55	60	58	681
10.	**260**	**316**	**329**	**376**	**387**	**354**	**365**	**290**	**348**	**430**	**398**	**345**	**495**	**395**	**5.086**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

24. Az Oktogon-tér forgalmának megoszlása 1933. február 15-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	a) *A Városliget felé haladó járművek száma.*														
1.	45	67	81	90	123	133	198	176	102	110	120	145	177	174	1.741
2.	7	12	8	9	11	10	11	12	10	9	12	10	14	11	146
3.	5	12	19	21	16	22	19	15	16	18	15	14	5	4	201
4.	2	5	5	11	8	7	12	8	9	7	12	8	10	3	107
5.	—	1	2	3	1	5	2	4	2	2	3	4	1	2	32
6.	—	—	2	—	3	3	3	1	1	1	2	1	—	1	18
7.	—	1	1	—	6	3	—	4	1	1	3	—	—	—	20
8.	—	—	—	—	—	30	36	7	3	—	—	—	—	—	76
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**59**	**98**	**118**	**134**	**168**	**213**	**281**	**227**	**144**	**148**	**167**	**182**	**207**	**195**	**2.341**
	b) *A Király-utca felé haladó járművek száma.*														
1.	20	49	70	71	75	80	95	90	85	93	87	90	130	93	1.128
2.	12	11	12	11	13	11	13	13	13	12	14	13	17	19	184
3.	12	17	22	20	24	18	18	14	18	16	13	12	12	2	218
4.	1	5	6	4	8	10	8	6	9	13	6	4	9	2	91
5.	—	—	1	2	1	—	1	—	—	—	3	—	2	—	10
6.	1	—	1	2	3	1	3	1	1	2	1		—	2	18
7.	2	1	2	3	—	1	2	—	—	—	1	—	—	1	13
8.	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	3
9.	55	51	41	41	37	39	43	46	45	58	54	54	55	50	669
10.	**103**	**134**	**155**	**155**	**161**	**160**	**184**	**171**	**171**	**194**	**179**	**173**	**225**	**169**	**2.334**
	c) *A Vilmos császár-út felé haladó járművek száma.*														
1.	50	98	144	116	148	138	149	109	121	164	155	150	175	130	1.847
2.	22	21	17	17	19	20	21	21	19	18	19	20	22	17	273
3.	11	14	16	19	14	10	9	16	16	15	10	9	4	4	167
4.	3	6	7	9	8	7	9	10	17	6	8	6	10	3	109
5.	3	7	3	2	5	4	1	5	2	5	4	—	3	—	44
6.	—	—	1	2	1	2	1	—	1	—	1	1	—	1	11
7.	2	2	—	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	8
8.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**91**	**148**	**188**	**165**	**195**	**181**	**191**	**163**	**177**	**208**	**197**	**186**	**214**	**155**	**2.459**
	d) *A nyugati pályaudvar felé haladó járművek száma.*														
1.	45	72	92	100	73	65	95	105	102	101	105	105	140	120	1.320
2.	14	15	14	15	13	12	14	14	13	13	16	13	18	14	198
3.	28	18	32	35	30	18	23	23	32	25	19	5	10	5	303
4.	10	9	12	15	8	14	12	12	16	12	12	16	9	9	166
5.	3	—	2	2	2	—	1	—	2	—	1	—	—	—	13
6.	1	1	—	4	2	3	1	1	1	—	1	—	1	—	16
7.	5	6	6	3	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	21
8.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2
9.	58	52	45	45	40	40	42	44	48	45	50	55	55	45	664
10.	**164**	**173**	**203**	**219**	**169**	**152**	**188**	**199**	**214**	**196**	**205**	**195**	**233**	**193**	**2.703**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

Igen érdekes három különböző időben történt számlálás vonatkozó adatait összevetni (23. és 24. táblázat), de az egyes járműcsoportok egymásközötti megoszlásából is világossá válik az a folyamat, melyet a mesterséges elterelés okozott. A 25. táblázat 2—3. hasábjai mutatják a természetes fejlődést, míg a 4. hasáb a forgalom mesterséges átalakulását. A mótorosjárművek, főleg a személyautók 1929-ről 1930-ra lassan elmaradtak, míg a kerékpárok száma hirtelen megnövekedett, de fokozatosan csökkent már a teherjárművek száma is. *A főútvonallá minősítés eredménye volt az, hogy a mótorosjárművek maradtak meg csak egyedül, de ennek dacára azok száma is erősen tovább esik* (erre példa az 1931 októberi felvétel). [1])

Ha a betorkolló útvonalak szerint vizsgáljuk az eltolódásokat az egyes járműcsoportok arányában, úgy azt tapasztaljuk, hogy a személyautók a multban is, de most is a felét alkotják a körúton lebonyolódó egész forgalomnak, de az *Andrássy-úton* a feléről a háromnegyedére növekedtek az egésznek. A kerékpárok aránya a körutakon egynegyede volt az összes forgalomnak és az *Andrássy-úton* annak egyötöde, ma jelentéktelen szerepük csak az *Andrássy-úton* van. Miután a villamosok száma abszolút számban alig változott meg, a többi járművek számának erős kiesése következtében viszonylagosan ma több villamos halad a keresztezésen át.

A forgalom kiesésének meglehetős erős voltát a fentieken kívül igazolja az is, hogy 1931. és 1932. májusának két szerdája között 17%-os kiesés volt és 1932. és 1933. februárjának két szerdája között 4%-os.

25. Az egyes járműcsoportok százalékos megoszlása különböző időkben és irányok szerint az Oktogon-téren.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Járművek	összes forgalom			a 3. hasáb részletezve				a 4. hasáb részletezve			
	1929. május 23-án	1930. június 5-én	1933. febr. 15-én	a Városligeti felé	a Király-u. felé	Vilmos cs.-út felé	a Nyugati p. u. felé	a Városligeti felé	a Király-u. felé	a Vilmos cs.-út felé	a Nyugati p. u. felé
	százalékban										
Személyautó	63	49	60	53	43	51	45	72	48	75	50
Autobusz	[2])—	4	8	7	—	9	—	6	8	12	7
Teherautó	5	6	9	5	8	6	7	10	9	7	11
Mótorkerékpár	6	7	5	8	6	8	6	5	4	4	6
Kerékpár	12	23	1	26	19	23	20	2	—	2	—
Lófogatú személyszállító	1	1	1	—	1	1	—	1	1	—	—
« teherjármű	4	3	1	1	7	1	6	1	—	—	1
Kézikocsi	1	1	1	—	2	1	2	3	—	—	—
Villamosvonat	8	6	14	—	14	—	14	—	30	—	25
Összesen	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

[1]) Budapest székesfőváros Statisztikai Évkönyve XX. évf. 1932., 348—357. old.
[2]) Az autobuszok száma a személyautókban foglaltatik.

Az abszolút számokat bemutató két táblázatcsoportunk főösszegei között közel 50%-os kiesés mutatkozik. *A kiesés inkább az Andrássy-úton következett be, mint a Nagykörút forgalmában.* A forgalom visszaesését főként a kiszorított kerékpárosok elmaradt száma okozta.

Az *Oktogon-téren* a maximális forgalmú óra mindenkor délután van és legkorábban a kora nyári hónapokban d. u. 4 és 5 között jelentkezik. Amíg azonban nyáron a maximális forgalmú óra után is a járművek igen nagy száma halad a keresztezésen át, addig télen a később jelentkező rohamóra után a forgalom erős megcsappanása következik be. Ezt az autók tömeges áramlása idézi elő és a három betorkolló úton együttesen jelentkezik; egyedül a Liger felé haladó forgalom kulminál déli 1 és 2 óra között (24. táblázat). Nyáron természetesen a helyzet más és a Városliget felé haladó járművek d. u. 6 és 7 óra között özönlenek tömegesebben, míg a többi utcák forgalmi maximuma előbbre helyeződik.

A Nagykörút és Rákóczi-út kereszteződésének forgalmi viszonyai.

Nagyvárosokban igen gyakori, hogy kelet—nyugat közötti irányban alakul ki a város közlekedési főtengelye. Budapesten ezt megtaláljuk a *Thököly-út Rákóczi-út, Erzsébet-híd* vonalában és *igen sokáig azt hitték, hogy Budapest legforgalmasabb útkeresztezése ott van, ahol ezt a főtengelyt a Nagykörút metszi.* Ezen a ponton indult meg ezek következtében a forgalomirányítás első komoly törekvése, itt állt az első »K« rendőr, itt volt az első irányítólámpa és itt alkották meg az első ú. n. tiszta keresztezést. A keresztezésnek a multban meglehetősen erős forgalma is volt, de soha sem volt itt a legerősebb forgalom. Miután, mint tiszta kereszteződésen a bekanyarodásokat eltiltották és a két keresztező utcát főútvonallá minősítették, egyedül csak motoros járművek haladnak át itt, de újabban ezek is egyre jobban elkerülik. Erre vezethető vissza például az is, hogy 1932 és 1933 februárjának két azonos napjai között 12%-os kiesés mutatkozik. *A legerősebb forgalom nem itt, hanem az előbb említett főtengelynek és a Belső körútnak kereszteződésénél jön létre. Ezt nemcsak forgalomszámlálások bizonyítják, hanem az is, hogy az itt betorkolló négy utca szegletében vannak a legértékesebb telkek. Igen érdekes volna végigkísérni a legforgalmasabb pontok telekértékeinek alakulását és így bizonyítani be, hogy forgalom és telekérték között mindenkor szigorú összefüggések vannak.*

Téves feltevésnek kell minősítenünk azt, hogy az egyes útvonalakról bizonyos járműcsoportok kitiltása azt eredményezné, hogy a megmaradt járművek nagyobb számmal fognak ott közlekedni és azért, mert ott maguk között vannak, a mellékutcákból is inkább idevándorolnak. Ennek épen

26. Az Erzsébet-körút és Rákóczi-út keresztezésénél átvonult járművek megoszlása. — 1928—1929.

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
1928. évi március hó 8-án (csütörtök; borult idő délután 4 óra 29 perckor.)															
1. Személyautó	110	335	315	325	365	367	325	425	480	145	526	522	616	485	5.341
2. Autóbusz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Teherautó	50	90	101	67	84	94	68	86	110	110	81	70	40	36	1.087
4. Mótorkerékpár	15	5	50	33	35	34	18	40	35	50	27	33	25	10	410
5. Kerékpár	235	160	210	187	173	175	150	240	200	210	202	195	93	80	2.510
6. Lófogatú személykocsi	16	25	28	23	30	27	23	16	30	21	40	30	43	18	370
7. Lófogatú teherkocsi	95	19	152	136	128	130	65	122	140	130	110	63	29	17	1.336
8. Kézikocsi	20	50	53	56	36	39	33	35	45	40	41	18	7	4	477
9. Villamosvonat	320	360	278	287	203	244	190	310	315	360	330	275	269	248	3.989
10. Összesen	**861**	**1.044**	**1.187**	**1.114**	**1.054**	**1.110**	**872**	**1.274**	**1.355**	**1.066**	**1.357**	**1.206**	**1.122**	**898**	**15.520**
1929. évi január hó 12-én (szombat.)															
1. Személyautó	210	346	358	307	500	525	540	525	424	543	685	615	755	555	6.888
2. Autóbusz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Teherautó	49	82	66	87	120	117	130	80	97	78	70	70	55	20	1.121
4. Mótorkerékpár	15	20	21	15	27	28	23	36	55	37	23	35	25	22	382
5. Kerékpár	152	103	149	134	190	130	143	187	201	124	121	130	95	30	1.889
6. Lófogatú személykocsi	23	22	18	20	11	16	19	23	20	25	20	20	25	12	274
7. Lófogatú teherkocsi	64	109	95	96	172	109	142	101	76	66	101	70	35	15	1.251
8. Kézikocsi	21	29	50	37	47	30	30	25	41	39	16	11	6	7	389
9. Villamosvonat	265	255	235	176	250	280	272	265	242	298	310	335	331	325	3.839
10. Összesen	**799**	**966**	**992**	**872**	**1.317**	**1.235**	**1.299**	**1.242**	**1.156**	**1.210**	**1.346**	**1.286**	**1.327**	**986**	**16.033**
1929. évi január hó 12-én a Rákóczi-út forgalma.															
1. Személyautó	210	265	293	247	340	355	403	291	328	373	473	323	361	207	4.469
2. Autóbusz	5	—	—	5	—	5	4	2	1	2	3	4	4	3	38
3. Teherautó	70	63	77	68	72	75	54	67	72	86	78	60	45	17	904
4. Mótorkerékpár	45	30	38	26	30	47	26	37	36	41	38	35	22	15	466
5. Kerékpár	150	88	142	123	100	66	130	128	170	145	198	165	82	50	1.737
6. Lófogatú személykocsi	13	5	8	7	4	6	9	6	6	1	3	5	3	2	78
7. Lófogatú teherkocsi	69	101	55	52	54	48	50	68	40	45	72	23	11	3	691
8. Kézikocsi	44	34	48	22	20	5	11	16	26	19	27	10	4	2	288
9. Villamosvonat	129	160	147	112	115	114	133	127	130	130	166	178	132	99	1.872
10. Összesen	**735**	**746**	**808**	**662**	**735**	**721**	**820**	**742**	**809**	**842**	**1.058**	**803**	**664**	**398**	**10.543**
1929. évi január hó 12-én a Nagy-körút forgalma.															
1. Személyautó	131	231	226	244	247	233	260	330	304	355	278	263	309	267	3.678
2. Autóbusz	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2
3. Teherautó	36	64	68	63	75	49	54	60	58	68	55	41	26	16	733
4. Mótorkerékpár	29	31	39	36	58	36	52	43	43	61	47	58	57	61	751
5. Kerékpár	176	99	152	139	141	136	102	149	137	154	133	119	99	33	1.769
6. Lófogatú személykocsi	3	2	9	7	4	2	3	3	5	4	7	4	8	3	64
7. Lófogatú teherkocsi	39	62	67	59	81	43	48	53	56	33	39	32	16	9	637
8. Kézikocsi	18	21	21	33	31	17	24	21	23	26	22	13	13	4	287
9. Villamosvonat	122	112	98	88	85	72	83	93	94	106	93	109	87	69	1.311
10. Összesen	**554**	**622**	**680**	**669**	**723**	**589**	**626**	**752**	**720**	**807**	**674**	**639**	**615**	**462**	**9.132**

az ellenkezője következik be és ezt a felvételek igazolják a legjobban, *a teherjárművek és kerékpárok száma csökken; de ugyanekkor csökken a motorosok száma is. Ez nem vezethető vissza teljes egészében a gazdasági válság hatására és arra, hogy a személyautókat a legutóbbi időkben nagy számmal vonták ki a forgalomból, hanem inkább arra, hogy a főútvonalak használatától épen a motoros járművek tekinthetnek a legjobban el, mert ezek sebességi viszonyai és alkalmazkodási képességei a mellékutcákban való közlekedést jobban bírják, mint például a teherjárművek. Sőt a főútvonalakat előbb hagyják el, mintsem hinnők, azért, mert ott a közlekedés sokkal lassúbb, mint a mellékutcák nehéz forgalmi viszonyai között is.* A radiális főútvonalakon és a mellékutcákba a személyautók elérhető utazási sebessége jóval közelebb áll azok menetsebességéhez még akkor is, ha sok előzésre is szükség van. *A főútvonalakon, ahol a motoros járművek nagyobb menetsebességet fejthetnek ki, az utazási sebesség jelentősen kisebb.* A Boráros-tértől a Nyugati p. u.-ig, ha semmi akadály nincs, egy személyautó 6 perc alatt jut el, ha azonban — és ami nem is oly ritka — a radiális utakkal való kereszteződéseknél hét esetben egy-egy percig a közlekedési rendőr lámpája megállásra kényszeríti, az utazási idő olyannyira megnövekszik, hogy ezek a járművek inkább a Rökk Szilárd-, Kertész- és Jókai-utcán át fognak közlekedni. A főútvonalakról nemcsak a kerékpárok és teherjárművek, hanem a fentiek szerint a személyautók is egyre inkább elvándorolnak és azok mindjobban üresek lesznek. *Helyes volna kísérletképen talán csak a kerékpárokat, esetleg a teherjárműveket is a főútvonalakra visszaengedni, hogy ezek a gyorsan közlekedő személyautóknak a mellékutcákban való forgalmát kevésbbé zavarják.* Történhetnék ez a kísérlet úgy is, hogy csak a nap egyes óráira engednők meg a vegyes forgalmat és annak hatásait megfigyelnők. El tudnók talán érni azt, hogy a főútvonalak jobban kihasználtatnának és csendesebbek lennének a velük párhuzamos lakóutcák. A lakóutcákba szorultak most a teherjárművek és a csendes *Eötvös-utcát* veri most fel a *Teréz-körút* forgalma, míg például a *Vilmos császár-úttal* párhuzamos *Vadász-utcában* előbb volna a teherforgalom elképzelhető.

A két keresztező főútvonal járműveinek száma közel egyformán csökkent meg. Az időközben végrehajtott viszonylatrendezés következtében a *Rákóczi-úton* sok hiányzik a villamosvonatok számából, a körutakon a kerékpárok kieső száma feltűnő.

A forgalom maximuma d. u. 5 és 6 óra közé helyeződik *(26. és 27. táblázat)* és az egyes órákban meglehetősen egyforma forgalom alakult. A *Rákóczi*-út forgalma egy órával a Körút forgalma előtt kulminál. A maximumot természetesen a motoros járművek idézik elő, míg a lovas teherkocsikban egy érdekes hullám van reggel 8 és 9 óra között, amikor a kézbesítésre induló postakocsik hosszú sora ér ide a Keleti p.u.-ról.

27. A Nagykörút és Rákóczi-út keresztezésének forgalma 1933. február 15-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	a) *A keresztezésen a Baross-tér felé áthaladt járművek száma.*														
1.	44	63	54	47	62	96	106	95	78	102	73	84	97	102	1.103
2.	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	1	2	6
3.	15	18	16	11	19	22	20	23	14	22	21	14	18	21	254
4.	2	3	2	4	5	12	8	8	12	7	9	4	3	9	88
5.	10	9	6	6	11	11	8	12	16	4	7	9	9	11	129
6.	—	—	1	1	4	1	1	—	—	3	6	6	1	1	25
7.	2	—	2	2	15	8	7	3	5	12	6	7	—	—	69
8.	—	—	2	—	2	—	—	2	1	1	—	—	—	—	8
9.	48	68	52	48	50	52	50	52	52	51	63	66	63	47	762
10.	**121**	**161**	**135**	**119**	**168**	**202**	**200**	**196**	**179**	**203**	**185**	**190**	**192**	**194**	**2.444**
	b) *A keresztezésen a Technológia felé áthaladt járművek száma.*														
1.	24	54	56	73	65	50	79	73	85	70	67	69	95	85	945
2.	10	13	11	11	12	12	12	13	12	14	12	13	14	15	174
3.	18	14	29	22	22	13	21	20	17	12	19	14	6	5	232
4.	4	6	4	4	10	17	5	8	15	13	4	9	10	2	111
5.	2	1	3	—	2	2	—	1	2	6	1	1	—	1	22
6.	—	—	1	3	2	2	5	—	—	1	4	3	—	3	24
7.	11	4	2	1	2	—	1	—	—	1	1	1	—	1	25
8.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
9.	53	59	41	39	40	40	45	43	48	52	56	58	54	51	679
10.	**122**	**151**	**147**	**154**	**155**	**136**	**168**	**158**	**179**	**169**	**164**	**168**	**179**	**163**	**2.213**
	c) *A keresztezésen a Nyugati p.-u. felé áthaladt járművek száma.*														
1.	46	69	59	64	84	57	77	48	80	102	80	92	111	67	1.036
2.	11	11	10	11	12	11	14	12	10	12	13	15	17	12	171
3.	20	17	18	15	23	17	20	9	13	17	12	11	4	6	202
4.	4	7	4	9	11	17	13	7	14	9	14	8	8	9	134
5.	1	1	1	5	2	—	1	—	—	2	1	—	—	—	14
6.	1	3	2	3	2	2	1	1	1	—	4	2	2	1	25
7.	—	—	1	1	—	1	1	1	—	—	1	—	—	—	6
8.	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	4
9.	59	44	41	37	40	42	42	44	50	51	54	59	59	48	670
10.	**142**	**152**	**137**	**146**	**174**	**148**	**169**	**122**	**168**	**193**	**180**	**187**	**201**	**143**	**2.262**
	d) *A keresztezésen a Kossuth Lajos-utca felé áthaladt járművek száma.*														
1.	43	72	68	70	110	99	87	60	80	100	116	65	90	63	1.123
2.	5	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	8
3.	16	22	20	11	19	15	28	20	16	19	15	13	8	11	233
4.	2	5	5	4	9	5	7	14	7	12	9	11	3	—	93
5.	10	12	10	5	7	11	7	8	6	6	6	5	8	14	115
6.	2	—	3	3	1	1	1	1	1	4	2	1	1	—	21
7.	2	29	16	2	—	4	—	13	—	—	—	—	—	—	66
8.	—	4	—	2	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8
9.	70	64	49	41	47	47	54	50	53	55	63	60	49	40	742
10.	**150**	**208**	**171**	**138**	**194**	**183**	**186**	**166**	**163**	**197**	**211**	**155**	**159**	**128**	**2.409**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblán.

Viszonylagosan ennek a pontnak van a legerősebb villamosforgalma. De igen érdekes, hogy a *Vámház-körút* után itt fut át a legtöbb lófogatú személyszállító kocsi. Annak ellenére, hogy a különböző járműveket mesterségesen kiszorították, a személyautók viszonylagos száma mégsem növekedett és most több villamosvonat és teherautó közlekedik itt.

28. Az egyes járműcsoportok százalékos megoszlása különböző időkben és irányok szerint az Erzsébet-körút és Rákóczi-út keresztezésénél.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	Összes forgalom					a 3. hasáb részletezve		a 6. hasáb részletezve			
Megnevezés	1928. márc. 8	1929. jan. 12	1930. jún. 5	1932. júl. 21	1933. febr. 15	Rákóczi-út	Nagykörút	Baross-tér felé	Üllői-út felé	Kossuth Lajos-utca felé	Andrássy-út felé
	százalékban										
Személyautó	36	43	43	45	47	42	41	47	43	46	47
Autobusz	—	—	—	4	4	—	—	—	8	—	8
Teherautó	6	7	8	9	10	8	8	11	10	10	9
Mótorkerékpár	3	2	5	10	4	4	7	3	5	4	5
Kerékpár	17	12	17	2	3	16	18	4	1	5	—
Lófogatú személyszállító	2	2	1	1	2	1	—	—	1	1	1
« teherjármű	7	8	7	1	1	7	8	3	1	3	—
Kézikocsi	3	2	3	—	1	3	3	—	—	—	—
Villamosvonat	26	24	16	28	28	19	15	32	31	31	30
Összesen	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

A belsőkörút és Rákóczi-út kereszteződésének forgalmi viszonyai.

Amíg a Rákóczi-út a város közlekedési hálózatának kelet—nyugati főtengelyét képviseli, addig a Váci-úttal és Üllői-úttal meghosszabbított belsőkörút egyben a Dunával párhuzamosan az észak—déli tengelye a városnak. A Budapesten közlekedett járművek igen nagy száma mindenkor a Dunával párhuzamosan halad és tisztán látjuk, hogy a forgalom fő ütere itt keresendő, az előbb említett csak másodrendű szerepet tölt be. A belsőkörút és Rákóczi-út kereszteződése mutatja a legerősebb forgalmat és összevetve az abszolút számokat, tudjuk, hogy csak forgalmi tereinken volt ennél nagyobb forgalom.[1]) Feltűnő azonban, hogy a nyári hónapokban a *Margit-* és *Ferenc József-híd* pesti hídfői előtt magasabb az áthaladott járművek száma. *Az észak—déli tengely, a Dunával párhuzamos főútvonal erős forgalmát az is bizonyítja, hogy a keresztülhaladt járművek számának sorrendjében ezt a kereszteződést az Andrássy-út torkolata előtt elhaladó járművek száma követi.* Pedig az előbbi keresztező pont

[1]) Budapest legértékesebb telke az Astoria-szállót magán viselő telek.

forgalmát erősen csökkenti a *Rákóczi-út* és *Kossuth Lajos-utcákból* elterelt járművek nagy száma, de az az erős forgalom, amely a *Károly király-utat* és *Múzeum-körutat* már a multban is jellemezte, ma is megvan. Ha a *30.* és *31. táblázatot* összevetjük, nem szabad figyelmen kívül hagynunk, hogy a felvételek különböző évszakokban történtek, de itt is inkább a *Rákóczi-út* és *Kossuth Lajos-utca* forgalma csökkent, míg a *belsőkörúton* csak az autók számában van nagyobb kiesés. A járműcsoportok egymás közötti megoszlását feltüntető adataink hasonlókép ezt igazolják *(32. táblázat)*. A *belsőkörúton* az egyes járműcsoportok meglehetősen egyenletes elosztásban találhatók.

29. A fontosabb közlekedési gócpontokon áthaladt járművek abszolút számának sorrendje.
(A felvételek egy és ugyanazon a napon készültek.)

A felvétel helye	1932.					1933. febr. 15.
	ápr. 6.	máj. 18.	júl. 21.	szept. 22.	dec. 15.	
	szerda		csütörtök			szerda
Calvin-tér	1.	2.	1.	1.	1.	2.
Berlini-tér	2.	1.	2.	2.	2.	1.
Belső körút—Rákóczi-út	3.	3.	5.	6.	3.	3.
Belső körút—Andrássy-út	4.	4.	6.	7.	4.	4.
Apponyi-tér	5.	6.	8.	8.	5.	5.
Gellért-tér	6.	8.	7.	9.	6.	6.
Margit-híd pesti hídfő	7.	5.	3.	3.	8.	7.
Ferenc József-híd pesti hídfő	9.	7.	4.	4.	7.	9.
Baross-tér	10.	11.	9.	5.	11.	10.
Nagykörút—Rákóczi-út	8.	10.	10.	11.	10.	11.
Oktogon	11.	9.	11.	10.	9.	8.

A négy betorkolló út forgalmának maximumát délben a *Calvin-tér* felé haladó forgalom hatása váltja ki, aminthogy ebben az órában kulminál a *Múzeum-körútról* a *Calvin-térre* futó kocsik száma is.

Ha már most a belső körút forgalmát folyamatosan kívánjuk vizsgálni a Berlini-tértől egész a Calvin-térig, úgy a következő képet kapjuk. (A Margit- és Ferenc József-hídról Pest felé tartó járművek megoszlásával később fogunk foglalkozni.) Az összes járművek száma több, mint 600-zal csökkent a Berlini-tértől az Andrássy-út torkolatáig és további 400 járművel kevesebb ér a Rákóczi-út elé, míg innen a Calvin-térig a járművek száma állandó. (Sajnos, nem áll módunkban azt megfigyelni, hogy a multban az egyes keresztező pontok között az átvonult járművek számában minő eltolódások voltak.) *Körülbelül mintegy 2200 jármű egyrészt a Lipót-körút, másrészt a Váci-út felől jövet az Andrássy-út torkolatát megelőzően célját már elérte és így az ide nem jut, ezeket a city üzleti forgalma vonja magához a Vilmos császár-út mellékutcáiba és azokon át.*

30. A Rákóczi-út és belső körút forgalma. — 1928—1930.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	A Rákóczi-út és Múzeum-körút keresztezésénél 1928. évi február hó 17-én elvonult járművek száma.														
1.	140	255	400	383	378	452	436	520	475	535	700	528	437	442	6.081
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	37	80	111	78	88	57	77	70	70	110	130	130	24	15	1.077
4.	12	35	40	33	48	29	42	40	40	80	60	45	14	6	524
5.	173	110	198	157	179	172	67	170	190	190	135	112	35	27	1.915
6.	15	21	45	18	32	17	24	30	30	30	40	25	29	26	382
7.	115	150	165	104	141	82	97	120	115	170	15	52	16	16	1.358
8.	27	62	77	49	61	30	44	50	60	70	25	37	6	6	604
9.	340	350	343	206	195	167	219	355	325	360	390	298	181	250	3.979
10.	**859**	**1.063**	**1.379**	**1.028**	**1.122**	**1.006**	**1.006**	**1.355**	**1.305**	**1.545**	**1.495**	**1.227**	**742**	**788**	**15.920**
	1930. évi június hó 5-én a) *Rákóczi-út forgalma.*														
1.	119	157	180	178	157	163	189	135	142	147	201	108	187	180	2.243
2.	9	12	10	10	10	9	9	10	8	9	9	10	11	9	135
3.	17	21	21	20	41	20	17	20	16	10	21	22	15	6	267
4.	14	13	11	11	17	12	16	5	2	15	20	18	11	12	177
5.	33	32	30	14	57	50	42	52	52	38	55	66	28	20	569
6.	1	2	4	4	5	3	3	2	1	5	5	5	2	1	43
7.	6	15	10	5	21	13	11	10	12	10	11	8	4	2	138
8.	6	4	3	—	11	7	10	3	3	4	5	3	3	3	65
9.	34	38	33	27	63	56	52	63	62	66	68	75	71	60	768
10.	**239**	**294**	**302**	**269**	**382**	**333**	**349**	**300**	**298**	**304**	**395**	**315**	**332**	**293**	**4.405**
	b) *A Múzeum-körút forgalma.*														
1.	56	77	108	91	182	167	150	61	109	125	166	160	143	84	1.679
2.	7	10	10	9	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	37
3.	7	17	11	13	74	52	41	33	33	40	40	30	22	3	416
4.	9	8	2	8	57	30	28	20	20	30	24	17	25	14	292
5.	35	32	33	55	133	145	125	120	135	116	182	187	95	41	1.434
6.	2	2	6	4	8	6	2	—	4	5	1	3	2	1	46
7.	22	13	9	11	100	71	57	50	55	42	45	30	7	6	518
8.	9	5	4	7	68	50	28	26	23	14	31	18	7	2	292
9.	66	91	71	56	57	58	45	46	58	64	73	89	82	63	919
10.	**213**	**255**	**254**	**254**	**679**	**580**	**476**	**356**	**437**	**436**	**562**	**534**	**383**	**214**	**5.633**
	c) *A Kossuth Lajos-utca forgalma.*														
1.	63	98	143	137	235	205	200	141	186	210	240	175	165	173	2.371
2.	—	—	2	—	11	8	10	11	7	10	10	11	9	10	99
3.	32	46	60	48	28	18	15	15	14	9	13	9	9	4	320
4.	22	14	27	23	20	7	10	12	11	25	8	12	8	9	208
5.	98	123	133	133	32	22	26	33	21	21	9	33	20	20	724
6.	6	9	8	6	4	3	2	1	4	3	2	3	3	2	56
7.	51	72	83	87	—	—	—	—	1	1	—	2	—	1	298
8.	44	62	59	48	—	—	—	—	1	3	—	1	—	1	219
9.	80	79	61	51	30	27	28	30	31	32	33	39	33	25	579
10.	**396**	**503**	**576**	**533**	**360**	**290**	**291**	**243**	**276**	**314**	**315**	**285**	**247**	**245**	**4.874**
	d) *A Károly király-út forgalma.*														
1.	66	82	122	126	176	158	170	103	125	142	206	139	143	105	1.863
2.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
3.	35	37	23	45	62	48	47	40	40	31	51	42	9	13	523
4.	10	20	23	33	47	18	28	15	20	14	36	26	20	16	326
5.	233	114	136	95	128	99	111	85	127	88	122	102	54	23	1.517
6.	5	4	2	5	6	1	3	1	3	3	2	3	1	1	40
7.	34	48	54	48	47	34	31	28	30	34	46	33	12	6	485
8.	64	35	30	30	35	29	21	15	23	12	22	29	4	—	349
9.	76	77	80	65	75	61	65	60	64	61	98	96	93	74	1.045
10.	**525**	**417**	**470**	**447**	**576**	**448**	**476**	**347**	**432**	**385**	**583**	**470**	**336**	**238**	**6.150**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

31. A Múzeum-körút és Rákóczi-út keresztezésén áthaladt járművek megoszlása 1933. febr. 15-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	Keleti p.-u. felé áthaladt járművek száma.														
1.	27	35	38	48	71	89	78	58	68	77	82	86	87	92	936
2.	6	7	6	6	7	7	6	7	6	7	8	7	7	7	94
3.	8	8	10	7	16	12	7	15	8	17	11	10	3	2	134
4.	5	6	2	4	4	2	7	5	3	6	8	2	3	4	61
5.	6	6	11	12	8	11	10	11	9	7	7	10	8	5	121
6.	1	—	3	—	2	—	—	—	—	3	4	1	2	—	16
7.	1	2	3	2	3	1	1	3	—	—	2	—	—	—	18
8.	—	2	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	5
9.	48	64	51	43	48	45	47	52	55	54	62	60	51	52	732
10.	**102**	**130**	**125**	**122**	**159**	**168**	**156**	**152**	**149**	**171**	**184**	**176**	**161**	**162**	**2.117**
	A Calvin-tér felé áthaladt járművek száma.														
1.	17	41	51	33	80	75	58	53	32	33	55	68	50	46	692
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	8	16	25	19	32	29	31	28	23	17	18	20	6	5	277
4.	5	10	15	8	9	5	4	8	17	10	8	4	6	8	117
5.	76	83	76	76	185	177	131	89	71	78	114	141	80	58	1.435
6.	1	—	6	—	1	5	4	1	2	3	2	3	1	—	29
7.	40	45	37	38	64	63	41	43	27	44	22	16	5	3	488
8.	9	22	26	20	20	10	25	26	17	25	16	10	7	—	233
9.	57	77	53	37	51	40	41	50	52	51	55	61	56	47	728
10.	**213**	**294**	**289**	**231**	**442**	**404**	**335**	**298**	**241**	**261**	**290**	**323**	**211**	**167**	**3.999**
	Az Erzsébet-híd felé áthaladt járművek száma.														
1.	39	59	69	61	103	118	86	76	74	87	130	101	114	100	1.217
2.	8	6	7	5	7	6	7	7	5	7	8	7	7	7	94
3.	10	12	17	15	16	14	11	14	14	10	8	4	2	2	149
4.	—	6	5	5	8	3	7	8	3	4	7	8	5	2	71
5.	10	9	14	14	16	20	14	13	11	13	7	6	12	6	165
6.	1	—	—	3	1	1	—	—	—	2	1	1	1	—	11
7.	2	5	7	4	4	7	3	3	1	2	—	—	—	—	38
8.	1	5	2	3	2	1	1	—	1	—	—	—	—	2	18
9.	58	60	45	43	46	49	51	57	52	56	63	58	47	40	725
10.	**129**	**162**	**166**	**153**	**203**	**219**	**180**	**178**	**161**	**181**	**224**	**185**	**188**	**159**	**2.488**
	A Deák Ferenc-tér felé áthaladt járművek száma.														
1.	43	37	41	73	68	90	56	59	71	69	80	61	87	50	885
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	14	26	23	32	19	26	35	29	26	16	19	9	5	1	280
4.	11	7	5	10	10	13	8	5	8	4	5	7	5	3	101
5.	212	99	123	119	170	149	137	109	116	119	126	79	50	27	1.635
6.	2	5	1	6	—	1	3	—	1	—	—	2	—	1	22
7.	38	33	56	54	35	33	51	31	36	37	28	24	9	1	466
8.	5	25	16	19	17	13	8	17	19	16	21	4	4	1	185
9.	67	65	46	43	49	43	44	44	47	53	58	58	51	37	705
10.	**392**	**297**	**311**	**356**	**368**	**368**	**342**	**294**	**324**	**314**	**337**	**244**	**211**	**121**	**4.279**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

A személyautók a Belváros felé haladnak, de a Dohány-utcának levezető hatását érezzük az Andrássy-út torkolata és a Múzeum-körút között kieső autók számában; ezek nem tartoznak a Duna vonalának mentén húzódó *belső-körút* forgalmához. A *belső körút* forgalma a teherjárműforgalom szempontjából is igen jelentős, mert a város teherforgalmának igen nagy része ezen halad végig. A *belső körút* különböző pontjain történt felvételekből világosan látható a forgalomnak ezen az egész úton végig húzódása.

32. Az egyes járműcsoportok százalékos megoszlása különböző időkben és irányok szerint a Múzeum-körút és Rákóczi-út keresztezésénél.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	összes forgalom			a 3. hasáb részletezve				a 4. hasáb részletezve			
Járművek	1928. febr. 17.	1930. jún. 5.	1933. febr. 15.	a Rákóczi-út forgalma	a Múzeum-krt forgalma	a Kossuth L.-u. forgalma	a Károly-krt forgalma	a Rákóczi-út forgalma	a Múzeum-krt forgalma	a Kossuth L.-forgalma	a Károly-krt forgalma
	%-ban										
Személyautó	34	40	28	50	30	48	30	44	18	46	20
Autobusz	—	1	12	3	1	2	—	5	—	4	—
Teherautó	8	7	5	6	7	7	9	6	7	7	7
Mótorkerékpár	4	4	2	4	5	4	5	3	3	3	3
Kerékpár	12	20	24	13	25	15	25	5	36	7	39
Lófogatú személyszállító	2	1	—	1	1	1	—	1	—	—	—
« teherjármű	9	7	7	3	10	6	8	1	12	1	11
Kézikocsi	5	4	2	2	5	5	6	—	6	1	4
Villamosvonat	26	16	20	18	16	12	17	35	18	31	16
Összesen	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Visszafelé, vagyis a Calvin-tértől a Berlini-térig a folyamat még tisztábban szemlélhető. Sajnos, nem ismerjük a *Calvin-térről* a *Múzeum-körútra* jutó forgalom pontos méreteit, de forgalmi szempontból a *Vilmos császár-út* szoros kapcsolója a távoli végpontoknak és a legtöbb jármű a *Vilmos császár-út* mellékutcáiból jön ki, illetve oda hajt be. Határozottan feltűnő a Dohány-utcai mellékág szerepe is. A city egész teherforgalmát a 17., 34. és 31. táblázatokból, de különös mérvben a két előbbinek Nyugati p. u. felé irányuló forgalmat feltüntető adataiból láthatjuk világosan.

A belsőkörút forgalmi viszonyai az Andrássy-út torkolatánál.

Az *Andrássy-út* torkolatánál átvonuló járművek számának hatalmas mennyiségéről egy ízben már megemlékeztünk (27. táblázat). *Annak ellenére, hogy az Andrássy-út és a gróf Tisza István-utca forgalma meglehetősen csekély, igen jelentős számú jármű halad át ezen a ponton.* Ha nem összefüggő egészében tekintjük a forgalmat, akkor rá kell mutatnunk arra, hogy ennek a pontnak forgalma igen erős, mert itt egy nem egészen szabályos keresztezésen kell

33. Az Andrássy-út torkolatánál lebonyolódó járműforgalom. — 1928—1930.

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	Az Andrássy-út és Vilmos császár-út torkolatánál 1928. december 21-én elvonult járművek száma.														
1. Személyautó	185	373	593	745	863	830	708	870	690	1.017	847	850	220	430	9.221
2. Autobusz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Teherautó	30	70	79	95	131	90	58	50	83	76	41	73	50	15	941
4. Mótorkerékpár	6	20	31	48	85	47	38	37	27	45	67	42	30	20	543
5. Kerékpár	112	140	103	134	125	202	102	130	117	133	140	70	60	45	1.613
6. Lófogatú személykocsi	5	12	12	41	26	38	32	7	30	85	35	24	30	7	384
7. Lófogatú teherkocsi .	46	54	83	135	105	80	72	90	120	67	40	70	37	15	1.014
8. Kézikocsi	19	34	42	33	20	48	25	26	38	31	25	8	5	6	360
9. Villamosvonat	102	108	90	82	95	74	74	130	121	96	120	145	120	110	1.467
10. Összesen ...	**505**	**811**	**1.033**	**1.313**	**1.450**	**1.409**	**1.109**	**1.340**	**1.226**	**1.550**	**1.315**	**1.282**	**552**	**648**	**15.543**
	1930. évi június hó 6-án az Andrássy-út és Gróf Tisza István-utca forgalma.														
1. Személyautó	94	194	234	240	316	350	367	312	311	315	432	391	404	384	4.344
2. Autobusz	60	76	63	52	70	77	83	67	62	60	86	81	77	71	985
3. Teherautó	25	38	47	37	36	48	33	33	33	22	49	25	12	7	445
4. Mótorkerékpár	26	47	27	29	33	37	26	31	37	35	48	39	33	38	486
5. Kerékpár	12	16	11	10	13	6	7	9	16	11	8	13	11	6	149
6. Lófogatú személykocsi	—	1	8	5	3	5	2	3	1	3	6	3	1	1	42
7. Lófogatú teherkocsi .	1	2	2	2	6	3	1	2	4	1	2	—	—	—	26
8. Kézikocsi	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4
9. Villamosvonat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. Összesen ...	**218**	**377**	**392**	**375**	**477**	**526**	**519**	**457**	**464**	**447**	**632**	**552**	**538**	**507**	**6.481**
	1930. évi június hó 6-án a Vilmos császár-út forgalma.														
1. Személyautó	98	164	243	294	582	528	537	236	242	286	386	271	253	205	4.325
2. Autobusz	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
3. Teherautó	62	62	91	100	222	226	218	52	61	66	88	78	24	9	1.359
4. Mótorkerékpár	28	24	38	40	147	126	116	34	35	40	62	53	18	15	776
5. Kerékpár	190	139	130	150	450	406	408	158	153	187	221	175	96	54	2.917
6. Lófogatú személykocsi	5	5	11	8	71	61	52	1	1	7	19	10	4	3	258
7. Lófogatú teherkocsi .	67	62	58	65	185	131	128	51	44	58	91	41	13	3	997
8. Kézikocsi	38	41	26	21	98	111	82	30	31	28	39	6	8	1	560
9. Villamosvonat	117	128	111	72	140	157	141	84	82	82	117	138	114	84	1.567
10. Összesen ...	**607**	**625**	**708**	**750**	**1.895**	**1.746**	**1.682**	**646**	**649**	**754**	1.023	**772**	**530**	**374**	**12.761**

34. A belső körút és Andrássy-út torkolatának forgalma 1933. február 15-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	A Deák Ferenc-tér felé haladó járművek száma.														
1.	36	47	64	80	113	98	93	65	54	86	100	87	73	52	1.048
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
3.	12	21	38	43	32	23	22	21	27	23	27	13	3	1	306
4.	4	5	12	10	7	12	7	7	14	13	9	8	8	5	121
5.	120	100	118	144	150	176	126	120	133	135	138	114	68	29	1.671
6.	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	4	1	1	—	9
7.	26	32	25	37	46	49	30	28	28	24	16	8	5	—	354
8.	5	12	21	19	17	11	9	18	11	16	9	10	4	—	162
9.	45	66	41	32	34	31	31	32	33	37	38	37	39	33	529
10.	**248**	**283**	**319**	**365**	**399**	**400**	**320**	**291**	**300**	**336**	**341**	**278**	**201**	**120**	**4.201**
	A Lánchíd felé haladó járművek száma.														
1.	25	75	99	85	95	123	143	87	98	125	123	103	120	85	1.386
2.	25	25	20	20	19	18	22	25	23	23	21	20	20	17	298
3.	11	16	13	9	12	9	12	15	10	15	15	7	3	1	148
4.	—	5	6	2	6	9	6	7	7	7	3	3	4	2	67
5.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
6.	—	—	1	3	1	1	—	—	—	—	12	—	—	1	19
7.	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
8.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**61**	**121**	**145**	**119**	**133**	**160**	**183**	**134**	**138**	**171**	**174**	**133**	**147**	**106**	**1.925**
	A Nyugati p.-u. felé haladó járművek száma.														
1.	43	64	82	102	89	120	93	83	98	94	126	115	96	60	1.265
2.	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
3.	41	54	53	58	29	35	36	42	58	35	26	30	10	16	523
4.	14	21	14	11	18	20	7	16	24	19	7	5	2	—	178
5.	162	178	150	172	191	135	126	137	162	140	134	95	55	26	1.863
6.	—	3	—	2	2	2	2	2	—	—	3	1	2	1	20
7.	33	54	67	81	47	39	30	38	33	40	24	17	8	—	511
8.	14	19	32	41	23	11	14	14	28	36	8	7	—	1	248
9.	42	47	43	32	30	31	32	31	34	37	35	30	35	24	483
10.	**349**	**442**	**441**	**499**	**429**	**393**	**340**	**363**	**437**	**401**	**363**	**300**	**208**	**128**	**5.093**
	Az Oktogon felé haladó járművek száma.														
1.	17	33	53	50	73	97	120	85	50	57	91	82	131	102	1.041
2.	14	22	17	18	20	20	23	20	20	19	20	20	23	19	275
3.	4	5	8	10	10	12	10	11	9	7	7	15	6	2	116
4.	3	5	3	3	1	4	9	1	5	3	6	3	2	1	49
5.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3
7.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	**38**	**65**	**82**	**81**	**105**	**133**	**163**	**117**	**84**	**86**	**124**	**120**	**162**	**124**	**1.484**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

a legtöbb járműnek áthaladni. Nem téveszthet meg az sem, hogy 1931. májusában és 1932 ugyanazon hónapjában két azonos napnak 20%-os forgalmi kiesését tapasztaljuk, mert tudni kell azt, hogy a Nemzetközi Vásár forgalma előbbi esetben jelentősen növelte az Andrássy-úton közlekedett járművek számát.

A keresztező útvonalak jelen esetben igen különböző járműtömegeket szállítanak, amire a *35. táblázat* 5. és 6. hasábja vagy a 7. és 9., illetve 8. és 10. hasábok összevetése ad különösen érdekes képet. *Az Andrássy-úton tisztára motoros járművek haladnak, a Vilmos császár-út fő közlekedési eszköze a kerékpár és a teherjárművek. Az összes forgalomban* (vonatkozó táblázat 2—4. hasábjai) *a személyautók kiesése egyben a forgalom egészének visszaesését is magyarázza, az Andrássy-út egész elnéptelenedik, innen nemcsak a kiszorított járművek hiányoznak, hanem elvándorolnak a motoroskocsik is. Feltűnő a Vilmos császár-úton haladt kerékpárok számának viszonylagos növekvése.*

35. Az egyes járműcsoportok százalékos megoszlása különböző időkben és irányok szerint az Andrássy-út és Vilmos császár-út keresztezésénél.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Járművek	összes forgalom			a 3. hasáb részletezve		a 4. hasáb részletezve			
	1928. dec. 21.	1930. jún. 6.	1933. febr. 15.	az Andrássy-út és gr. Tisza L.-u. forg.	a Vilmos cs.-út forgalma	az Andrássy-út forgalma	a Deák F.-tér felé	a gr. Tisza L.-u. forgalma	a Nyugati p. u. felé
	%-ban								
Személyautó	60	44	38	70	33	70	25	71	25
Autobusz	[1]) —	5	4	15	—	19	—	16	—
Teherautó	6	10	8	6	11	8	7	8	10
Mótorkerékpár	3	7	3	7	6	3	3	4	3
Kerékpár	11	16	29	2	24	—	40	—	37
Lófogatú személyszállító	2	1	—	—	2	—	—	1	—
« teherjármű	6	6	6	—	8	—	8	—	10
Kézikocsi	2	3	3	—	4	—	4	—	5
Villamosvonat	10	8	9	—	12	—	13	—	10
Összesen	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Ennek a pontnak közlekedési rohamórái közelítően egybeesnek a Berlini-tér és Calvin-tér Múzeum-körúti szakaszának rohamórájával. Itt különös mérvben növekszik meg az átvonult járművek száma, mert ebben az időben kulminál az *Andrássy-út* forgalma is. A legkülönbözőbb időkben történt felvételek alkalmával ennél a keresztezésnél a legtöbb jármű majd minden alkalommal ugyanabban az órában haladt át és a forgalom maximumát mindenkor a kerékpárok számának hirtelen növekedése idézte elő. Ezek *főként a nyugati p. u. felé haladnak, aminthogy általában több jármű ment a Nyugati p. u. felé, mint a Deák Ferenc-utca irányában és több a Lánchíd felé, mint az Oktogonnak.*

[1]) Az autobuszok száma a személyautókban foglaltatik.

A Nagykörút és Üllői-út forgalmi viszonyai.

A város belseje felé futó radiális utak közül igen jelentős az *Üllői-út* forgalma. Ez út forgalmára vonatkozó ismereteink egyrészt a *Nagykörút keresztezésénél*, másrészt a *Calvin-térbe való torkolása* előtt megejtett számlálások vonatkozó adataiból ismeretesek. A *Nagykörút* keresztezésénél igen fontos szerepe van már és jóval több jármű halad az *Üllői-úton*, mint a *Nagykörúton*. Az *Üllői-úton* haladt kerékpárok száma az utóbbi két esztendő alatt jelentősen növekedett és így annak ellenére, hogy a *Nagykörút* forgalma csökkent, a keresztezésen áthaladt járművek száma mégis növekedett. *Az a tény, hogy az Üllői-út meglehetősen távol eső és igen különböző jellegű városrészek között szerepel összekötőként, magával hozta azt, hogy ennek az útnak forgalma még a legkülönbözőbb körülményekben is alig esett valamivel vissza.* Ha erre a célra 1932. és 1933. februárjainak két szerdai napján történt felvételek abszolút számait hasonlítjuk össze, úgy csak 3%-os kiesést tapasztalunk. Az összevetés még érdekesebb volna, ha anyagunk bősége folytán nem kellett volna az 1932. évi februári felvétel vonatkozó részletes tábláit kihagynunk. A folyamatos kép vizsgálata céljából helyes azonban ugyanezen számlálás összesített tábláját magunk elé venni és így vizsgálni az összefüggéseket. *(36. táblázat.)* [1])

A keresztezés legerősebb forgalma kora reggel van és főként az Üllői-útnak a Calvin-tér felé való erős forgalma idézi ezt elő. Amit más esetben még alig tapasztaltunk, itt az egyes órák járműszámai között a legminimálisabb eltérések vannak. Reggel a Belvárosba özönlő tömegek a délután óráiban megoszolva haladnak kifelé. *Az Üllői-úton a Calvin-tér felé a két felvételi hely között a járművek száma szaporodik, vagyis a befelé haladó járművek végső célja minden esetben a Calvin-téren túl van. Láttuk például, hogy a Vilmos császár-úton a Berlini-tér után a járművek száma már csökken, mert ezek közben céljaikat elérték, esetleg a betorkolló mellékutcák felhasználásával váltak ki a forgalomból. A nagyváros súlypontjának helyzetére ebből világosan lehet következtetni.*

A Belváros felé áramló forgalomban a két felvételi hely között a kerékpárosok száma mégis megcsökken, oka ennek az, hogy ezek a Calvin-teret elkerülni igyekszenek, amit különösképen igazol az, hogy épen a rohamórákban tapasztalható leginkább a járművek kiválása. Egy közel hasonló folyamat figyelhető meg a teherjárműveknél is.

A dunahidak és a belső körút felé torlódik a város egész forgalma; a járművek legnagyobb számát ez a terület szívja magába, illetve bocsátja ki magából ezek tömegét. A forgalom ezen belül a szűk utcák miatt jóval gyengébb és minden közlekedés ennek határán tömörítve jelentkezik.

[1]) Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve XXI. évf. 312. old.

36. Az Üllői-út és a Nagykörút keresztezésén átvonult járművek megoszlása. — 1930—1933.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	1930. évi június hó 6-án átvonult járművek száma.														
1.	182	248	285	260	340	268	256	314	352	360	367	301	290	290	4.113
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	108	125	125	121	140	131	87	117	108	109	108	58	41	27	1.405
4.	66	118	64	34	45	40	39	69	70	77	77	62	62	76	899
5.	217	132	145	165	220	259	189	158	215	189	256	195	170	100	2.610
6.	13	9	9	21	11	7	10	4	3	10	9	7	12	5	130
7.	141	170	138	133	129	74	76	126	100	105	87	59	39	17	1.394
8.	60	79	50	49	32	34	21	50	37	55	28	20	11	4	530
9.	191	224	172	132	139	132	138	165	151	161	191	195	215	196	2.402
10.	**978**	**1.105**	**988**	**915**	**1.056**	**945**	**816**	**1.008**	**1.036**	**1.066**	**1.123**	**897**	**840**	**715**	**13.483**
	1933. évi február hó 15-én a) *A Boráros-tér felé áthaladó járművek száma.*														
1.	18	28	32	35	33	22	31	32	37	21	24	23	21	18	375
2.	14	13	12	12	12	13	11	12	12	11	14	13	14	16	179
3.	13	10	11	17	17	12	8	10	10	12	11	6	7	1	145
4.	1	5	5	2	5	7	3	4	11	5	2	6	4	2	62
5.	4	4	3	7	4	3	12	2	6	8	2	3	2	2	62
6.	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	1	—	4
7.	1	4	1	4	5	2	—	3	—	1	2	1	—	—	24
8.	1	5	—	1	4	2	6	1	1	1	1	—	—	—	23
9.	51	51	41	38	39	43	44	43	50	53	58	56	58	53	678
10.	**103**	**120**	**105**	**116**	**119**	**104**	**117**	**107**	**128**	**112**	**114**	**108**	**107**	**92**	**1.552**
	b) *A Calvin-tér felé áthaladó járművek száma.*														
1.	19	41	32	35	51	31	38	35	42	55	43	43	36	33	534
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	8	6	12	15	16	8	13	15	13	12	14	3	3	1	139
4.	7	1	2	6	6	4	4	6	4	3	2	4	2	—	51
5.	212	62	80	60	77	49	60	72	67	53	46	36	25	12	911
6.	2	3	—	1	3	2	—	1	—	1	1	4	—	—	18
7.	35	44	37	31	24	14	19	16	25	12	12	5	3	—	277
8.	13	11	5	10	5	3	6	5	4	6	6	—	3	—	77
9.	43	40	28	28	26	29	29	30	31	34	36	35	39	25	453
10.	**339**	**208**	**196**	**186**	**208**	**140**	**169**	**180**	**186**	**176**	**160**	**130**	**111**	**71**	**2.460**
	c) *A Nyugati pályaudvar felé áthaladó járművek száma.*														
1.	16	32	31	29	35	31	29	32	32	37	28	34	32	14	412
2.	10	12	11	10	11	12	15	13	12	12	14	9	16	13	170
3.	12	20	13	9	13	18	10	12	16	14	7	7	1	1	153
4.	5	3	1	7	5	7	8	4	4	4	9	2	6	7	72
5.	5	6	5	6	4	6	4	6	8	7	5	5	1	—	68
6.	1	—	—	1	2	2	1	—	1	1	2	—	2	—	13
7.	6	1	2	2	5	2	1	—	1	5	—	—	—	—	25
8.	1	3	1	3	4	2	6	2	—	1	3	1	—	—	27
9.	52	54	44	37	30	42	39	46	49	55	56	61	55	52	672
10.	**108**	**131**	**108**	**104**	**109**	**122**	**113**	**115**	**123**	**136**	**124**	**119**	**113**	**87**	**1.612**
	d) *A Haller-utca felé hajtó járművek száma.*														
1.	15	28	38	35	40	48	27	48	41	40	39	49	24	35	507
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	8	13	15	8	12	12	11	12	13	9	10	13	4	4	144
4.	2	—	3	5	1	9	4	8	2	5	5	4	7	—	55
5.	37	38	61	44	75	65	73	79	61	93	76	110	76	49	937
6.	1	2	1	1	—	1	1	1	1	—	1	—	2	1	13
7.	32	21	22	17	26	42	22	24	2	19	26	23	10	5	291
8.	3	8	13	20	4	5	5	10	5	10	11	8	2	—	104
9.	43	41	31	25	26	30	30	30	31	33	32	39	36	33	460
10.	**141**	**151**	**184**	**155**	**184**	**212**	**173**	**212**	**156**	**209**	**200**	**246**	**161**	**127**	**2.511**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

37. A ceglédi vasúti vonal pályaszinti útátjáróinak, az úgynevezett »halálsorompók«-nak forgalmi viszonyai 1931. május 30-án.

Megnevezés	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	Hermina-körút—Hungária-körút — a szobi és ceglédi vonal kettős útátjárója.														
Áthaladt járművek szám szerint:															
Személyautó	14	15	24	35	41	27	29	31	33	32	27	31	39	31	409
Autobusz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Teherautó	12	16	22	22	36	42	31	27	29	28	19	10	9	4	307
Mótorkerékpár	5	7	5	11	13	12	5	12	5	8	8	9	16	10	126
Kerékpár	143	69	72	126	121	121	136	201	160	117	169	191	151	101	1.878
Lófogatú személyszállító	2	1	3	3	4	3	2	3	5	3	6	5	2	—	42
Teherkocsi	100	68	63	90	66	62	51	87	9	97	66	59	54	31	903
Kézikocsi	8	16	22	22	17	63	19	12	12	19	12	61	8	12	303
Villamos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Összesen	**284**	**192**	**211**	**309**	**300**	**330**	**273**	**373**	**253**	**304**	**307**	**366**	**279**	**189**	**3.970**
A sorompót lezárták (esetben)	12	6	10	7	10	6	10	15	8	10	14	13	12	7	140
A sorompó zárva volt percekig	9, 6, 5 5, 5, 3, 3 2,6,3,3,2	6, 10 2, 6 2, 3	2, 2, 2 3, 2, 3 2, 2, 4, 5	2, 2 5, 1, 3 3, 3	5, 8, 9 1, 3, 2 3, 2, 2, 3	4, 2, 3 4, 2, 2	2, 4, 3 2, 3, 4, 2 3, 2, 4	1, 2, 4, 4 2, 2, 4, 3 3, 5, 6, 2 2, 8, 2	3, 2, 4 3, 3, 3 4, 3	3, 5, 4 4, 2, 2, 3 3, 4, 4	3, 2, 2, 3 3, 2, 3, 3 3, 3, 4, 2 2, 2	3, 3, 4, 5 3, 2, 5, 3 3,3,3,3,4	4, 3, 3, 3 4, 3, 8, 2 2, 3, 3, 2	2, 2, 2 2, 2, 2 2	
Összesen: perc	**52**	**29**	**27**	**19**	**38**	**17**	**29**	**50**	**25**	**34**	**37**	**44**	**40**	**14**	**451**
	Erzsébet királyné-útjának vasúti útátjárója.														
Áthaladt járművek szám szerint:															
Személyautó	37	65	49	67	59	62	70	87	205	68	71	68	63	58	1.029
Autobusz	16	15	13	12	13	14	11	17	15	10	17	15	18	16	202
Teherautó	12	31	31	17	23	17	17	18	24	21	14	14	10	4	253
Mótorkerékpár	30	22	13	18	16	18	17	26	16	10	11	15	31	15	258
Kerékpár	220	103	112	102	90	101	152	176	165	128	161	152	126	103	1.891
Lófogatú személyszállító	2	1	2	7	1	4	—	3	3	—	2	2	1	1	29
Teherkocsi	125	80	65	64	71	50	53	64	72	70	66	52	46	12	890
Kézikocs	16	11	18	17	16	11	19	16	10	10	7	6	7	9	173
Villamos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Összesen	**458**	**328**	**303**	**304**	**289**	**277**	**339**	**407**	**510**	**317**	**349**	**324**	**302**	**218**	**4.725**
A sorompót lezárták (esetben)	7	4	2	3	4	3	5	7	2	6	5	5	6	3	62
A sorompó zárva volt percekig	6, 2, 1 3, 6, 4 3	3, 3 4, 3	2, 2	3, 4, 2	4, 2 4, 6	1, 2 2	3, 7 3, 6, 2	3, 2, 2 4, 3, 5 4	4, 4	2, 2, 3 5, 3, 4	8, 2, 2 2, 6	6, 7, 5 4, 4	1, 2, 3 1, 5, 3	5, 4, 5	
Összesen: perc	**25**	**13**	**4**	**9**	**16**	**5**	**21**	**23**	**8**	**19**	**20**	**26**	**15**	**14**	**218**

37. A ceglédi vasúti vonal pályaszinti útátjáróinak, az úgynevezett »halálsorompók«-nak forgalmi viszonyai 1931. május 30-án. (Vége.)

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
							A Thököly-úti vasúti útátjáró.								
Áthaladt járművek szám szerint:															
Személyautó	85	87	59	60	60	65	60	79	70	60	60	40	65	70	920
Autobusz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Teherautó	30	43	43	42	35	32	33	37	33	48	38	20	13	10	457
Motorkerékpár	23	23	10	13	16	15	13	25	26	19	15	19	16	17	250
Kerékpár	297	157	137	140	175	175	213	265	255	225	235	250	170	115	2.809
Lófogatú személyszállító	5	5	4	5	5	2	—	—	4	4	—	1	5	1	41
Teherkocsi	110	87	63	60	60	71	54	73	83	67	72	31	31	27	889
Kézikocsi	38	25	24	16	17	10	25	23	27	15	5	7	6	2	240
Villamos	103	93	75	60	80	70	80	85	85	65	92	80	82	72	1.122
Összesen	**691**	**520**	**415**	**396**	**448**	**440**	**478**	**587**	**583**	**503**	**517**	**448**	**388**	**315**	**6.729**
A sorompót lezárták (esetben)	7	4	2	2	3	3	5	7	3	6	5	7	6	3	.
A sorompó zárva volt percekig	2, 6, 4 3, 4, 3, 3	4, 2, 3 2	3 3	5, 2	5, 3, 1	3, 3, 1	2, 5, 4 3, 2	1, 2, 2, 2 3, 3, 2	3, 2, 2	4, 1, 3 3, 4, 3	2, 4, 2 6, 3	3, 2, 3 5, 3, 3, 3	1, 1, 1 1, 2, 3	3, 1, 3	.
Összesen: perc	**25**	**11**	**6**	**7**	**9**	**7**	**16**	**15**	**7**	**18**	**17**	**22**	**9**	**7**	**176**
							A Kerepesi-úti vasúti útátjáró.								
Áthaladt járművek szám szerint:															
Személyautó	30	57	62	45	41	43	52	43	56	44	49	46	45	63	676
Autobusz	—	1	1	2	1	2	5	2	1	8	—	—	—	1	24
Teherautó	30	26	19	35	37	35	26	43	27	26	27	28	9	19	387
Motorkerékpár	33	20	20	9	15	19	17	33	15	35	28	35	18	38	335
Kerékpár	205	121	102	103	93	147	179	236	104	197	226	271	134	215	2.333
Lófogatú személyszállító	2	1	2	1	2	—	1	—	2	—	—	1	2	3	17
Teherkocsi	63	61	48	53	48	61	37	37	42	43	23	30	13	18	577
Kézikocsi	2	1	9	6	8	5	5	12	5	4	9	1	3	3	73
Villamos	21	18	19	12	11	10	11	14	14	13	12	17	11	15	198
Összesen	**386**	**306**	**282**	**266**	**256**	**322**	**333**	**420**	**266**	**370**	**374**	**429**	**235**	**375**	**4.620**
A sorompót lezárták (esetben)	5	4	2	3	2	2	6	6	3	4	6	7	2	4	.
A sorompó zárva volt percekig	9, 4, 3, 5 3	3, 1, 5 2	1, 2	4, 1, 1	3, 3	2, 3	3, 6, 3, 1 4, 1	2, 2, 3 2, 3, 3	4, 2, 4	3, 3, 3 5	4, 3, 8 6, 2, 3	2, 4, 2 2, 3, 3, 4	3, 4	2, 2, 3 3	.
Összesen: perc	**24**	**11**	**3**	**6**	**6**	**5**	**18**	**15**	**10**	**14**	**26**	**20**	**7**	**10**	**175**

Az úgynevezett »halálsorompók« forgalmi viszonyai.

A legfontosabb gócpontokon történt felvételek ismertetése után foglalkoznunk kell a perifériák közutain történt megfigyelések eredményeivel is. *A ceglédi vasúti vonal pályaszinti útátjárói* voltak azok a pontok, amelyekre a megfigyelések kiterjedtek. Ezeken a pontokon nem végeznek rendszeres megfigyeléseket, itt csupán egy felvétel történt (1931. május 30-án) és következtetéseinket ezekből kell levonni.

A négy sorompónál történt felvételek szerint a város felé a leghatalmasabb áradat a Thököly-úton át ömlik. Járműcsoportok szerint ezen át jut a legtöbb mótorkerékpár, kerékpár és villamosvonat a város belső részei felé. A mótoros járművek száma az Erzsébet királyné-úton a legmagasabb, a legtöbb teherjármű a Hungária-körúton halad át a sorompók között, amit ennek nemcsak radiális, hanem egyben körúti forgalma is előidéz.

Az egyes órák képe igen változatos forgalomról nyujt bizonyságot, melyben főként a reggeli órák forgalma ugrik ki. Egész véletlen, hogy az Erzsébet királyné-útnak délután van forgalmi kulminációja, melyet az aznap tartott ügetőversenyek erős autóforgalma hozott magával *(37. táblázat)*.

Az abszolút adatokat ismertető táblánk legalsó soraiban a megfigyelés alkalmával a sorompó zártságát jelző időadatokat találjuk. Azonnal feltűnővé válik, hogy *abban az órában, amikor a forgalom legerősebb, ugyanakkor volt a sorompó legtöbbször és leghosszabb ideig zárva.* Hihetetlen például az, hogy a rákosrendezői vasúti delta kettős sorompója reggel 7 és 8 órák között összesen 8 percig engedte az utat használni és ez alatt az idő alatt közel 300 jármű haladt itt át. Ugyancsak a *reggeli óráknak munkába sietö tömegeit akasztja meg a Thököly-úton a sorompónak hat esetben összesen 25 percig tartó lezárása, mely idő alatt 700 jármű haladna a város belseje felé, de ennek következtében 2-től egészen 6 percig időn át vesztegelni kénytelen.* A sorompók forgalmáról készült táblázat még sok minden másra nyujt világos képet.

38. Az egyes járműcsoportok százalékos megoszlása a ceglédi vasút pályaszinti útátjáróinál 1931. május 30-án.

Járművek	Hungária-körút	Erzsébet királyné-út	Thökölyi-út	Kerepesi-út
	százalékban			
Személyautó	10	23	14	16
Autobusz	—	4	—	—
Teherautó	8	6	7	9
Mótorkerékpár	4	5	4	7
Kerékpár	47	39	42	50
Lófogatú személyszállító	—	—	—	—
« teherjármű	25	20	13	12
Kézikocsi	6	3	3	1
Villamosvonat	—	—	17	[1] 5
Összesen	**100**	**100**	**100**	**100**

[1]) A felvétel nem volt tekintettel a közlekedett vonategységek nagyságára.

Összefoglalás.

Az egyes forgalmi pontok egyéni jellegzetességét megismerve, már többízben az összefüggések vizsgálatára is rátértünk, mert legfőbb célunk az volt, hogy a város egészét átfogó közlekedési hálózatban lefolyó forgalom teljes mozgását és folyamatát megismerjük. Szükségesnek mutatkozik még a hidaknak Pest felé való forgalmát, illetőleg ennek további megoszlását vizsgálni.

A Margit-híd forgalma a Lipót-körúton át halad tovább a Berlini-tér irányában, de azt mégis 1414 járművel kevesebb éri el, mint ahány jármű Buda felől a Margit-híd pesti hídfőjéhez érkezett. A járműveknek igen magas száma a környező mellékutcákat használja fel továbbhaladásának irányául és a hídról lejutott kerékpárok majd 100%-a, a kézikocsiknak teljes 100%-a, a teherszekereknek 92%-a a motorkerékpároknak 60%-a, a teherautóknak 15%-a, az autobuszoknak 10%-a már nem éri el a Berlini-teret, egyedül a személyautók száma növekszik meg közel 25%-kal. A személyautók számának növekvése igen természetes, mert a Lipót-körút mellékutcáiból sok kocsi halad a Vilmos császár-út és Teréz-körut felé. De keresnünk kell azt a jelentős járműtömeget, amely időközben a forgalomból kivált. Ezek jórésze a mellékutcákon át halad tovább és folytatja útját a Berlini-tér elkerülésével a city felé.

A gróf Tisza István-utcának a Vilmos császár-úton való torkolásánál jóval kevesebb jármű haladt a Lánchíd felé, mint később a Lánchídon Buda irányában (8. és 34. táblázat). A Lánchídnak Buda felé irányuló forgalma ezek szerint javarészében nem a Vilmos császár-úton túlról, hanem ezen belüli területről ered. Főként az autobuszok száma szaporodik meg, a Vörösmarty-téri autobuszvégállomás hatása következtében. Aránylag legkevésbbé növekszik a teherautók száma, mert ezek a Lánchidat épen elkerülni igyekszenek. Az Andrássy-út vidékének a city-vel meglehetős erős forgalma van, de a Budáról érkezett járművek a Lánchidat elhagyva, ritkábban haladnak a Vilmos császár-úton át az Oktogon felé.

Az Erzsébet-hídon átjutott járműveket az Apponyi-téren kell keresnünk, ahova azok az Eskü-úton át juthatnak. Annak ellenére, hogy az Eskü-útról külön felvételünk nincs, mégis tudjuk, hogy az Apponyi-teret több autó éri el ebből az irányból, mint amennyi átjött, míg a villamosok, kézikocsik, teherautók és kerékpárok száma a híd és az Apponyi-tér között megcsökkent. Ennek okai: a villamosok közül több a Veres Pálné-utcára fordul be a nélkül, hogy a térre bejutna. A Budáról érkező kerékpárok a Váci-utcán át is eljutnak céljukhoz és nem a Belső-körút felé haladnak. Érdekes, hogy egy délutáni egy óra alatt 38 autó érkezett Budáról s az Apponyi-térre már 80 jött be az Eskü-út felől. Tekintve azt, hogy ez az óra üzletzárás idejére esett, amikor a city-utcák hirtelen megürülnek, ez nem is feltűnő.

A Ferenc József-híd és a Calvin-tér között növekszik meg legjobban az áthaladt járművek száma, ami minden bizonnyal a Vásárcsarnok hatására vezethető vissza. A Ferenc József-hídról érkezett járművek a legkevésbbé juthatnak a mellékutcákon át a céljuk felé és így azok mind a Calvin-téren át folytatják utjukat. A Vámház-körút forgalmával egészében a Calvin-térről szóló fejezetünkben külön is foglalkozni fogunk.

*

A tömegáramlások szemléltetésére szolgál *dr. Illyefalvi* I. Lajos: A székesfőváros multja és jelene grafikus ábrázolásban című munka[1]) 150. oldala, amely a reggeli órákban lebonyolódó forgalmat rajzban is bemutatja. A reggeli óráknak egész speciális forgalma igen sokszor a rohamórát is jelenti, a munkakezdetnek meglehetősen egy időre való esése következtében, míg a munka végének különböző időpontra jutása folytán a hazatérők forgalma délután megoszlik. Négy felvételi hely adatai szerepelnek ezen a rajzon, egyben mindenhol irány szerint is megjelölve az áthaladt járműcsoportokat, de végig megyünk az összes felvételi pontok anyagán, azokén is, melyeket rajzban nem tudunk bemutatni.

A legerősebb forgalma ebben az órában a *Thököly-útnak* volt a sorompó előtt és messze felülmúl minden más egyirányú forgalmat a Zugló felől a városba igyekvők hatalmas tömege. A személyautók száma is oly magas ebben az órában, hogy azt egyedül a *Lánchídnak* Pest felé vonuló járművei haladják túl. De érdekes, hogy annyi kerékpáros jött itt a város felé ebben az órában, mint ahány jármű haladt a *Rákóczi-úton* mindkét irányban. *A perifériák embertömegeit öntik egyrészt a Ferenc József-híd, másrészt a Margit-híd is ebben az órában és telik meg a Belső-körút, főleg a Vilmos császár-út, mert amíg a Berlini-tér felől érkezett járművek száma fokozatosan csökken, addig a Calvin-tér felől érkező járművek száma is mindig kevesebb és kevesebb lesz.* Igen hatalmas áramlás halad az *Üllői-útról* a *Calvin-tér* felé is.

A hidak a reggeli órákban határozottan Pest felé öntik tömegeiket, de jelentős a Budára irányuló forgalom is. Ha a hídfőket elhagyó járműveket mozgásukban tovább figyeljük, úgy azt tapasztaljuk, hogy még a Belső-körút elérése előtt céljukat rendszerint megtalálják. A Lánchídról Pestre érkező járműveknek igen kis hányada ér el a Vilmos császár-úthoz, az Erzsébet-hídról jött kocsikból alig jut valami a Belső-körút keresztezéséhez. A reggeli órák forgalmi viszonyai és épen ez a rajz az egyes forgalmi pontoknál történt fejtegetéseinket nagyon jól alátámasztják.

Ezek után már egész világos, hogy Budapesten a hídfő és a hidakkal szemben a *Belső-körúton* elterülő főbb csomópontokon, *Berlini-téren, Andrássy-út torkolatánál, Rákóczi-út torkolatánál és Calvin-téren* bonyolódik le a forgalom zöme. Ennél sokkal jelentéktelenebb a *Nagykörút* és fontosabb keresztezéseinek forgalma, melyet a legutóbbi évek alatt mester-

[1]) Kiadja Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala.

ségesen tovább csökkentettek. Az átvonuló hullám erősségét kifejező vonal szélességek arányosak az egyes útszélességekkel is. Ebből minden egyéb más számítás mellőzésével világosan láthatjuk, hogy milyen viszony van útszélességek és a rajtuk lebonyolódó forgalom között.

Feltűnő hídjaink túlzsúfoltsága, mely különösen a *Margit-* és *Ferenc József-hídon* jut kifejezésre, melyek a járműveknek legnagyobb tömegét hordják a legkeskenyebb úttesteken. Az átvonult járműtömegekhez viszonyítva megfelelő az *Üllői-út* és *Belső-körutak* útprofil mérete, míg a főútvonallá minősített körutakon és utakon az utak kihasználtsága teljesen helytelen, azok a nap minden órájában jóval kevésbbé vannak járművekkel fedve.

A forgalomnak egy városrész felé ily erős torlódása fokozottan kívánja meg — és erre városrendezőinknek a leginkább kell ügyelniök, — hogy a mellékcentrumok minél erősebben és gyorsabban kialakulhassanak. A Belső-körúton torlódó forgalom levezetésére semmi mód nincs, mert a környező utcákban nem vezethetjük le a fölös számú járműveket, aminthogy a párhuzamos utcák hiánya miatt sem lehetett ezeket is főútvonallá minősíteni.

A Calvin-tér részletes forgalmi viszonyai.

A tanulmányunk bevezetésében említett forgalomszámlálási nehézségek a *Calvin-téren* többszörözve jelentek meg. A rendszeres megfigyelések során olyan eredményekhez jutottak, amelyekből a térbe torkolló utcák forgalmát még tökéletesen aligha ismerhettük meg *(39 táblázat)*.

Egy különalkalommal — 1932. június 13—18. között — a többi pontoktól függetlenül *a Calvin-téren részletes felvétel készült, mely nemcsak arra volt tekintettel, hogy az egyes utcák milyen forgalmat adnak a térnek, hanem arra is, hogy a térre érkezett járművek milyen irányban haladnak tovább. De a a felvétel ettől a külföldön is bevezetett rendszertől még abban is különbözik, hogy nem egy nap forgalmi viszonyait tükrözi vissza, hanem az áthaladt járművek számát egy teljes heti megfigyelés alapján adja. Ennek különös jelentősége van, mert belőle a hét egyes napjai között fellépő forgalomalakulás, a fluktuáció világosan meglátható és így az azt előidéző okok nemcsak elméleti, de gyakorlati alapon is kereshetők.*

Meghatározva a hét betorkolló utcának heti fluktuációját, épen hét eredményt kapunk, ami alig igazolja az eddig elméletileg megállapítottakat. Az, hogy a forgalom kedden és pénteken erősebb, mint máskor, könnyen magyarázható, mert Pesten ezek a piaci napok, de az elmélet szerint szerdán kellene a leggyengébb forgalomnak lenni, viszont a valóságban nem ezt találjuk. *Szerda és csütörtök forgalmát a leggyengébbnek tételezték fel, ez esetben csütörtök forgalma tényleg a legminimálisabb, de érdekes, hogy ebben a »forgalomvisszaesésben« az egyes járműcsoportoknak minő szerepe volt. Az eső hatása alatt* (az időjárási viszonyokat a *40. táblázat* foglalja magába) *a kerékpárok száma csökken leginkább s a személyautók száma igen erősen növekszik.*

39. A Calvin-tér forgalmának megoszlása 1930. június hó 7-én.

Járművek[1])	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
	A Kecskeméti-utca felől érkezett járművek száma.														
1.	66	77	117	105	110	163	105	103	95	105	103	102	76	68	1.395
2.	12	11	13	10	13	15	14	14	12	13	14	12	12	11	176
3.	13	9	17	6	13	17	12	11	5	2	4	7	2	2	120
4.	5	7	13	17	7	11	7	13	7	7	7	7	5	7	120
5.	28	25	18	18	12	12	9	37	17	8	16	5	7	5	217
6.	3	3	3	4	5	2	2	—	3	5	2	2	1	—	35
7.	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
8.	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
9.	57	63	57	44	45	49	47	49	47	47	56	65	46	41	713
10.	**188**	**201**	**239**	**204**	**205**	**269**	**196**	**227**	**186**	**187**	**202**	**200**	**149**	**134**	**2.787**
	A Múzeum-körút felől érkezett járművek száma.														
1.	102	120	132	137	183	152	142	122	157	153	141	116	132	79	1.868
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	20	43	40	35	85	72	35	22	28	28	37	36	22	12	515
4.	13	27	24	24	58	45	32	19	29	23	31	27	26	23	401
5.	265	131	136	145	162	132	120	174	155	130	147	103	78	41	1.919
6.	6	7	3	4	23	7	11	3	5	7	8	6	4	5	99
7.	102	108	64	54	103	92	62	43	43	37	42	28	33	18	829
8.	94	62	28	41	73	61	46	17	16	17	33	22	31	21	562
9.	87	94	61	51	76	61	54	56	50	63	65	63	52	42	875
10.	**689**	**592**	**488**	**491**	**763**	**622**	**502**	**456**	**483**	**458**	**504**	**401**	**378**	**241**	**7.068**
	A Baross-utca felől érkezett járművek száma.														
1.	28	56	59	78	70	73	67	84	65	95	105	70	61	43	954
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	2	9	9	15	11	13	21	8	14	16	20	11	7	5	161
4.	8	3	14	11	4	13	17	5	12	5	16	22	16	6	152
5.	44	36	35	41	55	75	58	61	6	43	56	48	43	14	615
6.	—	—	—	3	3	1	6	1	1	—	5	2	—	1	23
7.	—	12	10	10	7	10	9	12	10	2	9	4	5	—	100
8.	5	9	10	12	15	3	8	6	12	5	12	10	9	3	129
9.	42	48	42	39	41	33	56	48	47	48	61	53	42	37	637
10.	**129**	**173**	**179**	**209**	**206**	**231**	**242**	**225**	**167**	**214**	**284**	**220**	**183**	**109**	**2.771**
	Az Üllői-út és Ráday-utca felől érkezett járművek száma.														
1.	130	103	131	135	155	136	157	154	128	142	115	109	95	80	1.770
2.	15	20	16	16	13	13	14	16	14	17	12	15	13	11	205
3.	70	47	45	51	33	42	47	51	45	45	23	23	11	9	542
4.	35	25	28	22	16	22	17	43	32	37	21	13	14	12	337
5.	85	66	83	95	101	112	105	127	120	99	99	80	60	27	1.259
6.	10	6	6	45	5	8	6	11	2	6	4	4	4	1	118
7.	67	50	38	25	36	35	41	41	38	27	21	13	8	3	443
8.	30	21	32	44	14	4	7	15	12	10	4	6	1	3	203
9.	82	61	46	—	38	28	34	38	41	35	38	48	48	45	582
10.	**524**	**399**	**425**	**433**	**411**	**400**	**428**	**496**	**432**	**418**	**337**	**311**	**254**	**191**	**5.459**
	A Vámház-körút felől érkezett járművek száma.														
1.	323	394	381	355	247	195	100	281	302	380	238	180	193	130	3.699
2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	169	252	178	152	77	73	81	127	88	84	47	38	17	10	1.393
4.	62	79	88	102	42	25	34	78	94	96	38	41	30	18	827
5.	318	262	232	122	165	172	193	162	228	176	190	162	106	52	2.540
6.	33	14	2	6	4	4	7	8	17	8	3	5	3	1	115
7.	218	243	254	196	123	130	20	106	103	90	49	30	15	10	1.587
8.	778	192	128	117	49	21	29	26	56	65	11	7	7	2	1.488
9.	101	121	115	72	60	52	63	78	82	79	78	75	64	54	1.094
10.	**2.002**	**1.557**	**1.378**	**1.122**	**767**	**672**	**527**	**866**	**970**	**978**	**654**	**538**	**435**	**277**	**12.743**

[1]) A járművek felsorolását lásd a 7. számú táblázaton.

40. Időjárási viszonyok a Calvin-téren történt részletes forgalmi felvétel ideje alatt. (1932. jún. 13—18.)

(A m. kir. orsz. Meteorológiai Intézet feljegyzései szerint.)

	13-án hétfőn	14-én kedden	15-én szerdán	16-án csütörtökön	17-én pénteken	18-án szombaton
Hőmérséklet C° reggel	15·1	15·2	17·0	19·5	13·6	13·3
délután	27·6	24·3	27·3	22·5	19·7	24·2
este	19·8	19·5	19·7	15·1	14·4	17·4
közép	19·5	19·7	21·3	19·0	15·9	18·3
maximum	23·9	25·1	27·5	24·6	20·4	24·4
minimum	11·5	12·4	14·6	15·1	12·0	8·8
Napfénytartam órákban	8·4	6·9	10·3	0·5	13·3	15·0
Felhőzet erőssége reggel	2	0	4	10	3	0
délután	6	5	6	10	4	4
este	10	6	6	9	2	0
közép	6·0	3·7	5·3	9·7	3·0	1·3
Szélirány és erő reggel	0	S 1	ENE 1	— 0	NW 2	0
délben	SW 1	SW 1	N 1	NW 2	NE 2	SW 2
este	E 1	W 2	NW 1	NE 1	NW 2	SSW 1
Szélsebesség közép mp.	1·4	2·2	2·3	2·1	2·2	1·7
Csapadék 24 óra alatt mm	—	—	—	[1]) 8·3	—	—

A részletes felvétel teljes adattömegét Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének XXI. évfolyamában a 321—327. oldalakon találjuk meg. Az adatok az eredeti rendőrségi felvétel alapján állíttattak össze és meg kell jegyeznünk, hogy a hétfői nap első három órájának adataiba félreértés folytán hiba csúszott, amit többé pontosan realizálni nem sikerült. Kár, hogy a hétfő reggeli órák forgalmi viszonyait ennek következtében nem ismerjük tökéletesen, bár viszont a félreértés alapot szolgáltathatott a térről kihajtó járművek számának megállapítására.

A térről készült felvétel hat napi eredményei egy teljes heti forgalmat rögzítettek meg, melyből az átlagos napra való következtetés után teljesen hű képét kaphatjuk az átlagos forgalomnak. Az eddig tárgyalt gócpontok felvételei egy-egy kiragadott napnak forgalmi viszonyait mutatják, melyben sokszor a befolyásoló tényezőket nem ismertük eléggé fel, a Calvin-téren a heti átlagok alapján ezek befolyása sokszor teljesen megsemmisül.

A betorkolló hét utcának hat napon át történt felvételeiből egy átlagos napi forgalomra vonatkozó képet alkottunk. Azt, hogy a forgalom merre halad tovább, viszont a kifutó járművek irány szerinti felosztását feltüntető táblázataink mutatják.

A betorkolló utcák sajátosságainak ismerete nélkül nem foglalkozhatunk az egész téren lezajló forgalom hatalmas folyamatával. Már mint említettük, a részletes felvétel adataiból levonható következtetések megkönnyítése céljából átlagos napi és átlagos órákra vonatkozó táblázatokat készítettünk. A térbe jutó hat utca közül a legtöbb jármű a *Vámház-körút* felől torkollik be *(31. táblázat)*.

[1]) Eső: reggel 7 órakor, 7 ó 40′—45′-ig, d. u. 3h 51′, 4 h 10′—35′-ig erős, ettő l 5h 10′-ig gyenge és 8h-kor

41. A Vámház-körútról a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti megoszlása (az 1932. jún. 13—18. között történt felvételek napi átlaga alapján).

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
Személyautó	55	78	87	90	100	105	108	89	110	108	95	99	100	94	1.318
Autobusz	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	1	1	5
Teherautó	23	35	39	35	35	39	30	30	29	29	30	28	16	11	409
Mótorkerékpár	20	19	19	19	22	15	20	24	24	22	19	24	19	19	285
Kerékpár	160	117	126	133	146	139	120	142	141	154	167	209	127	56	1.937
Lófogatú személy	2	2	3	3	2	3	2	1	1	1	1	3	2	1	27
« teher	51	56	49	44	47	32	34	39	35	45	47	43	24	11	557
Kézikocsi	40	28	26	21	23	19	17	20	18	13	19	11	7	4	266
Villamosvonat	39	38	36	32	33	36	36	35	33	34	36	38	36	28	490
Összesen	**390**	**373**	**385**	**377**	**408**	**389**	**367**	**381**	**391**	**406**	**414**	**456**	**332**	**225**	**5.294**

Ez az utca hozza magával a *Ferenc József-hídon* át Budáról érkező járműtömegeknek majdnem teljességét, amit még jelentősen megduzzaszt a Vásárcsarnokok forgalma. Ennek a hatalmas folyamnak zöme kerékpárokból, személyautókból és teherjárművekből áll, melyek szakadatlan sűrű áradatban érik el a teret. Alig csökken valamit az áramlat erőssége a déli órákban és a késő esti órákban a forgalomnak egy erős kulminációja jellemzi azt. A forgalomnak ezt a fejlődését egyébként nemcsak táblázatunk abszolut számai, hanem a tér forgalmi viszonyaival foglalkozó rajzunk is szemlélteti. A sajátosságokat a határértékek elhelyezkedése mutatja a legjobban. A személyautóforgalom délután 3 és 4 óra között kulminál, ugyanebben az órában megy át a legtöbb kerékpár is. A teherautók, valamint teherszekerek és kézikocsik rohamórája reggelre esik, amikor a központi vásárcsarnok önti szét raktárát a város felé. Ezen a ponton helyes volna a megfigyeléseket már reggel 7 óra előtt megkezdeni, mert nem lehetetlen, hogy a teherjárművekben a kulmináció ez elé az időpont elé esik. A kerékpárok száma szintén hihetetlen mérvben este 6—7 órák között kulminál.

42. A Vámház-körútról a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti átlagos forgalma (1932. jún. 13—18.)

Jármű	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Átlag
Személyautó	82	93	100	101	92	103	94
Autobusz	—	1	—	—	—	—	—
Teherautó	28	29	31	28	30	29	29
Mótorkerékpár	21	22	20	16	22	20	21
Kerékpár	120	138	141	119	144	167	138
Lófogatú személy	1	3	2	2	2	2	2
« teher	38	41	40	39	42	39	40
Kézikocsi	15	19	17	19	21	20	19
Villamosvonat	34	35	35	36	35	34	35
Összesen	**339**	**381**	**386**	**360**	**388**	**414**	**378**

A megfigyeléseket a hét egyes napjaira vonatkoztatva (42. táblázat) tudjuk, hogy szombaton van a legerősebb forgalom, de kedd és péntek vásári napjai is igen erősek, bár érdekes, hogy a szerda forgalma ezekét is felülmúlja. A csütörtöki forgalmat időjárási jelenségek befolyásolják. Az időjárás a legkevésbbé a teherjárműforgalomnak ártott, de azért azon is tapasztalható. Az eső hatása alatt nagy mérvben csökken a kerékpárosok száma és jelentősen növekszik az áthaladott személyautók mennyisége. Szombaton különösképen a kerékpárosok duzzasztják meg a forgalmat, de minden valószínűség szerint a vásárcsarnok hatása alatt az összes járműcsoportokban erős növekvés mutatható ki ezen a napon.

Ami az utcából való kihaladás közben a járművek irányváltozását illeti, arra a *43. táblázatunk* felel. A járműveknek 82%-a a tér felé halad, 14%-a a *Lónyay-utcába* hajt be és csupán 4%-a keresi a *Királyi Pál-utcát*. Az összes villamosvonatok számának közel fele a *Lónyay-utcába* kanyarodik be és ezek okozzák a legjelentősebb forgalmi akadályt, ennek torkolata előtt. A tér felé a teherszekerek legjelentősebb száma halad, ami a tér összforgalmát is jelentősen befolyásolja.

43. A Vámház-körútról a Calvin-térre behajtó járművek irány szerinti megoszlása (1932. jún. 13—18. átlaga.)

Jármű	Balra Királyi Pál-utcába	Egyenesen a tér közepe felé	Jobbra a Lónyay-utcába
		százalékban	
Személyautó	5	81	14
Autobusz	—	75	25
Teherautó	4	81	15
Mótorkerékpár	5	80	15
Kerékpár	5	86	9
Személyszállító lófogatú	2	85	13
Teher lófogatú	3	93	4
Kézikocsi	5	87	8
Villamosvonat	—	58	42
Összesen	4	82	14

A *Múzeum-körútról* reggel 7-től este 7-ig százával futnak ki a teherjárművek, kerékpárok és személyautók. A rohamóra itt már nem délutánra esik, mint a *Vámház-körúton*, hanem délben kulminál a keresztülhaladó járművek száma. A déli órák forgalmának hirtelen megnövekedését a személyautók idézik elő, de fontos szerepük van ebben a teherjárműveknek is. Amíg a *Vámház-körúton* ezzel a rohamórával szemben a második maximum áll addig a *Vámház-körúti* rohamórával szemben a *Múzeum-körúton* is jelentkezik este 6—7 órák között a második maximum, melyet főként a kerékpárok idéznek elő *(44. táblázat)*. *A hét egyes napjaira vonatkoztatva,*

feltűnő a forgalom csekély volta hétfőn. Ennek okát, miután ez az összes járműcsoportokban egyaránt jelentkezik, nem tudjuk, de feltűnő, hogy ennél is kevesebb kerékpár halad ki csütörtökön, míg a személyautók száma csütörtökön sokkal több volt, mint hétfőn. A részletes táblázat nyujt felvilágosítást arról, hogy ezek az átlagszámok mely napoknak egyes óráiban alakultak. Az autók számának szaporodása jelen esetben már a kora reggeli órákban megindul, de délután már jobban fokozódik. A kerékpárok száma reggel igen magas és délben hirtelen maradnak el azok. Szombaton a forgalom zöme, mondhatnók teljes egésze, d. u. 5 óráig lefut és hirtelen beáll a vasárnapi forgalom, ami tisztára a week-end hatás és amit hasonló mérvben csak a *Kecskeméti-utca* forgalmának fejlődése mutat, nár ez másutt is megtalálható. Kedd és péntek forgalma a legintenzívebb, de a szombaté is, különösen akkor, ha azt vesszük tekintetbe, hogy ekkor 4 órával rövidebb idő alatt futottak a járművek tömegei keresztül.

44. A Múzeum-körútról a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti megoszlása (az 1932. jún. 13—18. között történt felvételek napi átlaga alapján).

Jármű	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
Személyautó	42	56	66	66	105	83	81	76	70	78	79	78	67	52	999
Autobusz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Teherautó	27	30	36	37	46	42	36	37	35	25	31	26	14	9	431
Mótorkerékpár	9	18	19	23	24	18	19	20	21	15	19	20	15	13	253
Kerékpár	76	82	96	105	129	109	113	103	99	99	116	156	71	53	1.407
Lófogatú személy	2	1	1	2	2	4	4	1	—	2	2	2	2	1	26
« teher	60	50	61	56	63	56	52	50	42	39	39	26	14	9	617
Kézikocsi	27	33	33	20	24	19	16	10	18	14	12	7	5	3	241
Villamosvonat	65	62	55	38	48	47	52	54	49	49	55	59	61	50	744
Összesen	**308**	**332**	**367**	**347**	**441**	**378**	**373**	**351**	**334**	**321**	**353**	**374**	**249**	**190**	**4.718**

45. A Múzeum-körútról a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti átlagos forgalma a hét különböző napjain (1932. jún. 13—18.).

Jármű	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Átlag
Személyautó	60	75	73	79	71	71	71
Autobusz	—	—	—	—	—	—	—
Teherautó	26	32	31	30	34	31	31
Mótorkerékpár	15	18	20	13	20	22	18
Kerékpár	98	108	108	83	103	103	101
Lófogatú személy	3	2	2	2	1	1	2
« teher	32	49	44	45	48	46	44
Kézikocsi	14	18	17	18	17	20	17
Villamosvonat	54	54	51	50	52	57	53
Összesen	**302**	**356**	**346**	**320**	**346**	**351**	**337**

A Múzeum-körútról érkező járműtömeg az Üllői-, Ráday-utcák és Vámház-körút felé vonul (46. táblázat) és elenyésző csekély a *Baross-utcába* beforduló, főleg teherjárművek száma.

46. A Múzeum-körútról a Calvin-térre behajtó járművek irányszerinti megoszlása (1932. jún. 13—18. átlaga).

Jármű	Balra a Baross-utca felé	Egyenesen a tér közepe felé	Jobbra a Kecskeméti-utca felé
	százalékban		
Személyautó	17	78	5
Autobusz	—	—	—
Teherautó	13	86	1
Mótorkerékpár	15	85	—
Kerékpár	13	86	1
Személyszállító, lófogatú	25	75	—
Teher, lófogatú	11	89	—
Kézikocsi	1	99	—
Villamosvonat	51	49	—
Összesen	18	80	2

A Kecskeméti-utca forgalmának alakulása a nap egyes óráiban közel olyan, mint a Múzeum-körúté. Az erősen zsúfolt *Kecskeméti-utca* forgalma gyorsabban növekszik meg a reggeli órákban és este kevésbbé hirtelen esik a kifutó kocsik száma, mert forgalmát jórészt személyautók és villamosvonatok képezik, míg a teherjárművek aránya elenyésző. A maximális forgalom délben van, a személyautók kulminációjának idején *(47. táblázat)*, aminthogy a *Múzeum-körút* növekvő forgalmát egy órával előbb is ezek okozzák. Ezzel szemben a második maximumot a kerékpárok idézik elő este 6 óra, üzletzárás után. Ebből az utcából éri el a legtöbb személyautó a teret.

47. A Kecskeméti-utcából a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti megoszlása (az 1932. június 13—18. között történt felvételek napi átlaga alapján).

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
Személyautó	41	61	84	89	106	110	101	104	102	104	96	90	73	61	1.222
Autobusz	14	19	17	18	18	17	21	23	15	16	17	18	19	18	250
Teherautó	6	8	16	16	16	9	7	10	9	12	12	10	7	3	141
Mótorkerékpár	13	10	12	12	13	15	11	13	12	10	9	14	12	9	165
Kerékpár	65	61	81	75	83	81	76	80	76	57	80	115	66	43	1.039
Lófogatú személy	2	2	2	3	—	2	1	1	1	2	—	1	2	—	19
« teher	13	7	10	9	7	5	4	2	4	5	6	2	2	1	77
Kézikocsi	4	7	14	7	13	9	9	5	4	9	6	5	5	1	98
Villamosvonat	42	40	46	38	40	38	43	37	37	38	41	41	38	34	553
Összesen	200	215	282	267	296	286	273	275	260	253	267	296	224	170	3.564

A hét egyes napjainak forgalma szerint a Kecskeméti-utcában hétfőn és kedden kulminál a forgalom és amíg a másik hat utcánál csütörtökön eső következtében kiesések voltak, addig a Kecskeméti-utca forgalma megnövekedett. Jelen esetben nemcsak a személyautók számának növekvése vonta ezt magával, hanem az is, hogy a *Kecskeméti-utca* felől a térre érkező kerékpárok száma sem csökkent.

48. A Kecskeméti-utcából a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti átlagos forgalma a hét különböző napjain. (1932. június 13—18).

Jármű	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Átlag
Személyautó	94	91	86	100	71	76	87
Autobusz	21	19	16	18	17	16	18
Teherautó	14	12	10	10	7	8	10
Motorkerékpár	15	11	11	11	12	10	12
Kerékpár	79	82	74	68	71	66	74
Lófogatú személy	3	1	1	1	1	1	1
« teher	6	6	6	5	5	6	5
Kézikocsi	4	8	7	7	7	8	7
Villamosvonat	38	42	38	41	42	41	40
Összesen	**274**	**272**	**249**	**261**	**239**	**232**	**254**

A térre jutó járműveknek közel fele a Baross-utcába megy át, a teret éphogy keresztben szeli, 11%-a a kocsiknak a *Múzeum-körútra* hajt ki, míg a többi a téren át megoszolva keresi további útját *(49. táblázat)*. Érdekes megfigyelni, hogy *a Kecskeméti-utcából kihajtó teherjárművek közül igen kevés fordul a Vámház-körút felé, ami a mellékutcáknak elvezető hatására vezethető vissza, mert a nagyvárosban nem mindig az egyenes a legrövidebb út és biztosabban és gyorsabban közlekedhetünk kerülők segélyével.*

49. A Kecskeméti-utcából a Calvin-térre behajtó járművek irányszerinti megoszlása (1932. június 13—18. átlaga).

Jármű	Balra a Múzeum-körút felé	Egyenesen a Baross-utca felé	Jobbra az Üllői-út, Ráday-u. és Vámház-krt felé
	százalékban		
Személyautó	15	36	49
Autobusz	—	48	52
Teherautó	10	42	48
Mótorkerékpár	13	40	47
Kerékpár	12	40	48
Személyszállító, lófogatú	27	35	38
Teher, lófogatú	31	37	32
Kézikocsi	16	64	20
Villamos vonat	—	100	—
Összesen	**11**	**50**	**39**

A *Kecskeméti-utcából* jött járművek nagyrésze a *Baross-utcában* találta meg útjának folytatását, de ugyanez fordítva nem áll. *A Baross-utca forgalma alig simul a Kecskeméti-utca forgalmához* és a nap folyamán az egyes órákban egyenletesen megoszló forgalom rohamórái is egész mások. Két kulminációt különböztethetünk meg, egyet reggel a kerékpárok és egyet délután a személyautók hatása alatt.

50. A Baross-utcából a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti megoszlása (1932. jún. 13—18. között történt felvételek napi átlaga alapján).

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
Személyautó	31	43	54	48	58	55	60	46	54	69	66	58	46	43	731
Autobusz	6	6	6	6	8	6	9	9	7	6	8	8	8	8	101
Teherautó	15	21	13	14	16	14	14	14	12	10	14	13	6	3	179
Mótorkerékpár	8	9	9	12	15	10	14	9	8	9	11	11	8	6	139
Kerékpár	107	78	87	85	90	76	70	75	78	79	74	72	47	28	1.046
Lófogatú személy	—	1	—	1	—	1	—	—	1	2	1	—	—	—	7
« teher	18	20	20	15	21	18	15	14	10	12	15	7	5	2	192
Kézikocsi	18	15	9	8	9	5	6	4	6	6	8	4	2	—	100
Villamosvonat	45	45	39	33	32	36	38	35	35	37	40	40	36	30	521
Összesen	**248**	**238**	**237**	**222**	**249**	**221**	**226**	**206**	**211**	**230**	**237**	**213**	**158**	**120**	**3.016**

A hét egyes napjai között a forgalom maximuma kedden van és ezt a személyautók idézik elő, jelentős a csütörtöki nap visszaesése, mert itt az elmaradt kerékpárokat nem pótolják a nagyobb számban közlekedett autók *(51. táblázat)*. Az egész utca forgalmát viszonylagosan a villamos jellemzi.

51. A Baross-utcából a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti átlagos forgalma a hét különböző napjain (1932. jún. 13—18.).

Jármű	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Átlag
Személyautó	49	53	58	55	52	50	52
Autobusz	7	8	7	7	7	7	7
Teherautó	15	15	14	11	11	11	13
Mótorkerékpár	10	12	10	6	12	10	10
Kerékpár	70	79	77	62	73	87	76
Lófogatú személy	1	—	—	—	1	1	1
« teher	17	14	13	12	12	13	13
Kézikocsi	8	6	7	6	7	8	7
Villamosvonat	38	38	37	36	36	37	37
Összesen	**215**	**225**	**223**	**195**	**211**	**224**	**216**

A legtöbb jármű a téren át a Kecskeméti-utcába halad (42. táblázat), de jelentős száma a kocsiknak a téren át a Vámház-körút felé folytatja útját, aminek legfőbb oka talán az, hogy a Baross-utca felől a Vámház-körúthoz, illetve a Ferenc József-hídhoz a tér elkerülése nélkül eljutni nem lehet. Ez egyben azt is jelenti, hogy nem elég, ha a téren belül szabályozzuk a közlekedést, hanem szükséges arra is gondolni, hogy módot találjunk arra, hogy a tér körül levő mellék-

utcák felhasználásával magának a térnek forgalma minél inkább csökkentessék és ezzel egyben megkönnyíttessék. *A Ráday-utcából balra kihajtó járművek száma, annak ellenére, hogy ez kevésbbé veszélyes közlekedést jelent, mégis kisebb, pedig itt sem egész tökéletesen használható a Török Pál-utca, illetve annak folytatása, a Gönczy Pál-utca, mely egyáltalán nem felel meg a forgalom elvezetésének. A Ráday-utca és Baross-utca között igen hiányzik az összekötő mellékutca, amit az is bizonyít, hogy a Ráday-utca felől viszont sok a Múzeum-körút felé bekanyarodó járművek száma.* És a három utca betorkolása előtt ezekből a ki- és bekanyarodásokból alakul ki az a káosz, ami a tér forgalmi viszonyait jellemzi.

52. A Baross-utcából a Calvin-térre behajtó járművek irányszerinti megoszlása (1932. jún. 13—18. átlaga).

Jármű	Balra a tér közepe felé	Egyenesen a Kecskeméti-utcába	Jobbra a Múzeum-körút felé
		százalékban	
Személyautó	32	56	12
Autobusz	—	100	—
Teherautó	60	30	10
Mótorkerékpár	44	45	11
Kerékpár	43	49	8
Személyszállító, lófogatú	—	100	—
Teher, lófogatú	73	20	7
Kézikocsi	60	33	7
Villamos vonat	—	100	—
Összesen	**32**	**62**	**6**

Az Üllői-útnak a tér felé áramló forgalma viseli leginkább magán azt a jelleget, hogy lakórészeket vezet a Belváros üzletei felé. Ebből az utcából a forgalom kora reggel hatalmas tömegben áramlik ki és attól kezdve, hogy ez véget ért, gyengén, bár állandóan tart *(53. táblázat)*. A reggeli órákban kulminál minden járműcsoport a személyautók kivételével, de feltűnő az a sok kerékpár, ami innen kihajt.

53. Az Üllői-útról a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti megoszlása (az 1932. jún. 13—18. között történt felvételek napi átlaga alapján).

Jármű	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
Személyautó	43	53	51	63	67	66	65	60	65	78	70	59	47	40	827
Autobusz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Teherautó	30	20	23	22	20	18	15	23	16	12	15	11	6	6	237
Motorkerékpár	23	13	12	15	11	10	9	12	8	7	12	9	8	6	155
Kerékpár	161	84	61	63	68	54	47	55	60	45	53	40	31	19	841
Lófogatú személy	1	1	1	1	2	1	1	—	1	1	1	—	—	—	11
« teher	36	37	31	28	25	23	19	23	21	17	16	10	7	4	297
Kézikocsi	14	8	7	8	7	3	4	7	5	6	3	3	—	2	77
Villamosvonat	40	37	30	30	28	28	27	29	32	32	37	39	37	23	449
Összesen	**348**	**253**	**216**	**230**	**228**	**203**	**187**	**209**	**208**	**198**	**207**	**171**	**136**	**100**	**2.894**

Valószínűleg a felvétel három első órájának hibás volta idézi elő, hogy a hétfő forgalma messze fölülmúlja a többi napokét és érdekes, hogy azokon többé semmiféle hullámzást nem tapasztalunk, de nemcsak az összes forgalomban, hanem az egyes járműcsoportok között sem *(54. táblázat)*.

54. Az Üllői-útról a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti átlagos forgalma a hét különböző napjain. (1932. jún. 13—18).

Jármű	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Átlag
Személyautó	70	62	54	60	53	57	59
Autobusz	—	—	—	—	—	—	—
Teherautó	23	19	15	14	17	12	17
Mótorkerékpár	18	13	8	9	10	9	11
Kerékpár	72	60	57	55	58	59	60
Lófogatú személy	1	1	1	1	1	1	1
« teher	28	20	21	19	20	19	21
Kézikocsi	11	3	5	4	5	5	5
Villamosvonat	32	32	33	32	32	31	32
Összesen	**255**	**210**	**194**	**194**	**196**	**193**	**206**

A kihajtó járművek közül a legtöbb, főként villamos és kerékpár, a Belsőkörútnak a Rákóczi-út felé eső szakaszán folytatja útját (55. táblázat.) A teherjárművek haladási iránya az Üllői-útról a Calvin-téren át inkább a Ferenc József-híd felé irányul. A személyautók jelentős száma közvetlen a Belváros felé halad és a *Kecskeméti-utcában* folytatja útját.

55. Az Üllői-útról a Calvin-térre behajtó járművek irányszerinti megoszlása (1932. jún. 13—18. átlag).

Jármű	Balra a Vámház-körút felé	Egyenesen a Kecskeméti-utca felé	Jobbra a Múzeum-körút felé
	százalékban		
Személyautó	28	37	35
Autobusz	—	—	—
Teherautó	49	16	35
Mótorkerékpár	42	25	33
Kerékpár	39	17	44
Személyszállító, lófogatú	36	18	46
Teher, lófogatú	67	2	31
Kézikocsi	55	2	43
Villamos vonat	20	—	80
Összesen	**37**	**19**	**44**

A Ráday-utca nemcsak azért, mert jórészt lakótelepüléseket kapcsol, hanem még fokozottan annak következtében is, hogy a térbe torkoló utak közül az egyedüli, amelyen nem közlekedik villamos, igen sok kerékpárt hoz végig.

Ennek következtében a reggeli órák forgalma igen erős, melyet egy gyenge maximum követ délután 2—3 között, egyébként pedig igen visszaesett *(56. táblázat)*. A személyautók száma is a reggeli órákban kulminál, amit eddig még sehol sem tapasztaltunk.

56. A Ráday-utcából a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti megoszlása (az 1932. jún. 13—18. között történt felvételek napi átlaga alapján).

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	6—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
Személyautó	27	37	41	38	43	38	40	33	35	44	37	27	21	19	480
Autobusz	9	10	8	9	9	9	10	10	9	9	9	7	8	9	127
Teherautó	26	23	22	25	23	18	13	18	18	16	16	6	5	2	231
Mótorkerékpár	15	14	11	9	16	10	8	13	13	11	9	9	8	7	153
Kerékpár	159	78	89	85	95	70	73	92	72	74	79	66	47	19	1.098
Lófogatú személy	1	1	3	2	1	—	—	2	—	1	—	1	—	—	12
« teher	20	15	16	17	10	13	11	10	8	9	8	4	2	—	143
Kézikocsi	18	14	16	10	8	8	8	8	8	9	7	4	2	—	120
Villamosvonat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Összesen	275	192	206	195	205	166	163	186	163	173	165	125	94	56	2.364

A kerékpárok hatása következtében igen erős kedd és péntek forgalma (57. táblázat). Érdekes, hogy hétfőn reggel igen kevés kerékpár haladt az utcából ki, de lehetséges, hogy a felvétel hibájára vezethető ez vissza.

57. A Ráday-utcából a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti átlagos forgalma a hét különböző napjain. (1932. jún. 13—18.)

Jármű	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Átlag
Személyautó	33	37	34	35	33	34	34
Autobusz	9	10	9	9	9	9	9
Teherautó	17	16	16	15	19	15	16
Mótorkerékpár	12	10	11	9	11	11	10
Kerékpár	70	86	83	74	85	74	79
Lófogatú személy	1	1	1	—	1	1	1
« teher	10	10	10	9	11	5	10
Kézikocsi	10	10	10	9	10	10	9
Villamosvonat	—	—	—	—	—	—	—
Összesen	162	180	174	160	179	159	168

A legtöbb jármű a Múzeum-körút felé halad, de a kerékpárosok a teret elkerülni igyekszenek és így a kihaladó kerékpárosok legnagyobb száma a *Vámház-körút* felé fordul. A *Ráday-utcából* jövet sok teherjármű a *Múzeum-körút* felé halad tovább, ami a tér forgalmi nehézségeit méginkább növeli.

A *Vámház-körút* felé irányuló forgalomban a teherjárművek szerepelnek nagy számmal. A *Kecskeméti-utca* felé főként az autobuszok futnak, ezek is igen sok forgalmi akadályt okoznak.

58. A Ráday-utcából a Calvin-térre behajtó járművek irányszerinti megoszlása. (1932. jún. 13—18. átlaga.)

Jármű	Balra Vámház-körút felé	Egyenesen a Királyi Pál-utcába	Jobbra a Múzeum-körút felé
	százalékban		
Személyautó	26	35	39
Autobusz	1	99	—
Teherautó	24	13	63
Mótorkerékpár	33	22	45
Kerékpár	42	34	24
Személyszállító, lófogatú	20	20	60
Teher, lófogatú	25	3	72
Kézikocsi	21	7	72
Villamos vonat	—	—	—
Összesen	29	32	39

A Lónyay-utcának forgalma nemcsak a Vámház-körút mellett elenyésző csekély, hanem a betorkolló utcák közül is, a reggeli órákat kivéve, innen fut ki a legkevesebb jármű. Reggeltől estig a *Lónyay-utcából* a térre érkező járművek száma állandóan csökken. Még a személyautók száma sem növekszik meg az esti órákban, de igen kevés kerékpár és teherjármű halad ezen az utcán. Az egész utca forgalmát főként a villamos forgalma jellemzi és az, hogy kevés számú kocsija is sok forgalmi nehézséget okoz a *Vámház-körútnak* a *Calvin-térbe* való síma bevezetése közben *(59. táblázat)*. A csarnoki forgalom hatása nyilvánul meg a hét egyes napjainak hullámzásában *(60. táblázat)*. *Kedden és pénteken legerősebb a forgalom*, de csütörtökön sincs nagyobb kiesés, mert a teherjárművek az eső következtében alig maradnak el.

59. A Lónyay-utcából a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti megoszlása (az 1932. június 13—18. között történt felvételek napi átlaga alapján).

Járművek	7—8	8—9	9—10	10—11	11—12	12—1	1—2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	Összesen
Személyautó	21	23	25	29	33	36	28	21	20	22	23	19	15	14	329
Autobusz	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Teherautó	22	21	18	17	17	17	14	15	13	13	9	7	4	1	188
Mótorkerékpár	7	5	6	7	7	7	4	7	5	3	6	3	4	3	74
Kerékpár	76	50	51	48	47	48	40	45	40	40	43	42	28	13	611
Lófogatú személy	1	—	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	5
« teher	32	33	28	23	20	18	18	18	19	19	13	7	3	1	252
Kézikocsi	31	18	17	14	9	8	7	7	8	8	9	3	2	—	141
Villamosvonat	28	27	24	21	22	23	21	21	23	27	28	27	26	19	337
Összesen	218	177	171	160	155	158	132	134	128	132	132	108	82	51	1.938

60. A Lónyay-utcából a Calvin-térre behajtó járművek óránkinti átlagos forgalma a hét különböző napjain. (1932. június 13—18. átlaga.)

Jármű	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Átlag
Személyautó	24	23	24	25	24	21	24
Autobusz	—	—	—	—	—	—	—
Teherautó	15	13	12	14	16	11	13
Motorkerékpár	6	6	6	4	5	4	5
Kerékpár	40	42	42	40	47	52	44
Lófogatú személy	—	—	—	—	—	—	—
« teher	17	23	16	19	18	17	18
Kézikocsi	8	11	9	11	10	10	10
Villamosvonat	24	24	24	24	24	24	24
Összesen	**134**	**142**	**133**	**137**	**144**	**140**	**138**

A keresztezésnél kihajtó járművek nagy többsége, főleg kerékpár és villamosvonat is a Vámház-körútra fordulnak leginkább be (61. táblázat). A Múzeum-körút felé megy a teherjárművek többsége, de igen kevés kerékpáros, főleg a reggeli órákban, ami ismét igazolja azt az állításunkat, hogy ezek, főként a nagyforgalmú órákban, a teret minél jobban elkerülni igyekeznek. *A Lónyay-utcából kihajtó járművek jelentős száma a Belvárost a Királyi Pál-utcán át éri el, a tér teljes mellőzésével.*

61. A Lónyay-utcából a Calvin-térre behajtó járművek irányszerinti megoszlása. (1932. június 13—18. átlaga.)

Jármű	Balra a Vámház-körút felé	Egyenesen a Királyi Pál-utcába	Jobbra a Múzeum-körút felé
		százalékban	
Személyautó	43	37	20
Autobusz	50	50	—
Teherautó	43	14	43
Motorkerékpár	43	14	43
Kerékpár	54	31	15
Személyszállító, lófogatú	—	100	—
Teher, lófogatú	26	13	61
Kézikocsi	22	22	56
Villamos vonat	51	—	49
Összesen	**44**	**31**	**25**

A tér egészének forgalmát járműcsoportok szerint jellemezve, a motoros járművek magas aránya tűnik ki a legjobban, bár ez a legutóbbi két év alatt sokat visszafejlődött. *Az egyes utcák közül viszonylagosan a legtöbb autó és autobusz a Kecskeméti-utcából, a legkevesebb a Lónyay-utcából éri el a teret. A legtöbb teherautó és motorkerékpár a Ráday-utcából halad ki s a legkevesebb a Kecskeméti-utcából.* Viszonylagosan *a legtöbb kerékpár a Baross-utcában, a legkevesebb a Lónyay-utcában jár, de ezek az értékek egymáshoz igen közel*

állanak. A legtöbb teherszekér a Múzeum-körútról, a legkevesebb a Kecskeméti-utcából jut a térre. A Lónyay-utca adja a térnek aránylagosan a legtöbb villamost és kézikocsit, utóbbiból a legkevesebbet az Üllői-út, előbbiekből a Vámház-körút hozza forgalmával. Az egyes járműcsoportok alakulását más régebbi felvételek alapján is *62. táblázatunk* adatai vetik össze.

62. A Calvin-térbe torkolló utcák forgalmának megoszlása járműcsoportok szerint százalékban kifejezve.

Járműcsoportok	A Kecskeméti-utca forgalmában	A Múzeum krt forgalmában	A Baross-utca forgalmában	Az Üllői-út forgalmában	A Ráday-utca forgalmában	A Lónyai-utca forgalmában	A Vámház-krt forgalmában	Az egész tér forgalmában együtt
	százalékban							
	Az 1930. évi június hó 7-én történt felvétel szerint.							
Személyautó	50	25	32	34		30		32
Autobusz	6	—	—	4		—		1
Teherautó	4	8	6	4		11		9
Mótorkerékpár	4	6	5	8		6		6
Kerékpár	8	28	23	24		20		22
Lófogatú személyszállító	1	1	1	1		1		1
« teherjármű	—	12	5	9		12		10
Kézikocsi	—	8	6	4		12		6
Villamosvonat	27	12	22	12		8		13
Összesen	**100**	**100**	**100**	**100**		**100**		**100**
	Az 1932. évi június hó 13—18 között történt felvétel szerint.							
Személyautó	34	22	24	28	27	17	26	27
Autobusz	6	—	3	—	6	—	—	2
Teherautó	5	8	6	9	12	10	8	8
Mótorkerékpár	4	5	5	7	7	4	7	6
Kerékpár	30	30	36	30	35	29	32	29
Lófogatú személyszállító	—	—	—	—	—	—	1	—
« teherjármű	2	15	7	10	7	15	12	10
Kézikocsi	3	5	3	1	6	8	5	4
Villamosvonat	16	15	16	15	—	17	9	14
Összesen	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

A téren lezajló közlekedési hullám egészét egy képben szemléltetni volt legfontosabb célunk. Oly ábrázolás, mely a lebonyolódó forgalom egészét a fellépő torlódásokkal együttesen ábrázolni tudja és mintegy hű tükre lehet az egész forgalmi életnek, az összes vizsgálódások végső célja. Ilyet szerkeszteni és bemutatni ábránkban sikerült is. Csak egy óra, de jellegzetes óra forgalmi viszonyai ábrázoltattak ezen, de az ebben az órában lezajlott közlekedésről semmit sem szükséges már mondanunk, a rajzról magáról minden leolvasható.

Feltűnő a belső körút forgalmának megszakítatlan egysége, melyhez a radiális utak forgalma jobbra-balra csatlakozik. Ezeknek a csatlakozásoknak metszőpontjai, illetve a radiális utaknak a Kecskeméti-utcába vezetett forgalma

idézi elő azt a káoszt, amely ennek a térnek forgalmi viszonyait jellemzi. Fokozza ezt még az is, hogy a radiális utak közül három közel egymáshoz éri el a teret és itt a kocsiknak egymás között való bujkálása, a pályatesteknek ellenkező irányban való keresztülszelése feltétlenül létrejön és növeli ezt a villamos pályavezetésének szabálytalansága. Tekintve azt, hogy ezen a téren a forgalom levezetésére bőven elegendő hely van (10.563 m² a teljes területe), ezen belül tehátminden keresztezés kizárásával tiszta áramlatokat is sikerülhet létrehozni.

*

A forgalmi terekkel kapcsolatban mindenkor az a kérdés vetődik fel, hogy honnan jön és hova halad az a hatalmas járműáradat, mely a tér egészét elfoglalja. A Calvin-térbe egy hétköznapi átlagos óra leforgása alatt 1700 jármű fut be. Ennek a hatalmas tömegnek torlódásáról és megoszlásáról összefoglalóan a következőket tudjuk:

minden a térbe jutó 1000 jármű közül 150 a *Kecskeméti-utca felől jön;* ezek közül 75 a Baross-utca felé halad, főként villamos; 60 az Üllői-út és Vámház-körút felé; 15 jármű, főként teherszekér, a Múzeum-körút felé folytatja útját;

200 a *Múzeum-körút felől ér a térbe* és ezek közül 160 tovább megy a tér közepe felé, 36 balra tér a Baross-utcába és csak 4 kocsi megy a Kecskeméti-utcába;

130 kocsi hajt ki a *Baross-utcából* és osztódik meg a téren, 60 áthalad azon és útját a Kecskeméti-utcába folytatja, 52 megy a Vámház-körút felé, leginkább nehéz teherszekér és csak 8 fordul a Múzeum-körút felé;

az *Üllői-útról* már csak 120 kocsi jut a térhez minden 1000-ből és ezek közül 54 útjának folytatását a Múzeum-körútban, 45 a Vámház-körútban és 21 a Kecskeméti-utcában találja meg;

a *Ráday-utcából* 100 jármű fut ki, 29 tovább halad a Vámház-körút, 39 a Múzeum-körút felé és 32, főleg autobuszokból alakulva, a Kecskeméti-utcán folytatja útját;

a legkevesebb jármű a *Lónyay-utcából* éri el a teret, mert csak 80 jármű hajt ki onnan, de a tér felé ezek közül is csupán 17 fordul be (leginkább villamosvonat) és halad a Múzeum-körút felé, míg 25 átmegy a keresztezésen és a Királyi Pál-ucán folytatja útját és 38 a Vámház-körút felé fordul, hogy célját elérje;

a térbe torkolló járművek közül a legtöbb a *Vámház-körút felől érkezik;* minden 1000-ből 220 és ezek közül 176 halad be a tér közepéig, míg 34 a Lónyay-utcába és 10 a Királyi Pál-utcába fordulva, a teret el sem éri.

Minden 1000 járműből, mely a téren áthalad, 140 a Kecskeméti-utcában, 240 a Múzeum-körúton, 110 a Baross-utcában, ugyanennyi az Üllői-úton, 60 a Ráday-utcában, 65 a Lónyay-utcában, 240 a Vámház-körúton és 35 a Királyi Pál-utcán folytatja útját.

*

Ezekből a tér legfontosabb szerepe világosan következik. Mint a belsőkörútnak egy darabja és a Budáról Pest felé igyekvők útja, elsőrendű főközlekedési vonal. Ebbe másodrendű szereppel kapcsolódik bele négy radiális útvonal és pedig forgalmuk erőssége sorrendjében a Baross-utca, Üllői-út, Ráday- és Lónyay-utcák némileg azonos, de mégis igen jellegzetes forgalma. Ezek egyrészt a belső-körút forgalmához csatlakoznak és azon osztódnak szét, másrészt a betorkolló hetedik és nyolcadik utcán, a Kecskeméti- és Királyi Pál-utcákon átadják forgalmukat a Belvárosnak. A Vámház-körút és Múzeum-körút forgalma közel azonos értékű, de az természetes, hogy az előbbi mégis jelentősebb tömegeket szállít, mert ez a dunahíd közvetlen folytatását is képezi. A tér forgalmi rendezése ezekben adva van, mert az első és legfontosabb a betorkolló radiális utaknak forgalmát úgy csatlakoztatni a belső körút egészének forgalmához, hogy ezek egymást a legkevésbbé zavarják. Nem utopisztikus gondolat, esetleg földalatti utca segélyével ezt megoldani, mert abban az esetben, ha a mellékcentrumok kialakítása még soká késik és a Budáról Pestre vezető forgalom nem lesz más utakon elterelhető, itt a járműveknek oly tömege fog találkozni, melyeknek forgalmát egy szintben megoldani lehetetlen.

A Budapestre torkolló országutak forgalma.

A nagyvárosokon belül a mozgások mindenkor elevenebbek és sűrűbbek, mint annak környékén. A nagyvárosok környékén minden esetben tapasztalható lesz a közlekedés hullámzásában a nagyváros vonzó hatása. Fontos tudni azt, hogy a külső áramlások honnan jönnek és a várost hol érik el, mert a belső városi forgalom rendezése szempontjából ezeknek is nagy jelentőségük van.

Erre a célra, a kereskedelemügyi minisztérium útügyi osztálya által végzett járműfelvétel adatai szolgálhatnak. Mielőtt ezek ismertetését megkezdenők, meg kell említeni, hogy ezek egyrészt 24 órás eredmények, másrészt három különböző évszakban végrehajtott számlálás középértékei.

Urbanisztikai szempontból ennek a felvételnek eredményeivel rendkívül sokat kellene foglalkoznunk és vizsgálni kellene a magyar városok hatását a közutakra. Ezt azonban az anyag bősége és sokszerűsége folytán csak más alkalommal tehetjük meg és most speciálisan a Budapestre befutó vidéki forgalommal foglalkozunk. Jelenleg oly felvétel is készül, mely részletesebb felvilágosítást nyujthat majd. *A Budapestre torkolló országutak átlagos napi forgalma a 13 állami és törvényhatósági közúton 12.869 jármű. A legtöbb jármű a ceglédi úton jön és a legnagyobb teher a váci úton ér Budapestre. A ceglédi úton Budapest felé irányuló forgalomban jelentős szerepe van a teherautóknak*, mert a Budapestre érkező összes teherautók 18%-a itt ér a fő-

városhoz. *Az út forgalmi viszonyai erősen érzik Budapest hatását.* Mintegy 27 km-es távolságig Budapest forgalmát kell az országúton felismernünk; azon túl *Monor* hatása jelentkezik már és újra erős kulmináció jelzi a 60 km-en túl *Ceglédet.* Ha járműcsoportok szerint vizsgáljuk a járművek számának csökkenését Budapesttől egyre inkább távolodva, úgy a személyautók számának hullámzásában Budapest hatását méginkább észrevehetjük. Nagy kár, hogy a Budapestre torkolló országutak kerékpárosforgalmát nem ismerjük.

63. A Budapestre torkoló fő közutak forgalmi teljesítménye naponkint.

Az útvonal megjelölése	A felvétel helyének távolsága Budapest határától, m	Átvonult				A Budapestre irányuló forgalom %-ában		
		lófogatú	motorkerékpár és személyautó	teherautó	összesen	lófogatú	autó	teherautó
Budapest—bécsi állami közút ..	6.000	628	225	176	1.029	10	6	10
« eszéki « «	3.560	666	506	211	1.383	10	13	13
« kassa—zboroi állami közút	8.799	557	464	103	1.124	7	12	6
Budapest—ceglédi állami közút	7.652	823	629	316	1.768	12	16	18
« kecskemét—szegedi állami közút	7.828	805	197	151	1.153	11	5	9
Budapest—vác—kassai állami közút	7.870	613	680	285	1.578	8	17	17
Budapest—esztergomi tvh.közút	9.210	394	238	87	719	5	7	5
« jászberényi « «	14.190	453	94	50	597	6	3	3
« pesthidegkuti tvh. közút	8.500	345	214	79	638	4	5	5
Budapest—zsámbéki tvh. közút	8.640	366	265	20	651	5	7	.
« győri « «	7.523	476	45	17	538	6	1	1
« zimonyi « «	14.000	404	83	69	556	6	2	3
Csepel—ráckevei « «	3.000	732	226	177	1.135	10	6	10
Összesen	—	**7.262**	**3.866**	**1.741**	**12.869**	**100**	**100**	**100**

A *váci úton* Budapestre érő járművek számában feltűnő a személyautók magas aránya, melyhez a teherautók csatlakoznak még, viszonylagosan kevés lófogatú jármű érkezik ezen az úton. *Budapest hatása itt is fokozottan szemlélhető* az elővárosok egyre jobban csökkenő forgalmán keresztül egészen a 30 kilométeren túlig, ahol azután *Vác* közvetlen környékének forgalma az összes járművek számának szaporultával jelentkezik.

A *budapest—eszéki állami közúton is* az összes forgalomnak jelentős része éri el Budapestet, a motoros járműveknek 13%-a itt fut be. *Az országút mentén elterülő települések erősen hatnak ki annak forgalmára,* de Budapest közelsége itt is erősen érezhető.

A bécsi állami közút forgalma jóval jelentéktelenebb, mert ezt az elővárosok települései nem duzzasztják meg. A forgalomnak ezen az úton való alakulásából értjük meg az elővárosoknak a város közlekedésére gyakorolt hatását.

A budapest—bécsi állami közúton a személyautók száma nem esik oly hirtelen a nagyvárostól távolodva, hanem egyenletesen egy távolról jövő forgalomból alakul, melyet helyenként a *vörösvári völgy* iparvidékeinek helyi forgalma növel még meg.

A személyautók számában *a bécsi út szerepénél is jelentősebb* a Budapestre áramló forgalomban *a kassai állami közút szerepe. A nagyvárosi hatás itt is kevésbbé olvasható le egyrészt az elővárosok településeinek kevésbbé számottevő volta, másrészt Gödöllő, Aszód, Hatvan és Gyöngyös helyi forgalmának különös mérvben zavaró körülményei miatt.*

Az állami közutak közül a még nem tárgyalt *kecskemét—szegedi közúton* 20 km-es viszonylatból eredően igen sok lófogatú jármű éri el Budapestet.

A törvényhatósági utak közül a Budapestre irányuló forgalomban legnagyobb szerepe a csepel—ráckevei útnak van, melyet a csepeli ipartelep járműveinek száma fokoz. A Budapestre irányuló teherautóforgalom 10%-a ezen az úton ér be a város határai közé. Jelentőségében ezt a *visegrád—esztergomi közút* követi. A perifériikus települések erős volta idézi ezt elő, amint azt fentebb is fejtegettük és aminthogy ezekben az esetekben esik hirtelen Budapesttől távolodva a keresztülhaladt járművek száma az egyes távolodó metszetekben.

Nagyobb személyautóforgalom van még a *zsámbéki úton*, de egyébként a többi utak forgalma már elenyésző. *A hidegkúti, zsámbéki, jászberényi, zimonyi és győri* utakon a Budapestre torkolló utak forgalmából a lófogatúaknak összesen csak 27%-a, a személyautóknak 18%-a és a teherautóknak 12%-a fut be, ezzel szemben magán a csepeli úton a Budapestre irányuló összes teherautóforgalomnak 10%-a éri el a várost.

TARTALOMJEGYZÉK.

	Oldal
Bevezetés	3
A budapesti járműszámlálások rendszere	5
A forgalom fejlődése	10
Jellemzőbb gócpontjaink forgalmi viszonyai	21
A Calvin-tér részletes forgalmi viszonyai	65
A Budapestre torkolló országutak forgalma	81

Magyar Tudományos Akadémia
Könyvtára 1220 1955

Felelős kiadó: dr. Illyefalvi I. Lajos.