



Az Európai Újjáépítési Fejlesztési Bank által finanszírozott felmérést egy GPS-készülékeket gyártó cég készítette. A dokumentum a vizsgált városok közlekedési leterheltségét egy úgynevezett "torlódási faktor" alapján hasonlította össze, amely százalékban fejezi ki, mennyivel hosszabbodik a vizsgált menetidő az éjszakai (alacsony forgalmú) időszakhoz képest.

Tavaly 41 százalékos átlagos torlódási faktorral a román főváros bizonyult közlekedési szempontból Európa legzsúfoltabb városának, megelőzve Varsót (40 százalék), Rómát (38 százalék), Londont (37 százalék) és Marseille-t (36 százalék). A globális "dugó-rangsort" Isztambul vezeti (58), majd Mexikóváros (55), Rio de Janeiro (51) és Moszkva (50) következik.

Bukarestben a legnagyobb dugók kedden reggel és péntek este alakulnak ki, amikor a torlódási faktor 85 százalékot is meghaladja, de a hétköznapi csúcsidőben is - reggel 7 és 9, illetve délután 4 és 6 óra között - a menetidő több mint 70 százalékkal hosszabb, mint az éjszakai órákban.

A bukarestiek átlagosan 2,7 utat tesznek meg naponta, jóval kevesebbet, mint a párizsiak (4,2), budapestiek (3,6), vagy az amszterdamiak (3,1). Az, hogy a fővárosban mégis nagyobb dugók alakulnak ki, főleg a tömegközlekedés alacsony hatékonyságának tulajdonítható.

A fővárosnak a következő 15 évre kidolgozott közlekedésfejlesztési tanulmánya rámutat, hogy a buszok és villamosok azért sem vonzóak, mert nem biztosítanak számukra megfelelő elsőbbséget: a főutakon sincsenek mindenütt buszsávok kialakítva, vagy nem tartják tiszteletben őket. Az is naponta előfordul, hogy a szűk utcákban kanyargó villamossíneket elfoglalják a szabálytalanul parkoló autók, amelyeket legtöbbször a villamos utasai próbálnak félretenni az útból.

A statisztikák szerint a bukarestiek mintegy fele autóba ül, ha egy kilométernél nagyobb távolságokra kell utaznia. A város útvonalait szabálytalanul parkoló autók tízezrei szűkítik, de a kialakított parkolóhelyeken sem kell 1,5 lejnél többet fizetni óránként.

A tanulmány a megoldási javaslatok között a parkolási díjak drasztikus emelését, valamint a felszíni tömegközlekedés és a metróhálózat összehangolását említi (a metró egy másik vállalat üzemelteti), mivel jelenleg az átszállási lehetőség korlátozott. A bukaresti városvezetés a kerékpárutak hálózatának fejlesztésétől és a tömegközlekedés korszerűsítésétől reméli, hogy a következő másfél évtizedben leszoktatja a bukarestiek legalább egyharmadát a mindennapos autóhasználatról.

mti