

## Koncepciók nélkül...

A fővárosnak a '80-as évek vége óta nincs hosszútávú, egységes közlekedés-fejlesztési koncepciója. A Fővárosi Tanács közlekedésfejlesztési tervei között első helyen szerepelt a metró, mint gyorsvasút építése, továbbépítése. Az 1980-as években készült távlati tervek mindegyikében megtalálhatóak a metró és a Hév vonalak tervezett meghosszabbításai. Budapesten 5 metróvonalból álló komplex gyorsvasúti hálózatot kívántak létrehozni, amelyekhez szervesen csatlakoztak volna a Hév-, villamos-, trolis-, és buszjáratok is.

A 3-as metró III./B/1.-es szakaszát (Újpest-központig) - az előzetes terveknek megfelelően - 1990 végén adták át rendeltetésének. Ezt követően a metróépítés 1990 végén Budapesten leállt. Fontos szerepet szántak az 1-es villamosnak is a Hungária körúton, ennek kiépítését több szakaszra osztották. (Ez volt az egyetlen beruházás, amely még a kapitalista rendszer keretei között is megvalósult). A villamos 2000-ig elérte az ide tervezett - és kivételesen meg is épített - dél-pesti hídfőt (Lágymányosi hidat). Több évnyi kihagyás után a magyar iparnak ismét jelentős megbízást akartak adni azzal, hogy tervezzenek új, hazai gyártású metró-, illetve villamos szerelvényeket Budapest és vidéki városaink számára. A nagyvasúti közlekedés számára (MÁV), pedig új villamos mozdonyokat és motorkocsikat. A tervek megszülettek, sőt prototípus járművek legyártására is sor került, sorozatgyártásukra azonban már nem. A környezetvédelem ügyét szem előtt tartva kívánták fejleszteni a kötöttpályás közlekedési eszközöket. 1988-ban új trolibuszvonallal létesült (74A) és 84 db új, tirisztor vezérlésű, energia-visszatáplálásos csuklós trolibuszt állítottak forgalomba 1987-1989 között. Újjáépült a budavári Sikló (1986-ban), a 14-es villamost Káposztásmegyer, Szilas patakig, az 1-es villamost Thököly útig hosszabbították meg. A Hév vonalak közül a csepelit a Kálvin térig készülték meghosszabbítani, létrehozandó egy újabb közös Metró-Hév állomást.

A közúti közlekedést is fejleszteni kívánták. Ebben az időszakban kezdődött el a fővárost elkerülő M0-ás autópálya első szakaszának az építése, illetve folytatódott a Hungária Krt. kiszélesítése is kétszer három sávossá, beleértve a kiépülő 1-es villamos vágányait is. 1987-ben adták át az Árpád híd pesti hídfőjénél az elővárosi busz közlekedés számára az új Volánbusz pályaudvart. A belvárosi légszennyezettség mérséklésére a Nagykörúton megszüntették a 12-es buszjáratok közlekedését. Az Ikarus gyárban folyamatosan korszerűsítették a 200-as sorozatot, illetve megjelentek a 300-as távolsági, illetve a 400-as buszcsalád első darabjai is. (1988-ra a világ harmadik legnagyobb buszgyárává nőtte ki magát a mátyásföldi üzem, ekkor évi 12-13.000 autóbust gyártott). Ezeket már korszerűbb motorokkal szerelték, illetve külföldi gyártók motorjait - amelyek környezetkímélőbbek voltak - is felhasználták. A fővárosban 1987-ben jelentek meg az első Ikarus 415-ös buszok. A szocialista rendszerben 450 ezer km után selejtezték le az autóbuszokat, ez a 80-as évek közepére 600 ezer kilométerre emelkedett. Ugyanakkor ebben az időszakban már csökkentek az új járművekre fordítható összegek fedezete. Az 1990 után megalakuló Fővárosi Önkormányzatnak azonban konkrét fejlesztési tervei nemigen voltak. Még a Fővárosi Tanács által elkészített tervek nagy részét is sutba dobták. A 4-es metró ígéretésén kívül érdemi koncepció nem volt. Nem támogatták többek között a metróépítést sem, így a metróépítés 1964 óta tartó folyamata 1990 végén leállt. A 4-es metró pontos nyomvonalát sem sikerült eldönteni, hogy konkrétan a Kosztolányi Dezső téren, vagy a Bocskai útnál legyen-e a metró állomása. (Végül az utóbbi mellett döntöttek). Építéséről pedig nem is volt szó, s ez 2007-ig eltartott. Kötöttpályás járműveket (villamos, metró, Hév, fogaskerekű) egyáltalán nem szereztek be, így ezen járművek elöregedtek az idők folyamán. Viszont mindvégig az Ikarus gyártól szereztek be az új autóbuszokat, egészen annak megszűntéig, azaz 2003-ig. Némi eredmény azért elkönnyelhető a '90-es években is: a tíz év alatt közel 700 db új buszt, 15 db új trolibuszt állítottak forgalomba, számos főutat, villamos pályát rendbe hoztak, s

kiemelkedő volt a földalatti és a Nagykörút rekonstrukciója is. Az 1-es villamos Soroksári útig való meghosszabbítása viszont megvalósult az eredeti terveknek megfelelően. A gyarak fokozatos megszűnése magával hozta a tömegközlekedési eszközök csekélyebb kihasználtságát is. 1995-ben, a paraméterkönyv első, nagy változtatásánál mintegy 50 viszonylatot szüntettek- vagy rövidítettek meg a fővárosban, míg a többi járatot megritkították. A '80-as években készült távlati tervek (az ezredfordulóig) közül sajnos több van, ami nem valósult meg, mint ami igen. Nem épült ki Káposztásmegyerig a 3-as metró, s a 44-es villamos sem hosszabbodott meg Újpalotáig, sőt a viszonylat 1995-ben meg is szűnt. Nem épült ki a Szentlőrinci lakótelepig új villamosvonal, mint ahogy a dél-budai 43-ason sem indult meg újra a forgalom. Új trolibuszvonalak nem létesültek, mint ahogy a 4-es metró 2000-ig való átadása is illúziónak bizonyult. A belváros levegőszennyezettségét csökkentő Erzsébet téri távolsági buszpályaudvar Népligethez való kiköltöztetését is állami beruházás keretében valósították meg 2001-ben.

A fővárost elkerülő M0-ás körgyűrű építésének az üteme a 90-es évekre lelassult, majd 1994-ben le is állt. Addig az M5-ös autópálya és az 1-es főút között építették ki a 2x2 sávós autótutat 19 km-es hosszban. Akkori ígérek szerint először 2000-ig, majd 2005-ig zárult volna be a „kör” a főváros körül. Budapestet jelentősen tehermentesítő körgyűrű a mai napig nem épült ki teljesen, jelenleg 77 km hosszú. 1998-1999 között állami beruházás keretében az M0-ás autótút M3-as autópálya és a 2-es sz. főút közötti 3 km-es szakasza is megépült. Ezt követően hosszú éveket kellett arra várni, hogy a hiányzó szakaszok és az új Megyeri híd is megépüljön. A hiányzó elkerülő út jelentősen növelte a fővárosi utak telítettségét, terheltségét, és a levegőszennyezettségét is. Nem lebecsülendő tény az sem, hogy a növekvő forgalom, s köztük az egyre jelentősebbé váló tehergépkocsi forgalom következtében az utak állapota jelentősen leromlott.

### **A Fővárosi Önkormányzat közlekedésfejlesztési tervei 2000-napjainkig**

A fővárosi tömegközlekedés a 90-es évektől folyamatosan teret veszített. 1995-ben jelentős hálózatz módosítás történt, amely több vonal megszüntetését vonta magával. A járművek száma csökkenő tendenciát mutat, ezt szemlélteti a következő táblázat is:

A BKV járműállományának a változása az elmúlt 20 évben (darab)			
	<b>1989</b>	<b>1999</b>	<b>2009</b>
Autóbusz	1858	1459	1389
Trolibusz	257	168	161
Metró	394	410	390
Villamos	928	801	600
Hév	390	294	294
<b>Összesen</b>	<b>3827</b>	<b>3132</b>	<b>2832</b>

Bár a 90-es évek végén a szolgáltatási színvonal némileg emelkedett, és hosszú évek után új járatok is indultak, a járműpark előregedése és amortizációja egyre megállíthatatlanabbá vált. Ezt elsősorban az elmaradó járműbeszerzések számlájára lehet írni. Megjelent a járműveken a hangos utastájékoztató, amely tovább csökkentette az utazók számát. Csökkentek a jegyeladási bevételek is, egyre nagyobb számban „blicceltek” az emberek. Átgondolt koncepció továbbra sem volt. 2001-2002-ben használt német villamosok vásárlásával sikerült lecserélni az elavult UV villamosok egy részét, és két villamosvonal összekötésével létrejött a főváros 3. villamosgyűrűje, amely a külső kerületeket köti össze. Ám a 3-as villamos egy megállóval való meghosszabbítása (a Soroksári útig) ma is szép ígéret...

2003-ban a főváros megállapodott a kormánnyal a 4-es metró megépítésének 40-60%-os finanszírozásáról. Az akkori megállapodás 195 Mrd Ft-ról szólt, ami három év múlva közel 400 Mrd Ft-ra szökött fel, holott érdemi munka a metró építésében nem történt. Ebben az évben elkezdődik a 2-es metró 5 éven át tartó felújítása is, de új metrószerelvényekre 2013-ig várni kellett. Vontatottan haladtak a villamos- és Hév pályák felújításai is. Új járművek az új évtizedben nemcsak hogy a kívánatostól maradtak el, hanem gyakorlatilag csak mutatóba történtek.

Visszatérve a 2005-ös évhez: a 2-es metró felújításának a 3. évébe lépett, ezenkívül a szentendrei Hév vonalán is rekonstrukciós munkákat végeztek. Mintegy 80 km-nyi útpályát is rendbe hoztak a „Budapest új utakon” elnevezésű program keretében. E projekt keretében 2010-ig 470 km-nyi utat újítottak meg. Szintén az év szeptember 1.-vel átszervezésre került az éjszakai buszhálózat. 2006-ban a nagykörúti Combino villamosok forgalomba állítása volt nagy esemény.

Nem hagyhatjuk szó nélkül azt a tényt, hogy erre az időszakra esik a különböző civil szervezetek, mozgalmak megerősödése is, amelyek minden alapot nélkülöző beadványaikkal sikeresen gátoltak több hasznos nagyprojektet is, olykor hosszú éveken át. Így többek között a 4-es metró és az M0-ás körgyűrű építését 2002-2005 között. E szervezetek közül VEKE (városi és elővárosi közlekedési egyesület), vált a leghírhedtebbé. Megalomániás, teljesen kivitelezhetetlen, a józan logikának ellentmondó terveket készítettek a budapesti közlekedés „fejlesztésére”, amelyek napvilágot is láttak, ahelyett, hogy a problémák megoldására tettek volna ésszerű javaslatokat. 2007-2010 között semmilyen új jármű nem érkezik a BKV-hoz, így a járművek átlagéletkora drasztikussá válik, amit az alábbi táblázat is szemléltet:

A BKV járműveinek átlagéletkora 2010-ben		
Járműfajta	Átlagéletkor	Átlag
Hév	38,5	25,2 év
Metró	32,5	
Troli	15,75	
Villamos	25,75	
Busz	14,45	

2008-ban a közlekedési hálózatot jelentősen módosították. Új járművek helyébe átszámozott járatok kerültek. Megszűnt az 1977 óta alkalmazott gyorsjáratok rendszere. A piros számítás és a piros keret helyébe E (mint expressz) betűjelzés lépett a szám után. Az új rendszerben egy szám-egy járatot jelöl, tehát azonos számú villamos és busz, vagy troli és busz nem lehet. Az átszervezett járatokkal 1 Mrd Ft-ot terveztek megspórolni, de mint később kiderült, semmiféle megspórolás nem történt, sőt ráfizetés volt az egész. Az M0-ás 11 sz. főúttól az M5-ös autópályáig terjedő szakaszát - a Megyeri híddal együtt- 2008. szeptember 30.-án adták át a rendeltetésének. A még mindig hiányzó szakaszok miatt Budapest belső forgalmában ez érzékelhető változást nem hozott. A Hungária körúton azonban a tehergépkocsi forgalom számottevően csökkent.

2010-ben vezetéváltás következett be a Főváros élén, és ezzel egyidőben megalakították a BKK-t (Budapesti Közlekedési Központ), amely közlekedésszervezési- koordinátori feladatokat lát el –meglehetősen rosszul, tesszük hozzá. Ez a szerv lényegében a BKV felett áll. A társaság vezérigazgatója a VEKE korábbi „szócsöve” lett. Ez a tény már önmagában sokat elmond, de ne legyünk rosszmájúak, mert hosszú idő óta végre történtek fejlesztések is. A BKK létrehozásától függetlenül a hosszútávú közlekedési koncepciókban nem történtek változások, ilyenek továbbra sincsenek. A BKK legfőbb célkitűzése a villamospályák felújítása, mégpedig teljesen ötletszerűen, s nem a fontossági sorrendet figyelembe véve. A

gyorsvasutak (metró, hév) felújítást, fejlesztését teljesen háttérbe szorították, hanyagolják, akárcsak a főváros úthálózatát. Ez utóbbi projekt teljesen leállt, mióta az új városvezetés regnál. Pozitív változás, hogy hosszú évek hanyatátásai után sikerült pontot tenni két fontos ügyre: a 2-es metró teljes egészében lecserélték a régi, szovjet szerelvényeket, s a vonal automatikus vezérlése is megtörtént. Üzembe helyezték a 4-es metró is –ettől függetlenül ezen két projektek előkészítése még az előző városvezetés érdeme és tette.

300 új, és mintegy 200 használt, de jó állapotú autóbusz forgalomba állításával sikerült némileg az elaggott járműpark színvonalát is növelni, átlagéletkorát pedig némileg csökkenteni. Járműfenntartás szempontjából azonban nem túl szerencsés a sokféle, különböző típus összevásárlása. Mindezek azonban kevesek az üdvösséghez, hiszen fentebb láthattuk, hogy a BKV járműparkjának az életkora rendkívül magas. Folyamatban van az 1-es és a 3-as villamos rekonstrukciója is, a munkák gyorsaságával és összevisszaságával azonban dicsekedni nem lehet. A 3-as villamos 2014 május közepe átadását is elfújta a szél, Kőbánya „közepén” és az Élessarok környékén háborús állapotok dúlnak, a befejezés még legalább 1-1,5 hónapot fog csúszni. Az 1-es villamos Dél-Budára való átvezetése a Fehérvári útig nem haszontalan ötlet, de akkor már célszerűbb lenne a Tétényi útig, de még inkább az Etele térig kivinni, hiszen így még nagyobb utasforgalma lenne a lakótelepek által, továbbá létrejönne a 4-es metróval való csatlakozás lehetősége is, amely az „elhordó/ráhordó” elv alapján növelné mindkét vonal utasforgalmát.

Nem javít, hanem egyenesen ront a tömegközlekedés színvonalán a feleslegesen erőltetett hangos utastájékoztatás, amely ezreket von, illetve fog elvonni az egyéni közlekedés felé. Hasonlóan tökféjű intézkedés az elsőajtós felszállás merev alkalmazása, illetve a megállónevek állandó átnevezési örülete is. A tömegközlekedés (elsősorban a villamosközlekedés) mindenáron való elsőbbsége a közúti közlekedést hozza lehetetlen helyzetbe. A jelen közlekedési koncepciója teljesen kiiktatja ezt, nem foglalkozik vele, pedig a gépkocsi közlekedés nemhogy csökkenni, hanem épp ellenkezőleg, még tovább nő majd.

Az M0-ás körgyűrű továbbépítése, a körgyűrű „bezárása” a város körül a legutóbbi szakasz átadása óta (2008) holtpontra van. Viszont a déli (M5-ös és M7-es autópályák közötti szakaszon) részen, a balesetveszélyes, 2x2 sávú autópályát 3x3 sávúra bővítették. Sajnos hiába, ahogy korábban írtuk, a körgyűrű megléte a belső városi forgalmat érdemben nem befolyásolja, az autók számát alig csökkenti.

Budapesten a forgalom gyorsítása érdekében alul- és felüljárók sorát kéne építeni, különösen oda, ahol az útkereszteződés mellett még vasúti átjárók is nehezítik az átjutást. (Csak néhány példát ezekre: Kerepesi út- Szentmihályi út- Keresztúri út; Kőér utca- Vaspálya utca; Cinkota Hév és Békásmegyer Hév állomásoknál lévő közúti-vasúti átjárók; Liget sor- Ferihegyi út (Rákosliget vasútáll.); Teleki Blanka utca- Szegedi út (Rákosrendező); Rákoshegy vasútállomás két átjárója; Üllői út- Vecsési út, stb.) Persze mit várunk egy olyan városvezetéstől, aki ahelyett hogy „lyukakat” (alagutakat) fúrna, még a meglévőket is betemeti, s azokat felszíni lámpás kereszteződéssé alakíttatja át (ismét)... A lámpák újrarendelése is sokat segítene az ügyön, azonban erre sem tér ki a koncepció. Pedig ez gyorsítaná a közúti közlekedést, de ez nem szempont manapság.

A tömegközlekedésen segítő, újabb gyorsvasúti hálózatok, vonalhosszabbítások pedig egyáltalán nem szerepelnek a tervekben. Unalomig ismételt téma a 3-as metróvonal felújítása, korszerűsítése, amihez lassan hozzá lehet tenni a kiscsillagos (M1-es vonal), és a Hév vonalak többségét is... Az üres nyilatkozatokon és a „találgató” újságcikkeken túl nem jut előrébb az ügy immáron 2,5 éve... A 3-as vonal északi és déli meghosszabbítása pedig olyan, mint a V' Moto Rock együttes egyik száma: „Te csak várj, míg felkel majd a nap”... A 4-es metró jelenlegi szakaszát is illendő lenne mindkét irányba meghosszabbítani, de ez sem szerepel semmiféle rövid- és hosszútávú tervben. (Persze ez utóbbiba csak akkor érdemes belevágni,

ha nem kell rá újabb 25 évet várni...) Ha komoly, hosszútávú tervek lennének, akkor meg lennének határozva célok, hogy pl. 2020-ig milyen feladatok várnak a városra. Csak „ízelítőül” sorolnák fel néhányat:

- Az összes, ma még üzemelő, egykori KGST relációjú járművet újra kéne cserélni (közúti és vaskerekest egyaránt)
- A főváros úthálózatának legalább az 50%-át rendbe hoznák
- Kiépítenék a 4-es metró Újpalotáig (vagy akárcsak Zuglóiig), esetleg dél felé Budapest hátáráig
- A 3-as metró felújítanák, s kivezetnék Káposztásmegyérig.
- Az M0-ás körgyűrűt „bezárnák” a város körül
- Tervek az újbóli hazai járműgyártásra (közúti és kötöttpályásra egyaránt)
- Ferihegyi gyorsvasút kiépítésének a koncepciója

Megoldásra váró feladatok bőven lennének tehát, de ehelyett felesleges, egyéni és önkényes „fejlesztések” folynak. A budai fonódó villamos, illetve a Gödöllői Hév és a 2-es metró összekötésének a terve erőteljesen jelzi, hogy teljesen elhibázott, értelmetlen, szakmailag teljesen sötét és ostoba ötletek alapján kívánják a tömegközlekedést fejleszteni.