Már megint a múlt a hibás…

„A Baross tér korábbi elrendezése a hetvenes évek igen hibás közlekedéspolitikájának eredménye, mely a térről száműzni kívánta a tömegközlekedési eszközöket, ezzel a közúti forgalmat részesítve előnyben és jelentősen rontva a közösségi közlekedési kapcsolatokat. A végállomások, illetve a megállóhelyek tagolt elhelyezkedése miatt az átszálló utasainknak nagy – akár fél kilométeres – távolságokat kell megtenniük." –írja a BKK a Baross téren bevezetendő új forgalmi rend kapcsán. Igen, igen… Régen mindent rosszul csináltak, hibás volt minden szemlélet és koncepció, amit a metró-, alul- és felüljáró építésekkel kapcsolatosan csináltak. Az egész akkori városrendezési terv egy nagy káosz volt! – valahogy mintha ezt sugallnák ezekkel a mondatokkal.
Korunk „hősei" és „fantasztikus tehetségű" mérnökei (a városvezetőkről nem is beszélve…) csak azt felejtik el, hogy a '60-as, '70-es években nem voltak számítógépek, mindent tudó okostelefonok, 3D-s és egyéb látványtervező programok, mindent manuálisan kellett elvégezniük az embereknek. Egyáltalán nem volt hibás koncepció a tér ily módú kialakítása, hiszen 35 évig megfelelően funkcionált, s természetes, hogy egy új metróvonal létesítésekor változtatni kell az eredeti koncepción, kialakításon. 3,5 évtized távlatából természetes, hogy elavultnak tekintünk bizonyos dolgokat, koncepciókat, de nem szabad elfeledni azt a tényt, hogy a '70-es évek hajnalán a tervezők előtt kettős cél lebegett: funkcionálisan, térben elválasztani a különböző szinteket, emelni a tömegközlekedés színvonalát és hatékonyságát, s nem utolsó sorban gondolni kellett az egyre növekvő közúti (gépkocsi) forgalomra is. A mai világban ez utóbbit nem szokták figyelembe venni. A motorizáció mint olyan, sehol sem szerepel a tervekben, pedig a gépkocsik száma nem csökkeni, hanem épp ellenkezőleg, folyamatosan és tovább nő majd. Az is nyilvánvaló, hogy egy metróépítés városformáló szereppel jár együtt. Megváltozik az adott környék közlekedése, új forgalmi rendet kell bevezetni, s az sem mellékes dolog, hogy a tervezők igyekeznek úgy kialakítani a felszínt, hogy az lehetőleg szebb és funkcionálisabb legyen, mint volt. Anno, az aluljárókat ezért építették. A forgalom gyorsítása és biztonságosabbá tételére. Ma az esélyegyenlőség „őrületében" (szó szerint!) mindent visszaterelnek a felszínre, s megszüntetik e jól működő műtárgyakat. Arról hogy ez a mizéria milyen álságos is, ahhoz tegyünk egy kis kitérőt. Anno, régebben nem volt ilyen, hogy esélyegyelőség, nem voltak alacsonypadlós járművek sem, ellenben a legtöbb metróállomást vagy aluljárót úgy építették meg, hogy legalább fölfele irányban volt egy mozgólépcső, ami azért valljuk be sokat segít a cipekedésben. Ezek egy része ráadásul energiatakarékosan is működött, ugyanis csak akkor indult el, ha a lépcső érzékelői közé valaki belépett. Ha bizonyos időintervallum után (30-60 másodperc) senki sem bontotta meg ezt az áramkört sem lent, sem fent, akkor a lépcső automatikusan leállt. Ma, amikor hozzányúlnak ezen építményekhez átépítés, felújítás címén, akkor az az első, hogy a mozgólépcsőket száműzik, s később sem szerelik vissza őket, ez történt például Kőbánya-Kispest átépítésekor is. Helyettük lifteket építenek be. A lift jó dolog, de nem nagy forgalmú állomásokra, aluljárókba való, s pláne nem illik a hazai utazási kultúrához. A lift jóval kisebb kapacitású, ám nagyobb karbantartású „szállító" eszköz. Folyamatos működése nem biztosított, javításuk általában több időt vesz igénybe, mivel külsős cégek javítják őket. Ha a lift kiesik, márpedig ez számtalanszor előfordul, akkor marad a lépcsőzés. Olykor 1-2 hétig is üzemképtelenek lehetnek e szerkezetek, mire kijavítják őket. Persze régebben is elromlottak a mozgólépcsők, de azt pár órán belül kijavították, míg a mostaniakat nem. Ennek oka, hogy az új mozgólépcsők már nem a BKV-hoz tartoznak, ahogy a liftek sem… S ez lenne az esélyegyenlőség!
De visszatérve a Keleti pályaudvarhoz. Amikor a 2-es metró első szakaszát 1970. áprilisában átadták, még jóval több villamos- és buszvonal volt, mint manapság, arról nem is beszélve, hogy a Rákóczi úti villamosok ekkor még léteztek, s azok e téren keresztül haladtak tova. A

teret úgy képezték ki, hogy azt minden irányból körül lehessen járni, míg a Rottenbiller utca felőli oldalon, szintén a forgalom gyorsítása érdekében felüljáró épült. Nem állja meg az a híresztelés az igazat, miszerint a hetvenes években a térről száműzték volna a tömegközlekedési eszközöket. Nyílván nem lehetett minden járatot a térhez közel elhelyezni, hiszen azok már korábban kiépültek, még jóval a metró építése előtt. A tömegközlekedési hálózat lefedettsége pedig akkor jó, ha az utas 400-500 méteren belül eléri valamelyik tömegközlekedési eszköz megállóját. Ilyen alapon az Örs Vezér tér is rosszul van kialakítva, hiszen, mondjuk aki a metró legutolsó kocsijában utazik, és a 45-ös busszal kíván hazautazni, akkor annak legalább 4-5 percet kell gyalogolnia, míg átér a túlsó oldali végállomásához. A Baross téren sem volt ez másképp. Csak emlékeztetőül: a tér közepéről indult egykor a 44, 67-es villamos, a Betlehen Gábor utca torkolatából indultak a 73 és 76-os trolibuszok, amelyeket épp a 4-es metró építése miatt kellett „beljebb" költöztetni a Garay utcába. A tér déli részén volt a 23, 24 és a 36-os villamosok végállomása, továbbá itt volt a 78, 95-ös busz, és a 80-as trolibusz végállomása. A legtöbb gyaloglást minden bizonnyal a 33-as buszra való átszállás okozhatta, amely a Rottenbiller utcában állt meg. Csak egy rövid lista, hogy a 80-as években hány járat érintette a Baross teret:
Autóbuszok közül: 7*, 7A, 7GY*, 20, 20GY, 30, 30GY, 33*, 73E, 78, 95 - 11 db
Trolibuszok közül: 73, 76, 78, 79, 80 – 5 db
Villamosok közül: 23, 24, 36, 44, 67 – 5 db
*-gal az a téren áthaladó járatokat tüntettem fel, a többinek ez volt a végállomása.
A 90-es években ezek közül többet megszüntettek, vagy módosították az útvonalát, de lényegében ma is közel ugyanennyi járat érinti a teret, változás csak abban következett be, hogy több az áthaladó járat, s kevesebbnek van itt a végállomása. Jelenleg a következő járatok érintik, vagy használják végállomásként a Baross teret, de ez a 4-es metró átadása után változni fog.
Autóbuszok közül: 5*, 7*, 7A*, 7E*, 20E, 30, 30A, 107E*, 133Ei*, 178, 233Ei*, 230i – 12 db
Trolibuszok közül: 73, 76, 78, 79, 80, 80Ai – 6 db
Villamosok közül: 24 – 1 db
*-gal itt is a téren áthaladó járatokat tüntettem fel, i-vel az időszakosan (nem egész nap közlekedő) járatokat jelöltem.
Teljesen egyértelmű, hogy ennyi járatot egy helyen elhelyezni lehetetlen, annak idején sem lehetett, most sem. De a felsorolásból kitűnik, hogy nagyjából ma is közel ugyanannyi járat halad át a téren, vagy végállomásozik itten, mint korábban. A helyzet a jövőben sem lesz másképp. Tény, hogy az átszervezések nagy vesztese a villamos volt, amelyből 4 járat is megszűnt, ezek helyébe részben buszok léptek. Nem mellékes elhallgatni azt a tényt sem, hogy a Baross tér közepén fákat, illetve bokrokat ültettek el annak idején, amiből mára semmi sem maradt. A Baross tér helyzete tehát a metróépítés után sem fog alapvetően megváltozni, bár tény, hogy a tervezett közös autóbusz-trolibusz végállomás lerövidíti a rágyaloglási időt és távolságot. De példának okáért, aki a 78, 79-es trolibusszal érkezik a Keletihez, és mondjuk a 24-es villamossal akar továbbutazni, esetleg a 30-as buszcsaláddal, netán a 80-as trolibusszal, annak lényegében semmi nem fog változni. S akkor most keressünk itt is bűnbakokat ezért?