

## Köszönjük, BKK!

Budapest tömegközlekedése egyre jobban csúszik lefelé, annak ellenére, hogy az elmúlt időszakban történtek fejlesztések, ez tagadhatatlan. De! Nem lehet szó nélkül hagyni azokat tényeket, amelyekkel a mindennap utazók szembesülnek. Hosszú évekig, évtizedekig a fővárosi tömegközlekedési hálózat maga volt a szilárd, biztos pont. A legtöbben tudták, hogy ezzel és ezzel a járáttal ide és ide tudnak eljutni. Volt egy jól felépített rendszer, miszerint az alapjáratokat fehér alapon fekete számokkal és betűkkel, a gyorsjáratokat fehér alapon piros számokkal és/vagy plusz E betűvel jelölték, míg a betétjáratok A, ill. B jelölést kaptak. A város „főútőere” a metró volt, mint gyorsvasút, ezt követte a HÉV, majd a busz, villamos és trolibuszjáratok, mind ráhordó szerepet játszó eszközök. Tudvalevő, hogy a tömegközlekedés a szocialista korszak '70-es és '80-as éveiben élte a fénykorát. Rengeteg –akkor új- járművet szereztek be, amit manapság próbálnak több-kevesebb sikerrel eltüntetni az utakról, ill. a vágányokról. Ez a rendszer sokáig jól működött, s senkit sem zavart, ha a város két végén azonos számú autóbusz és villamos- vagy trolibuszjárat közlekedett. A tömegközlekedési hálózat az 1990-es évek közepén végrehajtott járatritkítást követően sem változott túlságosan, mindössze a kihasználatlan járatokat ritkították meg, vonták össze, vagy szüntették meg. Ez egyébként beleillett az akkori országos, politikai környezetbe is, lévén, hogy ekkor indult be a „privatizációs nagyüzem”, s szűnt meg rengeteg gyár, üzem, vállalat, stb. Természetes, hogy a változó korrall változtak az utazási igények is. Ettől függetlenül a tömegközlekedés magas színvonalú volt, nyugodtan lehetett utazni, s kipihenten érkeztünk meg a munkahelyünkre, vagy otthonunkba. Jogos az az állítás, hogy a tömegközlekedés jelentős hatással van a mindennapi életre, s az utasokra is. Aztán a 2000-es évek elejétől fokozatosan, tudatosan és szándékosan elkezdték zülleszteni a rendszert, de olyan látványosan, hogy az már egyre több embernek szemet szúrt. A kocsikat nem takarították, „zenéltek” a járművek egy részén, s terjedt a plüssülés, valamint a hangos utastájékoztató is. A problémák „szőnyeg alá söprése” folytán az akkor divatba jövő civil szervezetek egyike-másika is felemelte a hangját, persze változás nem sok történt. 2008-ban történt az első nagy változás, melynek nyomán a korábbi járatjelzési rendszer alapvetően megváltozott. Megszűnt a gyorsjelzések piros felirata, helyettük megjelent az E (mint express) jelzés. A járatok java részét átszámolták, amivel megszűnt az azonos jelzésű autóbusz /villamos, ill. autóbusz/ trolibusz viszonylatjelzés. Több járat útvonalát módosították, ami részben átgondolt, részben viszont átgondolatlan volt. Újra előjött az egész várost átszelő járatok fogalma, ami annyit jelent, hogy egy adott járat a város egy szélső pontjától indul, majd áthaladva a belvároson a város túlsó szélső pontjáig közlekedik. Ennek első lépése az 5-ös és a 9-es buszok voltak, azóta már több ilyen van. Az utasok már épp kezdték volna megszokni az új jelzéseket, mikor majd minden évben újabb és újabb változások léptek életbe. Hol a járatok számozása módosult, hol az útvonaluk, hol mindkettő. A 2008-as változások után rengeteg 200-on felüli járatszám is létrejött, ami tovább bonyolította a tájékozódást. Közben a BKV gördülőállománya (járműparkja) a végletekig lerohadt, elöregedett, a pályák szintűgy. A változás 2012-ben kezdődött el, s két év semmittevés után elég intenzíven halad. Számos villamos pályát (vonalat) felújítottak, egymást érik a használt-busz beszerzések, s hosszú idő után új buszok is érkeztek a fővárosba, igaz, ezeket alvállalkozó üzemelteti. Sikerült kivonni a ZIU-9-es trolibuszt, a szovjet metrókocsik egy kisebb részét, valamint közel 200 elavult Ikarus buszt is a forgalomból. Helyettük korszerűbb (de nem mindig kényelmesebb!), használt járművek érkeztek, míg a 2-es vonalon új metrókocsik álltak forgalomba. Nem szabad elhallgatni azt a tényt sem, hogy 2010 óta csak egyszer emelkedtek a jegyárak, mi több 2014-ben a bérletárak némileg még csökkentek is! Ilyen 1989 óta nem fordult elő... Ennek ellenére a tömegközlekedés színvonal nem javult, hanem romlott. Bár üdvöztető, hogy újabb buszok álltak forgalomba, de az már nem, hogy elég sok vonalon megkeserítették az utasok (és a járművezetők) életét az elsőajtó

felszállással, illetve a GPS beszerelésével a hangos utastájékoztatással. Egyik sem jó. Az elsőajtózás azért, mert nem rugalmas, hanem merev, ezenkívül a forgalom lassításán kívül semmit nem ér, a másik pedig, hogy állandó jelleggel egy női géphanggal kell együtt utaznunk, aki kántálja a megállókat, ami senkinek sem kell. Rosszabb esetben elég hangosan, amit nem szoktak orvosolni. Márpedig a várost átszelő járatokon ez nagyon idegesítő tud lenni. Mindez nem vonzó, hanem taszító, s csak arra jó, hogy még több embert ültessen át a gépkocsikba. Szintén nullára redukálódott le az útjavítások végzése is. Az elmúlt időszakban jó ha 10 km-nyi útburkolatot (!) hoztak helyre a városban. Egymás után elindultak a nagyprojektek is, amikre szükség volt ill. van (1-es, 3-as villamosok felújítása), de ezek olyan lassan haladnak, hogy érthetetlen mit piszmognak rajtuk ennyit. Nagy nehezen a 4-es metró is megépült, ami természetesen újabb felszíni átrendeződést vont maga után. Az más kérdés, hogy ez a metróvonal mennyiben tehermentesíti a felszíni tömegközlekedési hálózatot, de ebbe most ne menjünk bele... Most már a jó isten sem igazodik ki a főváros tömegközlekedési hálózatán. S hogy még nehezebb legyen a tájékozódás, illetve az eligazodás a városban, még mindig átnevezgetnek egy-egy közterületet, csak azért, hogy megzavarják az utazóközönséget. Például 2013 júliusában átszervezték (átszámolták) a 7-es, 173-as buszcsaládot, csak azért, hogy 2014. április elsejével ismét meg lehessen változtatni őket. Ráadásul most már egy járatról azt sem lehet tudni, hogy merre megy, milyen jellegű, ugyanis több esetben egy járat már nemcsak alapjáratként működik (tehát minden megállóban megálló), hanem „vegyes üzemmódban”, tehát egy bizonyos pontig alapjárat, utána meg „begyorsul”, s nem áll meg mindenhol. Ezek a változtatások rengeteg pénzbe kerülnek, hiszen újra kell nyomtatni az összes menetrendi lapot, kicserélni őket, a műanyag laptáblákat („relációtáblákat”) is újra kell gyártatni, nem csak az adott (új) viszonylatnak, hanem az összes nem érintett, de csatlakozó járatát is, át kell programozni a kijelzőket, tájékoztatni kell az utazóközönséget, stb.. Egy ilyen változás a néhány milliótól akár az egy milliárd forintot is elérő összegbe kerül!

A mai napig számos felesleges, üresen kongó járat közlekedik Budapesten, abból a téveszméből kiindulva, hogyha egy járat megfelelő sűrűséggel közlekedik (egyáltalán közlekedik), akkor az vonzó, s átülnek a gépkocsiból az emberek. Ez óriási tévedés, a tömegközlekedéstől menekülnek, pont a fentebb említett okok miatt, mint pl. a kiismerhetetlenség, a járatok, viszonylatok, megállónevek állandó megkeverése, a hangos utastájékoztatás, és az első ajtózás már kicsit sok egyszerre. S nem csak laikusnak, hanem a közlekedési szakembereknek is. Ugyanakkor vannak olyan projektek, amikbe már rég bele kellett volna fogni, de csak húzzák-halasztják az ügyét (pl. 3-as metró, fővárosi lámpák átprogramozása, egyes járatok közti finomhangolás, csatlakozások javítása, stb.), nem tudni miért. S ha már metró: arra bezzeg volt pénz, hogy ismét új logót gyártsanak metrók ábrázolására. Ahelyett, hogy felújítanák a rossz állapotban lévő vonalat! A tömegközlekedés lesorvasztása sajnos tudatosan zajlik, ebben nyilván szerepet játszik az autóiipari lobbis, ill. az elektronikai termékek gyártásával foglalkozó lobbis és multik közös akarata. Ugyanakkor azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a tömegközlekedés (és ezen belül a BKV) az utolsó az olyan nagyvállalatok sorába tartozik, ami még nagy „falat”, s amit még részlegesen privatizálni lehet. Ezt mutatja a buszágazat kiszervezése is, amely nem ad a valós problémákra megoldást, de olcsóbb munkaerővel lehet elvégeztetni ugyanazt a munkát. Itt lehet vitatkozni azon, hogy melyik üzemeltetési modell az olcsóbb, ha a BKV-nál marad buszközlekedés, vagy ha alvállalkozásba kerül. A BKV-s szakszervezetek szerint a BKV olcsóbban tudná üzemeltetni a járműveket, mint a külsős cég. Az persze kérdés, hogy milyen színvonalon. Az elmúlt években láthattuk miként „tartotta karban” a BKV a saját járműflottáját. Ha a BKK nem jön létre, s nem kényszeríti a fejlesztésre, magától biztos nem lépne előrébb. A régi és az új buszok (de ez más járműnél is igaz) közti különbséget úgy a legegyszerűbb bemutatni, mint a gépkocsiknál. Van egy 20 éves Lada, s van egy vadiúj

Mercedes. (A buszoknál van egy 20 éves Ikarus, meg egy új Citaro). A Ladával nyilván több a probléma, már csak életkorából adódóan, s többet kell javítani, mint a Mercit. Ezek a javítások azonban nem kerülnek sokba, miként az alkatrészek sem hozzá. Kis jártassággal akár mi magunk is meg tudunk rajta csinálni egy csomó mindent. Ezzel szemben ott a Mercedes, ami ritkán romlik el, de ha igen, akkor igencsak sokba kerül a javíttatása, s saját magunk meg sem kísérelhetnénk a javításukat, mi több, még egy egyszerű izzócsere is bonyodalmakat okozna, az alkatrészek is drágák hozzá. A Lada még jó pár évig jó, ellenben a csak pár évre tervezett újabb járművek egy idő után „maguktól” avulnak el. Ergo, nagyjából ugyanabból a pénzből hozhatjuk ki az üzemeltetést. A BKK létrejötté tehát valahol nem volt teljesen felesleges, de sajnos több a füst, mint a láng, s sajnos elég sok olyan problémát nem kezelnek, amit kéne. S ha ők is szőnyeg alá söpriek ezeket, akkor túlságosan hosszú jövőt nem jósolunk nekik. Eddig sajnos többet ártottak, mintsem használtak volna.

+ A BKK létrejötté óta eltelt előnyök és hátrányok a budapesti tömegközlekedésben –	
+ Új, illetve használt járművek beszerzése (busz, trolis, metró), ezáltal az elavult járművek kivonása	- Elsőajtós felszállás bevezetése, ami önmagában nem baj, de túlságosan merev alkalmazása többet árt, mint használ
+ Nem emelkedtek a jegyárak, sőt a bérletek ára csökkent	- Járatok, megállónevek állandó átvariálása, útvonaluk megváltoztatása
+ 4-es metró átadása	- Állandó hangos utastájékoztató, sokszor baromi hangerővel
+ Némileg kulturáltabb utazási körülmények	- 3-as metró fel nem újítása, s a többi nagyprojekt pizsmogó haladása
	- Útfelújítások elmaradása
	- Forgalomtechnikai hiányosságok el nem végzése, ígérek nem teljesítése.
	- Felesleges járatok közlekedtetése
	- BKV dolgozók és utasok igényeinek egyre inkább a semmibe vétele