
Készítette: Szabics Lilla
IV. évfolyam, esti tagozat
2005. június 15.

A budapesti éjszakai közlekedés átalakítása

Murray Melbin amerikai szociológus a 80-as években figyelt fel arra a jelenségre, hogy a túlszűfolt nappalból egyre több tevékenység tevődik át az éjszakába. Az éjszaka mint meghódítatlan terület című könyvében megalkotta „az éjszaka gyarmatosítása” kifejezést. Melbin párhuzamot von a tér és az idő bekebelezése között: szerinte, ahogyan a XIX. században a túlnépesség az ismeretlen nyugati tájak birtokba vételére ösztönözte az amerikai telepeseket, úgy a XX. században az idő szűkössége arra készteti az embereket, hogy nappali tevékenységeiket mindinkább kitolják az éjszakába.

Sik Endre, Giczi Johanna és Altorjai Szilvia 2003-as tanulmányukban időmérleg vizsgálatok alapján azt vizsgálták, hogy kimutathatóak-e a magyar társadalomban az éjszaka meghódításának jelei 1986 és 2000 között. Az éjszakát – hasonlóan Melbinhez – az elalvás és az ébredés között eltelt időszakkal határozták meg. Kutatásuk azt az eredményt hozta, hogy már 1986-ban is teljes mértékben elszakadt a magyar lakosság a világosság és a sötétség diktálta természeti rendtől. Másrészt, miközben az alvásidő hosszában nem következett be változás, 2000-re megnőtt mind az elalvás, mind az ébredés szóródása, vagyis a napkeltehez illetve napnyugtához viszonyított eltérése, ami azt jelenti, hogy kicsivel később kelünk, és sokkal később fekszünk le, mint a nap, s az ily módon megnyújtott ébren töltött éjszakai idő gyorsabban nő, mint az az idő, amit a későbbi felkeléssel a nappalból visszaadunk az éjszakának. Ez utóbbi eredmény arra utal, hogy a magyar társadalom egyes csoportjai elkezdtek meghódítani az éjszaka egy részét. Településtípus szerint vizsgálva a jelenséget, bizonyítást nyert Melbin tétele, mely szerint az éjszaka gyarmatosítása elsősorban a nagyobb népsűrűségű, tehát a városiasabb településeken lakókra jellemző, így Magyarországon is a település városiasságával párhuzamosan tolódik későbbre az ébredés és az elalvás időpontja. (1.)

Nyilvánvalóan egy kölcsönhatás zajlik le a városlakók és a nagyvárosok között. A főként a nagyvárosok lakóira jellemző életmódváltozás megvalósításához a nagyváros lehetőségeket biztosít, amelyek közül eggyel szeretnék részletesebben foglalkozni: a nagyvárosi közlekedés alakulásával Budapest példáján keresztül.

Az időmérleg vizsgálatok egyrészt bizonyítják, hogy Európa fővárosaihoz hasonlóan Budapesten is szükségessé vált egy jól működő, utasközpontú és a város minden területét színvonalasan ellátó éjszakai tömegközlekedési rendszer kialakítása, másrészt amennyiben Budapest valóban valamifajta világvárosi szerepet szán magának, stratégiaileg is fontos az éjszakai tömegközlekedés fejlesztése, hiszen az nagy szerepet játszhat a város éjjeli vérkeringésének és éjszakai életének fejlődésében. Dolgozatom témája a közeljövőben bevezetésre kerülő éjszakai menetrend.

Budapesten évek óta szinte változatlan formában zajlik az éjszakai közlekedés. A hálózattal az az alapvető probléma, hogy a nappali közlekedésre épül. Éjszaka ugyan nem közlekednek a metró- és villamosvonalak, mégis sok éjszakai járatot ezeknek a végállomásaira fűztek fel azok nélkül a járatok nélkül, amelyek nappal összekötik az egyes végállomásokat. Emiatt a je-

lenlegi éjszakai közlekedés csupán néhány vonal összessége, amelyek nem alkotnak valódi hálózatot, ami *átszállási problémákat* okoz. Emellett a jelenleg közlekedő 19 éjszakai járat *sok városrészt nem lát el*. Több nagyobb lakótelep és a budai hegyvidéki területek mellett a teljes XXIII. kerület megközelíthetetlen éjszaka tömegközlekedéssel. (2.)

A nappali közlekedéshez képest kisebb léptékű jelenlegi éjszakai közlekedés problémája tehát lényegében összefoglalható ebben a két pontban (lefedetlen városrészek és átszállási problémák), amelyek a nappali közlekedés összetett problémáinál sokkal egyszerűbben és olcsóbban orvosolhatóak, így a rendszer átalakítása egy közlekedéspolitikai állásfoglalás vagy infrastrukturális beruházás helyett inkább egy társadalmi változás nyomán követésének tekinthető.

Egy civil szervezet javaslatot dolgozott ki az éjszakai közlekedés javítására. A Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (VEKE) célja az volt, hogy egy hatékony, hálózatszerűen felépített éjszakai közlekedési rendszert hozzanak létre. A BKV ugyan egy másik stratégia kialakításába kezdett, de a járatok megszorítása 100 millió forintos plusz költséggel járt volna, így Demszky Gábor főpolgármester végül a VEKE javaslata mellé állt, elsősorban azért, mert a civilek javaslata 150 milliós megtakarítást fog jelenteni.

A Fővárosi Közgyűlés 2005. május 26-án döntött arról, hogy szeptember 1-jétől a VEKE kezdeményezésének megfelelően jelentősen bővül az éjszakai járatok köre, az új közlekedési rendszer az ő javaslataik alapján kerül kialakításra. (4.)

A Budapesthez hasonló méretű és jelentőségű városok háromféle típusba sorolható módon oldják meg az éjszakai közlekedésüket. A VEKE a három változat előnyeit ötvöző javaslatot dolgozott ki Budapest számára.

A *csillagpontos felépítésű* éjszakai közlekedésben az összes kifutó járat egy belvárosi központból vagy térről indul, és a járatok a belvárosból kivezető utakon sugárirányban hagyják el a központot. Ennek előnye, hogy a város éjszaka közlekedéssel ellátott minden két pontja között egy átszállással lehet utazni.

Budapesten ez a megoldás teljes körűen nem alkalmazható a városszerkezet adottságai miatt. Egyrészt nem lehet eltekinteni a két körüttől, másrészt nehéz alkalmas pontot találni ilyen végállomásnak. A Deák Ferenc tér ugyan adja magát, csak hogy akkor a meglévő Rákóczi út - Kossuth Lajos utca tengelyt kellene feladni, hiszen annak végpontjától, az Astoriától egy megállóra van. Az egyesület végül központi szerepet javasolt a Deák térnek, de nem ragaszkodott minden járat idevezetéséhez, úgyhogy végül öt járat végállomásaként javasolták, és további hat esetben az áthaladást úgy, hogy kiemelt fontosságú az Astoriánál történő átszállás összehangolása.

Több nagyvárosnak van *központi szerepet játszó körútja*, pl. Bécsnek. Bécsben az éjszakai járatok mindegyike érinti a nagykörutat, ezt az egyesület egy Budapesten is értelmes és megvalósítható célnak tartja.

A viszonylag nagyobb belvárosú városokban alkalmazzák az „*átmérős*” *viszonylatszervezést*, ami azt jelenti, hogy nem a Belváros egy adott pontjáig szállítják el őket az éjszakai járatok, hanem annak ellentétes oldaláig, így azok sem kerülnek átszállási kényszerbe, akik távolabbi úticélt céloznak meg. Ennek a modellnek az alkalmazása különösen hasznos lehet Budapesten is, hiszen éjszaka az utasok jelentős része indul a Belvárosból külső területek felé, amiatt, hogy az éjszakai élet a belvárosi területekre koncentrálódik a legjobban. Jelenleg is vannak erre példák, ilyen a jórészt a hármas metró területével azonos részeket ellátó 14É/50É járatpár.

A VEKE által kidolgozott rendszer a minél *több városrészt lefedő* tömegközlekedés problémájára a következő:

- A jelenlegi éjszakai nagykörúti járat teljes körre történő kiegészítése mellett a Hungária gyűrűn közlekedő járat megtartása, és Dél Pesten egy újabb távolabbi külső gyűrű létrehozása.

- A meglévő észak-déli tengely megtartása mellett a kelet-nyugat irányú közlekedési tengely meghosszabbítása Budán, kétfelé, a Móricz Zsigmond körtér és a Moszkva tér felé ágazva, mivel a további nyugatra tartó iránynak nem lenne értelme az alacsony lakószűrűség miatt.
- Ezen felül a tengelyeken illetve a Nagykörúton közlekedő valamint minden más járatnak átszállási kapcsolatot biztosítanak. Valamint a Belvárosban végállomásozó járatok Deák Ferenc tér érintésével történő közlekedtetése (legtöbbjük végállomását itt javasolják elhelyezni). (2.)

A VEKE javaslatának központi eleme, hogy a BKV Rt. járművezetőit hazaszállító ún. "szolgálati járatokat" kellene bevonni az éjszakai utasszállításba. A minden éjszaka 4000 kilométert üresen közlekedő 110 autóbussz jelenleg a buszvezetőket viszik haza, utasokat nem szállítanak és összesen 107 előre megadott útvonalon közlekednek. A VEKE álláspontja szerint a szolgálati járatok megtartása fontos, ezt a közlekedési lehetőséget fent kell tartani, viszont gazdaságossági megfontolásból nem kell feltétlenül csak a cég dolgozói által használt járatoknak lenniük. (5.)

Az új hálózat feltehetően egy csomó esetben képes lenne kiváltani a szolgálati járműveket, ezért a BKV dolgozói a jelenlegi szolgálati helyett menetrend szerinti autóbusszal juthatnának haza úgy, hogy az egyesület tervei szerint az éjszakai járatok elérnék a BKV Rt. összes felszíni ágazati telephelyét, valamint szinte az összes olyan budapesti lakóterületet, ahová jelenleg szolgálati autóbusszal lehet eljutni. Ilymódon feleslegessé válna a meglévő szolgálati járatok többsége, kb. 60 szolgálati járat, ami éjszakánként 39 járművet jelent, ennyivel kevesebbre lenne szükség. A felszabaduló járművezetőket és autóbuszokat pedig az éjszakai hálózat térbeli lefedettségének növeléséhez lehetne felhasználni. Ezzel tudna a rendszer pénzt spórolni, a VEKE számításai szerint 150 millió forintot az eddigi rendszerhez fenntartásához képest. Ez úgy szolgálná az éjszakai közlekedés javítását, hogy közben a BKV dolgozók érdekei sem sérülnének.

Azokon a területeken azonban, ahol nem indokolt éjszakai járat létrehozása az alacsony utazási igények miatt, valamint azon szolgálati útvonalak esetében, ahol a menetrendszerinti hazajutás nem lenne lehetséges maximum egy átszállással, ott az egyesület fenntartaná a szolgálati járatokat.

Számításaik szerint kb. egymillió ember számára fog javulni érezhetően az éjjeli közlekedés színvonala. Jelenleg közülük sokan csak autóval vagy taxival tudnak hazajutni 23 óra után. Miközben az éjszakai járatokkal jelenleg is elért területeken javulnának az eljutási lehetőségek és lényegesen jobb kapcsolatokra tesznek majd szert a belvárosi területek mellett többek között Békásmegyér, Cinkota, Csepel, Hűvösvölgy, Kelenföld, Kőbánya, Krisztinaváros, Óbuda, Pesterzsébet, Rákoskeresztúr, Rákosszentmihály, Újpalota, Újpest és az Újhegyi lakótelep, aközben elérhetővé válnának az éjszakai tömegközlekedéssel jelenleg megközelíthetetlen városrészek. Az új rendszer szerint közlekedő járatok a város éjjeli vérkeringésébe a következő városrészeket kapcsolják be: Farkasrét, Kelenvölgy, Mártonhegy, Németvölgy, Örmező, Péterhegy, Rákoshegy, Rákoskert, Rákoscsaba, Rózsadomb, Soroksár, Soroksár-Újtelep, Svábhegy, Törökkő, Törökvész, a budafoki dombok, a csepeli Kertváros és a Királyerdő, a Centenárium lakótelep, káposztásmegyéri lakótelep északi fele, a Gloriett-telep, a Havanna lakótelep, Pesterzsébet jelenleg ellátatlan területei, az Alkotás utca, az Andrássy út, az Árpád út, a Baross utca, a Budakeszi út, az Istenhegyi út, az Újszász utca és öt agglomerációs település (Budakeszi, Gyál, Nagykovácsi, Pécel, Solymár). (2.)

Az éjszakai közlekedés javításának másik fontos szempontja a térbeli kiterjesztésén túlmenően az *átszállások* jobb *összehangolása*, amit elsősorban a kiemelt átszállóhelyeken kell biztosítani a rendszernek. A VEKE szerint, minthogy a gyakorlatban úgymint a buszvezetőkre hárul az átszállások összehangolásának biztosítása a menetrendek betartásával, megoldást jelenthet

ne, ha kézhez kapnák azon megállók és időpontok listáját, ahol és amikor egy másik járatra kell csatlakozniuk. Másik javaslatuk az éjszaka a nappalinál még inkább jellemző menetrendtől való eltérések feloldására úgynevezett időkiegyenlítő pontok meghatározása, ahol alacsony forgalmú estéken szükség esetén 1-2 percet várakozhatna a menetrendjét gyorsabban teljesítő járat.

Európai viszonylatban korai üzemkezdés és korai üzemzárás jellemzi a budapesti nappali közlekedési hálózatot. Ennek megváltoztatását csak néhány járat esetében tervezi a VEKE, pl. a jelenleginél később indulna az utolsó kisköföldalatti és Csepeli HÉV, viszont feltétlenül szükségesnek tartja, hogy az éjszakai menetrendet összhangba hozzák a nappali menetrenddel, és hogy megszűnjenek a kettő közötti hézagok, és a nappali járatok utolsó járművei és az éjszakai járatok indulása között ne teljen el több idő, mint az éjszakai járat követési ideje.

A megvalósulás végül is a VEKE terveitől néhány ponton el fog térni. A BKV telephelyeinek a VEKE által eredetileg tervezettnél némileg rosszabb kiszolgálása miatt a végleges hálózat kevesebb szolgálati járat kiváltását tette lehetővé, ezért a változtatások megtakarítást nem eredményeznek. A felmerülő költségek fedezésére néhány járat esti közlekedése rövidül vagy ritkul, emellett a nappali és éjszakai közlekedés találkozásánál a párhuzamosságok kiváltásra kerülnek.

Az egyesület álláspontja szerint azonban ezekkel a változtatásokkal együtt is, az elfogadott hálózat területi lefedettsége és viszonylatszerkezete nagyjából megegyezik az általuk szorgalmazottal. (4.)

A terv megvalósulásával a tömegközlekedés többé már nem lesz akadálya Budapest éjszakai fejlődésének, már csak a múzeumok, mozik, színházak, éttermek, könyvesboltok sorára vár az éjszakai „mehódítása”.

Felhasznált irodalom:

1. Sik Endre, Giczi Johanna, Altorjai Szilvia: Etűdők az élet űteméről, in: Századvég 2003. 28. szám
2. Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület: Javaslat az új éjszakai közforgalmú közlekedési rendszer kialakítására Budapesten 2005. (www.veke.hu, 2005)
<http://www.veke.hu/index.php?fc=cikk&par=136> - 2005. június 8.
3. Javul a nappali és az éjszakai tömegközlekedés (Budapest portál, www.budapest.hu, 2005.)
<http://216.239.59.104/search?q=cache:MEj2I6iupQYJ:www.budapest.hu/engine.aspx%3Fpage%3D20050427koz+mi%C3%A9rt+kell+%C3%A9jszakai+k%C3%B6zleked%C3%A9s&hl=hu> - 2005. június 8.
4. Átalakul Budapest éjszakai közlekedése (www.veke.hu, 2005)
<http://www.veke.hu/index.php?fc=cikk&par=181> - 2005. június 8.
5. Több lehet az éjszakai BKV-busz (www.origo.hu, 2005.)
<http://www.origo.hu/itthon/20050224tobb.html> - 2005. június 6.
6. A VEKE állásfoglalása Demszky Gábor bejelentéséről (www.veke.hu, 2005)
<http://www.veke.hu/index.php?fc=cikk&par=139> - 2005. június 8.