

## A BUDAPESTI TÖMEGKÖZLEKEDÉS TÖRTÉNETE

Ki ne érezte volna már azt a szívszorogató érzést, milyen szép városban járunk, ha mondjuk a Gellérthegy tetejéről vagy a Halászbástyáról esetleg éppen a Margit hídról nézi az elragadó képet. Azután szemünkbe tűnik – főleg csúcsforgalom idején – az akadozó, zajos, környezetszennyező felszíni közlekedés, az úttesten és a járdákon is alig lehet közlekedni a rengeteg járműtől akár állnak, akár mozognak. Ma a gondok sokasodnak, pedig Budapest, sőt már alkotó városrészei megszületésében nagy szerepe volt a közlekedés szempontjainak és világvárossá alakulásában különösen sok múlt a közlekedési feltételek alakulásán. Napjainkban, az új évezred küszöbén viszont éppen a budapesti közlekedés gondjai sokasodnak oly annyira, hogy nem kerülhető el komoly városi közlekedéspolitikai döntések és áldozatvállalások sorozata a városfejlődés érdekében.

A keletnek tartó Duna kanyarogva tör utat a Pilis, a Börzsöny és a Budai hegység között, majd délnek fordul. Dél-kelet felé messzire ellátni az Alföld rónasága felé. Többféle táj található itt, a Duna átkelőhelyet kínálja. A földrajzi adottságok gyorsan fontos területtá avatták a mai Budapest helyét. Az ókorban Óbuda, a középkor századaiban Buda kapott nagyobb szerepet, Béla, Zsigmond, Mátyás idején mind elismertebbé vált. Pest, a mai belváros helyén, a mai Nagykörút helyén húzódó Duna-ággal, mocsaras vidékkel határolva ugyancsak már a római kortól kezdve lakott, főleg a tizenharmadik századtól jelentős település. Gellért püspök is a révátkelésnél jutott a lázadó pogányok kezére. Budai vásárokat már a 13. század végén említik az okmányok, Pest első vásári engedélyét 14. század végén kapta. Országutak, kereskedelmi utak futottak össze ezen a tájon. A nagyobb települések árnyékában megannyi kisebb önálló indult fejlődésnek.

Buda szerepe a török kiverése idején, majd a 48-as szabadságharc idején is jelképes értékűvé vált, birtoklásáért komoly véráldozatot kellett hozni. Egyre inkább megerősödött, hogy ez a térség Magyarország szíve, és volt olyan zseniális elme, aki azt is felismerte, a településrészekből alakuló város az önálló ország központjává tehető. Gróf Széchenyi István a Világ című művében említi először Budapestet ezen a néven, munkásságában a nehézségekről és a megteremtendő feltételekről is olvashatunk, különösen összefogottan a „Pesti por és sár” című írásában, melyet érdekes módon csak 1864-ben adtak ki.

Az új, egyesített város létéhez több közlekedési feltételt is meg kellett teremteni. Az első említésre méltó közlekedéssel kapcsolatos momentum, a dunai hajózás révén a tömegközlekedés megindulása volt. Az Óbudai Hajógyár létesítése, a dunai hajózás fejlesztése ismét a közlekedési és szállítási feladatok oldaláról támogatta Pest-Buda fejlődését. 1832-ben pedig az omnibusz, azaz a lóvontatású, nem kötött pályás személyszállító kocsik forgalma is megindult. Az egyesítés egyik legfontosabb feltétele az állandó Duna híd építése volt. Az 1832-ben alakult Hídegylet munkássága nyomán 1836-ban a XXXVI. Tc. rendelte el megépítését. Helyét a Duna legkeskenyebb pontjánál jelölték ki. 1839-ben kezdődött meg az építkezés, de az ünnepélyes alapkövetételre csak 1842-ben került sor. A közlekedés megindulása mégis szomorú esemény volt. Az első kocsit 1849. január elsején haladt át a Lánchídon, a koronát vitte a veszélyeztetett Budáról Debrecenbe.

A reformkor egyik legnagyobb közlekedési kezdeményezése a magyarországi vasúthálózat kiépítésének megkezdése volt. A reformok hívei a vasúthálózat kialakításával Budapest központi szerepét is erősíteni kívánták. 1846. július 15-én Pest első indóházánál hatalmas tömeg üdvözölte a Pest-Vác közötti első magyar vasútvonal megnyitását. Az indóház a mai Skála áruház helyén állt, a nagykörút építése idején került mai helyére, megszületett a Nyugati pályaudvar. 1847-ben azután a pest-szolnoki vasútvonal is megnyílt. Széchenyi 1848-ban minisztersége idején elkészítette egy gyűrűs-sugaras szerkezetű hálózat koncepcióját. Ezt később Mikó Imre gróf miniszter és államtitkára Hollán Ernő, majd Baross Gábor, a híres Vasminiszter valósította meg és fejlesztette tovább. A hálózat elemei

lényegében elkészültek, más kérdés, hogy a trianoni békeszerződés a sugaras elemeket úgy szabdalta el, hogy se Magyarország, se a szomszédos országok számára ne legyenek használhatóak.

A szabadságharc bukása, az azt követő elnyomás, majd gazdasági válság sem tudta megszakítani a modernizációs folyamatot, melyben Pest-Buda szerepe kitüntetett lett, és azon belül a közlekedés fontos mozgatóvá vált. 1866-ban, a Kiegyezés előtt röviddel született meg a kiépített városi utakon, kötött vaspályán vontatott kocsikkal közlekedő lóvasút első vonala a Széna tér, a mai Kálvin tér és Újpest között. A lóvasút lassan tizenöt vonalból álló hálózattá bővült. Sikerét mutatja, hogy a lóvasút évente 13 millió utast szállított, a margitszigeti vonal 1928-ig üzemben maradt. A Kiegyezés után megfelelő szervezetet is sikerült létrehozni a városfejlesztés szolgálatában, 1870-ben megalakult a Fővárosi Közmunkák Tanácsa. Tervpályázatot írtak ki Budapest városrendezésére. Az első díjat Lechner Lajos, a másodikat Feszl Frigyes, a harmadikat egy angol építész nyerte. Nem a győztes pályaművekben foglalt elképzelés valósult meg, de az alapok megteremtése megtörtént. Az első lépésben két nagyszabású útvonal előkészítését és tervezését végezték el, az egyik a Nagykörút volt, a második a Sugárút, a mai Andrásy út. Utóbbi 1876-ra már el is készült. A legjelentősebb tevékenységeinek egyike azonban a város teljes közművesítése és közlekedési hálózatának megoldása volt. A közlekedés és az árvíz elleni védekezés közös céljával elkészültek a dunai rakpartok. A munka irányítója, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának főmérnöke, Reitter Ferenc volt, aki már 1861-ben megalkotta a főváros építési ügyrendjét és szabályait, kidolgozva a budai vár és a város szépítésének terveit. Érdekes elképzelése volt, bár tervét elvetették, hogy az egykori holt Duna ágból hajózható csatornát alakítsanak ki a Csepel sziget és a mai Margit híd között. Ezen a területen épült meg a Nagykörút. Már 1870-ben döntés született a következő Duna híd építéséről is. A Margit hidat 1876-ban nyitották meg. Andrásy Gyula miniszterelnök és munkatársai személyesen is közreműködtek a főváros rendezési tervpályázatában, támogatták a főváros törekvéseit. 1873. november 15-én Óbuda, Buda, Pest és a Margitsziget egyesítéséből megszületett Kiváló városi vezetők munkája lendítette a fejlődést, a főpolgármester Ráth Károlyé, aki egészen a kilencvenes évekig irányította a fővárost, a konkrét ügyekben a polgármester Kammermayer Károly vette kezébe az ügyeket, és hozzájuk társul a harmadik Károly, Gerlóczy Károly alpolgármester, aki a korszak egyik legkitűnőbb városrendezési szakembere volt.

Budapest gyorsan ipari és kereskedelmi központtá vált, lakosainak száma is rohamosan növekedett. Az egyesítéskor a városrészek együttes népessége 270 000 fő volt. Az 1900-as népszámlálás idejére megközelítette a háromnegyed milliót. Mindez a közlekedési igények növekedésében is jelentkezett. 1870-ben a budavári sikló, 1874-ben a Sváb hegyi fogaskerekű vasút nyílt meg. Előbbi Európa első személyszállító siklója, utóbbi a negyedik hasonló. Mindkettő ma is Budapest életének kedvelt színfoltja. A budapesti tömegközlekedés krónikájában az egyik legfontosabb esztendő 1887. Ekkor nyílt meg a pestlőrinci elővárosi vasút vonala. Az egykor jellegzetes szoknyás gőzmozdonyokkal működő helyiérdekű vasúthálózat számos eleme, természetesen már villamosítva ma is közlekedik. A másik nagy eseménye ennek az esztendőnek a budapesti villamos születése. 1887. november 28-án a Nyugati pályaudvar és a Király utca között kísérleti jelleggel jártak az első szerelvények. A tényleges üzem az Egyetem tér - Kálvin tér - Stáció utca - Köztemető útvonalon indult meg 1889. július 31-én. Engedélyezője az egykori Stáció utca mai névadója, Baross Gábor, a "Vasminiszter". A korszak csúcsteljesítménye a közlekedésben a millennium tiszteletére létesített, Sugár út alatt Városligetig közlekedő földalatti villamos vasút volt, a kontinens első metrója. Környezetvédelmi szempontokat is figyelembe véve, elektromos üzemmel épült meg rekordidő, alig két év alatt. Az ötletadó Balázs Mór volt, a Budapesti Villamos Városi Vasút vezérigazgatója. Már az első budapesti villamos elindításában is nagy érdemeket szerzett. Munkásságát nemesi címmel ismerték el, címerébe pedig bekerült a földalatti vasút alagútja.

A tömegközlekedés újabb eszköze az első világháború idején kezdte működését. 1914. március 31-én a főváros nemzetközi pályázatot írt ki egyrészt 80 autóbusz szállítására, másrészt a létrehozandó üzem vitelére. 1914. július 28-án kitört az első világháború. A kísérlet folytatódott a típus kiválasztására. Az Andrassy út belső részén jártak a buszok, kijelölt megállók nem voltak, az utazni kívánók egyszerűen leintették a buszt. A tarifa az omnibuszéval volt azonos. A gumi és üzemanyaghiány miatt a kísérlet 1917. április 10-én -kedvező tapasztalatokkal bár - befejeződött. Végül 1921. szeptember 24-én indult el a budapesti autóbusz forgalom. A következő lépés 1933-ban a trolibusz közlekedés megindítása volt. A második világháború idejére az európai városokhoz képest fejlett tömegközlekedési hálózat állt rendelkezésre Budapesten. A távlatokra is gondoltak, számos tömegközlekedési hálózatterv is készült, több metróhálózatra alapozott elképzelés is született. A Főváros 1942. évi előterjesztésében már mélyvezetésű vonalakra vonatkozó elképzelések is megjelennek, nem csupán kéreg alatti vezetésűek. Meg is kezdődtek a talajfeltáró fúrások, melyekkel a földalatti új vonalainak építését készítették elő, a háború azonban közbeszólt.

A világháborúban szinte teljesen megsemmisült a budapesti tömegközlekedési hálózat, a pálya és a járműállomány. Az újjáépítés hatalmas munkája idején már a távolabbi elképzelések is születtek. A tömegközlekedés gerincéül, amint azt a háború előtt már látták a szakemberek, a metróhálózatot választották, az alapot az 1942. évi előterjesztés elképzelései adták egy kelet-nyugati és egy észak-déli vonal létesítésével. Ezt a tervet a Minisztertanács 1950-ben határozatba foglalta, és a Déli pályaudvar - Népstadion vonal elkészítésére 1955. évi határidőt állapított meg. A közben létrehozott, számos település Budapesthez csatolásával létrehozott Nagy-Budapest közlekedési gondjai és az igények minőségi kielégítése csak tervszerű, komoly közlekedésfejlesztés végrehajtásával lettek volna megoldhatók. A lemaradás azonban fokozódott. A túlhajtott öt éves terv gondjai közepette a metróépítés gyorsan lett bűnbak, 1954-ben a metróépítést leállították. A lemaradást növelte, hogy a hatvanas évektől nagy tömegű lakásépítés kezdődött, mely javarészt nagyobb utazási igényeket és utazási távolságokat egyaránt eredményezett. A felszíni tömegközlekedés ezzel már nem tudott megbirkózni. A Rákóczi úton álló villamosok sorára, a hatos villamos ütközőjén tujázókra, a roskadásig megrakott buszokra még sokan emlékezhetnek.

Az új gazdasági mechanizmus érlelődése idején ismét felerősödött a gyakorta nem termelő ágazatként fejlesztésre nem méltatott közlekedés fejlesztésének gondolata. A tömegközlekedés elsőbbségének kimondása a korszak európai városaiban jellemző folyamatokhoz illeszkedően korszerű elképzelés volt, de ez nem párosult a jelentkező lemaradás behozásához megfelelő ütemű beruházás felvállalásával. A személygépkocsik számának növekedése ezidőtájt lassabb volt, a gazdasági, pénzügyi lehetőségek miatt, így a forgalomszervezési intézkedések bizonyos kapacitáshiányok pótlására még elegendőnek bizonyultak, és azért a nagykapacitású hálózat építése is újra indult. 1964-ben felépült az új Erzsébet híd. 1963-ban újra megindult a metróépítés. 1970 tavaszán pedig elkészült a kelet-nyugati vonal, a 2. metróvonal Deák tér és Örs vezér tér közötti szakasza, majd 1973-ban a Déli pályaudvarig terjedő szakasz. A hetvenes évek második felére kialakult egy 2000 tájára megvalósítható metróhálózat terve, melyhez a Hungária körüti villamos, több Duna-híd és várost elkerülő autópálya-gyűrű, valamint egyéb gyűrűirányú úthálózati elemek csatlakoztak volna. A nyolcvanas évek elejétől kezdődően azonban a fejlesztés feltételei egyre rosszabbodtak, a beruházásra fordítható összegek csökkenni kezdtek. 1970-ben megkezdődtek az észak-déli 3. metróvonal munkálatai. 1977-ben nyílt meg első szakasza a Deák tér és a Nagyvárad tér között. Az eredeti terv szerint a második szakaszt jelentő déli és északi meghosszabbításnak egy időben kellett volna elkészülnie, az említett gondok miatt, némi átütemezésre került sor. A Nagyvárad tér - Kőbánya-Kispest szakasz valamivel korábban, 1980. derekán, a Deák tér-Lehel tér közötti csak 1981. végén került forgalomba. A 4. vonal, a Dél-Buda - Rákospalota vonal beruházási programjának elfogadása egyre csúszott, és amikor a 2000-ig terjedő metróprogram elvi jóváhagyást nyert, de az induló állami nagyberuházások jegyzékében nem szerepelt az újabb metróvonal, látszott, a

munkálatok hamarosan ismét leállnak. A megkezdett szakaszok elkészülte, 1984-ben az Árpád hídig, 1990-ben Újpest Városközpontig épült tovább a 3. vonal, de a Káposztásmegyerig terjedő további szakasz már nem épült meg, jóllehet a hatalmas városrész egyik vonzerejének és kapcsolatrendszerének alapjának ezt ígérték meg az oda költözőknek.

1973-ban a főváros tömegközlekedése egészének üzemeltetését a BKV vette át, a metróüzem is beolvadt. A hatalmas vállalat a villamos és autóbuszpark korszerűsítésével, tarifarendezéssel és szolgáltatási színvonal-emeléssel próbálja meg ellátni feladatait, de a jövő századra a város közlekedésfejlesztésében ismét minőségi változásra lesz szükség. Az elmúlt tíz évben ugrásszerűen megnőtt a gépkocsiállomány. A közlekedési létesítmények karbantartása egyre nagyobb feladat, miközben a peremkerületek feltételrendszere még messze kedvezőtlenebb maradt. A kérdés ismét nem egy vállalat, nem egy város, hanem az egész ország számára van feladva: hogyan őrizzük meg Budapest mobilitását környezetbarát, korszerű közlekedési rendszerrel, gazdaságosabb üzemeltetési feltételekkel, kisebb energiaigénnyel. Budapest földrajzi fekvése révén Európa közepén fekszik. Az európai csatlakozás a közlekedésben objektív valóság, és az összehasonlítást óhatatlanul vállalnunk kell. A közlekedési gondokkal küzdő városok sorában mi sem kerülhetjük meg az új század kérdéseit.