

Budapest közlekedése a fővárosi kerületek nézőpontjából

Szabó Szabolcs¹

Budapest közlekedési helyzetéről sokat és sokfélét lehet olvasni mostanában. E vizsgálatok azonban szinte kizárólag a közlekedési-teljesítménymutatók elemzésével, a tervezett hálózatfejlesztési elképzelésekkel, és azok várható hatásaival foglalkoznak, figyelmen kívül hagyva azt a tényt, hogy a budapesti közlekedés minősége a Fővárosi Önkormányzat, a kerületi önkormányzatok, valamint a közlekedési szolgáltató cégek (BKV, MÁV, Volánbusz, parkolási cégek stb.) együttműködésétől, vagy éppen együtt nem működésétől, is függ. A hiánypótlás érdekében célszerűnek tűnt megvizsgálni azt, hogy az egyes kerületek hogyan ítélik meg a Főváros közlekedési helyzetét, mit tartanak a legfontosabb problémáknak, milyen megoldási lehetőséget látnak célravezetőnek, és hogyan látják kapcsolatukat a közlekedés fejlesztése terén a Fővárosi Önkormányzattal, illetve az egyes szolgáltatókkal. Ennek érdekében megkerestük a fővárosi kerületeket, hogy elmondhassák véleményüket².

A vizsgálat során kifejezetten a kerületek véleménye alapján értékeltük a Főváros közlekedési helyzetét, valamint a kerületeknek a Fővárossal és a szolgáltató cégekkel kialakult kapcsolatát. E módszer lehetővé teszi azt, hogy egy kicsit más szempontból is megismerhessük a város közlekedési rendszerének működését, és annak alapvető problémáit. A módszertanból következően azonban a leírtak értelemszerűen nem a szerző véleményét tükrözik, hanem a megkérdezettekét.

1. A Főváros közlekedésének helyzete napjainkban

Kiindulásként arra kértük a megkérdezetteket, hogy értékeljék a Főváros és azon belül saját kerületük közlekedési helyzetét. A megkérdezettek véleménye alapján jól kirajzolódik az, hogy az egyes kerületek közlekedési helyzete igen eltérő, így érdekeik és véleményük is különböző. Alapvetően másként értékelik helyzetüket a belső és a külső kerületek, de természetesen ezek a sem teljesen egységesek³. A válaszokból pedig az is kitűnt, hogy néhány problémára nagyobb hangsúlyt helyeznek, mint ahogy azokat a Főváros közlekedésével foglalkozó írások kezelik.

Belső kerületek

A belső kerületek alapvető problémája a szűk utcákból, a parkolóhelyek hiányából, a folyamatos torlódásból adódik. E kerületekben tehát nem annyira az úthálózat kiépítettsége – pontosabban kiépítetlensége – okoz problémát, hiszen földutat ma már csak mutatóba találhatunk e kerületekbe, hanem az utcákon parkoló autók, a nem megfelelő forgalomtechnikai megoldások, valamint a műemlékek védelme miatt fennálló korlátozások (lásd I. kerület). Több kerületben próbálják orvosolni a problémát egyirányú utcák

¹ egyetemi tanársegéd, Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kar, Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék, 1117 Budapest, Pázmány Péter sétány 1/c, tel: 2090555/0756, e-mail: szabosz@ludens.elte.hu

² Kérdéseinkre a következő kerületek képviselői válaszoltak: I., III., IV., VI., V., VII., XI., XII., XIV., XV., XVII., XVIII., XIX., XX., XXII., XXIII.

³ Belső kerületek: I., V., VI., VII., VIII., IX. kerületet értve, figyelembe véve azt, hogy egyéb kerületek belvárosba nyúló részein hasonló problémák merülnek fel (II., XI., XII. kerületek), vagyis ezen kerületek belvárosi részei ide sorolandók, míg a többi területük a külső kerületekhez

kialakításával, illetve a TEMPO 30-as övezetek kiépítésével és folyamatos bővítésével, valamint fővárosi szinten próbálják kezelni a parkolási nehézségeket. A belső kerületekben, illetve a külső kerületek belvárosi részein kiterjedt fizető parkoló rendszer működik⁴, egyes területeken pedig behajtási tilalmat is elrendeltek, bár nem túl nagy sikerrel. A nem túl gyakori rendőri ellenőrzések során kiderült, hogy a lezárt területen tartózkodók kb. fele jogszerűen hajtott be e területekre⁵. Ezen túlmenően a belső kerületekben folyamatos problémát jelent az, hogy a taxik nem a kijelölt drosztokon várakoznak, akárcsak a turistabuszok többsége (I. kerület, V kerület).

A közforgalmú közlekedés a belső kerületekben nem okoz jelentős problémát, a legtöbb kerületben elfogadhatónak minősítették a meglévő hálózatot.

A kerékpárral való közlekedés nehézségeit jól látják és ismerik, de a szűk keresztmetszetű utak miatt nem látják a kerékpárút építésének lehetőségét.

Külső kerületek

A külső kerületek problémái alapvetően más képet mutatnak. A parkolással többnyire nincs problémájuk, legfeljebb a kerületek központjában, a nagyobb piacok, valamint a közforgalmú közlekedési csomópontok közelében. A külső kerületek elsősorban a P+R parkolók építését szorgalmazzák. Ezzel szemben problémákat okoz a kerületek többségében a tranzitforgalom, a feltároló utak hiánya, a burkolat nélküli földutak magas aránya. A burkolat nélküli utak aránya azért csökken lassú tempóban, mert csak a teljes közművesítés után van értelme a burkolásnak, ami összességében jelentős – a kerületek anyagi lehetőségeit meghaladó – beruházásnak számít. A legtöbb külső kerületben nehézséget okoz, hogy sugárirányban – a belváros felé vezető utakon – jelentős a forgalom, és a keresztirányú közlekedéshez szükséges infrastruktúra nincs kiépítve, így a szomszédos kerületeknek alig van közlekedési kapcsolatuk egymással. A meglévő keresztirányú forgalom pedig többnyire lakóövezeti utakon halad át, ami a lakosokat nagyon zavarja (pl. XVIII. Kerület, XIX. Kerület). A belső kerületekhez hasonlóan itt is próbálják biztosítani a nyugodtabb életkörülményeket, a TEMPO 30-as övezetek kialakításával. Mindezek következtében a külső kerületek a gyűrűs szerkezetű úthálózat fejlesztésének elkötelezett hívei (Körvasútsori körút, Külső Keleti körút, M0), bár egyes kerületekben vannak ellenérzések. A Körvasútsori körúttal kapcsolatban a XV. Kerületben felvetődött, hogy ha a terveknek megfelelően először csak az M3-ig tartó szakasz épül meg, akkor a kerületben tovább növekedne a forgalom, így a jelenlegi elképzelés szerinti megvalósítást nem támogatják. Az M0 kapcsán pedig még mindig vannak olyan kerületek, ahol a nyomvonal okoz problémát (lásd XVIII. Kerület, ahol a lakosság tiltakozása miatt a lakott területektől távolabb helyezték a nyomvonalat, és bár így a nemsokára elkészülő szakasz forgalma nem zavarja majd a lakosokat, de a nagy távolság miatt nem is csökkenti jelentős mértékben a kerület forgalmát). Természetesen vannak olyan kerületek, melyekben a tranzitforgalom kevesebb problémát okoz, mint pl. a XII. kerületben, ahol a domborzati adottságok miatt ennek természetes akadálya van, hiszen az úthálózat jellege és kiépítettsége miatt nem alakulhat ki jelentős átmenő forgalom. A természetes közlekedési akadályok forgalomkorlátozó hatására azonban több kerületben panaszkodnak, elsősorban a dunai átkelők hiányosságai miatt, amit a legtöbb Duna parti kerületben felvetettek (M0 északi hídja, Aquincumi híd, Albertfalvai híd).

A rakparti úthálózat fejlesztése már jobban megosztja a kerületeket. A budai rakpart bővítését a III. kerület kifejezetten támogatná⁶, mert így csökkenhetne a Bécsi út, Szentendrei út és a

⁴ I., II., VI., V., VII., VIII., IX., XI., XII., XIII., valamint Ferihegyen

⁵ Juhász Imre

⁶ Cserményi Huba

Vörösvári út terheltsége, de a belső kerületekben tervezett bővítés már kevésbé támogatott elképzelés, az I. kerületben kifejezetten ellenzi a tervet⁷.

Ezen kívül megemlíthető még az is, hogy több kerületben problémát okoznak a Fővárosba bevezető vasútvonalak, autópályák és egyéb nagy kiterjedésű – részben már felszámolásra került vállalatok által korábban használ – ipari területek, melyek szeparálják a kerületek egyes részeit, hiszen nem elégséges a rendelkezésre álló alul- és/vagy felüljárók száma (lásd XIV. kerület, XV. kerület: M3; XIV. kerület, XVII. kerület, XVIII. kerület: vasút; XXII. kerület: vasút, 6-os út, XXIII. kerület: vasút, HÉV, valamint a Soroksári Duna).

A közforgalmú közlekedéssel kapcsolatban – a belső kerületekkel szemben – több problémát felvetettek. A kerületek többsége elégedetlen a meglévő hálózattal (Kivétel: IV. kerület).

A kerékpárút hálózat kiépítettségét általában nem tartják megfelelőnek, a legtöbb kerületben terveik is vannak a fejlesztésre, de a forráshiány megakadályozza a fejlesztést. Néhány kerületben azt is megemlítették, hogy a kis forgalmú mellékutakon kerékpárutak nélkül is jól lehet közlekedni.

A külső kerületek gyakran úgy érzik, hogy velük már nem is foglalkozik a Főváros, mert el van foglalva a belső kerületek problémáinak a megoldásával.

2. A Fővárosi és a kerületi önkormányzatok kapcsolata

A Főváros és a kerületek kapcsolata a közlekedési problémák megoldásában koránt sem feszültségmentes. Abban természetesen teljes mértékben egyetértenek, hogy Budapest közlekedése nem megfelelő (egyes esetekben szélsőségesen negatív a megítélése, más esetekben inkább beletörődő), de a Fővárosi Önkormányzat szerepét és felelőségét már teljesen eltérő módon ítélik meg.

A feszültségek egyrészt az utak bonyolult tulajdonlasi és kezelési rendszerből, a nehézkes és lassú ügyintézésből, másrészt a közforgalmú közlekedés problémáiból adódnak. A kerület és a Főváros feladatait az ÖTV (1990. évi LXV. törvény) 63. paragrafusa szabályozza, amely szerint a közforgalmú közlekedés és a forgalomszervezés fővárosi feladat, és minden egyéb közlekedési célú intézkedést is jóvá kell hagynia a Fővárosnak. Erre a szabályozási háttérre épülve olyan útkezelési-kezelési rendszer alakult ki, hogy azon kerületi tulajdonban lévő utakat melyeken közforgalmú közlekedés van, a Főváros kezeli⁸. Egyes kerületekben mindez jelentős problémákat okoz:

„... a kerületi önkormányzat tulajdonában és kezelésében lévő útszakaszokat fenntartjuk, üzemeltetjük, kezeljük. Mi adjuk a tulajdonosi hozzájárulást, a munkavégzési engedélyt, közútkelési hozzájárulást stb. Egyik kezünkkel hatósági jogkörben (...) másik kezünkben tulajdonosi jogkörben (...) adunk hozzájárulást a felújítási munkákra. Akkor jön a probléma, amikor (...) fővárosi kezelésben vagy fenntartásban lévő útszakasz felújításáról van szó. Most például a Király utca és a Nagymező utca felújítását úgy indította a Főváros, hogy nem egyezkedett a kerülettel. A vagyonszázéki szerint kerületi tulajdonban van, tehát a tulajdonossal nem egyeztetett. Azt mondja a Főváros, hogy ő a fenntartó, hiszen ott tömegközlekednek rajta, de ez még nem jelenti azt, hogy másnak a tulajdonában bármit is kezdhet a tulajdonos hozzájárulása nélkül (...) Én például a tévéből tudtam meg, hogy hamarosan épül a Király utcának a Lövölde tértől a Teréz körútig, később a Nagymező utcáig tartó szakasza...” (Pálfi Ágnes)

Más kerületekben is okoz problémát a Fővárossal való kapcsolattartás, de az előbbi példát kirívó esetnek tartják. Inkább kisebb félreértések szoktak adódni (például a Főváros felfogása szerint a kezelőnek csak magát az úttestet kell kezelni, a járdát már nem. Ez elsősorban a járdák akadálymentesítését teszi nehézkesé, hiszen a Főváros olyan módon írja ki a

⁷ Holló Mariann

⁸ Bár a konkrét szabályozás hiányában egyes kerületekben jogi rendezetlenségről beszélnek (Pálfi Ágnes).

közbeszerzési eljárást, hogy a járdák és a szegélyek felújítása elmarad, így pont a legforgalmasabb utak mentén maradnak akadálymentesek a járdák⁹. Egyes esetekben arról is beszámoltak, hogy a Főváros nem hajlandó átvenni olyan utak kezelését, melyek a kerület véleménye szerint a Főváros kezelésébe kellene, hogy tartozzon¹⁰. Több esetben felmerült az is, hogy a forgalomtechnikai változások levezénylése hosszú ideig tart, még egy egyszerű KRESZ tábla kihelyezése is – amelyhez a kerületnek nincs joga, csak a Fővárosnak – hónapokig húzódhat:

„... egy új gyalogos átkelőhely építésénél egy engedélyezési hatósági eljárás szükséges a Közlekedési Felügyelet részéről, valamint meg kell keresni az összes közművet. (...) Sok résztvevője van, és bizony a papír csak gyűlik-gyűlik és kiderül, hogy még mindig nincs elég papír, akkor nem érti az állampolgár, hogy mit vacakolunk ennyit, amikor csak arról lenne szó, hogy felfessünk valamint, vagy kirakjunk egy táblát...” (Miklós Róbertné)

Az operatív kapcsolattartás problémái azért is nehezen magyarázhatóak, mert a tervezett felújításokat bemutatása céljából minden év decemberében rendeznek egyeztető fórumot, melyre a kerület és a Főváros képviselői is hivatalosak¹¹.

Az is több esetben felvetették, hogy a Főváros rá akarja kényszeríteni az akaratát a kerületekre:

„... az rendben, hogy a kerület nem igen szólhat bele a Főváros elképzeléseibe, de akkor a Főváros se szóljon bele olyan dolgokba, melyek a kerületre tartoznak...” (Gerő Balázs)

Mindezek ellenére a kerületek többségében összességében jónak és korrektnek tartják a kapcsolatukat a Fővárossal – azon belül is a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának Forgalomtechnikai Főosztályával –, még az időnként akadozó információ-áramlás ellenére is. A korrekt kapcsolatok kiépítése ráadásul mindkét fél számára kényszer, hiszen ha a bonyolult feladatmegosztás mellett nem rendeznék kapcsolataikat, akkor saját választóikkal kerülhetnek szembe, a panaszok ugyanis a kerületekhez érkeznek:

„... a kerületnek a közlekedésben az a feladata, hogy ostromolja a Fővárost, ugyanis a kerületet pedig a lakosság ostromolja...” (Miklós Róbertné)

Ha mindez mégsem valósul meg, akkor a kerületek járnak rosszul. Lelassulnak vagy megakadnak a fejlesztések, a lakosság pedig a kerületet okolja mindezért. Ezért nagyon fontos feladat lenne az önkormányzatok közötti összehangolt munka:

„... Budapest közlekedésének javításához a fővárosi és a kerületi önkormányzatok közötti minél szorosabb együttműködésre lenne szükség, a kerületeknek ugyanis állandó nehézséget okoz a Fővárossal és egymással való hadakozás (...) az egész herce-hurcának végül is mi isszuk meg a levét...” (Martonné Nádas Judit)

Hasonlóképpen problémát okoz, hogy több kerületben nem látják a Főváros tudatos, és tervszerű gondolkozását:

„... a Fővárosnak nincs egy egy-irányba ható, értelmes, átgondolt koncepciója. Szó van a 4-es metró ide-hozataláról, meg hegyen átvezető alagutakról. Ezzel nem is lenne baj, ha a koncepció 20-50 évre előre vonatkozna, amikor az ütemezett fejlesztési koncepció már realisan megvalósíthatná a terveket, aminek sajnos ma még sem gazdasági, sem anyagi szempontból nincs valóságalapja...” (Gerő Balázs)

Vagy látják ugyan a jövőre vonatkozó terveket, de nem igazán értenek vele egyet, mert ellenkeznek a kerület érdekeivel:

⁹ Pálfi Ágnes

¹⁰ „az ember azt hinné, hogy a főváros gondoskodik azokról az elemekről, melyek a főváros szempontjából fontosak. Ezzel szemben a közúthálózat fenntartásában zavarok vannak, az új szabályozás alá eső 6-os utat például nem hajlandó átvenni a főváros” (Gerő Balázs)

¹¹ Bejczy Álmos

„... jelenleg nagy az ellentét a Főváros és a kerület között, a fővárosi koncepció nem támogatja a kerület törekvéseit (...) a Főváros a forgalom elvezetésében nem partner, a kerületet összekötő kapocsnak tartja (az M3-os keresztül)...” (Práth Ferenc)

A leginkább zökkenő-mentesebbnek a taxis drosztok kijelölése tűnik, melyek kijelölése a Főváros feladata, és a beszámolók szerint a Főváros a kerületekkel együttműködve jelölte ki őket. Az más kérdés, hogy a taxisok sokszor nem veszik igénybe a kijelölt drosztokat, és „illegális” helyen várakoznak. Ez néhány helyen azért is problémás, mert ha füves területen parkolnak, akkor egyrészt tönkreteszik a zöld-felület, másrészt felhordják a sarat az útestre (bár ez a parkoló autók többségére igaz, nem csak a taxikra).

3. A kerületek és a szolgáltatók kapcsolata

A közlekedési szolgáltató cégeket igen vegyesen ítélik meg az egyes kerületek. Mindez függ a kerület közforgalmú közlekedési ellátottságától, a kerület városon belüli elhelyezkedésétől. Legtöbb esetben az a probléma merül fel, hogy az egyes szolgáltatók csak akkor hajlandóak bármit is tenni, ha pénz ígérnek nekik:

„... ha nincs szó pénzről (már amit nekik kell fizetni, vagy az összeget a kerületi Önkormányzat állja) akkor minden fél együttműködő. Ellenkező esetben nem csak hogy nem kezdeményezők, nem is igazán együttműködők...” (Martonné Nádasi Judit)

Ami azonban meglepő, hogy a nagy hírveréssel beharangozott – és már egy éve működő – Bksz-szel egyik kerületnek sincs semmilyen kapcsolata. Mindezt különösem jól szemléltettek az egyik megkérdezett reakciója:

„... Hallottunk már róla, amikor különböző konferenciákon felszólaltak, de konkrét kapcsolatunk nincs velük...” (Martonné Nádasi Judit)

BKV Zrt.

A BKV Rt-vel kapcsolatban a kerület egy része korrekt és jó kapcsoltról számolt be (XVII. Kerület, VII. kerület, XII. kerület, V kerület, XX. kerület). Ezen kerületek úgy ítélik meg a helyzetet, hogy a cég lehetőségeihez képest mindent megtesz a közlekedés színvonalának javítása érdekében:

„... Általánosságban elmondható, hogy a rendszerváltás óta a szereplők között elkezdett kialakulni a szolgáltató szemlélet, tehát a felek igyekeznek a megoldásokat keresni...” (Fazekas György)

Néhány kerületben azonban kifejezetten rossz – rugalmatlan – partnernek tekintik (XV. Kerület, XXIII. Kerület). Ennek alapvető oka az, hogy bizonyos járatok üzemeltetése kapcsán nem egyezik a kerület és a BKV elképzelése a járatsűrűségről, vagy a pontos útvonalról:

„... vezető és struktúraváltás kell, már unjuk, hogy a BKV belső kezdeményezésből még jót nem tett...” (Szénási István)

Több kerületben is arról számoltak be, hogy a BKV vagy nem veszi figyelembe a kerületek érdekeit, vagy költségtérítést kér tőlük (pl. XV. Kerület – Palota-busz), amit igencsak sérelmeznek. Soroksár kapcsolata például annyira megromlott a BKV-vel, hogy a Millennium telep és a Szent Lőrinc telep között közlekedő buszjárat üzemeltetésére (Soroksár busz) a Volánbusszal szerződtek. Igaz így is fizetni kell a kerületnek (32 millió Ft/év), de ennek fejében félóránként közlekedő ingyenes buszjáratral gazdagodott a kerület. Hasonló problémákról számoltak be az I. Kerületben is, ahol egy új körjáratot szerettek volna indítani, de a BKV által kért összeget nem voltak hajlandóak kifizetni. Hasonlóképpen rugalmatlan volt a BKV, amikor a Várbusz járatsűrűségének növelését kérték:

„... a kerület a járatok sűrítését akarta elérni, a BKV meg nemet mondott (...) reggel 8 óra tájban, amikor nyit az Önkormányzat, a buszt kizárólag a dolgozók is megtöltik, és

iskolaidőben a gyerekek is hozzájönnek (...) A BKV igazi szolgáltatói választ adott: legyen lépcsőzetes a munkakezdés, hogy ne legyen gond...” (Holló Mariann)

Mivel a BKV a Főváros tulajdonában van, néhány esetben azt is felvetették, hogy a közforgalmú közlekedés kapcsán is elsősorban a Főváros a felelős, és elsősorban az előremutató, valódi változást eredményező tervek hiányára panaszkodtak.

„... sajnos a Főváros a gyors és kulturált tömegközlekedés ügyében nem vette fel a kesztyűt, vagyis tervek se nagyon vannak...” (Szénási István)

Felmerült az is, hogy egyes beruházások előre ki nem számítható változásokat eredményezhetnek (pl. a 4-es metró mentén teljesen átalakulhat a buszjáratok útvonala).

MÁV Zrt.

A MÁV-val kapcsolatban már jóval kevesebb problémája van a kerületeknek. A belső kerületek esetében a vasút jelenléte nem is meghatározó (vagy egyáltalán nem is érinti a kerületet vasútvonal – pl., VII. kerület, XII. kerület). E kerületnél legfeljebb a pályaudvarok állapota okoz nehézségeket, elsősorban azok állapota miatt. A kerületbe érkezők egy jelentős része ugyanis a pályaudvarokat látja először, ami negatívan befolyásolja a kerületekről alkotott véleményüket:

„... az elég nagy szűgyen, hogy a balatoni vonalak mindkét pályaudvara (Déli-pályaudvar, Kelenföldi-pályaudvar – a szerző) egy putri...” (Holló Mariann)

Azon kerületekben, ahol nagy forgalmú vasútvonalak haladnak át, illetve a vasút tulajdonában jelentős földterületek vannak, már több probléma adódik (XI. kerület, XXII. Kerület). Ennek elsődleges forrása a nagy zajszennyezés, a gondozatlan üzemi területek látványa, valamint az ott elszaporodó parlagfű. Ez utóbbi területek azért is problémásak, mert hatalmas kiterjedésű (és jórészt hasznosítatlan) területekről van szó, melyekre a kerületek korlátozott hatással bírnak.

„... Általában akkor kerülünk velük kapcsolatba, amikor az általuk kezelt területen nem kaszálják le a parlagfűvet (...) ilyenkor írunk nekik egy dörgedelmes levelet, hogy tessék a területet kezelni. Ezután megcsinálják...” (Miklós Róbertné)

Néhány kerületben problémát okoz a vasúti átjárók állapota is, de ha felhívják a vasút figyelmét a meglévő problémákra, akkor a MÁV igyekszik orvosolni. Több kerületben is felvetették, hogy a MÁV egyik nagy problémája (szerintük) a túlságosan hierarchizált szervezeti felépítésből adódó rugalmatlanság (XIX. kerület, XIV. kerület). Néha még azt is érzik, hogy a MÁV-on belül nem jutnak el a megfelelő információk a megfelelő osztályokra:

„... például amikor a vasúttársaság felrója nekünk, hogy bizonyos kérdésekben miért nem egyeztettünk velük előre, amikor pedig egyeztettünk...” (Karsai Károly)

A vasúttal kapcsolatban több kerületben okoz problémát, mint már korábban említettük, hogy a vasútvonalak szétvágják a kerületeket. A nem kellő számú alul-, és felüljárók miatt a kerületen belül nehézkessé vált a közlekedés, ami a lakosság ellátását (oktatás, egészségügyi ellátás stb.) is befolyásolja. Ez azonban már nem a MÁV-val szemben megfogalmazott kritika, sokkal inkább a Fővárossal szemben.

Parkolási cégek (Budapesti Önkormányzati Parkolási kft., Centrum Parkoló Rendszer kft., Fővárosi Közterületi Parkolási Társulás, Fővárosi Közterületfenntartó Rt., Sigen kft.)

Mint korábban már említettük, fizető parkolás csak a belső kerületekben van. Az érintett kerületben többnyire korrekt kapcsolatról számoltak be (VI. kerület, VIII. kerület, XI. kerület, XII. kerület), és néhány kerületben a fizető parkolás övezet kiterjesztésén is gondolkoznak (XI. kerület).

Mindössze az I. kerületben vetették fel, hogy a parkolási cégek (esetükben a Centrum Parkoló Rendszer kft. és a Sigen kft.) és a város (Főváros és kerület is) ellenérdekelt felek, mert a cégeknek az az érdekük, hogy a parkolóhelyek jól megközelíthetőek legyenek, így semmilyen korlátozást, útszűkítést nem támogatnak. Szerintük a megoldás az lenne, ha Főváros (vagy az FKF) átvonná a parkolás üzemeltetését.

Volánbusz Zrt.

A Volánbusz tűnik a legkevésbé „problémás” szolgáltatónak. Egy kerületben sem számoltak be konfliktusról, de a legtöbb kerületnek nincs is konkrét kapcsolata a céggel (legfeljebb a múltban történetekre tették utalása, amit azóta orvosoltak). Sőt, mint ahogy azt a XXIII. Kerületben láthattuk, néhány kerület esetében kifejezetten pozitív kapcsolatot figyelhetünk meg.

4. Összegzés

A megkérdezettek véleménye alapján jól kirajzolódik, hogy az egyes kerületek közlekedési helyzete igen eltérő, így a fejlesztésekkel kapcsolatos érdekeik is különbözőek. Alapvetően másként értékelik helyzetüket a belső és a külső kerületek, de természetesen ezek sem teljesen egységesek. A válaszokból az is kitűnt, hogy néhány problémára nagyobb hangsúlyt helyeznek, mint ahogy azokat a Főváros közlekedésével foglalkozó szakemberek kezelik. A Főváros és a kerületek kapcsolatát vizsgálva megállapíthatjuk, hogy az korántsem feszültségmentes. Abban természetesen teljes mértékben egyetértenek, hogy Budapest közlekedése nem megfelelő – egyes esetekben szélsőségesen negatív a megítélése, más esetekben inkább beletörődő –, de a Fővárosi Önkormányzat szerepét és felelőségét már teljesen eltérő módon ítélik meg. A feszültségek egyrészt az utak bonyolult tulajdonlasi és kezelési rendszerből, a nehézkes és lassú ügyintézésből, másrészt a közforgalmú közlekedési problémákból adódnak.

Összességében megállapíthatjuk, hogy a kerületek reálisan értékelik közlekedési helyzetüket. A többi szereplővel – véleményük szerint – többnyire korrekt és jó kapcsolatot ápolnak, bár néhány esetben a Főváros és a BKV inkább ellenérdekelt félnek – néha már majdnem ellenségnek – tűnik a szemükben. Több esetben felmerült, hogy nem is annyira a Fővárossal, vagy a szolgáltatókkal van a probléma, hanem az alapvető kormányzati, gazdasági és jogi háttér hiányzik – vagy nem megfelelő – egy jól működő közlekedési rendszer kiépítéséhez és működtetéséhez.

Interjúalanyok

BEJCZY ÁLMOS, útfelügyelő, XII. Kerület

BORSODI LÁSZLÓ, osztályvezető, Út és Közmű Osztály, XI. Kerület.

BOSNYÁK KÁROLY, közlekedési tanácsadó, VII. Kerület

CSERMÉNYI HUBA, előadó, Beruházási Ügyosztály, III. kerület

FAZEKAS GYÖRGY, irodavezető, Városigazgatási Iroda, XVII. Kerület

GERŐ BALÁZS, főépítész, XXII. Kerület

HOLLÓ MARIANN, ügyintéző, Építési Iroda, I. Kerület

JUHÁSZ IMRE, vezető főtanácsos, Építési és Műszaki Osztály. V. Kerület

KARSAI KÁROLY, főépítész, XIV. Kerület,

MARTONNÉ NÁDASI JUDIT, irodavezető, Városgazdálkodási Iroda, XVIII. Kerület

MIKLÓS RÓBERTNÉ, osztályvezető, Városüzemeltetési és Beruházási Iroda, XIX. Kerület

PÁLFI ÁGNES, osztályvezető, Városüzemeltetési Osztály, VI. Kerület

PRÁTH FERENC, kommunikációs ügyintéző, Városüzemeltetési Osztály, XV. Kerület
SÉDYNÉ NÉMETH MARIANNA, közlekedési előadó, Városüzemeltetési és Városfejlesztési
Osztály, XX. Kerület
SZÉNÁSI ISTVÁN, osztályvezető helyettes, Városüzemeltetési Osztály, XXIII. Kerület
TASNÁDI RÓBERT, csoportvezető, Közterület-felügyelő Csoport, IV. Kerület