

Hősköltemény az ötös metróról



FLEISCHER TAMÁS

kutató,
a Budapest Kör-
tagja



NÉPSZAVA-grafika

Egy véleménycikk az újságban természetesen nem lesz attól hősköltemény, hogy elnevezzük hőskölteménynek. De vajon másképp van-e ez a szentendrei HÉV esetében, azaz változik-e valami attól, ha a fővárosi önkormányzat átkereszteli ötös metróról?

A rövid válasz az, hogy nem, ettől – az elnevezésen kívül – semmi nem változik. Ugyanakkor jól követhető, hogy miért került mégis szóba mostanában az átnevezés. Ez év májusában tárgyalta és fogadta el a

csak annak a fővárosi szakaszt?) ez év őszétől nem HÉV-nek, hanem metrónak kellene nevezni? A Főpolgármesteri Hivatal jelenlegi álláspontja szerint nincs szó névváltoztatásról, és a „metróvonalként hivatkozás” csak a tervezési anyagokra vonatkozik. Tehát nem kell a feliratokat, útbaigazító táblákat, megállóhelyi bemondásokat, térképeket, ismertető füzeteket, menetrendeket, statisztikákat stb. sebtében lecserélni. Ez mindenesetre bölcs kármentés egy kevésbé bőséges módosító javaslat megszavazása után.

Az elnevezésre irányuló figyelem viszont alkalmat ad arra, hogy átgondoljuk, tulajdonképpen mire is



szolgál egyáltalán egy metróhálózat. Maga a szó a Metropolitan Railway

fővárosi közgyűlése Budapesti Mobilitási Tervét, a város 2030-ig terjedő időszakokra vonatkozó fenntartható közlekedésfejlesztési stratégiáját, célrendszerét és programját, a megvalósításhoz szükséges projektek javasolt ütemezésével. Ennek során Óbuda-Békásmegyer polgármestere módosító indítványt nyújtott be, aminek értelmében a főváros kezdeményezi a H5-ös HÉV-vonal fejlesztését érintő kormányhatározatok megváltoztatását, megvizsgálva a metróüzemre való áttérés vonzatait is, beleértve Békásmegyertől befelé a felszín alatti vezetés lehetőségeit. Együttal – elébe menve az éppen javasolt vizsgálat eredményének – a módosító javaslat azt is tartalmazta, hogy tekintettel a vonal fontosságára és utasforgalmára, arra 2019. szeptember elsejétől M5-ös metróvonalaként kell hivatkozni. A közgyűlés a módosító javaslatot is elfogadta.

Félreértés ne essék: semmi probléma nincs azzal, hogy egy kerületi polgármester (és nyomában a közgyűlés) felveti további vizsgálat szükségességét, hogy lássa, egy számára előnyösnek tűnő megoldást valóban és érdemben figyelembe vettek-e a korábbi tervezés során. A gond az utolsó ponttal van, ami két dolgot is sugall: egyrészt, hogy a vizsgálat eredménye csak a metróüzem elfogadása lehet, másrészt, hogy a metrónak mindenképpen a föld alatt kell mennie.

A módosító javaslatból az egyetlen dolog, ami (úgy tűnhetett) nem igényelt előkészítést, egyeztető tárgyalást, szakemberekkel való konzultációt – sem pedig közbeszerzést, elkülönített költségvetést –, az éppen a konkrét dátumhoz kötött elnevezési formula. Így nem csoda, hogy egyelőre ez váltotta ki a legnagyobb érdeklődést. Vajon, szemben a ráckevei, csepeli, gödöllői HÉV-ekkel, a jelenleg ugyan csak nem a főváros kezelésében lévő szentendrei HÉV-et (vagy

kifejezésből származik, nagyvárosi vasutat jelent: és azt a százötven éve felismert követelményt tükrözi, hogy a nagyra nőtt városokon belül szükség van az egymástól egyre távolabb benépesülő zónák gyors és sok ember utaztatására alkalmas összekapcsolására. Egyszerűbben úgy mondhatjuk, hogy egy nagyvárosnak szüksége van egy olyan gerinchálózatra, amely képes összekapcsolni a város valamennyi nagyobb térségét, kerületét. Ez nem feltétlenül egyetlen technológiai elem (pl. a vasút) hálózatát jelenti, hanem egy funkcionális követelmény: teljesítéséhez a rendszer néhol nagy kapacitású kapcsolatot igényel (ami vagy elfér a felszínen, vagy nem), máshol kisebb kapacitás is elegendő. A gerinchálózat kialakítását mindenképpen rendszerében kell először átgondolni, ehhez célszerű aztán – szintén rendszerben – elnevezéseket társítani.

Berlinben a gerinchálózat feladatát hagyományosan a földalatti (U-Bahn), a magasvasút (S-Bahn), valamint a regionális vasút (Regional Bahn) együtt oldotta meg. Bár ezek a rendszerek összességében jól behálózják a kiterjedt város területét, a közlekedési szakemberek mégsem voltak vele megelégedve. Ezért 2004 végén, december 11-ről 12-re, szombatról vasárnapra virradóra a BVG (az ottani BKV) átkeresztelt néhány villamos- és buszjáratot: nevezetesen a korábbi viszonylatszám elé került egy M betű, jelezve, hogy ezek metróvonalak. Az átnevezést ott több mint egyéves tervezés és konzultáció, majd hírverés előzte meg, a BVG 2005 plus közlekedési koncepcióról addigra a városban lényegében mindenki tudott. Az elgondolás az volt, hogy mivel a kiterjedt S-Bahn, U-Bahn és Regional Bahn hálózat ellenére is maradtak a városnak olyan részei, amit nem szolgált ki jól a gerinchálózat, ezeken a területeken ki kell

egészíteni a hálózatot az ahhoz jól kapcsolódó M vonalakkal.

A közel 180 buszviszonylatnak a tized része, 17 vonal kapott M jelet, 24 villamosvonal közül pedig 9 – ez utóbbi főként a korábbi Kelet-Berlin területét érintette. Az elnevezéshez minőségi követelmények is társultak, például az M hálózatra előírt minimum 10 perces követési idő. Tizenöt év elteltével, jelenleg is működik az akkor kialakított rendszer, noha nyilván közben történt finomhangolás, pontosítás.

Budapesten, bár szigorúan véve „metróüzemnek” csak három vonalat nevezhetnénk, a metróhálózatot négy vonal alkotja. Az általuk lefedett terület – mint illusztrációnkon is látható – nem haladja meg a város területének a nyolcad részét. A négy vonalon összesen 52 állomás van (rendre 11, 11, 20, 10), ebből kilenc jut a hagyományos, egykor fallal körülvett pesti Belváros (1 négyzetkilométernyi terület) hat pontjára (Vörösmarty tér, Deák tér, Astoria, Kálvin tér, Fővám tér, Ferenciek tere). Azért hatra, mert a vonalak metszéspontjaiból is három erre a területre (a főváros teljes területének az ötszázad részére) esik.

Ha egy következő, 5-ös metró is átfűznék a történelmi Belvárosra, az kétségtelenül még tovább központosítaná a fővárosi metróhálózat ma is túlcentralizált szerkezetét. Márpedig éppen ezt célozza meg egy létező mai terv: a Kálvin téren egy harmadik metrószint, az Astoriánál egy második metrószint kialakításával föld alatt összekötni a szentendrei és a csepeli/ráckevei HÉV-vonalakat. Tovább erősítve azt a kényszert, hogy ne csak az utazzon a város közepére, akinek ott dolga van, de lényegében mindenki, aki át akar szállni az egyik metróról a másikra.

Ez a megoldás nem csupán közlekedési következményeiben káros – a centrum és a külső területek ellátottsága, elérhetősége közötti különbség további növelésével, a centrumra utaltság fokozásával, ott a zsúfoltság növelésével –, de magának a fejlesztésnek mint beruházásnak a közvetett hatásait is visszafogja. Márpedig egy új vonal kialakításakor nem elég a szűken vett kapacitási szempontokat kielégíteni, de a közvetett városfejlesztési, területfejlesztési következményeket ugyanolyan fontos szem előtt tartani. Éppen a napokban jelent meg a KSH angol nyelvű kiadványában Béres Attila és munkatársai elemzése arról, hogy a 4-es metró területfelértékelő hatását nem sikerült kimutatni a pesti oldalon, de általában is kizárólag ott mutatkozott mérhető hatás, ahol a térség korábban nem volt bekapcsolva a hálózatba.

Ezt is figyelembe véve mindezekelőtt a gerinchálózatnak a főváros lefedetlen hét-nyolcad részére történő kiterjesztését és a hálózat elővárosi kapcsolatait kellene egy-egy rendszerben átgondolni. Mégpedig úgy, hogy ez ne feltétlenül a földfelszín alatti építéseket és nem közvetlenül a Belvárosi kapcsolást jelentse, hanem ellenkezőleg, működőképes hálózati struktúra és a külső alközpontokban is sokirányú kapcsolat kialakítását, a különböző közlekedési eszközök integrált rendszerében, gondosan szervezett átszállási pontokkal. Az elnevezésekről pedig az így létrehozott hálózat összefüggésében lehet majd gondolkodni.

Ha mindez elkészül, az majd tényleg megér egy hőskölteményt.

SZERINTEM

Pontosítás

Lapunk 2019. július 19-i számának 9. oldalán a Lex Csakazértis című véleménycikkben egy felsorolás részeként tévesen állítottuk, hogy az Állami Számvevőszék jelenlegi elnökének kinevezése érdekében lazították volna az összeférhetlenségi szabályokat. Nem volt szükség Lex Domokosra, Domokos László fideszes képviselő ugyanis 2010-ben, az Országgyűlés általi megválasztása előtt lemondott mandátumáról.

NÉPSZAVA

Botrány

Az amerikai hatóságok 25,3 millió dolláros büntetésre ítélték a Microsoftot, mert megállapították, hogy több országban, köztük Magyarországon is, szolgáltatásaik értékesítése során lefizettek kormánytisztviselőket. A büntetésből 8,7 milliót a Microsoft magyarországi leányvállalatának kell megfizetni. A rendőrség nem folytat eljárást az ügyben, pedig lenne mit vizsgálniuk. A Microsoft szoftverjeit egy közvetítő cégen keresztül értékesítette a kormányzati szervekhez. Ezek a közvetítők a tényleges árnál 50-60 százalékkal drágábban adták tovább a szolgáltatást. A Microsoft anyacége a budapesti leányvállalat jó pár alkalmazottját elzavarta, akik közül sokan érdekes módon a kormány körül kaptak munkát. A közvetítő cégek környékén az Orbán-család tagjai is felbukkantak. Ezek után nem csoda, ha Orbán nem akar csatlakozni az Európai Ügyészséghez, attól meg a hideg futkos a hátán, ha annak főügyésze az a Laura Codruta Kövesi lesz, aki minisztereket is börtönbe küldött Romániában.

MOLNÁR ISTVÁN

Albérlet

A lakások albérleti díja nem emelkedhet, ugyanis hazánkban legalább 30 éve nincs albérlet, csak bérlakás. A két fogalom egész mást takar. Albérleti lakások lakosága akkor volt, amikor a lakások többsége tanácsi tulajdonban volt, és szociális okok miatt engedték vagy tudomásul vették, hogy a bérlő albérlet fogadhatson a bérlényben. Tehát az albérlet a bérlővel volt szerződéses viszonyban. Ma, amikor a lakások több mint 90 százaléka magántulajdonban van, nehezen képzelhető el, hogy a tulajdonos ehhez hozzájáruljon. Jó lenne, ha anyanyelvünkre tartalmi szempontból is vigyáznánk.

DR. JÓKAI OSZKÁR

Futball

Ne tévesszen meg senkit a legjobban futtatott csapatok közül a Fradi néhány sikere. Lényegében mindegyik kupacsapatunk igazi „magyaros” focit játszott, illetve amit láthattunk, csak nagy jóindulattal lehet focinak nevezni. Mégsem szídom az MLSZ-t, úgysem hallanak meg semmit, és csak a saját tehetetlenségüket állítják be sikeres sportvezetésnek. A magyar labdarúgás pedig többet érdemelne! Nem a hatástanul és elvtelenül belepumpált pénz okán, hanem a múltja miatt.

SALGA ISTVÁN

Olvasóink leveleit a következő címre várjuk: olvasolevel@nepszava.hu