

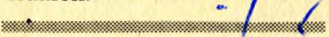
Tévedjünk el együtt

Budapesten *Lhh*

Van, aki szándékosan nem veszi igénybe a biztonságos aluljárókat. És van, aki azért nem merészkedik le ezekbe, mert attól fél, hogy eltéved a föld alatti „labirintusban”.

Kétségtelen: lenne mit javítani a fővárosi járóke-lők — hazaiak és külföldiek — általános informálásán.

Erről szól riportunk az 5. oldalon.



Tévedjünk el együtt Budapesten!

Pestiesen mondván, leszólítottam nemrég egy csinos, fiatal lányt. A Thököly út felől, a Keleti pályaudvar homlokzata előtt jött. Átvágott három úttesten, a két, egykor gyepesített, de a lábak ezreitől már simára döngölt földszávon, toronyiránt, neki a Festetics utcának. Akkor figyeltem fel rá, amikor a Park-szálló előtt csikorogni kezdtek az autók gumijai.

— Mondja, magának nem jó az aluljáró? Okvetlenül kockáztatnia kell az életét?

A lány elpirult, aztán meglepetésemre nem küldött utamra egy miközehozzával, hanem így szólt:

— Tudja, én csupán néhány hónap óta élek a fővárosban. Zuglóban lakom, s néha meglátogatom egy rokonomat a Hámán Kató utcában. Most is hozzá igyekszem. A 7-es busz megállójából mindig így jövök a 24-es villamoshoz, mert félek, hogy egyszer még eltévedek az aluljáróban. Nem tudok még igazán jól tájékozódni, és a feliratok sem nagyon segítenek...

Aluljárók, lépcsők, folyosók

Vajon a Budapesten jártalan el tud-e valóban tévedni a nagyobb forgalmi csomópontok aluljáróiban, a le- és feljáró lépcsők sokaságában, a rafinált kiugrókban és bemélyedésekben, a szerteszt ágazó folyosókon?

Igenis, el tud tévedni. Ezt bizonyítandó egy sétára ezért meghívtam Pásztor Lajosné-t, a Budapesti Közlekedési Vállalat közönségszolgálati osztályának vezetőjét, az utastájékoztató legfőbb gazdáját. Mondjon maga is ítéletet.

— Lássuk hát — vezetett be először a Baross téri metró megállóba. — Az előcsarnokban két hatalmas térkép segít az eligazodásban. A metróvonalak mellett minden felszíni járat megtalálható rajtuk. Minden állomáson ott vannak ezek, s nem csupán két példányban. Jól segítik a tájékozódást. Most is állnak előttük.

— Csak hogy nem mindenkinek van ideje és türelme ilyen helyen térképet böngészni. S a térkép alkalmazásához gyakorlat is kell.

— A peronnal szemközt falon is ott van minden állomáson az adott megálló neve, s a vonal többi állomásának felsorolása is.

— Hiányosan. Mert a Deák tér felirat alatt például mindenütt olvasható, hogy földalattival a Mexikói út felé, de a másik átszállási lehetőségnek sehol semmi nyoma. Pedig ugye ugyancsak a Deák térenél lehet átszállni az északi—déli metróra Kőbánya—Kispest, illetve az

Elmunkás tér felé is, és viszont.

— Ez igaz — ismeri el az osztályvezető —, s bizonyosan tudom, hogy már régóta kinn is kellene mindenütt lenniük ezeknek a kiegészítő feliratoknak. Nem ismerem a mulasztás okát.

Persze, jó lenne a fontosabb csomópontok, kereszteződések felszíni tömegközlekedési kapcsolatait is feltüntetni azokon a falakon a megállók nevei alatt a metróban. Hiszen az elmúlt időszak tiszteltre méltó tempójú építőmunkájának köszönhetően jócskán megszáporodtak ezek, s az emberek feje — különösen, ha nem róják nap mint nap ugyanazt az utat — nem káptalan. De ezt már mondani sem mertem. Annál kevésbé, mert az osztályvezető közben arra hívta fel a figyelmemet, hogy az egész hónapban nyitvatartó bérletpénztárakban rövidesen képzett informátorok állnak munkába, s ugyanitt kaphatók a tájékozódást segítő menetrend-könyvek, BKV-vonalterképek is. Ez utóbbival kapcsolatban később megjegyezte:

— Az igazat megvallva a mi térképünk csak abban segít, hogy utasunk ki tudja választani, mivel s merre akar eljutni úticéljához. De ahhoz, hogy megtudja, hol találja a Várat, a Nemzeti Múzeumot vagy mondjuk a Corvin Áruházat, kell egy másik térkép is Budapestről. Olyan, amelyen szerepelnek ezek is.

Egyedül nem megy

Akkor hát hogyan is állunk az egyszerű, gyors és megbízható tájékozódási lehetőségekkel a felszínen és az aluljárókban? Tévedés ne essék: nem a közlekedési vállalat főbűnössé kikiáltása a szándékunk. Annál is kevésbé, mert a közelmúltban valóban sokat tettek már az utasok jobb tájékoztatásáért, különösen a város felszínén. Inkább arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy azt, ami még hiányzik, már nem is lennének képesek egymaguk megcsinálni. Részben azért, mert a tennivalók jobbra „felségterületükön” kívül esnek, így joguk sincs hozzá.

Pásztornéval bementünk a Keleti pályaudvarra. A nagy fedett csarnokban, s az aluljáróba vezető lépcsősornál nem igazítja útba a vonattal érkezőt egyetlen jelzés, egyetlen felirat sem, arról, hol található a metrómegálló, vagy merre lehet másfajta tömegközlekedési eszközt, s azokkal merre, hova juthat el.

A Déli pályaudvaron is alig vigasztalóbb a helyzet.

— Itt mégis azért látható valamivel több információs felirat arról, mi és hol van

az állomáson kívül, mert az átépítésnél gondolt erre is a MÁV — magyarázta Pásztorné. — A sárga, kivilágított táblák ugyanis az ő jelzésrendszerükhöz tartoznak. A Keletiben is a vasútnak kellene informálnia az utasokat. Vagy a Fővárosi Tanácsnak. Aszerint, hogyan egyeznek meg. *Mi magunktól nem tehetünk többet annál, ami van.* Igaz, a saját, egykor volt, de ma hiányzó feliratokat pótolnunk kellene. *Meg is tesszük.*

Ki itt lemerészkedsz...

— Egyébként kezdeményeztünk mi már ebben fellelős szakemberrel beszélgetést. Elmondtuk, hogy az információ is igényel egy igazi gazdát. Azt is épp úgy meg kellene tervezni, mint magát az adott építményt. Például a majdani Flórián léri aluljáróban haladó ember ne csak azt tudhassa meg, hogy hol, melyik feljárónál érhet el villamost vagy autóbust, hanem azt is, melyik lépcső vezet az üzletközpontoz, melyik az élelmiszerbolt, a taxiállomáshoz, a Volán-járat megállójához és így tovább. És ne összevissza jelzésekkel tájékoztassunk, hanem egységes, jól áttekinthető rendszerrel. Úgy látszik azonban, nemigen lett foganatja a szavunknak, mert az eszmecsere után nem sokkal levelet kaptunk azzal: *közölje a BKV az igényeit...*

Talán nem könnyű megérteni, hogy nem elsősorban egy vállalat igényéről, hanem a Budapesten élők, vendégeskedők — milliók — segítéséről van szó. Pedig el kell, hogy jöjjön az az idő, amikor minden aluljáró lejárati lépcsőjénél — úgy, mint a kis földalatti megállóinál az útirányjelzők — még a felszínen nem drága, de célszerű, jól érthető táblák mutatják majd, hogy: *ember, ki itt lemerészkedsz a mélybe*, odalenn jobbra vagy balra fordulva, egyenesen előre haladva ilyen és ilyen megállókhöz juthatsz el, valamint ezeket és ezeket az üzleteket, közintézményeket értheted el. S a járókelő, már mielőtt az első lépcsőfokra teszi a lábát, biztos lesz a dolgában, s nem választja inkább az úttesten, a járművek közötti átgázolást.

Addig meg... ha úgy adódik, *tevédjünk el együtt Budapesten.* Mint látszik, van rá lehetőség bőségesen. Egy ideig talán társasjátéknak sem rossz. De féltő, hogy az aluljárók számának növekedésével, a metróvonalak hosszabbodásával arányosan ez a játék mindinkább *unalmassá és bosszantóvá válik.*