

3858 SEP 21

Magyar Hírlap

RUM

244

1972. SZEPTEMBER 21, CSÜTÖRTÖK 5

## MOZGÓLÉPCSŐ

Gyorsan közeledik a kelet—nyugati metró második szakaszának átadási ideje. A munkák előrehaladásáról, az egy esztendő óta megalkarító szocialista szerződés betartásáról rendszeresen hírt kapunk, ezért örömmel várjuk a szép karácsonyi ajándékot. S ez az öröm nem egyszerűen az új létesítménynek kijáró fogadtatás, hanem a rövid idő alatt megszeretett, nagy kapacitású, kényelmes, gyors tömegközlekedési eszköz végleges beiktatása a főváros gazdagodásának tényei közé.

A milliárdos nagyságrendű építkezés megvalósulása nemcsak örömet, hanem vitákat is kivált. Az óránként 25—40 ezer utast szállító metró kihasználása érdekében ugyanis módosítani kell a felszíni közlekedést. Már döntés is szüle ett, s azonnal tegyük hozzá: körültekintő vizsgálatok és a közvélemény meghallgatása után. A döntés sokakat érintő és sokirányú intézkedéseinek vitathatatlanul lekritikusabb pontja a Rákóczi út—Kostuh Lajos utca—Erzsébet-híd villamosközlekedésének megszüntetése. A szakemberek indokai egyértelműek: a metró megnyitása után a felszíni utasszám lényegesen lecsökken, mivel ezek a villamosvonalak jelentős szakaszon a metróval párhuzamosan haladnak; a motorizáció rohamos növekedése miatt pedig szükség van a villamossínek helyén felszabaduló közútra is. Az egyéb tömegközlekedési eszközök — például az autóbuszok — a felszínen is pótolhatják a megszűnő villamost. Ez annál is inkább indokolt, mivel az említett útszakaszon a villamosvágányok állapota nagyon rossz, s a teljes felújítás sok millió forintba kerülne.

Természetesen, ritkán fordul elő, hogy a szakemberek álláspontja feltétlenül és egyértelműen találkozik mindenkinek a véleményével. Voltak és vannak, akiknél a Rákóczi úti villamosforgalom megszüntetése is ellenkezést vált ki, ezért meggyőződésünk, hogy a téma még sokáig nem kerül le a közvélemény napirendjéről. Az igazi vitázárót minden bizonytalansággal a gyakorlat tartja majd, de azt már most megállapíthatjuk: a Rákóczi úti villamossínek sorsa összehasonlíthatatlanul többeket foglalkoztat, mint amennyien közvetlenül érintettek az ügyben. Úgy véljük, hogy ez nagyon vonzó jelenség. Emlékezzünk még arra, hogy milyen széles körű polémia kísérte a Nagykörút—Rákóczi út kereszteződésének kialakítására, a Nemzeti Színház lebontására hozott döntéseket. Ez a mostani intézkedés nem alakítja át a városképet, legfeljebb egy megszokott színpalattal, a sárga villamossal lesz szegényebb ez az útszakasz. Mégis, tíz- és tizezrek mondják el véleményüket, bizonyítva ezzel: a hamarosan centenáriumát ünneplő fővárost magukénak érzik.

Nem lehet azonban szó nélkül hagyni azt az elég gyakori tünetet, hogy a legnagyobb áldozatokkal, a legalapvetőbb kimunkált tervekkel létrehozott mű sem arat olykor — egyébként megérdemelt — sikert, mert egyeseknek átmeneti kényelmetlenséget okoz, és az egyesek ilyenkor megpróbálják túlharsogni a többséget. Tulajdonképpen nem elsősorban, vagy nemcsak a Rákóczi úti villamos kapcsán érdemel említést ez a jelenség. Anélkül, hogy ennek körét, mélységét valamiféle vizsgálat, felmérés, közvélemény-kutatás bizonyítaná, megkockáztatjuk: hajlamosak vagyunk háttérbe szorítani közös erőfeszítéseinket, közös sikereinket, ha valamilyen részletkérdés okán apróbb-nagyobb kényelmetlenséggel is számolnunk kell. Gyakran

emlegetett példa, hogy ha meglát egy meglazult csempét az új lakásba költöző, elfelejti hosszú évek áhítozását, s a bosszúság elnyomja benne az örömet. Valóban jogos igény, hogy valamennyi csempe szilárd legyen, de csak az egészet látva, s nem a jelentéktelen részletet vizsgálva, mérhetjük objektív mércével előrehaladásunkat.

Mindez azt jelentené, hogy a részletekre nem kell tekintettel lenni? Távolról sem. Az említett villamosvonal e rövid szakaszának megszüntetéséhez felülvizsgálat harminchat villamos- és autóbuszviszonylatot, tehát valamennyit, amelyek érinthetik az utasok közlekedését, befolyásolhatják a kényelmet és a gyorsaságot. Ezek a vizsgálatok — amelyeknek alapján megszüntetnek járatokat és újakat hoznak létre, megváltoztatnak útvonalakat és új csatlakozásokat teremtenek — nem azt ígéri, hogy mindenki elégedett lesz. A számok tárgyilagosan és őszintén tudatják: például a 39-es autóbusz útvonalának megváltoztatása 25 ezer utast érint. Ez az intézkedés 24 százaléknak előnyös, 67 százaléknak közömbös, 9 százaléknak pedig hátrányos. Ez a száraz tárgyilagosság helyénvaló. S hadd vegyük át a közlekedési szakemberek terminológiáját néhány gondolat erejéig; hadd használjuk értelmezésük szerint az „előnyöst”, a „közömböst”, a „hátrányost”.

A metró jelenleg körülbelül napi 240 ezer utas közlekedik. A második, a Deák tér—Déli pályaudvar közötti szakasz átadása után az utasok száma várhatóan kétszeresére emelkedik. Tehát közel félmillió embernek jelent naponta gyors, kényelmes, biztonságos és pontos közlekedést, következésképp *előnyt* a kelet—nyugati metróvonalon. A Rákóczi úti villamos megszüntetése után pedig várhatóan óránként mintegy 900 utas egy-két megállónyi távolságot gyalogosan kényeszerűen megtenni, mivel erre a távolságra feltehetően sem az autóbust, sem a metró nem veszi majd igénybe a legtöbb esetben.

Jelenteg ez a teljes kép tehát, amelyhez mérni tudjuk a részleteket. Előnyös? Félmillió ember számára kétségtelenül, de ide sorolhatjuk azokat a milliókat is, akik nem használják majd rendszeresen ezt a metróvonalat, de azért örülnek neki. Közömbös? Nem szívesen használjuk itt ezt a fogalmat, mert ha eltérünk a „változásban nem érintettek” pontos tartalmától, számunkra alig fed valamit, vagy valakiket. (A metróval kapcsolatos véleménycserékben egyébként nagyon kevesen maradnak közömbösek, mert az igazi pestinek még egy budai utca platánfájának kivágása is szívügy.) Hátrányos? Nem a közterek gyarapítása érdekében, hanem mert valóban nem lehet elégszer elmondani: szünet nélkül vizsgálandó, kutatni kell, hogy csökkenjen az azok száma, akiket bármilyen intézkedés hátrányosan érint. Néhány száz kényszerből gyalogló utas nem sok, de további lehetőségeket kell feltárni, hogy a számuk csökkenjen.

Nem mond ellent ennek a követelésnek az, hogy a „hátrányt” is tolerálni tudjuk. Ez — úgy látszik — kritikus pontja napjaink egyéni véleményalkotásának, s levezetése nagyon messze ragadna benünket a Rákóczi úttól. De a végén mindenképpen oda juthatunk el, amit a villamos-metró konfliktus kapcsán próbáltunk megfogalmazni: attól még, hogy nem lesz mindenki egyformán elégedett, a metró mozgólépcsője felfelé is, lefelé is — előrevisz.

KOVÁCS A. GYÖRGY