

1970 APR 25

244

Mindennapi közlekedésünk

Nem értem, miért féltik a ma emberét az elpuhulástól?

Délután három órakor, a 6-os autóbusszon vetődik fel bennem a kérdés. A pozícióm abban a pillanatban a következő: valaki, vagy valami teljes súlyával a vállamra nehezedik, egy könyök a vesémben, a gyomorszájamnak egy esernyőnyél feszül. A menetiránynak félig háttal, fél-lábammal a padlón, kezemmel a kocsi te-tejét támasztva, megfeszített izmokkal utazom. És megállapítom a nagy igazságot: minket, pesti embereket igazán *nem fenyeget az elpuhulás veszélye.*

S nem hiszem, hogy akad valaki szeretett fővárosunkban, aki ezzel a válasszal ne értene egyet; mint ahogyan olyan sem, aki akár csak el is mosolyodott volna a fenti, a kívülálló számára talán tréfásnak tűnő sorokon. Mi pestiek, tudjuk, hogy nem tréfa ez, hanem — mindennapi valóság!

Néhány hónappal ezelőtt a televízió népszerű Fórum-adásában — amelyen a közlekedés volt a terítéken — valaki a telefon jótékony fátyla mögött feltette azt a szürom-bököm kérdést a válaszára felkért illetékeseknek: vajon *szoktak-e ők villamoson vagy autóbusszon utazni?* A kérdésből nem lett sértődés, sőt inkább egy kis évődő derűt fakasztott. Feltehető persze, hogy kérdését maga a kérdező sem tartotta komolynak, hiszen nyilvánvaló: a főváros közlekedéspolitikája nem azon múlik, hogy például a fővárosi tanács egyik vezetője egy reggel idegesen érkezik be a hivatalába, az asztalra csap és kijelenti:

— Felháborító, hogy milyen zsúfoltak ezek a 7-es buszok, ma is vagy öt elment előttem, mire egyre felfértem. Na, elvtársak, holnaptól elkezdjük építeni a met-rót.

Budapestnek, ennek a kétmillió-s vilá-gvárosnak — sok más metropolishoz ha-sonlóan — rossz a közlekedése; zsúfolt, lassú, néha-néha szinte katasztrofális. Efelől senki sem táplál magában illúziókat, a hivatalos fórumokon sem. Akár van valakinek személyes élménye, akár nincs. Annak bevallásához sem kell kü-lönösebb bátorság, hogy a helyzet két-három éven belül nem is változik lénye-gesen. A törekvés, ami a terveket moz-gatja, hogy — *ne romoljon!*... S bizony már ezért is óriási *anyagi áldozatokra* van szükség.

Mást ne is mondjunk, az évi fejlesztés-re mintegy *egymilliárd* forint megy el. És e hétköznapi mértékkel mérve horribilis összeg mellett is oda jutottunk, hogy ma már jóformán nincs is közlekedési csúcs-idő. A munka után rohanó utas délelőtt tizenegykor éppen úgy elégedetlenked-het, mint reggel hétkor, vagy délután öt-kor. Egyetlen „vigaszunk” lehet csupán: a világ talán egyetlen országában sem utaznak ilyen *olcsón* az emberek, mint mi.

Minderre természetesen megvan a ma-gyarázat. (Bár az embert olyankor érthetően nem a magyarázat, hanem az utazási lehetőség érdekli.) A fővárosban ma mintegy 2000 villamoskocsi és troli van, ötven százalékuk azonban már a fel-szabadulás előtt is szolgálatot teljesített. Akár hiszik, akár nem: még olyan villa-moskocsink is akad — és nem a Közleke-dési Múzeumban! —, amelyet annak ide-jén öfelsége I. Ferenc József tizennyolca-dik születésnapjának tiszteletére adtak át a forgalomnak.

Van ezenkívül 1300 autóbussz és 150 HÉV-kocsi. És igen: most már itt a föld-alattink is. Érezhető változást persze csak a *metrórendszer* kiépítése hoz, amely azonban még a távolabbi jövő terve. (És nem csupán azért, mert a földalatti vasút minden kilométere 600 millió forintba kerül.)

Am a közlekedésben csak a problémák bizonyos hányada írható a *szűkös jármű-park* számlájára. Az *úthálózat* és a *cso-mópontok áteresztőképessége* legalább ilyen fontos tényező. Mert hiába jön a villamos időben, hiába fér fel rá az utas, ha — nem is ritkán — a két megállót a Körút és a Kálvin tér között húsz perc alatt teszi meg a 63-as, a 42-es, vagy ép-pen az 52-es utasa.

A Kálvin térnél pedig más szempontból érdemes egy kicsit elidőzni (nemcsak azért, mert úgyis hosszú percekbe kerül, amíg a jármű valamire is mozdulni ké-pes). Ez a hely Budapest egyik közleke-dési Augiász-istállója. A háromfelől ér-kező villamosok, az ötfelől érkező gép-kocsik, buszok bábeli zűrzavara már-már lenyűgözően elborzasztó. Az ember csak mély együttérzéssel figyelheti az Üllői út sarkán szolgálatot teljesítő rendőrt, aki-nek munkájához képest Héraklész felada-tai gyerekként tűnnek. És Boráros tér, Moszkva tér, Móricz Zsigmond körtér, Nagyváradi tér stb?

Hej, ezek a csomópontok!... Hát hogy-ne bosszankodnánk, amikor még ott sem

sikerül tökéletesen megoldani a forgal-mat, ahol olyan nagyarányú átalakítások történtek, mint például a Baross téren. És akkor még a városi közlekedést aka-dályozó sorompókról egy szót sem szól-tunk. Pedig a 130 sorompó igencsak meg-érne egy-két, nem éppen jó szót!

Csodálható e mindezek után, hogy mi pestiek, nem tartozunk a nyugodt em-berek közé? Mert — felkelünk reggel, esetleg süt a nap, a rádió éppen a ked-venc zeneszámunkat játssza, egyszer sem vágjuk meg magunkat borotválkozás köz-ben, egyszóval minden a legnagyobb rendben van. De akkor le kell mennünk az utcára és jön a villamos. Illetve éppen ez az, hogy nem jön! A folytatásról már fölösleges beszélni. A gyárba, a hivatalba már idegesen érünk be.

S még jó, ha időben beérünk! Nem egy peremkerületi gyár, vállalat a megmond-hatója, hogy hány értékes munkaóra megy el évente az ilyen — sajnos — *iga-zolt* késések miatt.

Igen, nap, mint nap — utasok vagyunk Budapesten. Munkába megyünk, rande-vúra, színházba, moziba, vendégségbe, vasárnaponként kirándulni... S ráadá-sul, nap mint nap, nemcsak a közlekedés viszontagságainak vagyunk kitéve, hanem *egymás indulatainak* is. Néha, bizony megdöbbentő indulatoknak.

Mert mit is gondoljon az ember, ha egy szemüveges, hivatalnokforma férfi siettetésképpen rákiált az előtte leszálló terebélyes asszonyságra, hogy, szóval azt kiáltja, hogy... Mindegy. Valamit kiált. És ez érthetetlen. (Nem az, amit kiált.) Mint ahogy érthetetlen az is, hogy miként fajulhat el egy kis véletlen lábrálépés — amelyet egy udvarias „bocsánat”-tal el lehetne intézni odáig, hogy egy meglett, és látszólag teljesen normális férfi a le-szálló, ugyancsak meglett és normális másik férfi után lendítse a lábát...

Ki ne tudná ilyen példák szinte végte-len sorát felidézni mindennapi emlé-kei közül? Az viszont, hogy e téren egy kissé javuljon a helyzet, már nemcsak a BKV-n, nem a felsőbb fórumokon múlik, hanem rajtunk.

Azon, hogy egy kicsit *nyugodtabbak, udvariasabbak, megértőbbek* legyünk. Hiszen — az idegeinkről van szó. A meg-edzett, ép test — s egy-egy utazás a zsú-folt 12-esen felér egy kiadós edzéssel! — ép lelket feltételez. Hát semmiképpen se veszítsük el!

Különben is, az évek múlásával egy-re több ember rendelkezik már személy-gépkocsival. A fejlődés várható ütemét két adat is kellően illusztrálja: a jelen-legi 65 ezer budapesti magángépkocsival szemben 1975-re már 180 ezer szerepel a tervekben. S eljön majd az a kor is, ami-kor minden családnak lesz saját gépkoc-sija. Azok lesznek majd a boldog idők!

Mert akkor legalább gyalogolni majd jó lesz.

Kocsis L. Mihály