

Mese a játékmétróról

1. rész

2005. június 11. szombat

<http://www.sesblog.hu/archives/individual/014527-20050611.html>

Ígéret szép szó...

Nehéz a gyerekeknek megmagyarázni, hogy az idén karácsonykor sem kapja meg azt a játékvastat, amit már tavaly megígértünk neki. Ő bízott bennünk, esetleg már el is felejtette, mivel magyaráztuk ki magunkat tavaly, a pénzügyi köntörfalazásunkat még nem feltétlen fogja fel, de jobb is így, mert még visszakérdezne: és ezt nem tudta, amikor megígérted?

Valahogy így vagyunk mi a főváros új metróvonalával, a négyes metróval.

Nagyon régóta ígérik, nagyon sokszor volt már szó róla, nagyon sok pénz elment olyasmikre, amire azt mondták, kell a négyes metróhoz. A szomorú igazság viszont az, hogy egy méter új metró sincs. Ami most a Keleti pályaudvar sarkában folyik, az is csak egy új kijárat a régi piros metróhoz, egyébként egy több évtizedes ügyetlenség korrigálása: ha elkészül, nem kell majd teljesítménytúrázni csomagokkal át az egész Baross téren, a nyitott aluljáróban, majd végig a csarnokban mondjuk az első vágányig.

Várjuk tehát a négyes metró, mint a Messiást, hogy majd megoldja a gondjainkat és nem lesz utána már tömkedés és gruppenszex a piros hetesen, meg hullámvasút a nagymamakorú pótkocsikon végig a 47-es villamoson. Már ha azóta nem szoktunk volna át autóra és nem araszolnánk a dugókban, nem keresgélünk parkolóhelyet, nem fejlesztünk közben lassan gyilkoló kipufogógázokat és nem lennénk minden tavasszal szilalom-bajonokok a kátyúk miatt. Hit kérdése az egész. Hogy amit megígértünk és megígérik újra és újra, azt beváltják. Ezért tartjuk őket az adónkból, erre vannak, nem?

Tegyük fel, hogy sem az elfogadók (akik szerint lesz, csak ki kell várni), sem a szkeptikusok (akik szerint soha nem lesz) táborába nem tartozunk, hanem egyszerűen csak a kíváncsiság hajt, mi az oka az eddigi késlekedésnek? Az utánajárás sajnós idő- és munkaigényes elfoglaltság, szükséges igényesség magunkkal szemben, hogy ne adjuk fel félúton, ne fogadjunk el semmivel sem alátámasztott "bemondásokat". Keresgélni kell, mérlegelni, gondolkodni. Az első, ami feltűnik, hogy nincs igazán komolyan szó alternatívákról, de ne vágjunk a dolgok elébe!

Ahogy a bevezetőben említett gyermeknek, úgy nekünk is a legkézenfekvőbb azzal magyarázni a játékvast meg nem lété, hogy drága. Ez az állítás vitathatatlanul igaz. A most már hosszabbnak tervezett, Kelenföldi pu. és Bosnyák tér közé álmódott vonal számlájának végén az összesen rovatban legalább 350 milliárd forint várható. Jelentkezzen az, aki látott már ilyen nagyságrendben **NEM** alultervezett költségvetést!

Ez nagyon sok pénz, a hétköznapi életben felfoghatatlanul sok. Próbáljuk valahogy megragadni! Az egyszerűség kedvéért tételezzük fel, hogy pont tízmillió magyar állampolgár közt oszlik meg a költség, a Viharsaroktól Sopronig, a legidősebbtől az épp megszületettig. Ez esetben mindenkire 35 ezer forint befizetés jut. Nem lesz egyszerű ennyi pénzt összekalapozni, ez már látszik. Nem is ez fog történni, hiszen aligha lehetne mondjuk Mátészalkán mindenkitől beszédni ekkora fejpénzt olyasvalamiért, amit talán az életben használni nem fog. Hitel lesz, nehéz teher, hosszú évekre és hitelbe mindig minden drágább.

A fővárosnak nincs ennyi pénze, ezt mindenki tudja régóta. Még arra sincs pénze, hogy a meglévő infrastruktúrát szinten tartsa. A már meglévő metrók fenntartása és időnként szükséges felújítása is költséges. A főváros vezetése tehát kénytelen-kelletlen keresi az eszközöket arra, hogy a ceppet más (is) fizesse és eközben egyre elrugaszkodottabb dolgok kijelentésére kényszerül. Ez innen pedig már politika, pártok iszapbirkózása, Pár.

"A négyes metrónak nincs alternatívája."

Kényelmetlen dolog ez, ha jobban belegondolunk. Metró már nagyon régóta építenek a világban és ezügyben épp az élvonalban voltunk valaha. Azt gondolná az ember, hogy ennyi idő alatt kellő számú tapasztalat gyűlt fel, ha nem is nálunk, de mások sikereiből és hibáiból is gazdag tárház áll rendelkezésre a tanulásra. Inkább a bőség zavarát várná az ember, mint a zavarok bőségét, de a négyes metró első tervei immár a múzeumban porosodnak, miközben mégsem jár. Érdemes ennek is egyszer utánanézni, hányszor változott már, s elgondolkodni, egy-egy változásnak mi lehetett az oka. Aztán azon is, hogy ha egyszer egy metróalagutat megépítenek, az ott marad, akár jó felé megy, akár nem (legfeljebb majd utána igazítjuk a várost, gombhoz a kabátot), legalább fél évszázadra. A négyes metró tervei viszont húsz év alatt is sokat változtak...

A négyes metró terve ilyen régi? Igen. Unokáink pénzét készülünk elkölteni apáink terveire. Pedig a világ változott azóta, hogy úgy gondolták, a metró kívül más eszköz nincs sok utas elvitelére. Sőt, az a sok utas sem annyi már és talán nem is mind arra szeretne utazni, amerre a metró vinné. Talán a várt pár perc utazási időnyereség sem indokolna ekkora beruházást?

Jó, de akkor mi legyen? Hiszen a négyes metrónak nincs alternatívája, s mivel az az első számú közlekedési fejlesztés, minden más vár(hat) addig, míg az meg nem valósul (és ki nem fizetjük)...

Vagy mégis van alternatíva? Legközelebb majd erről mesélek.

2. rész

2005. június 17. péntek

<http://www.sesblog.hu/archives/individual/014606-20050617.html>

Tovább a lenini alagúton

1972-t írjuk, amikor először nevén nevezik a gyereket, a négyes metró. A vonal Dél-Budát és Rákospalotát kívánja összekötni, ez a DBR projectiroda [1] nevének eredete is. Időben itt körülbelül annyira vagyunk '56-tól, mint most a rendszerváltástól. Az ötvenes években erőltetett, majd félretett első igazi „nehézmétramó”, a piros, amit ma kettesként ismerünk, ebben az évben épül ki teljesen [2]. A közúti forgalom már most is okoz gondokat, de az olajválság nem érint minket, még hirdetik az olajkályhákat, mint takarékos eszközöket.

Benne vagyunk az új gazdasági mechanizmusban, kell a siker és annak propagandája. A lassú és elavult villamosokat fokozatosan háttérbe szorítják, a hálózatot folyamatosan kurtítják [3], a busz (és a trolis) csaknem mindent olcsón és jól megold, kizárólag a nagy tömeghez kell kötőtpályás megoldás, a metró. Átalakul a város is, épülnek a lakótelepek.

Minden eszköznek, így a metrónak is megvannak a maga kötöttségei, s nemcsak az, hány utast tud elszállítani, s mennyi az a legkevesebb, ahonnan már megéri a létesítése, hanem például az is, mi az a legmeredekebb, vagy legszűkebb ívű szakasz, ahol még közlekedni tud. A metró ezen formája teljesen zárt üzemi kerület kidolgozásra, s bár a nyomtáv azonos vasúttal és a villamoséval, egyéb okokból fel sem merült, hogy két különböző eszköz esetleg ugyanazt a pályát egyszerre használhassa.

... a XX. század második felére teret nyert az a felismerés, hogy a nagyvárosok közlekedési gondjainak megoldására az olyan integrált rendszerek jelentik a megoldást, amelyek nem kapacitáselvű, hanem minőségközpontú tervezés során jönnek létre. Ez a gondolat magával hozta a metróvonalak létesítésére épülő tervek felülvizsgálatát. Olyan közlekedési hálózatokat kezdtek tervezni, melyek egyesítik magukban a metró és a már korábban is meglévő felszíni eszközök előnyeit.
(Részlet Ács Balázs „Intermodalitás” c. cikkéből [4])

Mi itt még (mármint ahol a világ a XX. század második felében tartott) nem járunk, előbb ugyanabban a rendszerben egyre lassuló, majd végül félbehagyott módon túlestünk a kék metró (a hármás) építésén [5], közben volt egy rendszerváltás, előtte-utána mélyebb és mélyebb gazdasági kátyúkba akad az ország kereke. A tömegközlekedés, amelyet az új idők szavára hallgatva egyre inkább közösségi közlekedésként említünk, egyre nehezebb helyzetbe jut, s nem csak azért, mert egyre kevesebb jut fenntartásra és üzemeltetésre, hanem azért is, mert a megnövekvő forgalomnak a város sem tud utána menni: új út alig épül(het), a dugók és a parkolási problémák állandósulnak, a közlekedési morál romlik, a menetrend kiszámíthatatlanná és betarthatatlanná válik. Az egyre kétségbeesettebb szükségintézkedések hol hoznak valami eredményt, hol nem.

Metró kell ide, nem vitás

A metró az, ami föld alatt megy és alulról szedi az áramot - mint azt az egyik illetékes egy vitaindítóban kifejtette. Ugyan ez szigorúan egyik metrónkra se teljesül, de tény, hogy a felszíni viszonyokra csaknem érzéketlen a metró - már ha épp a felszíni kocsiszínt hajnalra be nem temette a hó...

Vita van [6], metró nincs [7].

Nem leszek népszerűség-hajhász, ha megint elmondom, hogy a négyes metróval ma senkinek nem lenne kifogása, ha 30 évvel ezelőtt megépül, és azóta is folyamatosan hosszabodott/fejlődött volna. Ez esetben a probléma „csak” annyi lett volna, hogy építéskor rögtön kinyírták volna a kiskörúti villamost, a Bartók Béla úti villamost és a kettő között a 18-as villamost a Vérmezőn. Ez tuti. Ma lenne bizonyos sírás, de ez csak akkora méreteket öltene, ahogy ma sírunk a Rákóczi úti, meg a Bajcsy-Zsilinszki úti villamoson. Hogy jó lenne, ha lenne, de a város él és működik nélkülük is. Lenne helyettük alacsonypadlós Volvo.

Ha az eredeti tervek szerint épül a négyes metró, akkor ma az lenne a kérdés, hogy előbb Újpalota-központtól a Pólusig, vagy a virágpiactól a Coraig hosszabbítsuk meg elsőként. Mint tudjuk, nem így történt, az azóta történtek sok mindent átírtak, elvárásainkat, szükségleteinket is. Változott a város, és ami még nyomasztóbb, óriási mértékben változott az agglomeráció is. Hátrányára. Bocs, hogy lélektani húrokat próbálok pengetni, de ezt ugyanolyan fontosnak tartom, mint a kapacitásmatrixot (azt sem tudom, mi az:-)).

Kurz und knapp, ezek az „átíródások” teljesen hitelessé teszik jelenleg a négyesmetróval szembeni ellenállást. Nem vonalvezetésében, hanem üzemmodjában. (Részlet Zöldi Péter [8] elemzéséből)

Van tehát egy nyomvonalunk [9], azon állomások, sok-sok kompromisszum árán.

Kell ez nekünk? Ez kell nekünk?

Azok közül, akikért a metró épülne, az utóbbi években egyre többen kezdik kérdezzetni, tényleg pont ez és pont így kell nekünk, ahogy „főnt” ezt annak idején elhatározták? Megkezdődtek (három évtized késéssel) a viták, elkezdtek érkezni az alternatív javaslatok, miközben a metró tervei is kisebb, nem feltétlenül előnyös változásokon mentek át. Egyik oldalon a kívülállók korlátozott lehetőségei és hozzáértése, a másik oldalon az igazi párbeszédre való képtelenség, a „mi jobban tudjuk” szakmai arrogancia áll, és mindennek tetejébe ott dollárárverés klasszikus dilemmája is: túl sok pénzt öltünk már bele, túl késő visszavonulni.

A civil javaslatok leginkább ott sikerülnek félre, hogy a négyes metróból kiindulva keresnek alternatív (olcsóbb, egyszerűbb, könnyebben megvalósítható) megoldást, ahelyett, hogy a problémát tekintenék át, amit a négyes metró hivatott megoldani. Ilyen variációkon azonban a hivatalos terv is átesett már, aki nyomon követte, emlékezhet még egy régi térképre, amin a négyes Budafokra, míg az ötös a Kelenföldi pályaudvarra ment, s ez utóbbi valami egészen mást jelentett, mint amit ma ötösnek hívnak. Lehet emlékezni a „Skála, vagy Kosztolányi tér” vitára, a Duna alatti állomás ötletére és a Gellért tér körüli fogcsikorgatásokra.

A négyes metró ezen az útvonalon és ezzel az állomáskiosztással 100%-osan csak a négyes metró tudná kiváltani.

Először azt döntsük el, hogy hogyan kívánunk élhető várost teremteni

Kellemes vajon egy olyan városban élni, ahol állandóak a forgalmi dugók, a levegő minősége rossz, a közlekedés bizonyos eszközökkel, mint például kerékpárral a legveszélyesebb extrém sportok közé tartozik, és csak gázálarcban úzva maradna el következménye a láncdohányosok tüdőkárosodásától?

Sétáljuk végig a Rákóczi úton, vagy az Üllői út nagykörúttól kifelé induló szakaszán! Mit látunk? Kocsisorokat és pangó, vagy már bezárt üzletek sorát. Nincs élet, annak ellenére, hogy az Üllői út alatt ott a metró. A metró ugyanis - mivel nálunk nem ismerik a kétszintű közlekedési modellt (erről lesz még szó) - „kinyírja” maga fölött és közelében a villamosvonalakat (Rákóczi u., Üllői u., Bajcsy-Zsilinszky u., stb.). Cserébe viszont emiatt túl sűrűn kell állomásokat létesíteni, ami a metró teljesítményét is rontja, de főleg drágítja a létesítést és az üzemeltetést.

A nagykörút a világ egyik legforgalmasabb villamosvonalával legalább valamivel előbb képet mutat, bár ez a kép közel sem idilli.

Mit jelent az élhető város? Ezügyben nyilván mindenkinek megvan a maga elképzelése, mi az és mi nem az [10], s akik a világban sok helyen megfordultak már, el is kezdik sorolni a példákat Prágától Helsinkiiig, ízléstől függően. Van, ahol a polgármester egészen radikális módszerektől sem riadt vissza [11], csak hogy a belső forgalmat mérsékelje. Az élhető város ugyanis biztosan nem belvárosi soksávos utak mellett fekszik. (Mondjatok egy jól menő, utcai teraszos kávézót a Ferenciek tere és az Astoria közötti szakaszon! A legjobb tippeket beküldők között gázálarcokat sorsolunk ki.) Valahogy „el kell dugni” a forgalmat, kilitani a belvárosból, hogy a felszínen „zöld fű, sárga villamos” és színes, valóban városias élet legyen.

Nálunk ehhez is fordítva fogtak hozzá, de hát mi gyakran ültünk eddig is háttal a lovon. Az egyébként még a XIX. században remekül megtervezett városszerkezetbe még a hetvenes években is befelé csábítottuk a forgalmat, azaz a sugárutak felfejlesztése folyt (lásd például a Nyugati tér felüljáróját), az autópályákat is a belváros szívében át kötöttük össze (M3 és M7).

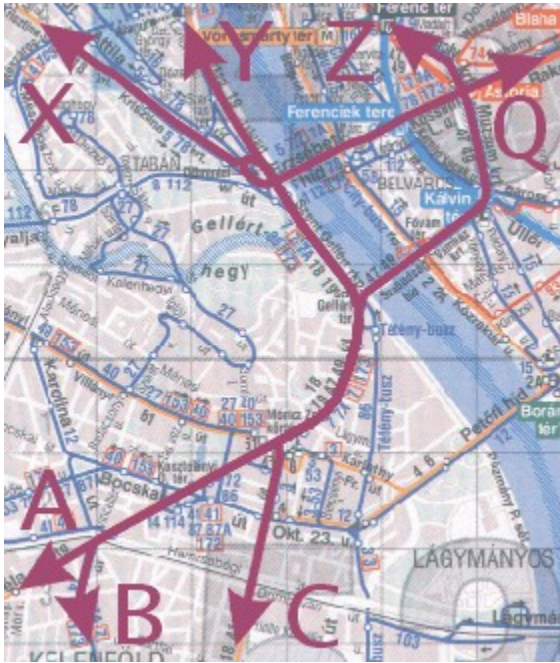
A gyalogosokat aluljárókba dugtuk el, az összefüggő villamoshálózatot darabjaira nyesegettük, mert útban volt és különben is minek, ha van metró és busz? Sajnos a közúti közlekedés olyan, mint az ideális gáz egykor volt iskolai tankönyveinkben: kitölti a rendelkezésre álló teret. Mindig. Tokyo egyik négyes szintes csomópontjának kora reggeli dugójában állva, valahol a hatodik emelet magasságában egy buszból egy lakóház konyhájába tekintve jutott eszembe, hogy nem is baj, ha egy tanulmányút csak pár napig tart, mert elsőre lenyűgöző ez, de sokadszorra pokoli.

A metró majd mindent megold?

Ennek megválaszolására először is tisztázzuk, mi és mire jó a metró. Röviden: a metró a gyorsvasutak kategóriájába eső eszköz, amely sűrű követése, szerelvényhossza miatt külső zavartatást nem visel el, s így pályáját teljesen el kell zárni, amit egy már beépített városi területen felszínen gyakorlatilag lehetetlen megoldani. Az amerikai magasvasúti megoldásoktól, jó okkal, tartózkodnak a hazai tervezők, a kéregvezetés (közvetlenül az utak alatt) az épületek és a Duna miatt sem oldható meg a teljes szakaszon (bár a hármast metró jó része így fut), marad a legdrágább megoldás, a mélyvezetés. Ugyanolyan üzemi feltételek mellett durva becsléssel a felszíni, a kéreg- és a mélyvezetés költségarányai $1x : 3 - 5x : 10x$ szorzóval értendők.

A négyes metró mellett a szállítási teljesítmény és az utazási gyorsaság a két legfőbb érv. Nézzük az előbbit! A projectiroda szerint az új metró maximum húszezer utast képes egy óra alatt egy irányba elszállítani [12], ennek kb. háromnegyedét el is várják, hogy belátható időn belül megjelenik (tartalékkal illik tervezni), tehát elvben ezek az utasok ma is utaznak - valahogy. Jó részük valamelyik hetesen - feketén, pirosan, ahogy esik -, más részük villamoson, ismert körülmények közt. Valamennyien egy szűk

folyosóban találkoznak, ezt hívják úgy, hogy belső Bartók Béla út, a körtér és a Gellért tér között.



Előtte-utána a forgalmi és utazási irányok szétválnak és a metró által gazdaságosan szállítható mennyiség alsó korlátja közelébe, vagy az alá esnek.

Ez pedig baj.

Ha ez igaz, akkor a metrónak csak egy rövid, középső szakaszán indokolt a teljesítmény miatt építeni, ezen a szakaszon azonban nem lesz a menetidő-előny számottevő, különösen nem olyan sűrű állomáskiosztással, amilyenre a négyes metróé sikerült mostanra. (Ez tendencia, a legszellősebb állomáskiosztása a kettesnek van, a hármas már „személyvonatosabbra” sikerült.)

A külső területeken, különösen ideértve Budafokot és Újpalotát, viszont távlatban sem lehet elég utast összekaparni, bár persze muszáj nekik is megígérni a metró, ahogy a káposztásmegyerieknek is a hármast... Ha már viszont megígértük, akkor ki kell találnunk, hogyan lehet mégis elég utast „idecsábítani”. Nos, a jól bevált módszerrel, a felszíni alternatívák megszüntetésével. Szüntessünk meg busz- és villamosjáratokat, ahogy azt a múltban is tettük, akkor nem lesz más választása az utasnak, mint lemenni a lukba.

Sajnos lesz: ha teheti, megpróbál autóba ülni, mintsem, hogy újabb egy-két átszállást élvezzen minden nap az eddigieken felül, az igen jól sikerült IMCs-ken (átszállóhelyeken) át, nem ritkán száz méter felett gyalogolva az eszközök közt, jó esetben legalább az időjárástól védve.

Nincs menekvés? Meglátjuk. Legközelebb.

3. rész

2005. június 24. péntek

<http://www.sesblog.hu/archives/individual/014668-20050624.html>

A hálózat csapdájában

Véletlenül az élet most a kezemre játszott és egy remek példát mutatott arra a tipikus csapdahelyzetre, amiből már csak vesztesen jöhetnek ki a résztvevők. A 2005. évi amerikai F1 futamra gondolok [13], a szabályok meghozatalának és betartatásának való élettől mindinkább elrugaskodott mivoltára. A kulcs a döntésképtelenség.

Ennek okait nálam hivatottabbak kellene elemezni, itt most csak a következmény érdekes, méghozzá az, hogy amikor nincs szilárd elképzelés a mikéntől és hogyanról, ha nincs kép arról, mi is igazán a probléma, akkor a döntéseket olyan érdekek fogják meghatározni, amelyek számára az adott téma szabályrendszere és működési módja lényegtelen. Rövid távú érdekérvényesítés ez, de nem is látszik mód hosszú távra tervezni; annak ellenére nincs meg ennek az alapja, hogy még a nem szakembereknek is nyilvánvaló, nem lesz ennek túl jó vége.

Vannak persze hosszú távú tervek, hogyne, ezek jó része még a világháború előtti elképzelésekre alapul, ami tulajdonképpen nem is baj, hiszen maga a város is alapjellegzetességeiből sokat a XIX. század végének köszönhet. Akkor és ott olyan úthálózatot, s azoknak olyan méretviszonyokat terveztek, amelyek az akkor még előre nem látható motorizációs robbanás első jópár évtizedét is szolgáltni tudták. Fanyarul akár úgy is fogalmazhatnánk, ez a hálózat felel meg egy Budapest méretű városnak, a jelenlegi forgalmi zavarok átmenetiek és ahogy az üzemanyagár kúszik felfelé [14], maguktól is hamarosan megoldódnak.

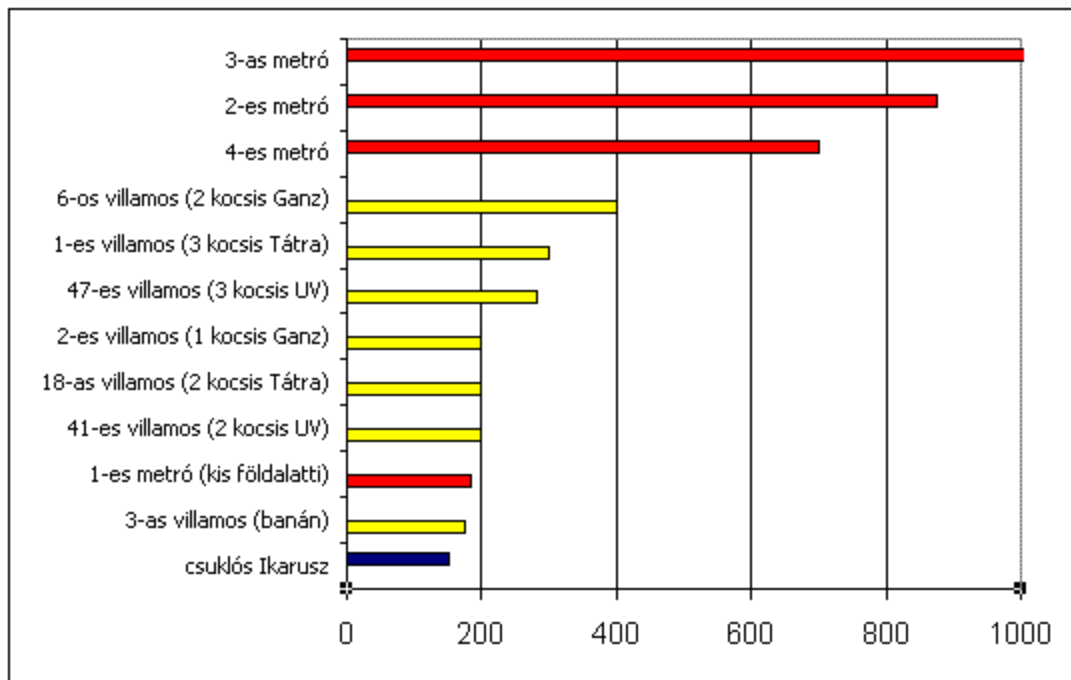
Eleink nem számolhattak azzal, hogy az ország elveszít két háborút, hogy a fővárost erőszakosan felduzzasztják, közigazgatási szerkezete megváltozik, agglomerációját adminisztratív eszközökkel hátrányos helyzetbe hozzák. Annak idején Újpestre, Pesterzsébetre és a többi, még nem a fővároshoz tartozó településre is villamost építettek ki, egészként gondolva a csak térképen húzott vonalakkal elválasztott részekre. Sajnos a „falépítés” az ország zsugorodásával valahogy itt is teret nyert.

Nem számolhattak azzal sem, hogy egy időre elszakadunk a „trendi világtól”, amellyel akkor még versenyben voltunk. Talán ennek is köszönhető, hogy miközben az Egyesült Államok előbb kiépített, majd megszüntetett több ezer (!) kilométernyi villamoshálózatot városaiban, s Európa számos városa (talán nem meglepő módon a háborúkban győztes országokban fekvők) követte a példát, addig nálunk, tőlünk keletre és a veszteseknél (Németország, Ausztria) talpon maradt a kiépített kötőpályás hálózat, és a hatvanas évekig a legnagyobb terhet viselte. A közút sokáig nem vált annyira egyeduralmává, hogy emiatt a városokat és az életünket hozzá igazítsuk.

Most, amikor már az Egyesült Államokban is kezdik felfedezni, hogy érdemes villamosvonalakat újra építeni [15], vagy ha nem is villamost, de fajsúlyban valami hozzá hasonlót (Padova, metrotram [16]) és nem (csak) metrót, akkor megélné elgondolkodni azon, vajon „rövidíthetjük”-e a fejlettségben előttünk járók útkereséséből adódó kanyarokat - például úgy, hogy a várható igények, a rendelkezésre álló mostani hálózat és a külföldi tapasztalatok birtokában újragondoljuk évtizedes álmainkat. Két oldalról kell „megtámadni” a problémát: mik az adottságaink és milyen megoldások lehetségesek? Mágneses lebegtetésű szupergyors vonalra [17] egyelőre csak Shanghainak volt pénze, liftekkel emelt hajók [18] sem fognak nálunk tömegével terjedni - ennyit az extremitásokról.

Hozzánk, már csak az építészeti, városszerkezeti, történelmi, kulturális és hasonló okokból is, a német és cseh példák állhatnak közel. Ott sem minden számít jó példának, szelektálni és továbbgondolni érdemes minden felvetést és a kudarcokból is tanulni lehet. Párizs széles belső sugárútjait csak felvállalhatatlan rombolásokkal tudnánk megteremteni.

Prágát 2002 nyarán árvízkatasztrófa érte, amely mindhárom metróvonalát érintette [19], vonalszakaszokat, állomásokat elöntve. A forgalmat a most is tapasztalható budapesti metrópótlás [20] példájával ellentétben főleg villamosokkal és vasúton (!) [21] pótolták, kihasználva azt az egyszerű ténnyt, hogy egy csuklós villamosba, vagy egy több egységes motorvonatba több utas fér, mint egy csuklósbuszba.



Tömegközlekedési eszközök szállítási kapacitása

Persze ehhez hálózat kellene, összefüggő [22], ahol két pont több útvonalon is elérhető, az elágazásokban és keresztezésekben minden irányban lehet haladni. Ha elkezdjük összeírni az adottságainkat, akkor a hálózat rovatba a következő bejegyzést tehetjük: széttörédezett (alig összefüggő), alternatíváktól szinte mentes, állapota sok helyen épp csak elégséges. Az üzemmódokhoz pedig az kerül, hogy „átjárhatatlan” és díjszabásilag is „elkülönített”.

Mindkettőt meg kell magyaráznom, az utóbbival kezdem: ma Budapesten két cég rendelkezik kötöttpályás és két cég közötti hálózattal, a vízi közlekedés elhanyagolható. A cégek közt hosszú idő óta sikertelenül folyó egyeztetések miatt tarifaszövetség [23] még mindig nincs, az ezévtől bevezetni kívánt bérletrendszer ettől még igencsak távol áll. Valahova oda kellene eljutni, mint Helsinkiben (és sok más nyugat-európai városban), miszerint a városon belül az utas számára érdektelen a közlekedési eszköz és a szolgáltató cég, mert mindenben és mindenhol ugyanazzal a jeggyel vagy bérlettel lehet utazni.

Mit jelentene egy utas számára teljesen „transzparens” rendszer a külterületeken?

Tény, hogy például Rákoskeresztúr és környéke „nagyon kint van”. Az utóbbi időkből kétszer is piár akció volt tesztelni, milyen eszközökkel mennyi idő alatt lehet onnan a belvárosba (annak széléig, a Keletibe) érni. Baumgartner Zsolt ugyan nem Minardival indult, de így sem tudta a megszorítani a MÁV vonatát, miközben a városi tömegközlekedést tesztelők (61E-s expresszbusz és metró kombó), valamint a kerékpárosok is versenyben álltak.

A verseny nem volt egészen fair, hiszen a vonathoz figyelembe kellett volna venni (a keresztúri városközponttól való távolságán kívül) a várakozást is (a jelenlegi menetrend a helyi igényekkel egyáltalán nem számol), ám mond valami nagyon fontosat: van ott egy létező és fejleszthető infrastruktúra, nem kellene feltétlenül „nulláról” kiépítendő megoldáson gondolkodva azt zsolozsmázni, hogy „nincs rá pénz”...

A legszebb az lenne, ha lenne valamink, ami Rákoskeresztúrból elindul a vasúton, valahol a Salgótarjáni útnál hirtelen villamossá válik és így érkezik meg a Népszínház utcába (amíg a Rákóczi nem hajthat ki). Lehetetlen? Igen! Nem! Attól függ.

Létezik ugyanis ilyen megoldás, például Karlsruhe városában [24], de Kölnt és Bonnt is „supervillamos”

[25] köti össze, ami a városban teljes joggal jár az utcán (ha csak úgy nem gondolja, hogy egy kicsit inkább metrót játszik), míg kint a nyílt pályán elereszti magát. Az átjárható rendszerek tehát olyan megoldások, amelyek a különböző üzemek hasonlóságait a legmesszebbmenőkig kihasználják (pl. azonos nyomtáv), a különbözőségeket pedig kezelik (eltérő tápfeszültség).



A lehetetlen: vasút a város közepén (Svájc)

Itthon egyelőre nincs szó ilyen megoldásokról, pedig olyan jármű, amely metróként és HÉV-ként is megállja a helyét - illetve eredeti szolgálati helyén meg is állta - van: ilyen, hannoveri „banánnak” nevezett villamos [26] jár a 3-as, az 50-es, a 62-es és a 69-es vonalakon. Különös ismertetőjele, hogy magas peronhoz készült [27], mint a metró, a gyors utasáramlás és a kényelem miatt, s csak szükségképpen tud lépcsőt nyitni olyan megállókban, ahol valamilyen ok miatt (pl. hagyományos villamossal közös megálló) alacsony a peron. Ez a banán a mi metrónk sebességtartományában is otthon érzi magát (bizony van, ahol nem a 30km/h az álomhatár!) és harmad-negyedmagával összecsatolva is tud dolgozni. Igazi Jolly-Joker. Épp csak nálunk mindebből semmit nem tudnak kihasználni, még az automatikus ajtózárat is kiszédték belőle, inkább fagyjon meg az utas, ha képtelen megszokni a nyugaton (pl. Miskolc ex-bécsi villamosai) bevált módit.

Vajon mi olyan különleges a pesti polgár butaságában, hogy ennyire tisztelni kell? Nos, írjuk csak fel az adottságokhoz azt is: utazási kultúra - vannak kiaknázatlan lehetőségek a javításában... Khm...

Adottság még az átszállások minősége: erre csak elégtelen osztályzatot tudunk adni, nagy-nagy jóindulattal esetleg egy mikroszkópikus méretű egs-t, kétszer vastagon aláhúzva.

Átszállni a népek IMCs-n szoktak. Ez „intermodális csomópont” rövidített neve és azt a helyet jelöli, ahol az ember utazása során eszközt vált, átszáll. A Baross tér is épp ilyen hely, itt lehet az újpalotai buszokról és a vasútról a kettős metróra szállni, az erzsébetvárosi oldalon a trolibuszvonalakokat elérni, a józsefvárosin az itt megmaradt egyetlen villamost. A tér a múltban is nagy forgalmat bonyolított le, a Rákóczi és Thököly út villamosai forgolódtak itt, még a gödöllői HÉV is eljött a pályaudvarig. Az elhagyott sínek helyén ma parkolót és buszmegállókat találunk, a 24-es villamos szégyenlősen meghúzza magát a Festetics utcában, nehogy akadályozza a Kerepesi út forgalmát.

A legjobb lenne persze átszállás nélkül utazni, erre az átjárható rendszerek adnak is lehetőséget, de erről később. Ha át kell szállni, az bizony nem kellemes az utasnak, így a cél ezen kényszerek csökkentése (reális kereteken belül) és nem növelése lenne. Ahol elkerülhetetlen, ott pedig mindent meg kellene tenni, hogy az átszállás minél zökkenőmentesebben essen meg. Ilyenre egy közeli példa Bécs két metróvonalának közös állomása [28], ahol a peron egyik oldalára az egyik vonal szerelvényei, a másikra a másiké érkeznek. Csúcsidőn kívül, amikor már ritkább a követés, be is várják egymást. Az ötvenes években még nálunk is terveztek hasonlót: a Stadionok állomás kialakítása eredetileg azt a célt szolgálta volna, hogy az egyik vágányra a metró, a másikra a gödöllői HÉV járjon be. A tervek módosultak, az Őrs vezér terén már nem

kerülhető el a kétszeri lépcsőzés, az alkalmi árusok hadán való napi áttöréssel nehezítve. Lehet véleményezni, sokan meg is teszik, keresetlen szavakkal.

Ha a közös peronos átszállás nem valósítható meg, még mindig törekedni lehet a minél kisebb eszközök közti távolságra és az időjárás viszontagságaitól való védelemre. Vizsgáljuk meg a Baross teret ebből a szempontból!



Az utas a metró jelenlegi kijáratából felbukkanva egy nagy **nyitott** területen találja magát, ha esik, ha fúj, ha fagy. Akármire szeretne átszállni, az messze van. Érdemes egyszer lelépni innen a távolságot a Keleti pályaudvar első vágányáig, amely a MÁV "IC főpályaudvar" koncepciója miatt minőségi (már mint egyedül elfogadható szintű) vonatokat fogad és indít. Vállalkozók két bőrönddel, esetleg egy babakocsival nehezsék a feladatot. A téren annyira messze esnek egymástól a közlekedési eszközök, hogy megérné külön buszjáratot indítani, ami csak Baross tér megnevezésű megállókat érintene: elindulna a Keleti melletti postától (1-4 vágányok közeléből), megállna a troli Garay utcai félreesőjénél, majd a 7-esek új megállójában a tér közepén, közel a metróhoz, innen fordulna a 80-as trolihoz (itt közel a villamos), majd megfordulna és megállna a kínai étterem előtt a parkolóban (10-13. vágányok), innen a pályaudvar főbejáratához menne (jegypénztárak) és így érne vissza a kiindulási ponthoz. Ma nálunk ez az IMCs.

Gyorsan foglaljuk össze, mink van és mink lehetne:

Létezik két városi és elővárosi gyorsvasúti rendszerünk (metró, HÉV) és egy klasszikus vasúti, mely a múltból örökölt néhány eredetileg helyi érdekű vasútnak épített vonalat (Esztergom, Veresegyház, stb.). Ezek menetrend szerint nem járhatók át, de a járműcsere két azonos üzem közt (pl. ráckevei és gödöllői HÉV) fizikailag lehetséges vasúton át. A legutolsó metrószállítmánya is „lábon” érkezett, de természetesen vontatva. Korlátozott átjárhatóság (a vasútra), illetve egyesítés (metró és HÉV) lehetséges, utóbbira alapozva tervezik az ötös metró. (Már amit ma nevezhetünk annak: Csepel és Békásmegyert közt, a belváros és a Duna alatt „metróként”, a szentendrei kijárási lehetőségével, vagy magas szedővel, vagy kettős módon).

Létezik továbbá egy városi villamoshálózatunk néhány kiemelt, ám csonka törzsvonallal (nagykörút, Fehérvári út, Lehel út, Szilágyi Erzsébet fasor, stb.), fejlesztésre várókkal (pl. budai észak-déli tengely, 3-as Csepelre, 1-es Dél-Budára) és reménytelennek látszókkal (Gubacsi út). Az átjárhatóságra itt példa a WLB [29] lehetne, akár a Népszínház utcából, akár a Rákóczi úton át Budáról induló rákoskeresztúri, akár egy, a Jászai Mari térről Dunaharasztiig közlekedő vonalra. (Tököl és Ráckeve inkább a vasútba illene már bele.)

Ami a Soroksári út környékét illeti, az olyan, mint az összes elképzelhető betegségben szenvedő állatorvosi ló. Lágymányosi híd és a Soroksári út találkozásánál ötféle tömegközlekedési mód közül választhatna az utas, ha azok egy megállóban lennének elérhetők és mindre ugyanaz a jegy lenne érvényes. Ehelyett külön életet él a vasút, a HÉV, a Gubacsi úton haldokló villamos és a BKV, valamint a Volán buszai. Látszólagos verseny, amelynek nem lehet győztese, vagy legalább is az utas nem nyerhet...

Azt gondolom, eleget mentünk a Safety Car mögött, a felvezető kör többszörösen megvolt, ideje elrajtolni a

Dél-Buda - Rákospalota versenyen, mielőtt dobálni kezd a közönség. A reklám után folytatjuk, maradjanak a készülék előtt!

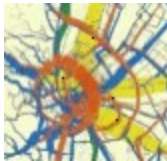
4. rész

2005. július 1. péntek

<http://www.sesblog.hu/archives/individual/014762-20050701.html>

Érettségi feladat – oldjuk meg!

Ismeritek azt a mesét, amelyikben a királylány minden kérését kiköszörözteti, mert azt ígérték neki, hogy egyszer majd jön a királyfi, hófehér paripán? Ami a késést illeti, a négyes metró is ilyen, és az alternatív javaslatok nem is feltétlenül a négyes metró helyett szeretnének építeni valamit, hanem olyan megoldást javasolnak, amelyik enyhítené a közlekedési gondjainkat addig is amíg a királyfi előkerül. (Főleg, hogy a dolgok jelenlegi állása szerint a királylány túllépte a nyugdíjkorhatárt, a királyfi eltévedt az erdőben, a fehérlókölcsonzó pedig zárva van.)



Dél-Buda mindössze négy „nagykapu”-t kapcsolódik a főváros többi részéhez: a Lágymányosi hídnál, a Goldmann György térnél, a Gellért térnél és BAH-csomópontnál. Két nagy terület, a Budapestet körülölelő agglomeráció legkiterjedtebb része (Budaörs, Törökbálint és Érd), valamint „csak” a teljes Dunántúl itt kísérelheti meg az átmenetet – igaz, utóbbinak még az M0-ás autópálya-környű (a.k.a. halálút) is rendelkezésére áll. Az alternatívák szűkös volta részben a terepviszonyoknak köszönhető: a Dunának, a Gellért-hegynek és budai hegyvidék egyéb tagjainak.

Ha rátekintünk a térképre [30], a négy említett kapuból kettő igazán „vastagon” kihasználta, a nagykörút felé vivő és a belvárosi irány, amely egyúttal az Észak-Buda felé vezető irányt is tartalmazza. Észrevehető még, hogy a Budaörsi útról érkező forgalom nagyobb része is a két középső kapu felé tart; a BAH-csomópont és a Lágymányosi híd felé jóval gyengébb terhelés jut, bár utóbbi kapacitásában is rendelkezik tartalékokkal. (Szól egy mese arról is, miért kellett Budapest legújabb közúti hídjának a budai oldalon derékszögben törő útvonalra vezetnie, elkerülve a több mint száz éve kiszabályozott összekötési lehetőséget a Budaörsi út felé – de „Hamzsabégyi fülemüléről” majd máskor.)

A térképen látható, hogy a Gellért tér kapun át két kötegben áramlik át a pesti oldalra a forgalom: a Szabadság hídon a villamos, az Erzsébet hídon a busz közlekedik. Ahogy korábban már meséltem, ezek együtt, a Bartók Béla úton már viselnek akkora terhet, hogy azért már érdemes lenne metró építeni. De az is látszik, hogy külön-külön nem, s világ egyik legforgalmasabbnak számító buszjáratán (járat-csoportján, mert több számít ide a 7A-tól a gyors 173-asig) még így sincs annyi utas, mint a nagykörúti villamoson, s nem sokkal több, mint a kiskörútin. Ebből lehet vonni olyan következtetést is, miszerint elég lenne a 7-es busz vonalára valami „erős és gyors villamosvonalat” építeni, ahogy ez szakmai oldalról is felmerült.

Tudni kell még, hogy amikor a négyes metró költségein mindenképpen faragni kellett, egy azóta is igen vitatott megoldás született: a rövidített állomás. Az új metró tehát az évtizedeken át törvényben is rögzített 120 méteres minimális állomáshossz helyett 80 méterekkel épülne (a nagykörúti villamos 53 méter hosszú). A törvényt volt a legkönnyebb módosítani. Emiatt eleve igen sűrű követést (90 másodperc) kell tervezni, hogy a célul kitűzött szállítási teljesítményt produkálni tudják. Tartalék nincs igazán, mélyállomást hosszabbítani pedig olyan költséges és hosszasan zavarokat okozó móka, amibe nemigen fognának bele... Az eredmény viszont így az, hogy két nagykörúti teljesítményű, azaz villamosvonalként számon tartott pálya kapacitásában többet adna nála – az egyik pálya pedig már meg is van, a Bartók Béla

úton. Továbbá két egymással kompatibilis, egymást segítő vonal meghalni sem tud olyan könnyen, mint egy...

Az Index cikke szerint [31] eleinte számoltak is a gyorsvasutas megoldással, sőt az értékelés során néhány tized százalékkal jobbra hozták ki, mint a nehézmétrót, később mégis az utóbbi terv mellett döntöttek. Annyira, hogy a nyilvánosságra hozott megvalósíthatósági tanulmányban [32] már egy szó sem esik sem gyorsvasútról, sem esetleges más alternatívákról.

OK, építsünk szupervillamost, de hova?

Az alternatíva után kutatók általában a négyes metró nyomvonalán próbálnak utat találni, ami teljesen érthető, ám a felsorakozó akadályok rendre kifognak rajtuk. Azok, akik a Bartók Béla úton ma meglévő két vágányt próbálnák még kettővel bővíteni (ez kapacitás szempontjából teljesen korrekt megoldást adna), azok vagy a közúti forgalmat lennének kénytelenek hidegre tenni, vagy kéregbe álmodják a vonalat, ami a Dunáig jó, de nem tovább – és nem is olcsó. Ha mélyvezetést választanak, akkor pedig kapunk egy „villamospótló metró”, még drágábban, de legalább a kompatibilitás megmaradna a jelenlegi hálózattal.

A másik csoport abból indul ki, hogy Dél-Buda és Rákospalota között (majdnem) végig ma is van kiépített vaspálya, csak fel kellene egy kicsit fejleszteni, hogy ütemes 3-4 perces követést is képes legyen elviselni, ahogy ez Svédországtól Svájcig gyakorlat, de még a nagysebességű japán shinkansen a maga 270km/h csúcsebességével is képes ilyen sűrűn járni. Tény, hogy a Drégelyvár út vasúti felüljárója és Újpalota központja közt nincs nagy távolság, keletre még hely is akadna egy kiágazást építeni, Dél-Budán pedig Kelenföldtől lefelé „tengelyben” halad a vasút, de van egy komoly hátránya az egyébként jónak tűnő elképzelésnek: a Kelenföld – Ferencváros – Kőbánya-felső – Rákosszentmihály vonalvezetés nagy ívben elkerüli a belvárost.

A négyes metró „átlóvi” a belváros déli felét, ezt azonban a másik két metróvonal is megteszi a közelben. A kérdés az, hogy kell-e a belvárosba ennyi metró. Nos, az utazási szokások felmérése azt mutatja, hogy igen (pontosabban valami kell, nem feltétlenül metró), ráadásul az átszállási lehetőségeket is illik biztosítani. A külvárosokból és az agglomerációból a belváros felé áramlik a forgalom nagyobb része; számukra lenne időnyereség, ha legalább az agglomeráció határától gyors eszköz szállítaná őket, hogy ne legyen tele össze-vissza parkoló és egymást akadályozó autókkal a belváros.

A projektigazgató azonban nem így gondolja:

A DBR [33] projekt igazgatója, Gulyás László a VEKE [34] kifogásaira válaszul az Indexnek elmondta: a 4-es metrónak nem az agglomeráció kiszolgálása a feladata, hanem a túlszűfolt belváros levegőhöz juttatása, a felszíni villamosok, buszok kiváltása. (A 37 éves álom. [31] Tamás Bence és Tóth-Szenesi Attila cikke az indexben.)

Nos, ennyi év tapasztalatával rendelkező szakértőtől akkor fogadjuk el, hogy a négyes metró elsősorban a már meglévő eszközök kidobására való, s nem arra, hogy a város távoli szegleteiből megkönnyítse a közlekedést; de mint ahogy a megvalósíthatósági tanulmány hálózati részéből [35] is kiderül, a 7-es buszok egy részére továbbra is szükség lesz (viva Rákóczi szmog!), csak villamosvonalakat lehet teljes egészében felszámolni. Arra sem jó, hogy a belvárosból a személygépkocsikat kiszorítsa, oda a projektigazgató úr szerint inkább a busz és a villamos ne menjen be...

A metró gazdaságos üzemeltetése miatt tényleg meg kell szüntetni a vele rivalizáló felszíni vonalakat, másképp nem jönne össze elegendő utas. Kézenfekvő, hogy az autóknak lesz majd több hely, ha eltűnnek az utcákról a villamosok és autóbuszok. Tényleg lesz, egy rövid ideig. Ahogy erről korábban már volt szó, a forgalom, ideális gáz módjára, kitölti a rendelkezésére álló teret.

El kell döntenünk, hogy autózni akarunk-e jól a belvárosban vagy élni? [36] A kettő olykor egymással ellentétes döntéseket követel meg.



*Belvárosi „idill”, betontengerrel és benzingózzal.
(Pillanatkép Stockholm belvárosából.)*

Ebben a kérdésben az iroda némiképpen még a főváros elképzeléseivel is szembe megy, mivel Budapest – igaz távlatban – a kiskörúti villamos meghosszabbításában, pontosabban visszaépítésében gondolkodik a Deák tér és a Lehel tér között. A különböző csoportok közti árnyékbbox eredményének tekinthető az is, hogy a Westendtől megkövetelték, úgy tervezze és kivitelezze épületeit, hogy a 14-es villamos újra be tudjon jönni a Nyugati mellé. Ők ezt megtették, ám még sincs villamos, mert időközben valaki rájött, így ugyan eljuthat a pályaudvar mellé a vonal, de zsákutca lesz; képtelenség lesz összekötni egy még délebbi szakasszal. Jelenleg az egyébként is kalandos sorsú (az a bizonyos összeérni nehezen akaró) felüljáró „van útban”, egyes vélemények szerint elbontandó, mert csak vonzza a sok bűdös autót befelé, mások szerint viszont ha már van és megvalósítható, a rombolás helyett új funkciót kell találni neki – mondjuk épp át is jöhetne rajta a 14-es a kiskörút felé menet.

Elsősorban az utazási minőségnek tenne jót, ha a Bajcsyn újra járna a villamos, másodsorban talán a mára elautópályásodott útvonal visszavárosiasításában is segítene – a belvárosba ömlő közúti forgalom részleges kiszorításával. A hármas metró mellett nem feltétlenül szükséges ez a kapacitás. Nem is lenne indokolt és kihasznált, ha csak mondjuk a Nyugati és a Kálvin tér között járna a villamos. Viszont ha a 47-es Budafokról a Lehel térig, vagy akár a Hungária körútig járna, míg a 14-es lejutna a körtéren át a Kelenföldi pályaudvarig (magába olvasztva a 49-est), akkor a mostanában nálunk is végre eltanult hosszú átlapoló viszonylatokkal az átszállások száma csökkenne, a hálózat pedig összefüggőbbé válna. (Nem is olyan rég egy rövid szakasz felújítása miatt a körúti villamosok szinte az egész várost kénytelenek voltak bejárni, hogy a kocsiszínbe eljuthassanak, annyira szétesett mára a hálózat.)

Lássuk, tudunk-e jobbat!

Mérő tanárúr szerint a „vegyes stratégia” jobb, mint a tiszta. Eddig mikor alternatívát kerestünk, oda jutottunk, hogy a négyes metró a tervezett nyomvonalon nem tudjuk megfelelően kiváltani semmilyen más eszközzel sem. Próbáljuk hát másképp, felbontva a feladatot több részletre!

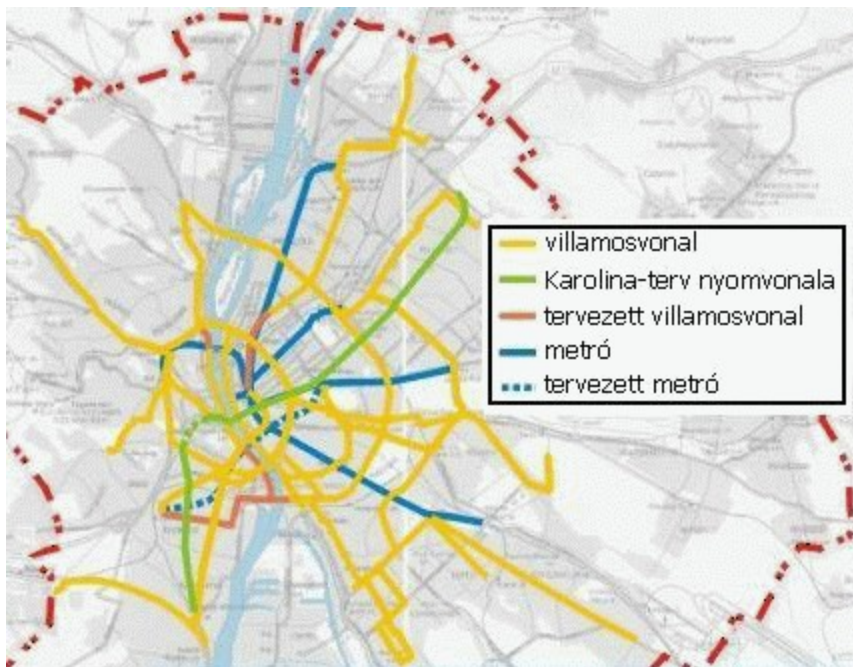
Koncentráljunk először a belvárosra! Azt már tudjuk, hogy a költségtakarékosságból 80 méteresre zsugorodott állomásokkal dolgozó metróterv számított kapacitásplafonja két erős villamosvonalal egyenértékű, ebből egy létezik is a Bartók Béla úton. A másik vonalra tehát azt a forgalmat kell terelni, amelyik számára bevállalható egy kis kerülő, mert nem pont a Bartók két-három belső megállója az úticélja, ellenben a belvárost el szeretné érni. Ha a 7-esek valamelyikén utazunk, ilyen belvárosi „cserélődési pontnak” mutatkozik például a Ferenciek tere (hármas metró, budai buszjáratok, kettes villamos), vagy az Astoria és a Blaha Lujza tér. Az ábra alapján itt egy szép vastag kék vonal halad át, azaz busz, a kérdés tehát az, tudunk-e ide tenni valami „turbósabbat”??

A külterületekkel kapcsolatban pedig az a kérdés, mennyire viselhető el a villamos lassúsága? Nos, minél

korszerűbb, kényelmesebb és gyorsabb az a villamos, annál messzebb terjed ki a hatóköre, ám így is érdemes olyan megoldáson gondolkodni, amelynek nem három-négy megállója van kilométerenként. Ahogy már írtam, mindezt átjárható módon is meg lehet valósítani. Az pedig gazdasági racionalitás, hogy minél kevesebb fajta üzemeltetést kell fenntartani, annál kisebb állandó költségterhet oszlik meg a hálózatok között. A rugalmasság is nagyobb, lehet kocsikat „átdobni” egyik vonalról a másikra, ha szükséges.

Összefoglalva: egy további kötőpályás vonal építése és a vasút bevonása több utasnak, nagyobb területen és a metróval olcsóbban adhat megoldást Dél-Buda és Újpalota jelenlegi problémáira úgy, hogy közben megtartja megszokott kapcsolatokat, nem borítja fel az utasok életét, növeli a meglévő hálózat képességeit és megfelel az „élhető város” koncepciónak is. Nem áldozatok nélkül persze.

Az egyik ilyen javaslat a Karolina project [37]. A lényege, hogy Albertfalvától Újpalotáig egy nagyteljesítményű gerincvonalat javasol, mely a belvárosban inkább villamusként, a külvárosokban inkább (felszíni) gyorsvasútként működik, s ehhez mindössze kb. másfél kilométer felszín alatti szakaszt igényel.



A Karolina project javasolt nyomvonala

A vonal Újpalotától az Erzsébet hídig a mostani piros 73-as busz vonalát követné, majd a hídon átérve a Gellért-hegy nyugati nyerge alatt folytatná útját (a terepviszonyok miatt sajnos nem kerülhető el a mélyvezetés), hogy azután a Villányi út és Karolina út kereszteződésénél bukkanjon elő megint. Innen pedig már egyenes út visz Albertfalváig. (Előbb végig a Karolina úton, ahol előrelátó elődeink hagytak helyet a villamosnak az út közepén, majd a vasúti felüljáró alatt átkelve a Tétényi úton tovább dél felé.)

Az már csak hab a tortán, hogy ez a nyomvonal „ingyen” összekötné nekünk a hűvösvölgyi villamosvonalat a Népszínház utcaival, megteremtve ezzel a kelet-nyugati irányú villamospályák lehetőségét.



A vasútra alapozott megoldások közt vannak hamar megvalósítható ideiglenes megoldások, mint az Érdről és a Camponától a Mexikói útig és (egy kis építés után) Újpalotáig közlekedő „elővárosi” szerelvények, vagy olyan „villamosszerűek”, mint az Esztergomba járó Desiro, néhány ma még nem létező megállót is tartalmazva; és vannak távolabbi elképzelések is, mint a Kelenföldet a Nyugati pályaudvarral összekötő vasúti alagút [38], belvárosi mélyállomásokkal, kialakítva Budapesten is egy városi vasúti körgyűrűt, amely más városokban is jól szolgálja a várost és az őt körülvevő területeket. Ez csak itthon szokatlan gondolat, a világ fejlettebb részén folynak ezirányú fejlesztések.

Az egyik szemlélet szerint a vasútvonalakat át kell vezetni a belvárosra, azért, hogy ott újabb megállókát létesítve a belváros a vasutat használóknak jobban feltárható, illetve maga a vasút a belvárosból jobban elérhető legyen.

A másik szemlélet az, amely a meglévő és jó kapcsolatokkal, kiépült infrastruktúrával rendelkező pályaudvarokat akarja helyzetbe hozni, azáltal, hogy közöttük közvetlen városközponti összeköttetéseket hoz létre. Ezáltal a fejpályaudvarok átmenőkké válnak, kapacitásuk növekszik amellyel, hogy a vasutat használók nem kényesülnek átszállni, úticéljukat a lehető legjobban megközelíthetik vasúton is, csak a legutolsó pillanatban eszközt váltva. (Zöldi Péter [8])

Metróra is lehet átjárható rendszereket tervezni, ilyen Szigeti Dániel Egyesített városi és elővárosi gyorsvasúti rendszer kialakítása Budapesten és környékén [39] című munkája, vagy a négyes metró legalább a legrosszabb kialakításából kimenteni javasoló szerzőpáros, Ács Balázs és István György Metró 4 plusz elképzelése.

Mindegyik megoldásban közös, hogy nem kívánja bevált megoldások „halálát”, megszokott útvonalak feladását, s igyekszik vagy a négyes metróra előirányzott költségkeret feléből-harmadából kijönni, vagy nagyobb területet old meg, mint amit a DBR iroda akár további 25 éves távlatban (budafoki metróág – „majd egyszer”) ígérne. Mindegyik megoldásban közös továbbá a nemzetközi tapasztalatok beépítése, a begyepesedett „(Budapest) ez lehetetlen” hozzáállás elutasítása – magyarul az egykor volt kapcsolatunk felvétele gondolkodásban is a fejlett világgal. Ha eljutnánk idáig, nem lenne álom a szép jövő [41], amit három évtizede is ígértek, s ígérnek most is.

Vége?

A mesének itt tulajdonképpen vége, aki nem hiszi, járjon utána:

- A Budapesti 4. metróvonal megvalósíthatósági tanulmánya (DBR)
<http://metro4.hu/megvalositas/tanulmany.htm>
- Így is lehetne (Hamster cikke)
<http://hampage.hu/kozlekedes/igyislehet.html>
- Hogyan javítanál Budapest közlekedésén? (Index fórum)
<http://forum.index.hu/Article/showArticle?t=9018195&la=45335001>
- Városi, elővárosi és vidéki közlekedés (VBO fórum)
<http://www.vasutbarat.hu/modules.php?name=Forums&file=viewforum&f=2>
- Városi és elővárosi Közlekedési Egyesült weblapja

<http://www.veke.hu/>

- Budapesti városi gyorsvasút (google keresőlink)
http://www.google.co.uk/search?num=50&hl=en&as_qdr=all&biw=1112&q=budapest+v%C3%A1rosi+gyorsvas%C3%BAt+OR+aligut+OR+gerincvonal+site%3Ahu&btnG=Search&meta=lr%3Dlang_hu
- Ali közlekedési gyűjteménye
<http://kvtlinux.lib.uni-miskolc.hu/ali/veevk/>

Köszönetnyilvánítás

A sorozat elkészülte az Index és a VBO fórumain folyt vitáknak, a résztvevők makacs megoldáskeresésének, az idővel egyre több kételyt megfogalmazó szakmai cikkeknek, Hamster enciklopédikus budapesti városi és közlekedési adattárának, valamint stsmork nélkülözhetetlen szerkesztői segítségének köszönhető. A hibákért és a megválaszolatlan kérdésekért a szerző természetesen vállalja a felelősséget.

Első megjelenés:

sesblog

www.sesblog.hu

2005.június-július

Perlaki Attila

perlaki @ chello.hu

Linkek:

- [1] <http://www.metro4.hu/>
- [2] <http://www.metro4.hu/content.php?tmp=page&id=15>
- [3] <http://hampage.hu/kozlekedes/sinek.html>
- [4] <http://kvtlinux.lib.uni-miskolc.hu/ali/veevk/cikkek/alagutak.html>
- [5] <http://www.metro4.hu/content.php?tmp=page&id=16>
- [6] <http://www.metro4.hu/content.php?tmp=news&kid=26&sub=arch>
- [7] <http://www.metro4.hu/content.php?tmp=page&id=13>
- [8] <http://www.bfvt.hu/referenciak.php?p=4&tid=21&iroda=4&PHPSESSID=3f43deaa08471d47e0e5ecfeafe6d4a0>
- [9] <http://www.metro4.hu/content.php?tmp=page&id=11>
- [10] http://www.epiteszforum.hu/muhely_utoptia.php?muid=77
- [11] <http://www.sesblog.hu/archives/individual/008918-20031117.html>
- [12] <http://www.metro4.hu/content.php?tmp=page&id=18>
- [13] <http://www.sesblog.hu/archives/individual/014618-20050620.html>
- [14] <http://www.sesblog.hu/archives/individual/014036-20050509.html>
- [15] <http://www.dctransitfuture.com/demos/anacostia/>
- [16] <http://tplpadova.fotopic.net/c348933.html>
- [17] <http://www.monorails.org/tMspages/MagShang.html>
- [18] <http://www.foudurail.net/thieu.html>
- [19] http://metro.dnsalias.org/povoden/vyvoj_e.htm
- [20] <http://www.bkv.hu/hirek/hir454.html>
- [21] <http://hampage.hu/kozlekedes/praga/index.html>
- [22] <http://hampage.hu/kozlekedes/igyislehet3.html#vaganykapcsolatok>
- [23] <http://www.bkszh/>
- [24] <http://www.s-bahn-rheinneckar.de/-S:PtVOSN:d4y06NNNiWg7i9NNNN1M/s-rheinneckar/view/unternehmen/sbahn.shtml>
- [25] <http://hampage.hu/kozlekedes/igyislehet.html#Stadtbahn>
- [26] <http://hampage.hu/kozlekedes/20011002/index.html>
- [27] <http://hampage.hu/kozlekedes/igyislehet4.html#magasperonosmegalloavarosban>
- [28] <http://hampage.hu/kozlekedes/igyislehet2.html#kenyelmesatszallas>
- [29] <http://www.wlb.at/index.htm>
- [30] http://www.sesblog.hu/archives/20050701_metro_3_usasforg_nagy.html
- [31] <http://index.hu/politika/belfold/budapest/mnogy0620!2>

- [32] <http://metro4.hu/megvalositas/tanulmany.htm>
- [33] <http://www.metro4.hu/content.php?tmp=page&id=33>
- [34] <http://www.veke.hu/>
- [35] <http://metro4.hu/megvalositas/b-resz3.html#2>
- [36] <http://maps.google.com/maps?ll=35.682521,139.780383&spn=0.007828,0.008419&t=k&hl=en>
- [37] <http://kvtlinux.lib.uni-miskolc.hu/ali/veevk/Karolina/VK200502.html>
- [38] <http://kvtlinux.lib.uni-miskolc.hu/ali/veevk/AliGut/index.html>
- [39] <http://mkkk.kma.bme.hu/dani/diploma.html>
- [40] <http://www.metro4plusz.ini.hu/>
- [41] <http://hampage.hu/kozlekedes/kirandulas3.html>

A cikksorozathoz kapcsolódó rádióműsor felvétele letölthető a
<http://www.sesblog.hu/archives/individual/014810-20050706.html>
címről, MP3 formátumban, hossza 108 perc, elhangzott a *Retúr* 2005. július 6.-i adásában.