

Hogyan működik a rendszer?

VISSZHANG - L. évfolyam 32. szám, 2006. augusztus 11.

Mert mindig ez a kérdés. Talán egy példán át eljutunk a Combino-villamosok ügyéhez is, ami azért mégiscsak ügy, hiszen egy valamirevaló és önmagára kényes nemzet aligha engedheti meg, hogy fővárosának vezetőit a lakosság gyakorlatilag hülyének nézze, miután egyetlen értelmes mondattal sem tudják kommentálni a fejleményeket, csupán egymásnak üzengetnek interneten, és félnek attól, hogy "belekeveredik a politika".

Körülbelül itt tartunk tehát.

Példámért egy kicsit vissza kell mennünk a múltba: 2006 februárjában a Főpolgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Bizottsága "elfogadta a BKV paraméterkönyvét", ami "egyebek mellett a járatszámokat és sűrűségeket meghatározó dokumentum". A BKV amúgy természetesen nem tartja be a megállóiban kifüggesztett menetrendet, amennyiben pedig az utas netán a Moszkva téri fődiszpécsernél érdeklődik a paraméterkönyvben foglaltak iránt, azt a választ kapja, hogy az "üzemi dokumentum", a menetrend nem társadalmi szerződés, hanem csupán tájékoztatási célokat szolgál, az aldiszpécser pedig, hogy azért legyen emberi jellege is a beszélgetésnek, hozzáteszi, hogy a paraméterkönyvet nem látták, nem is érdekli őket, sőt, szarnak bele, ők csak azt tudják, hogy a tökök tele van már az egésszel. És az utasnak ez az őszinte együttérzés jólesik.

Szóval a paraméterkönyv elfogadása mellett ez a komoly nevű bizottság felkérte Vajda Pál főpolgármester-helyettest arra, hogy készítsen zsúfoltságkezelési tervet, ami kitér "szervezeti, intézkedési és forgalomszervezési kérdésekre", és ez tényleg nagyon jól hangzik, számomra például (és csakugyan nem bántani akarom szegény Vajda Pált, inkább sajnálom) teljesen új dimenziókba helyezi a városi közlekedést, mert ez a zsúfoltság kezelése igazán eredeti gondolat, nem is tudom, eddig hogyan boldogultunk nélküle. De Vajda Pálnak nem ez a legfontosabb feladata, vannak sürgetőbb, stratégiai ügyei is.

A budapesti tömegközlekedés rongálásának azonban komoly hagyományai vannak. Aminthogy Váncsa István ([ÉS, 2006/31.](#)), magam is szenvedélyesen szeretem a villamost, ezért pontosan emlékszem, hogy a sínek ostoba és szenvedélyes felszaggatása nem a Rákóczi úton kezdődött (itt okozta a legnagyobb károkat, ennek tudományos irodalma is van már), hanem a Bajcsy-Zsilinszky úton és a Bajza utcában, folytatódott a Bethlen Gábor utcában, kiteljesedett a 4-es és 6-os körjárat megszüntetésével, de emléthetnénk a Váci utat is, szóval elcseszтük alaposan. Most persze mutogatnánk a szocializmusra, hogy azok bezzeg milyen pancserek voltak, ámde a sokoldalú és nagyhatalmú Városüzemeltetési Bizottság most éppen arról is tárgyal, hogy a Thököly úton is felszámolná a villamosokat, mondván, hogy majd a metró...

Szóval, gondok vannak a rendszerrel.

A mindenható Városüzemeltetési Bizottság februárban azzal is foglalkozott, hogy új buszjárat indul, 200-as számmal, paraméterei szerint Kőbánya-Kispestről a Ferihegyi repülőtérre. Ez aztán a hír, gondolhatnánk, egy új buszjárat egy városban majdnem olyan, mint egy kisgyerek születése egy családban, bár nem igazán érthető, hogy mi köze a Városüzemeltetési Bizottságnak az egészhez, ráadásul a hír persze csak majdnem örömteli. Az autóbuszok ugyanis Ferihegy 2-ről Ferihegy 1 érintésével jutnak el a már említett végállomásra, azonban a repülőtér irányába "forgalomtechnikai okok miatt nem tud bekanyarodni az 1-es terminálhoz". Vajon mi lehet a "forgalomtechnikai ok"? Nos, az akkori újságokat figyelmesen olvasva kiderül: "Hogy ez idén - jelzem, februárban vagyunk, igazán nagyvonalúan bánnak a határidőkkel -

megvalósuljon, a szükséges lépéseket (például lámpás kereszteződésre vonatkozó tervek) szintén Vajda Pálnak kell kidolgoznia."

Ha én Vajda Pál főpolgármester-helyettes lennék, akkor bizony megkérdeztem volna, hogy a "szervezeti, intézkedési és forgalomszervezési kérdésekre" is kitérő zsúfoltságkezelési terv kidolgozása mellett a bizottság vajon komolyan gondolja, hogy egy autóbuszjárat bekanyarodásának eljárást nekem kellene kidolgoznom?

És ezért gondolom, hogy ma Magyarországon baj van a rendszerekkel. Gyanítom: zavarok vannak a hatáskörökkel. Baj van a fogalmazással is, hiszen alapvetően pontos magyarázatok helyett mellébeszélünk, kellemes eufemizmusok mögé bújunk, másrészt folyik ez az érdemi információkat egyébként nem hordozó látszat-vita a villamosokról meg a felsővezetésekről, csak azért, hogy azt gondoljuk, ja, kérem, demokrácia van (ennek semmi köze a demokráciához), miközben egy főpolgármester-helyettes azon töri a fejét, hogy hogyan kanyarodjon be a 200-as busz az 1-es terminálra.

Így aztán nem csoda, hogy a felelősség elpárolog. A trolibuszok ráznak, az utak hepehupások, a Moszkva téren az aldiszpécser depressziós, a Combino-villamosok ügyében az igazán érintettek csak egymásra mutogatnak, miközben azt gondolják, hogy mi még komolyan vesszük őket.

Azzal, hogy végül is mi lett a zsúfoltságkezelési tervvel, nem tudom. Arról azonban biztos információm van, hogy a 200-as busz most már be tud kanyarodni az 1-es terminálhoz. És azért, ismerve az előzményeket, ez sem csekélység.

Odze György