

A Magyar Nemzet vitafóruma

A Rákóczi úti közlekedésről

Mint a kérdéssel foglalkozó egyik szakcsoport tagjai, szeretnénk néhány gondolatot ismertetni. A nyilvános vita eddigi hozzászólásai során véleményünk szerint a kérdés lényege veszett el. A szakemberek közötti vita tárgya ugyanis a következőképpen fogalmazható meg:

Erdemes-e villamosforgalmat megtartani a Rákóczi úton a Felszabadulás tér, Dél-Buda közötti villamos utazási lehetőség érdekében. A nyilvános vita azonban jelenleg egyrészt a Metró szükségessége, másrészt a Metró és villamos párhuzamos úteme, illetve a villamos autóbusszal való pótlásának hátrányai körül folyik. A Metró szükségességét vitatni véleményünk szerint nem érdemes. A forgalom nagysága már a vonal tervezésekor megkövetelte a tömegközlekedés felszín alatti megoldását. Az első Metró-szakasz megnyitása után a vártnál lényegesen nagyobb utasmennyiség igazolta, hogy a rövidebb menetidőt a közönség is értékelte és értékelte, szívesen használják a Metró. Ennek alapján joggal feltételezhető az előrebecslés során, hogy mindazon helyekre, ahova a Metróval rövidebb idő alatt el lehet jutni, mint a felszíni közlekedési eszközökkel (villamos vagy autóbussz), a közönség nagyobb része Metróval fog közlekedni. Ide tartozik például a Krisztinaváros is, ahová Metróval és a Déli pu.-tól villamossal 4-5 perccel hamarabb el lehet jutni a városközpontból, mint a Kossuth Lajos utca—Erzsébet híd útvonalon. Az átszállási miatti többletköltségeknek a budapesti jegyrendszer mellett nincs döntő jelentősége, hiszen az utasok több mint 80%-a bérlettel utazik ma már. A tapasztalat is azt mutatja, hogy az utasok nagy része a kedvezőbb menetidő lehetőségét tartja fontosabbnak.

Igy a szakemberek között a Metróval párhuzamos, azzal közel azonos forgalmat szolgáló 44-es villamos és 19-es autóbussz megtartása fel sem merült.

A dél-budai villamosjáratok (19. 68-as) megszüntetésének kérdését az vetette fel, hogy a járatok kihasználtsága messze elmaradt a többi belvárosban közlekedő járatétól, miközben a párhuzamos 7-es autóbusszok zsúfoltsága a járatok jelentős sűrítése mellett sem csökkent. Az elemzés során megállapítást nyert, hogy az ok a menetidőben található. A városközpontból Mórész Zsigmond körter felé vezető több útvonal lehetőség közül még az átszállást igénylők (Nagykörút vagy Múzeum krt-i villamosra) is kedvezőbb menetidőt biztosítanak, mint a közvetlen villamosjárat.

Egy-egy metróvonal megnyitását minden nagyvárosban a felszíni hálózat jelentős átrendezése követi, a párhuzamos üzem azonnal megszüntetik. A Metró egyik hatalmas előnye, hogy nagy tömegek szállítását külön szinten oldja meg, ezzel a felszíni úthálózatot jelentős mértékben terheltesíti. A felszíni tömegközlekedés párhuzamos fenntartása éppen ezen előny feladását jelentené.

További szempont a több tömegközlekedési ág párhuzamos közlekedtetése ellen: Budapest tömegközlekedése rendkívül zsúfolt. A Metró meg-

nyitásakor felszabaduló járművekkel egy egész városrész forgalmát alapvetően meg lehet javítani. A Rákóczi úti villamosközlekedés felszámolása esetén pl. 18 db modern villamosszerelvénnyel szabadulhat fel. Ezzel más útvonalon a elavult járműparkot lehet cserélni.

Nem megalapozott az az álláspont, amely a megszüntetett villamos miatt a levegőt szennyező autóbusszok számának növekedésétől tart a belvárosban. A Metró megnyitása ugyanis az autóbusszok közlekedését is feleslegessé teszi a Rákóczi útról Közép- és Észak-Buda irányába. A 19 és 39-es autóbusszok megszüntetését a szakaszon valamennyi terv számításba vette. A villamos pótló autóbusszjáratot a 7-es tehermentesítésére, Dél-Buda felé kell közlekedtetni. E járat kocsimennyisége azonban nem éri el a megszüntetett autóbusszjáratok kocsimennyiségét, így a Rákóczi úton az autóbusszmennyiség nem emelkedik. Állandóan növekszik viszont a gépjárművek mennyisége, amely az útvonalon csúcsórán már meghaladja a telítettséget. Ez olyan tény, amit tudomásul kell venni. Az eltérő menetdinamikai tulajdonságú villamosok és a járdaszíjakat komoly akadályt jelentenek a közúti közlekedés számára.

A Rákóczi úton és a Kossuth Lajos utcában a rakodó tehergépkocsik, autóbusszmegállók jelentősen leszűkítik az útfelületet. A villamos megszüntetése lehetővé teszi a 2x3 sávú közlekedést. Ez azt jelenti, hogy legalább 2-2 szabad forgalmi sáv mindig rendelkezésre áll, ami az út átbocsátó képességét a tapasztalatok szerint több mint kétszeresére emeli.

A hozzászólások nagy része a Metró megjelenését és óránként és irányonként 40 000 utas szállítóképességét szinte figyelembe sem veszi, s csak a villamosközlekedés autóbusszal való felváltását említi. Ez nem tükrözi a valóság helyzetét. A kérdést a nagy utasáramlatok kedvező kiszolgálási lehetősége kell elsősorban eldönteni.

Figyelembe kell venni a népgazdaság teherbíró képességét is. Egy villamosvonal fenntartási és üzemeltetési költségei jelentős összeget emésztene fel. (A Rákóczi úti villamosvonal esedékes felújítása pl. nagyon óvatossá teszi a 30 millió Ft-ba kerülő.) Ezt az összeget más kerületek közlekedésének javítására sokkal hatékonyabban fel lehet használni, amennyiben a Rákóczi úti utasok elszállítását a Metró el tudja látni.

A Metró-hálózat kiépítése a felszíni kötőpályás járművek megszüntetését vonja maga után, megoldja a tömegközlekedés problémáit és felszabadítja az útteket a gépjárművek számára. Példa erre Moszkva, Leningrád, Párizs, London, München stb., ahol ezt a módszert már régen alkalmazzzák.

Dr. Rózsa László
a műszaki tudományok kandidátusa,
szakági főmérnök (UVATERV)

Holdampf Róbert
okl. mérnök
UVATERV-osztályvezető

Pintér László
okl. közlekedési mérnök
UVATERV irányító-tervező

Az utcanévadás „tízparancsolata”

Összegejtöttem Szeged történeti utcanéveinek jegyzékét. Az utcák, terek neveinek változásából érdekes tanulságokat általánosíthatunk. A Magyar Nemzetben az utcanévadásról kibontakozott vitához bizonyára nem lesz hasznosak e tanulságok közzététele.

1. Az utcanév nem egyetlen módja a nagy történelmi, politikai, művészeti személyiségek iránti tiszteletadásunknak. Elnömvük kiadása, terjesztése, szobraik, emléktáblák fölállításai, iskolák, intézmények nevében történő hagyományozása az utókor számára megannyi lehetőség. Az utcanévadás a vitathatatlan nagyság ellenére is korlátozhatják formai, nyelvi szempontok.

2. Régi utcanévet lehetőleg ne változtassunk meg. A gyakori változtatás a múlt emlékeinek eltörlésén kívül káros és költséges is, zökkenőt okoz a tájékozódásban, nehezíti a mentők, a tűzoltók, a posta munkáját; a sok új tábla, bélyegző, levélpapír, a személyi igazolványok átírása fölösleges munkatöbblet és kiadás.

3. A város, falu történetét, sajátosságait őrző utcanévek ugyanúgy védendőek és megőrizendők, mint a műemlékek.

4. Új nevet lehetőleg új utcák kapjanak. Az új neveket is átgondoltan, nem öletszerűen, hanem lehetőség szerint több utcára vonatkozóan egyeztetve, a szomszédos utcák neveiben bizonyos egyöntetűséget teremteni kell megtervezni, azonos típusú nevekből együtteseket, név-borokat kell kialakítani. Ezek a tájékozódást is segítik.

5. Személyről csak halála után tíz év múltával lehet utcat elnevezni. A történelmi tapasztalatok arra intenek, hogy nagyon sok túlzás, elhamarkodott, öletszerű fölbuzdulás a jelentőségén túlmenő nyomot hagyott utcanéveinkben, s ezt megfelelő higgadtsági idő megtartásával el lehetett volna kerülni. Egy évtized nagyjából elegendő annak leérésére, az illető személyiség valóban olyan maradandó életművet hagyott-e maga után, hogy föltétlenül szükséges — és éppen ott — róla utcat elnevezni.

6. Külföldi vagy idegen nyelvű személyiségekről csak rendkívül indokolt esetben nevezzük el utcat. Az ilyen nevek (pl. Victor Hugo utca) a társadalom szélesebb rétegei számára nehezen kiejthetők, leírhatók, megjegyezhetők, tehát a tájékozódást korlátozzák.

Egyébként egészséges nemzeti önértékünk is berzenkedik az ellen, ha túl sok idegen név kerül házaink falára. Ez nem nacionalizmus, hanem nyelvünk és műveltségünk önállóságának természetes védelme.

7. Az új nevek lehetőleg helyi vonatkozásúak legyenek. Nincs értelme szaporítanunk az olyan utcanévek számát, amelyek az ország majd minden városában vagy nagyobb falujában megtalálhatók. Ez egy-egy esetben azt is jelenti, hogy még országos nagysággal szemben is előnyben kell részesítenünk a hatókörben, jelentőségben ugyan kisebb, de helyben megbecsülésre érdemes személyiségeket.

8. Az utcanéveknek — a félreértések kizárásának határain belül — a rövidségére kell törekednünk. Mellőzzük a fölöslegesen hosszú (négy-öt szótagnál terjedelmesebb) neveket. Ne adjunk keltezésből alkotott neveket, mert használatuk nehézkes. Terjedelmeik, helyesírásuk és jó magyarságuk kimondásuk bonyolult, s rendszerint a helytelenre csábít. (Pl. Április 4. útja helyett Április négy útja.)

9. Új személynévi elnevezéskor az utca sarkán (1. sz. házán) tömör magyarázó tábla ismertesse a névadó munkásságát a város lakóival és vendégeivel. Ezt tervszerűen a régi utcákban is pótolnunk kell. Ezzel egyszerűsödnek a szűk utcák, könnyebbé válik, hogy nemely utcanévünk terjedelmét szükség esetén megváltoztassuk, ha eddig homályban maradt névadóinkat tüzetesebben meg akarjuk jelölni. (Pl. keresztnevet kivételével.)

10. Ne csak személynevekből, hanem szép természeti nevekkel is alkossunk új utcanéveket. Városaink, községeink utcanévanyaga, mióta a spontán, hagyományos, természetes névadást a hivatalos elnevezés váltotta föl, arányait kedvezőtlenül változott meg, a sok személynév a szép természeti nevek fölé kerekedett.

Péter László

A „patkányadó” kivetése

Egyre többen kapják meg a patkányirtás költségeinek rájuk kivetett összegéről az értesítést. Így rohamosan nő a panaszok, fellebbezések száma.

A „patkányadó” kivetésének módja ellen tiltakoznak, méltánytalannak tartják, hogy kertek, üres területek után ugyanolyan alapon, az alapterület nagysága arányában vessék ki az irtás költségeit, mint például a patkányokkal telített térdemeletes öreg pesti bérházak után. A kertekben, üres területeken soha nem jártak patkányok. Nincs ott semmi keresnivalójuk.

Keresni kellene valami más kivetési kulcsot, amit a közvélemény is igazságosnak tud elfogadni. Ilyen lehetne például a felhasznált patkányirtó szerek aránya.

Örülünk a jó híreknek, amelyek már plakátokon is olvashatók, például hogy „Buda patkánymentes”. Ezt persze nehezen tudjuk ellenőrizni, de bizalommal fogadjuk a patkányirtók jelentését. De azért ne feledjük el azt sem, hogy a „patkányadó” nem egyszerű összeg, hogy a mostani kivetés arányában ismétlődő lehet, hogy esetleg évente ismétlődő kötelezettség fog jelenteni, mert az irtási művelet állandóan ismétlni kell. Ezért is fontos, hogy most az alapot igazságosan, méltányosan állapítsák meg és vessék ki.

A. B.

Idegenforgalmi propagandánk hiányosságai és feladatai

A Magyar Nemzet július 2-i számában közölt „A magyar—lengyel idegenforgalmi kapcsolatok gondolai” című levélben leírt kritika jogosságát sok példával lehetne bizonyítani. Az alábbiakban néhányat megemlítek.

A Panoráma útikönyvek sorozatában a „Lengyelország” kötet még mindig nem jelent meg...

Ez év június 14-én Lengyelország, Csehszlovákia és Magyarország között új idegenforgalmi folyosó nyílt meg, a Kraków—Miskolc—Keszthely és Kraków—Miskolc—Debrecen—Szeged között közlekedő gyorsvonatok révén.

Minden újdonság bevezetését széles körű és színvonalas propagandának kellene megelőzni. Ezek a gyorsvonatok Magyarországon 11 megyét és a fővárost, tehát 12 idegenforgalmi centrumot érintenek. Természetes kellene legyen, hogy az ilyen országos jelentőségű akció idegenforgalmi propagandáját központilag koordinálják és vezéreljék. Erre nem került sor, s ezért társadalmi munkában történt kísérlet a vonat és a hozzá kapcsolódó idegenforgalmi lehetőségek propagálására. A társadalmi kezdeményezést a MÁV miskolci igazgatósága és a Borsod megyei Idegenforgalmi Hivatal felkarolták, az anyagi és szervezési gondokat magukra vállalták és bár nem feladatuk, megkísérelték az országos koordinációt is. Mindössze négy idegenforgalmi szervezet csatlakozott a közös propagandához.

Az új gyorsvonatok propagálása nemcsak a MÁV miskolci igazgatóságának és nemcsak a Borsod megyei Tanácsnak az érdeke, hanem az egész országé. A helyi szerveknek nincs se idejük, se anyagi lehetőségük arra, hogy országos problémák megoldását rendszeresen magukra vállalják. Ha ez esetben mégis megtehetik, ezért csak dicséret, elismerés jár és semmi esetre sem érheti őket kritika, ha a propagandafüzetek — magyar, lengyel, szlovák nyelvű — nemzetközi igények szerint mérve csak szerény kezdeményezések nevezhetők. Úttörő jellegük azonban vitathatatlan, mert tudtommal hazánkban még nem adtak ki nemzetközi vonatról egyedi, göngyöltített menetrendet, méghozzá idegenforgalmi tájékoztatásával egybekötve.

Aggtelek és Domica között ez év május 23-án nyitották meg a közúti határállomást, amely az észak—déli turistáramlás fontos csomópontja lehetne. Kitűnő adottsága, hogy a határ mindkét oldalán nemzetközileg is jelentős látványosságok vannak, s a turisták ellátása is biztosított. A határállomás megnyitását már hónapokkal korábban propagálni kellett volna, külföldön is. Lengyelországban még ma sem tudnak erről az újabb turistakaputól, amely a Tatrától a Balatonig vezető idegenforgalmi folyosó fontos pontja. Az

aggteleki beruházások, beleértve a csatlakozó közlekedési rendszert is, mai árszínvonalon legalább 200 millió Ft értéket képviselnek. Megérné hazánkban, hogy ennek az értéknek egy ezrelékét igénylő évi propagandaköltséggel Aggtelek—Jósvafő nemzetközi idegenforgalmát fellendítsük s ezzel ottani beruházásaink hatékonyságát fokozzuk. Ez is országos ügy, nemcsak a borsodiak feladata.

Véleményem szerint a magyar idegenforgalmi szervezőmunka legnagyobb problémája, hogy nincs jó központi vezérlése. Az idegenforgalom nemcsak belkereskedelmi ügy, nemcsak közlekedésügy, az idegenforgalom átszövi az egész országot. A jó tájékoztatás, a nyelvtudás, az udvariasság, az utcák tisztasága, az épületek tatarozása, a vécék higiénája, a lakosság udvarias és segítőkész magatartása éppúgy hozzátartozik sok egyéb követelmény mellett, mint a szállodai kapacitás biztosítása. Az idegenforgalom az egész ország bemutatkozása. Kormány szinten minden tárcát érint, éppen ezért, ha hatékonyságát fokozni akarjuk, magasabb szintű koordinációra lenne szüksége.

Idegenforgalmi propagandánk Budapest és Balaton centrum iránzata közismert, pedig sok olyan érték van ebben az országban, amelyet megfelelő tájékoztatás esetén örömmel keresnének fel a külföldi turisták. Egyik legnagyobb idegenforgalmi kincsünk az ország alatt, a föld mélyében fekvő forró vízű tenger, amelyből 460 forrásra és fúrt kútra áramlik a felszínre a gyógyvíz. Nemzetközi összefogással ezt a páratlan természeti kincset a gyógyulást kereső emberek milliói javára, megfelelő színvonalon hasznosíthatnánk. Nem találkoztam még olyan idegenforgalmi propagandafüzetrel, amely a hazai és a külföldi turistáknak és a gyógyulni vágyó millióknak hazánk termálvízkincsét és fürdőkultúráját summázva mutatná be. A Kraków—Szeged gyorsvonat vonalán a következő fűrdővárosok vannak: Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Hajdúszoboszló, Karcag, Szolnok, Cegléd, Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Szeged. Hol van külföldön olyan vasútvonal, amelyre felfűzve, ennyi gyógyfürdőt találhat a turista?

Az északi országok turistái a napfény, a gyümölcs, a meleg víz (meleg tenger és termálfürdő) felé vonzódnak; lengyel barátaink is. Jó lenne, ha tudnák, hogy mennyi kitűnő gyógyvízre találhatnak egyetlen vasútvonal mentén is. Találón és nagyon megszívlelendően jegyzi meg Antoniewicz Roland József: „...ha idejében tájékozódik, többet is láthatott volna, másutt is megfordulhatott volna.” De vajon ki tájékoztatja?

Ideje lenne már Gyógyfürdő-Magyarországot is bemutatni!

Hábel György



IZGALMAS HELYZETEK, BATOR GYEREKEK...

KORHATÁR NELKÜL MEGTEKINTHETŐ



BEMUTATÓ: JÚLIUS 13



SZINKRONIZÁLT CSEHSZLOVÁK IFJUSÁGI FILM