

NAGYKAPACITÁSÚ KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK GAZDASÁGOSSÁGI KÉRDÉSEI

A világ első metróvonalát, a Metropolitan line 1863-ban nyílt meg 6,5 kilométer hosszúságban Paddington és Farringdon között. A metró elnevezés innen származik, bár éppen szülőhelyén nem így nevezik a földalattit, itt underground, subway vagy az alagút után tube a neve. Az ötlet egy Charles Pearson nevű ügyvédtől származott, aki előre látta, hogy a felszíni közlekedés növekedéséből adódó gondokat csak külön szinten elhelyezett, lehetőleg földfelszín alá süllyesztett városi vasút építése fogja megoldani. Az első vonal helyét az határozta meg, hogy a hatalmas londoni pályaudvarok között a felszíni összeköttetés már a 19. század közepére csődbe jutott Londonban, és a vasútállomások közötti „lyukat” – így mondják a közlekedéstörténészek Londonban – így lehetett betölteni. A londoni metróhálózat a mai napig bővül, jóllehet mintegy 450 kilométeres hosszával New York társaságában vezeti a mezőnyt.

Ma a világ több mint száz városában üzemel, épül metróhálózat. Olyan városokban is, ahol a tömegközlekedésnek jószerével nincs az autóval szemben esélye, mint Los Angelesben. Épül ott is, ahol történelmi értékeket kell védeni a munka közben, mint Szófiában, Prágában vagy például Athénban. Olyanokban is, mint Mexikóváros, ahol a földrengésveszély miatt különleges figyelemmel kell építeni. Az 1986-os rengés során nem sérült meg a metró, vizsgálatok után azonnal újra indulhatott. A közép-amerikai metróvállalat vezetőinek az az ars poeticája, hogy szegény ország a leggazdaságosabb megoldást kell válassza, különösen egy húszmillió városban, ahol a lakosság fele 18 éven aluli.

Ha a metró már megépült, igen jó, de az építése roppant költséges – szól a szinte szállóigévé lett mondat. Ha önmagában az építési költségeket nézzük, ez a megállapítás helytálló, de ha a kérdést átfogóbban vizsgáljuk, árnyaltabb lesz a kép.

A Budapesten tervezett 4. vonal mit is kínál? Vasúti pályaudvari kapcsolatot Kelenföldön, gyors átkelést a városban a keleti pályaudvarig délnyugat-északkelet irányban. A dél-budai terület jobb feltárását, értéknövelését, a jelenlegi felszíni zsúfoltság enyhülését, a környezetszennyező felszíni közlekedés tehermentesítését. Átkelőhelyet ott a Dunán, ahol már újabb híd építésére nincs mód, de átkelési igény van – a Gellért tér térségében – anélkül, hogy valamilyen kerülő utakra kellene vinni az utasokat. A jelenlegi hetes autóbusz vonalának tehermentesítését. A Józsefváros értékes, de feltáratlan területeinek kiszolgálását. A mai, közlekedési idejével igen hátrányos helyzetű Kőbánya térség jobb kapcsolatát a Blaha Lujza tér forgalmának tehermentesítése mellett. Az Újpalotai lakótelep gyorsabb, nagykapacitású kapcsolatát a belvárossal. Az érintett terület felszíni rendezését, az érintett közművek megújulását. Mindezt a korszerű technológia lehetőségeit kihasználva a felszín minimális zavarásával, a teljes metróhálózat kialakuló átszállási pontjaival hatékonyabban működhethet.

Ha ezeket a funkciókat forintosítva akarjuk kifejezni, az összehasonlítás már kedvező képet mutat a komplex beruházás révén.

Az építés tervezett költségeit a szakemberek összehasonlították más városok beruházási költségeivel, 1 km vonal beruházási költsége most folyó munkálatok alapján millió USD-ben kifejezve: Londonban 290, Los Angelesben 190, Athénban 170, München U1 vonalán 117, Lisszabonban 115, Münchenben U2 vonala esetében 101, Prágában 98, Buenos Airesben 80, Budapesten 56, Madrid jelentős részben felszínen vezetett hálózata esetében 40. Azt tudjuk, hogy a műszaki színvonalban lehetnek eltérések, de látható, a tervezett vonal kiállja az összehasonlítás próbáját.

A következő kérdés az építés ideje alatti felszínzavarás, forgalmi problémák, környezeti károk kérdése. Sajnos reflexeinkben élnek a 60-as, hetvenes évek pajzos építésének felszínművelési gondjai, a réseléses munkák esetében az Üllői út majd a Váci út lezárása. A

technológia azonban éppen ezek kiküszöbölésére fejlődött. A korszerű, zárt pajzsok, pontosabban alagútépítő gépláncok segítségével lényegében a talaj minőségéhez teljesen alkalmazkodni lehet, az építés alatt folyamatosan maga előtt is vesz mintákat, így minden esetre fel lehet készülni. A réselés esetében pedig az elkészült oldalfalakra ráépített földemre, miközben alatta folyik a munka, visszakerülhet a felszíni forgalom.

A következő tétel az üzemeltetés. Itt is számolnunk kell azzal, hogy meglévő vonalainkhoz képest egészen más adottságokkal kell számolnunk, és ez részben visszahat az építésre is. A korszerűbb járművek nem pazarolják az energiát, fékezéskor nem hőt termelnek nagy energiafelhasználással, hanem áramot termelnek vissza a hálózatba, miközben súlyuk jóval kisebb, kényelmesebbek, kisebb karbantartást igényelnek, például nem kell fűtött kocsiszín, mint a mai metrókocsiknak. A korszerű biztonsági berendezések révén sűrűbben jöhetnek a vonatok, kevesebbet kell várakozni. A megnövekedett szállítóképesség révén pedig 80 méter hosszú állomások is elegendőek, nem szükségesek 120 métereseek, mint a 2. és 3. vonalon. A korszerűbb állomásépítés lehetővé teszi, hogy ne kelljen olyan mélyre ereszkednünk az állomásokban. Ez is jelentkezik az eljutási idő megtakarításában, a beruházási és üzemeltetési költségek csökkenésében.

Több olyan írás napvilágot látott, mely a metró hátrányaként említi, hogy milyen beruházások maradnak el úgymond miatta. A megjelent cáfolatoktól függetlenül érdemes megjegyeznünk, hogy a kemény korlátos költségvetés mellett, amilyen például egy felelős háztartás is, meg kell határozni a fontossági sorrendet, ha úgy tetszik prioritásokat és a lehetőségeink korlátjait. Senkinek sem különös, hogy a család ifjú reménysége később kapja meg a hőn áhított építészkekrényt, ha a villanyszámlát ki kell fizetni. A város mozgásképtelenségének megközelítése, vagy elérése ugyanis hihetetlenül sokba kerül.

A tömegközlekedés önmagában sehol sem nyereséges üzlet a világon. A tarifaemelés inkább rontja a fizetési és utazási kedvet, a lényegesen környezetszennyezőbb területekre vezeti át az utasforgalmat. A metróépítés természetesen fontos közlekedéspolitikai kérdés, de a jó politika a gazdasági és életminőségi kérdéseket is gondosan mérlegeli.