

Alapítva: 1945

I–III. évfolyam: 1945–1947
Szerkesztő: Némethy Károly,
Lestyán Sándor
IV–XXVI. évfolyam: 1966–1988
Szerkesztő: Mesterházi Lajos,
Fekete Gyula, Vargha Balázs,
Jávor Ottó, Szabó János

Főszerkesztő:
Buza Péter

Olvasószerkesztő:
Saly Noémi

Szerkesztőbizottság:
Angelus Róbert,
Bojár Iván András (Épített világ)
Buza Péter, Hidvégi Violetta,
Kirschner Péter,
N. Kósa Judit (publicisztika),
Saly Noémi,
Sándor P. Tibor (archív fotó),
Török András
(Simplicissimus Budapestje)

Facebook oldalunk szerkesztője:
Vadász Ágnes

A szerkesztés műhelye
a Nagy Budapest Törzsasztal
A szerkesztőség levelezési címe:
1054 Budapest, Honvéd utca 3.
budapestfolyoirat@summa-artium.hu
www.budapestfolyoirat.hu

Kiadja a Summa Artium Nonprofit Kft.
Felelős kiadó: Török András
1054 Budapest, Honvéd utca 3.
Telefon és fax: 318-3938
Lapigazgató: Szűcs Andrea

A BUDAPEST partnere
a Városháza Kiadó
Kiadóvezető: Csomós Miklós
Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár
1088 Budapest, Szabó Ervin tér 1.
Telefon: 411-5000

Terjesztés: Magyar Posta
Reklamáció: 318-3938

Tördelés: Görög Gábor

Nyomdai munka: Pharma Press Kft.
1033 Budapest, Szőlőkert utca 4/a
Telefon: 577-6300, fax: 577-6362

ISSN: 1785-590X
Nyilvántartási szám: 2.2.4/237/2004

Címlapon:
Sírijaink domborulnak
(2. oldal)
Fotó: RIC

A hátsó borítón:
Isonzó partján beszédes az éjjel
(6. oldal)

BUDAPEST

ezen a nyáron az időutazók városa lett. Visszatért az évszázadok során oly jól bevált gyalogos közlekedésre, hiszen aki csak tehetett, elkerülte a buszokat és villamosokat, s a világegyetembe nem ült volna az autójába; mert e járművek nélkül, ha gyorsabban nem is, de lényegesen kevesebb bosszúsággal érhetett el az úticéljához.

A londoni taxikok agyáról mondták egykor, hogy már idomult a hatalmas város jelentette kihíváshoz, és a térbeli navigációért felelős területe – a hippokampusz hátsó része – jóval fejlettebb az ürvezetőkénél. Ezen a nyáron sokszor gondoltuk, hogy lassan érdemes lenne elvégezni egy kontrollvizsgálatot a pestiek agyával, elvégre aki egyszerre képes kalkulálni mondjuk a Lánchíd állandó dugójával, a Szabadság híd random lezárásaival és a BAH-csomópont felüljárójának felújításával, az tán még az augusztus huszadikát megelőző napokban is talált volna olyan közösségi viszonylatot, amely Pest érintése nélkül elszállította volna Dél-Budáról Óbudára.

Persze mindenkinek a maga keresztje. Van, aki Csepelről képtelen manapság reggelként eljutni a munkahelyéig; más a metrópótlóval fonódó villamospótlót átkozta hónapokig; a harmadik a 29-es buszon öszült meg, míg a terelések végtelenjében zötykölődött. Sokan pedig akkor kaptak gutaütést, amikor megtudták, hogy a „négyeshatos” villamos e nyári felújítása nemcsak úgy nézett ki, mintha ugyanazon a szakaszon folyna, mint a tavalyi, hanem ez maga volt a véres való: akkor ideiglenesen újítottak, most ténylegesen. Jövőre veletek kissé arrébb...

Természetesen tisztában vagyunk azzal, hogy a város folyamatos felújítást, állandó karbantartást igényel, és nem gondoljuk, hogy mindezt holmi tündérek észrevétel nélkül, a közlekedés zavartalan fenntartása mellett képesek megoldani. Azt viszont gondoljuk, hogy nem elég polgárbarátnak látszani, ténylegesen annak is kell lenni. Jó dolog, hogy létezik a Futár, és akár egy okostelefon is pontosan referál arról, hány perc múlva gördül be a troli abba a megállóba, ahol épp toporgunk. Pompás, hogy a négyeshatos minden fékezéskor tökéletes angolsággal is bemondják, mikor és mely szakaszokon nem jár a metró. A valóban polgárbarát város azonban ennél többre képes: a lakói fejével gondolkodik, mégpedig távlatosan, akár egy emberöltővel is előre tekintve.

Azt még csak-csak elhiszük, hogy a 21. században is létezik olyan havária, hogy egy kiadós zuhé nyomán az összes, nemrégiben felújított villamosvonalon megbénul a közlekedés, no pláne épp az iskolaév legelső napján. Azt viszont teljes képtelenségnek tartjuk, hogy egy modern metropoliszban ne lehessen évekkel előre látni, milyen ütemezésben újulnak meg a metróvonalak, mikor kell egy híd vagy főútvonal lezárására számítani. (Az meg nem is lehet más, csak rossz vicc, hogy egyáltalán fölvetődött: ne egyszerre, hanem egymás után zárják le évekre a Lánchidat és az Alagutat.)

A tudatos és távlatos tervezéshez persze pénz kell. Vagy jelentős saját jövedelemre van szüksége a városnak, vagy olyan hosszú távú és kikezdetetlen megállapodásra az állammal, amelyet semmiféle pillanatnyi szükség nem írhat felül. Hogy létezik ilyen, azt Tallinn példája mutatja. 2012-ben népszavazáson döntöttek úgy azt ész polgárok, hogy a következő év január elsejétől a városban a helyi lakosok számára ingyenessé teszik a tömegközlekedést. Az azóta eltelt öt évben pedig nem hogy belerokkantak volna ebbe, hanem a közösségi közlekedés még nyereséget is kezdett termelni. A lépés alapja az állammal kötött sziklaszilárd szerződés volt ugyanis: a költségvetés minden évben az összes tallinni helyi lakos adójából ezer eurót fizet a közlekedési vállalatnak. Ebből a pénzből takarítják – a korábbinál szorgosabban – a járműveket, megújították a járműparkot, az idegenek kiszolgálására bevezették az elektronikus jegyrendszert. Nem csoda, hogy ma már tizennégy százalékkal kevesebb autó fut Tallinn utcáin, ahogy az sem, hogy idén július elsején egész Észtorszagra kiterjesztették az ingyenes tömegközlekedést.

Budapestről nézve mindez kész csodának tűnik, pedig valószínűleg nem valamiféle fátum vagy eleve elrendelés, hogy minálunk az európai összehasonlításban kirívóan magas vonaljegy-árak mellett is pizskos járműveken, bliccelésorientáltan kell utazni. Állam és főváros együtt sokat tehetne a helyzet gyökeres javulásáért. Húsz-harminc évre előre tekintve dönthetne a bevételt garantáló hatékonyabb ellenőrzésről (ez az e-jegyrendszer bevezetése, ami jelentős beruházást feltételez), vagy ellenkezőleg, a rendszer külső finanszírozása révén (például dugódíj) a kedvezmények kiterjesztéséről, a közösségi közlekedés jóval olcsóbbá és így lényegesen vonzóbbá tételéről.

Mindkét megoldás mellett szólnak érvek, csak amellett nem, hogy miként eddig, ezután is kézzel fogható eredmény nélkül perejjenek az évek, és a városi polgárok a jövőben is csak akkor szembesüljenek a változásokkal, amikor a döntések már megszülettek. Elvégre ez a város nem tőlük függetlenül, hanem őertük működik. Elsősorban az övek

BUDAPEST