

Metrók

Gottgeisl Dóra
Szociológia, III. évfolyam
Budapest, 2004.07.05

A XIX. században az iparosodás fejlődésével, megindult a vasúti forgalom, új központok jelentek meg a városokban, a pályaudvarok. Kialakult egy sajátos pályaudvari építészet, elemek, amelyek minden állomáson megtalálhatóak, például a állomásfeliratok, peronszámok, a főhomlokzaton lévő óra. A század '20-as, '30-as éveitől a vasútállomások jelentősége csökkent, gépkocsi egyre elterjedtebb lesz, megindul a tömegközlekedés. A pályaudvarok a II. világháborúban fontos célpontok voltak, sok negatív emlék kötődött hozzájuk, ezért sem szorgalmazták a háború után a felújításukat, illetve az újabbak építését. Hagyományos szerepük evvel megszűnt.

Ahogy egyre jobban kiépült a közlekedési hálózat a városokban, egyre több út épült, a központtól egyre távolabbi területeket kellett elérni, ahogy az újabb városrészek felépültek, a határok kitolódtak. A '80-as évek végén merült fel annak kérdése, hogy hogyan lehet a kisebb közlekedési csomópontokat egy nagyobb hálózat részévé tenni, hogyan lehet újabb városközpontokat kialakítani. A metró fokozatosan egyre nagyobb szerephez jutott, ugyanakkor a már meglévő közlekedési hálózatot megbontotta. A korábbi, hosszú buszjáratokat, amelyekről közvetlenül lehetett átszállni a villamosokra, megszakította, most metróra kell szállni a korábban közvetlenül elérhető járatok eléréséhez. Például a '90-es évek közepéig a 105-ös autóbusz a Hősök teréig járt, ma már csak a Deák térig, és onnan Kisföldalattival lehet tovább haladni a Városliget felé (ugyanakkor ez a lehetőség akkor is megvolt, amikor a 105-ös még teljes útvonalon járt). Ezzel együtt a metró minden város legjelentősebb közlekedési eszköze, a belvárosi tömegközlekedés hatékonyságát növeli, emellett a városképben is meghatározó szerepe van. Önálló arculattal rendelkezik, közvetlen környezetét is meghatározza.

A budapesti, a római és a bécsi metró szerelném összehasonlítani. Azért választottam ezt a három várost, mivel ezekben a városokban utaztam a legtöbbet a metróval, illetve a tömegközlekedés eltérő fejlődési fokán állnak, ami a metróhálózat kialakításában és fejlettségi szintjén is látható.

A budapesti metró

A forgalmi dugók, csúcsidők elkerülése miatt sokan metróval utaznak. Ez a leggyorsabb közlekedési eszköz, még akkor is, ha belekalkuláljuk azt az idővesztést, amit a mozgólépcsőzés jelent, (lejutni a föld alá és vissza). Ez csak a hosszabb utazásokra igaz, ha valaki csak 1-2 megállót megy, sokkal hosszabbnak tűnik az utazással töltött idő. Ugyanakkor például a Batthyány tér és a Kossuth Lajos tér között a metró a leggyorsabb megoldás napközben (a két állomás közvetlenül egymás után következik) ha el akarjuk kerülni a hidakon beállt forgalmat. Kötött pályán közlekedik, a föld alatt, sínjein más jármű nem közlekedhet, így itt soha sincs dugó. Emiatt azonban a tömeggel kell számolni, különösen a reggeli munkakezdés előtti órákban (7 és 8 óra között), illetve a munkaidő befejeztével (5 és 6 óra között délután).

A budapesti metrónak három vonala van, illetve igazából a metrónak magának kettő, a harmadik pedig a Kisföldalatti. Ez utóbbit 1895-ben adták át a Millenniumra készült.

A 2-es metró teljes hosszában 1972 végén adták át, ez a Déli pályaudvar és az Örs vezér tere között közlekedik. Ez a kelet-nyugati metró, más néven a piros metró. Az észak-déli metró – kék metró – Kőbánya-Kispest illetve Újpest közt közlekedik. A Kisföldalatti a sárga metró, a Deák tér és a Mexikói út között jár. A 4-es metróvonal építése körül hosszas viták folytak, nemsokára ennek is megkezdik építését, a látványtervek már elkészültek.

A metró jelenlegi állapotán meglátszik, hogy már 30 éve „használják”. Az állomások az építés korabeli állapotokat tükrözi a gazdaság, a politika és a technika terén is. Tervezésekor a következetességet figyelmen kívül hagyták.

A metrómegálló kialakítását alapvetően meghatározták a korabeli szovjet kapcsolatok, a szovjetek műszaki segítségével zajlottak az építkezések. A metrószerelvények 6 kocsiából állnak, ez alapján lettek a peronok 120 méter hosszúak. A mélyállomások 3, 5, illetve 6 alagutasak, belmagasságuk kicsi (általában 265 cm). A mozgólépcsőket a Szovjetunióból importálták. Az állomások belső kialakítása, elrendezése, berendezése a környező szocialista országokéhoz hasonló volt. A budapesti metrónak nincsen sajátos, rá jellemző arculata, több stílus keveredik például a betűtípusokban (például a tájékoztató tábláknál van, hogy az Arial betűtípust használták, van, ahol az Avantgarde típust).

A metróállomások jelzése az M betű, nem vált önálló értékű jellé még., sok variációját lehet látni szerte a városban.

A felszíni utas tájékoztatás nem megfelelő Budapesten. A metrólógókat úgy kellene elhelyezni, hogy távolról és közlőrl egyaránt észlelhető legyen. Fel kellene tüntetni az adott állomás nevét, hogy melyik metróvonalat használjuk éppen, hogy merre megy tovább. Ehelyett gyakran csak akkor tud tájékozódni az illető továbbhaladásának irányáról, ha lemegy a megállóba és a peronnal szemközti falról leolvassa, hogy melyik irányba kell továbbhaladnia. Az esetek többségében még ez is lehetetlen, például a felhelyezett óriás plakátok miatt, vagy egy-egy állomásnévből hiányzik valamelyik betű, vagy, ami a leggyakoribb, pont egyszerre áll benn a két metró, így lehetetlen leolvasni a megfelelő irányt.

A föld alatti utas tájékoztatásnak alapvetően három funkciót kéne ellátnia: hogy elvezesse az utast a bejárat felé; jelölje a bejáratot; a kijárat jelölése aszerint, hogy melyik utcára, térre visznek fel. E három közül maradéktalanul egy sem valósul meg Budapesten. Leginkább az utolsó teljesül, az utcákat ugyan jelölik, de nehéz tájékozódni az aluljáróban és az elágazásokat nem tudták érthetően ábrázolni. Sokszor többszöri próbálkozás után sikerül a megfelelő irányban a felszínre jutni, vagy csak a rutin segíti az utasokat. A három fő funkció mellett még fontos az is, hogy világosan tájékoztassa az utasokat az átszállási lehetőségekről – egyéb metróvonalak, buszok, villamosok, esetleg vasút-, valamint az állomáson elérhető szolgáltatásokról (például toalett, jegyvásárlás, csomagmegőrzés).

A metrókocsikban a bejárat felett látható kis térképen –ha éppen épségben maradt-, látni lehet a metró útvonalát az adott vonal színével jelölve.

A metróban elhelyezett 'számláló órák' azt az időt mutatják, ami az előző szerelvény elhaladása óta eltelt, így az utas nem tud tájékozódni pontosan, hogy meddig kell még várnia. Azt kellene mutatnia, hogy hány perc van még a következő metró érkezéséig.

A 2-es és a 3-as metró utas közönségének összetétele nem azonos. A két metró eltérő útvonalával lehet ezt magyarázni -bár újabban például a bevásárlóközpontok építésével a város közepén ez az elgondolás nem teljesen állja meg a helyét- ugyan mindkét metró a város külső részéről indul, de a hármas metró a szegényebb, lelakottabb környékről hozza be az utasokat, a kettes metró inkább a hagyományosan jobb környékről. Persze akik a kettes metró 'jobb' környékén élnek, azok nem a metrót használják, vagy aki a hármas metróval a Westendbe megy, nem feltétlenül alacsonyabb társadalmi státuszú, ugyanakkor bele kell itt számolni azokat is, akik csak 'lógásból' mennek a bevásárlóközpontba, nem pedig ténylegesen vásárolni.

A 2-es metró két helyen csatlakozik vasútállomáshoz: a Déli és a Keleti pályaudvarnál. A Déli pályaudvarnál a metróból a mozgólépcsővel és lépcsőkkel közvetlenül lehet a peronokhoz jutni, a Keletinél egy szabadtéri „előcsarnokon” kell átmenni, ami a jegypénztárakhoz visz. Mindkét helyen az aluljárók kiegészültek az utasokat ellátó szolgáltatásokkal, például hírlapárus, pénzváltó, kisbolt, ajándékboltok.

A 3-as metróvonalhoz a Nyugati pályaudvar csatlakozik, ahová szintén, a Déli pályaudvarhoz hasonlóan a felszín érintése nélkül is fel lehet jutni. A boltok, árusok itt is megjelentek. Azonban a kísérő szolgáltatásoknak komplexebb jelenségéről lehet itt beszélni, hiszen a metróból közvetlenül a bevásárlóközpontokhoz is el lehet jutni, a pályaudvarhoz vezető aluljáróba megjelent szolgáltatások nagy része a bevásárlóközpontokhoz is tartozik.

A budapesti metrót sok kritika éri, a metró állapota, minősége nem a legjobb, 30 éve ugyanazok a kocsik, az ülések kopottak (bár néhány szerelvényen a bőrhuzatot lecserélték már), a peronok elhanyagolhatók, piszkosak. A székek össze vannak firkálva, nem stabilak. Az aluljárók, megállóképe szorosan összefonódik a hajléktalanokkal, illegális árusokkal, kéregetőkkel. Ugyan a metróban nemrég felállított biztonsági szolgálat némileg enyhített a helyzeten, a tényleges javuláshoz még sok időre és változtatásra lenne szükség. Az emberek nagy része alapvetően már azért nem érzi kényelmesen magát a metróban, mert a föld alatt van, baleset, veszély esetén nehéz a menekülés.

A bécsi metró

A metró első szakaszát 1978-ban adták át, ám az alapokat a XIX században fektették le, amikor 1898-ban megindult az Otto Wagner által tervezett Stadtbahn, a belvárosi metró. Ez egy gőzmozdonyokkal üzemelő vasúthálózat volt. Erre a vonalra épültek rá a mai metróvonalak, csak a földfelszín alatt. A Wagner által tervezett vasúthálózat Bécs városképét is meghatározta az állomásokkal, hidakkal, viaduktokkal. Egészen az első világháború utáni 1918-as bezárásáig virágzott a Stadtbahn. 1925-ben újra megnyitották, ekkor azonban már villamosított városi vasúthálózatként. Pár évvel később már nem tudták a kellő színvonalon üzemeltetni, ezért a meglévő villamoshálózat vált a fő közlekedési eszközzé, s a Stadtbahn csak másodlagos szerepű lett.

Az '50-es években növekedett meg ugrásszerűen az autóforgalom Bécsben, egyre több utat szándékoztak átadni a gépkocsiforgalom számára, ezt pedig a villamoshálózat akadályozta. Ezt úgy akarták megoldani, hogy a villamoshálózat egyes részeit levitték a föld alá, ezt pedig később esetlegesen metróhálózattá lehet alakítani. Ezek lettek az előmetróvonalak. Három épült ki, de kettőt átalakítottak metróhálózattá, egyedül a gürteli előmetró maradt meg. Később már ezek az előmetró vonalak sem tudták az egyre növekvő forgalom problémáját megoldani, így elkerülhetetlenné vált a tényleges metróhálózat kiépítése. Ez lett az U-Bahn.

Jelenleg 6 vonal működik, ám 2007-ig további vonalak kiépítését tervezik, amiket 2008-ban terveznek átadni.

A bécsi metró utas tájékoztató rendszere mind a felszínen, mind a föld alatt fejlett. A metrológók kiemelkedő színe a piros, ezen kívül csak másodrendű színeket tartalmaznak: piros-U1, ibolyavörös-U2, narancs-U3, zöld-U4, türkizkék-U5, okkersárga-U6. A metrológója a többi nagyvárostól eltérően nem M, hanem U (kék körformában fehér U betű). A tájékoztató táblákon megjelenik az adott állomás neve, az ott elérhető metróvonalak betű-, és számjele. Tájékoztató ugyanakkor az ott elérhető szolgáltatásokról, például jegyvásárlás, toalett illetve a többi, ott elérhető közlekedési eszközről, a csatlakozó metróvonalak állomásairól és irányairól. Az állomáson továbbhaladva továbbra is kapjuk a tájékoztatást, emellett megjelennek a metróvonal-hálózati térképek, amik a metró kocsikban szintén megtalálhatóak, illetve az állomásokon 'szórólap' formájában, segítve a turistákat.

Az állomásról való kijutást is hasonlóan fejlett információs rendszer mutatja. Ezek a táblák jól elkülöníthetők az adott vonalat jelző tábláktól. Fehér illetve fekete alapúak. Fehér alapon a kifelé haladás folyamán elérhető egyéb vonalak kódjai láthatóak, feketén pedig a felszínen elérhető utcák, terek, állomások nevei, a kijáratok jelölése található.

A bécsi metró korszerű utas tájékoztató rendszere, az állomások felszereltsége, minősége, tisztasága mind összhangban van. Bár a hálózat elég bonyolult az U-Bahn vonalokhoz helyenként csatlakozó S-Bahn vonalakkal, a következetes, világos és áttekinthető tájékoztatási rendszer miatt még a turisták sem érzik elveszettnek magukat, még a stratégiaileg kevésbé jelentős állomásokon is megtalálható a legfejlettebb információs rendszer. Az állomásokon működő jegy automaták is a kornak megfelelőek, nem nyelik el a pénzt, rendesen visszaadnak, és világos tájékoztatást adnak az ott elérhető szolgáltatásokról.

A római metró

Rómában a metró építését 1939-ben kezdték el. Az építkezés része volt az új, az 1942-re tervezett világkiállításra épített új városnegyed – EUR: Esposizione Universale di Roma – kialakításának. Emellett természetesen a megnövekedett autósforgalom is igényelte a metróépítést. A II. világháború megszakította az építkezést, így 1955-ben készült csak el az első metrószakasz, a Linea B, ami a Termini pályaudvartól halad dél-keleti irányban a Tevere folyása mentén. A Linea B bővítését 1962-ben kezdték el, északi irányban hosszabbították meg. Ugyanakkor tervezték az új, Linea A vonalat illetve egy harmadik, kelet-nyugati irányú Linea C vonal építését is.

A Linea A építését 1964-ben kezdték meg, de csak 1980 elején adták át. Ez sokkal korszerűbb, mint a B vonal.

Az újabb bővítési tervek között szerepel egy B1-es vonal kialakítása, ami a B vonalból ágazna el, ezt a tervek szerint 2006-ra készítik el. A C vonal még folyamatos kialakítás alatt van, felszíni és felszín alatti szakasza egyaránt lesz, Róma leghosszabb metróvonalának tervezik, egymástól távol eső városrészeket összekötve halad majd a városközponton keresztül a Vatikánváros felé.

Az A és a B vonal X formában metszik egymást, a Termini pályaudvarnál, ez a város egyetlen csatlakozó állomása.

A pályaudvar és a metróállomás találkozásának a budapestinél jobb fejlettebb megoldását láthatjuk itt. A Massimo Castelazzi tervezte Termini pályaudvaron és környékén több funkció összpontosul is. Egyrészt a közlekedési: a két metróvonal találkozik itt, át lehet szállni a vasútra. Másrészt a szolgáltatási funkció: a pályaudvaron és környékén éttermek, bankok, szállodák, kiszolgáló egységek csoportosulnak. Az összetett információ rendszer – metró és vasútvonalak jelzése, átszállás más járművekre- kielégítően tájékoztatja az átszálló, átutazó utasokat.

Az A vonal alapszíne a piros, a B vonalé a kék, a C vonalé pedig a zöld lesz.

Az állomásokat a Metropolitana lejáratok előtt oszlopokon lévő tábla jelzi a felszínen, régen a B vonalon sárga alapon Metro felirat, az újabb, A vonalnál piros alapon M betű. Ma piros négyzetes alapformában lévő fehér M betű. A föld feletti táblán olvasható, látható a metrólógó, az adott állomás neve és a vonal betűjele valamint az útirány. A külső megjelenés visszafogott, nincs meghatározó szerepe a városkép alakításában.

A föld alatt már sokkal dominánsabb a tájékoztatás. Az utasok vezetése az állomásokon egyértelmű, a fej felett futó kétoldalú, két részre osztott információs táblákról leolvasható az irány, a vonal neve és színe és az egyéb piktogramok, jegyvásárlás, toalett, mozgássérültek lehetőségei.

Itt is működik óra a peronokon, de itt, a budapestitől eltérően azt mutatja, hány perc van még a következő szerelvény érkezéséig.

A peron melletti falrészén folyamatosan ismétlődik az állomás neve fehéren az adott vonal alapszínén. A kocsikban a bejárat felett található kis térkép is segíti a tájékozódást.

Két éve azonban a metrókocsik és az állomások maguk is annyira tele voltak graffitikkal és firkákkal, hogy gyakran nem lehetett elolvasni a falra kiírt feliratot. A kocsikban működő neonfelirat is, ami mutatta az állomások nevét, teljesen össze volt firkálva, megnehezítve evvel a tájékozódást. A szerelvények minősége és tisztasága sem volt megfelelő, például az ülések bőrhuzata széthasítva, összefirkálva. Leszámítva a nagyobb idegenforgalmi látványosságoknál lévő megállókat, például Vatikánváros, (de a Colosseumnál már nem) a metró elhanyagolt és piszkos volt két éve.

Felhasznált irodalom

Ürögdi György: Róma- Panoráma útikönyvek 1986, Panoráma Kiadó, Budapest

Ember Mária: Bécs- Panoráma útikönyvek 1991, Panoráma Kiadó, Budapest

Dr. Várszegi Gyula: A világ metrói

www.metro.it

www.epiteszforum.hu