

véleményt, akkor akár vízbetörés, tragédia is történhetett volna. Vagy vegyük a Duna alatti szakaszt: ott sem járhatunk el kevésbé alaposan. Ez nagyon fontos, hiszen, ha akár csak kisebb műszaki problémák adódnak, azok is az átadás csúszását, sőt, életveszélyes helyzeteket eredményezhetnek.

– Jó, akkor másképp kérdezem. Mit tenne, ha egyértelműen kiderülne: a négyes metró építése miatt apad a tő?

– Kommunikációs stratégiánk része, hogy mindenkor, tehát kríziskommunikáció esetén is azonnal és őszintén tájékoztassuk a közvéleményt. A szakemberek dolga pedig az, hogy mindent megtegyenek a probléma elhárítása érdekében. Ha nem ez lenne nálunk a főszabály, a beruházás sokkal pozitívabb képpel bírna a médiában.

– Pozitívabb?

– Igen. Gyakran megtehetnénk, hogy bizonyos dolgokról mélyen hallgatunk, így a médiában csak annyi jönne át, hogy itt egy high-tech, teljesen akadálymentes, abszolút - és nem csak a nevében - zöld beruházásról van szó, gyönyörű építészeti megoldásokkal.

„A profitban érdekelt vállalkozó nyilván úgy fog kommunikálni, hogy az neki üzleti haszonnal járjon.”

De vannak műszaki nehézségek, ahogy rengeteg pozitívum is, ami szerintünk a tömegtájékoztatásban nem jelenik meg megfelelő stílussal. Például az, hogy abszolút automata szerelvények lesznek, melyek közvetlen emberi beavatkozás nélkül fognak közlekedni. Nagy légtérű, természetes fényvel megvilágított és építészileg is szemet gyönyörködtető állomásokat fogunk átadni a nagyközönségnek. Ez önmagában például a teljes két szakaszra vonatkozóan körülbelül 30 milliárdos költségnövekedést eredményezett. Hogy ne egy 30 évvel ezelőtti metróvonal épüljön, hanem Budapest XXI. századi, modern szimbóluma. Ráadásul mivel a fővárosnak igen régi épületei vannak, a pajzsok jóval ezek alatt haladnak, és hogy elérjük a maximális biztonságot, sebességüket nagyon vissza kell fognunk: mindössze napi 18-20 métert haladhatnak. A számos hőforrásra

is különös gondot fordítottak a szakemberek. Ha “félrekomunikálunk”, elvesz a bizalom, ami nélkül ez az egész nem működik. – **Az egyik - meglehetősen nagy port felvert - vád az volt, hogy Spanyolországban adott hosszúságú metróvonal a hazai összeg töredékéből épült.**

– A költségeket igen nehéz összehasonlítani, tekintve, hogy minden metróberuházás más és más.

Utólag itt is kiderült, hogy a madridi árban nincsenek benne sem a szerelvények, sem a járműtelep, amelyek pedig hatalmas költséget jelentenek. A mallorcai metró pedig valójában felszínközeli kéregvasút. Közé sincs ehhez a típusú metróhoz, ami nálunk épül. Érdekes ez az összehasonlítósi, mert mi legalább annyi ellenpéldát tudunk felsorakoztatni. New Yorkban, Athénban, Franciaországban és Németországban is számos olyan metróvonal van, amelyek építési költségét a magyar négyessel összehasonlítva kiderül: azok drágábban épültek, mint ez. A négyes metró az építési ár szempontjából a középmezőny felső harmadába tartozik.

– A négyes metróról szóló viták jóval azelőtt elkezdődtek, hogy Ön – de akár a DBR is – a működését megkezdte volna. Mit tud válaszolni azokra a vádakra, felvetésekre, melyek a metróval szoros kapcsolatban álló politikusok tevékenységét érintik? Azaz felmerült-e valaha is, hogy Ön nem személyesen Demszky Gábor szóvivője, hanem a beruházásé?

– Valóban, nekem a beruházás kommunikációs- és PR-feladatait kell jól végeznem, nem vagyok egyik politikus sajtófőnöke sem. Az én területem a DBR Metró Projekt Igazgatóságánál a műszaki kérdésekkel kapcsolatos kommunikáció, még akkor is, ha bizonyos mértékben gyakran a politika is idekeveredik. Nem az én dolgom a korábbi döntések miatt magyarázkodni. Ám hiába vagyunk a megvalósítás fázisában, amin még lehet, azon időnként minden oldal megpróbál a saját szájíze szerint változtatni.



És érdekes módon nem csak ellenzéki oldalról érkeznek ilyen ötletek, hanem gyakran balról is jönnek módosítási javaslatok. Ilyen volt például a főszellőző elhagyása a Petzvál utcánál, ahol – a metró vonalán a két állomás közti leghosszabb szakaszon - ezt a szakemberek kihagyták. Ezt majd 2020 után - amikor az akkori forgalom, illetve a járatsűrűség indokoltá teszi - megépítik. Mindez csak ideiglenes költségcsökkentés lehet. Később azonban ezek a változtatások is kritika alapját képezték a médiában.

– Szóval a hasonló kritikák nem jogosak?

– Ezt nem lehet általánosságban kimondani. Amikor idekerültem, én is csak a média szemüvegén keresztül láttam a beruházást. Most, hogy lassan egy éve itt vagyok, elmondhatom: nagyon gyakran indokolatlan a kritika - korántsem olyan rossz ez az egész, mint amilyen kép a tömegkommunikációban kialakult. Ugyanis nagyon nehéz a pozitív eseményeket is megláttatni. Például együttműködtünk a mozgáskorlátozottakkal annak érdekében, hogy akadálymentes közlekedést alakítsunk ki az új metróban, ez mégsem volt szinte sehol sem látható, olvasható. Ellenben, ha mondjuk előkerül az, hogy az egyik alvállalkozónk illegálisan szállít földet, az biztosan megjelenik 50-60 helyen.

– Jobb- vagy baloldalon?

– Ebből a szempontból nem látok nagy különbséget a jobb- és a baloldali média között, ami kommunikációs szempontból azért nagyon érdekes.

– Tehát a szenzációhajhászás kialakította a média nagykoalícióját?

– Pont itt van a lényeg. Az ember azt gondolná, hogy ennél a politikai csatározások keresztü-

zében álló beruházásnál ugyanez zajlik a sajtóban is. De inkább azt tapasztalom, hogy az események mindenkit érdekelnek. Ha ezek pozitívak, akkor kevesebb médiát, ha negatívak, akkor tényleg mindenkit.

– Kommunikációs szempontból hogyan zajlott a nemrég nagy port kavart Banco ügy?

– Amikor már biztossá vált, hogy a pajzsoknak állniuk kell, akkor döntöttünk úgy, hogy teljesen őszintén mindent a közvélemény elé tárunk. Igen ám, csak hogy közben egy népszerű internetes portál és egy nagy példányszámú bulvárlap tudomást szerzett az egésztől. Azt találtam ki, hogy még egy napig megpróbálom bent tartani az információt úgy, hogy megállapodom a két médiummal. Felkínáltam nekik, hogy először ők kapnak - ráadásul az ügyvel kapcsolatban - nagyinterjú Klados Gusztávtól, ma már projektigazgatóként tevékenykedő nemzetközi hírű mérnöküktől – ami nem volt kis dolog, ismerve őt. Cserébe azt kértem, hogy várjunk egy napot, amikor már a tervezettek szerint tudom irányítani a megjelenéseket, mellé téve a többi, kisebb hírértékű, aktuális műszaki nehézséget. Kihasználuk a helyzetet és proaktívan mi vettük a kezünkbe a gyeplőt.

– Ez mit jelentett a gyakorlatban?

– Tudtuk, hogy a leállás következtében óhatatlanul felmerülő kötbér-kérdésekről, valamint minden egyéb, előre láthatóan nehéz kérdéstről – mint például a Fővám tér esete – előbb-utóbb nyilatkoznunk kell. Ezért inkább mi léptünk egyet így előre, „körbelöve” a vezető hírt, mielőtt az újságírók más forrásból tudják meg az egyébként máshol is természetes nehézségeket. Amnyira sokszereplős a beruházás és annyira sok az érdekellentét a megrendelői és kivitelezői oldal között, hogy szinte mindennapos az, hogy valahol valaki elmeséli egy újságírónak, mi az ő álláspontja a dolgokról. Egyszer szoktak elfelejteni az emberek: a profitban érdekelt vállalkozó nyilván úgy fog kommunikálni, hogy az neki üzleti haszonnal járjon.