



A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT: KIVÁLÓ VÁLLALAT

## A budapestiek közlekedése



A magyar főváros lakóinak közlekedése — elsősorban tömegközlekedése — társadalompolitikai jelentőségű, napról-napra ismétlődő, folyamatosnak tekinthető, roppant nagyméretű tömegmozgás. Mintha a magyar föld tömegében szokatlanul felgyorsulna és heves lökésekkel lendülne mozgásba medencéjében a Balaton.

A főváros tömegközlekedését egyetlen nagy vállalat a Budapesti Közlekedési Vállalat látja el. A BKV egyenruhában 26 ezer ember dolgozik, és több mint 17 milliárd Ft értékű állóeszközzel bonyolítja le naponta 4,6 millió utas szállítását.

Egy budapestire számított évi utazás 840 alkalom. Csupán ez az egy jelenség a budapesti közlekedésre fordítja az európai nagyvárosok közlekedési szakembereinek a figyelmét.

Egy ekkora tömeget mozgásban tartó, létszámának és eszközeinek méretei szerint is tekintélyes nagy szervezet hibái is csak nagyok lehetnek, súlyosak, fogyatékoságai nyomasztóak, viszont erényei, szervezetsége, menetrendszerűsége, teljes kapacitású üzemelése, eredményei is lenyűgözőek.

A Budapesti Közlekedési Vállalatnak elsősorban mégsem a saját méretei adják meg kivételes rangját, hanem az a fővárosi tömeg, amelyet hűségesen kell szolgálgjon. Ebben a szolgálati függésben

válk nyilvánvalóvá, hogy a Budapesti Közlekedési Vállalat funkciója a főváros és az egész ország életében nem csupán gazdasági, közlekedési, hanem társadalompolitikai is. Fogyatékoságai, feltételrendszerének örökölt és rendkívül nehezen pótolható tárgyi hiányosságai éppúgy társadalmunk életére hatást gyakoroló belpolitikai tényezők, mint ugyanennek a szervezetnek fejlődése, kibontakozása és sikeres erősszpontosítása ritka méretű feladataira.

A kormány 1971. október 8-i határozata alapján került sor arra a BKV-intézkedési tervre, amely kapcsolódva a főváros és környékének közlekedésfejlesztési tervéhez, az új magyar közlekedés-politikai koncepcióban primátust élvező tömegközlekedést a legérzékenyebb, és a legfontosabb országárszben a fővárosban szolgálja. A tervben foglalt intézkedések eredményei: 1972-ben tapasztalhatóan javulásnak indult a tömegközlekedés színvonala; a Metró üzemátvétele 1973. január 1-én betetőzte a budapesti tömegközlekedés egységes szervezetének kialakítását, amelyben már kedvező képet mutat a munkaerőhelyzet.

Mindennek alapján nyer drámai hangsúlyt és szerez a BKV 26 ezer dolgozójának erkölcsi elégtételt, és találkozik a fővárosi lakosság igazságérzőkével a döntés:



a Budapesti Közlekedési Vállalat elnyerte a Kiváló Vállalat kitüntető címet

## Interjú Daczó József elvtárral a BKV vezérigazgatóval

— Ön 5 éve áll a BKV élén, azóta, amióta elindult az egységes fővárosi közlekedés szervezetének kialakítása és most már „Kiváló Vállalatot” vezet.

A kitüntető cím elnyerése alkalmából a Volán magazin is szívből gratulál, és mai beszélgetésünkkel indítjuk el több részből álló BKV-cikksorozatunkat.

Most, az öröm első órájában kérdésünk a közelmúltat idézi: hogyan volt képes elviselni a szemrehányásokat, a neheztelések sokaságát, az utazóközönség szinte állandó rosszallását? Hogyan tudott ebben a nyomasztó légkörben élni, és dolgozni?

— Valóban így volt évekig. A főváros tömegközlekedésének nehézségei közismertek és ezekért a nehézségekért dön-

tő mértékben az utazóközönség is a vállalatot okolta és tette felelőssé.

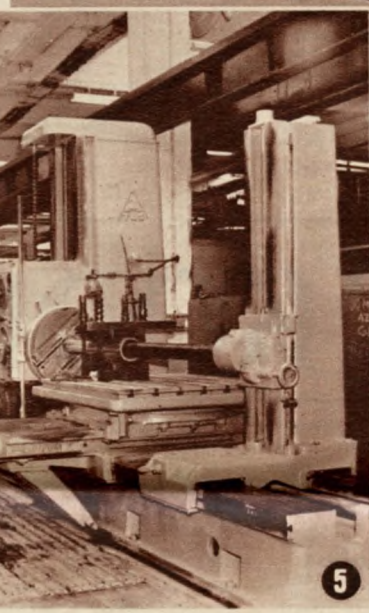
De túlnyomó részt nem vette figyelembe azokat a tárgyi nehézségeket, a közlekedés gyökeres javítása feltételeinek hiányát, amelyek tulajdonképpen okozták a bajokat. Mi ennek tudatában és ennek ellenére is meg akartunk felelni a közönség teljes mértékben jogos igényeinek. A kritikák a neheztelések akár, ha jogosak voltak, akár a helyzetismeret hiánya miatt talán túlzottak is, el kellett viselnünk a rosszallást. Ebben a tekintetben a felelősség a vállalat vezetését terhelte elsősorban. Mégis, a közlekedés napi helyzeteinek sokasága a végrehajtó szolgálatbeli munkatársainkra nehezedett szokatlan súllyal. Fizikailag ők érintkeznek az utazókkal, őket érte közvetlenül a közönség sokszor ke-

retetlen kifakadása is. Arra összpontosítottuk erőnket, hogy lehetőségeinkhez képest, vagy talán azokat meg is haladva, ne engedjük tovább romlani a fővárosi tömegközlekedést, hanem mindegyképpen tartjuk az emberileg elviselhető szinten. Valóban most valamivel nyugodtabban beszélgethetünk már erről, mert vállalatunk s a budapesti utazóközönség közlekedésének új szakaszában járunk.

— Arra kérem, hogy foglalja össze az Ön által említett új fejlődési szakasz tapasztalható jellemzőit.

— A vállalat az elmúlt években több szervezési és forgalomtechnikai megoldást alkalmazott a tömegközlekedés minőségének javítása céljából. Ezek ma már a közönség előtt ismertek. Ilyen például a kalauz nélküli közlekedés be-

vezetése; a lépcsőzetes munkakezdés megszervezése; a Metró üzembehelyezésevel együtt a felszíni hálózat módosítása; bizonyos hatósági intézkedések, például a Rákóczi úton a külön autóbusz-nyomsáv biztosítása; 1971-72-ben megkezdett gyors közlekedési hálózat alapjainak lerakása; a Metró kelet-nyugati vonalának üzemelése, amely a felszíni tömegközlekedésből — többet mint vártunk — 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os utazási igényt elégíti ki. A Metró észak-déli építése gyorsított ütemben folyik, kormányzati segítséggel. A szentendrei HÉV-vonalat meghosszabbítottuk a Battyhányi térig, közvetlen csatlakozást teremtve a Metróval. 23 gyors autóbuszjáratot üzemeltetünk, amelyek a városrészek között jelentősen megrövidítették az eljutási időt.



Képeink a BKV Sajtópropaganda csoportjának felvételei

1. A Metró kelet-nyugati vonala, a Fehér úttól a Déli pályaudvarig

2. A természetes főútvonal, a Duna, és a kelet-nyugati főútvonal keresztezése: az Erzsébet-híd

3. Épül az új gyermekintézmény a II. kerületi Gárdonyi Géza utcában

4. BKV-társasház az Üllői úton

5. Kerékeszterga a Fehér úti gyáregységben

6. Elektromos berendezés ellenőrzése, a gépjárműszolgálatnál

7. Metró, autóbusz, villamos, HÉV találkozási az Örs vezér-tere csomópontjában. (Pálmai István, Szaniszló László, Újszászi Józsefné felvételei.)

a Metró újabb szakaszának üzembe helyezéséig: ismét zsúfoltabbak lesznek a járművek, hiszen mint tapasztalhattuk, és számíthatunk rá, évenként egyenletesen növekszik az utazási igény.

— Mikortól számítható Budapest tömegközlekedésében az az újabb időszak, amelyek mindezek jellemző eredményei és gondjai?

— Az egységes közlekedési vállalat megteremtése a fővárosban olyan eszközök összpontosításával járt, amelyek megalapozták a minőségi változásokat, a fejlődés előkészítését. Ez a folyamat méltán tekinthető fővárosunk tömegközlekedésében az újabb, a korszerűsítési időszaknak. Mégis, a legutóbbi évek szerény minőségi javulását közvetlenül elindító mozgató erőt a már említett kormányhatározatban látom, amely 1971. október 8-i dátumával emlékeztet. Szinte alig vehetünk számba bármily eredményt amely azóta született, anélkül, hogy ne látnánk összefüggését ezzel a kormányhatározattal.

A kormányhatározat hatását a vállalat teljesítő képességére szeretném érzékelteni azzal, hogy felidézem: a határozat előtti helyzethez képest, utána 1084 db-ról 1246 db-ra emelkedett a naponta forgalomba indított autóbuszok száma; ugyanekkor az autóbuszvezető havi túlóraszámja pedig 67 órától 3 órára csökkent. A kormányhatározat megteremtette számunkra a lehetőséget például járművezetői létszámunk 30%-os emelkedésével, hogy munkaerőhelyzetünk javulását azonnal felhasználjuk egyfelől a tömegközlekedés javára, másfelől a járművezetők túlmunkájának csökkentésére, és ezzel egyidejűleg a törvényes szabadságok és a fizetett szabadság biztosítására. Természetesen a kormányhatározat csupán elindítója, megalapozója a reményteljesebb tárgyi körülményeinknek, de ennek alapján magunknak kell további gondjaink megoldására törekedni.

— Megtudhatnánk erről valami kézzelfoghatót?

— Például továbbra is megoldásra vár, hogy általánosan megvalósítsuk vállalatunknál a 210 órás munkaidőt. Ehhez viszont 116 autóbuszvezetőre, 160 villamosvezetőre, és 10 helyiérdekű járművezetőre van még szükség, ha tekintetbe vesszük az ez évi teljesítménynövekedést.

— Több vonatkozásban szerepelt eddig beszélgetésünkben az 1971. sz. kormányhatározat. Megkérhetjük-e, hogy foglalja össze e határozat megvalósítását olvasóink tájékoztatására?

— Nagyon röviden, mintegy emlékeztetőül így foglalnám össze: Tavaly több mint kettő és fél ezer autóbuszvezető megkapta a tízezer Ft-os forgalmi juttatást. A BKV járművezetői jogszultakká váltak a nyugdíjazási kordkezelvényre, — a Metró motorkocsivezetők, és a hajóvezetők kivételével. A közületi gépkocsik számának csökken-

tése jó hatással volt gépkocsivezető-hiányunk enyhítésére. A havi 210 órás járművezetői foglalkoztatásra kidolgozott munkarendünket az egyes üzemegeknek — az adott munkaerőhelyzethez képest — fokozatosan bevezetjük. Az az álláspontunk, hogy az autóbuszvezetők túlmunkájának pótlékolt díjazása, magának a kormányhatározatnak szemléletéből adódik; reméljük, hogy megnyerjük hozzá az illetékes főhatóságok jóváhagyását.

— Szeretnénk, ha kiegészítené az eddig elmondott szociális jellegű intézkedéseket, még néhányat a jelentősebbek közül.

— A IV. ötéves tervidőszakra szóló bér- és jövedelempolitikánk, ösztönzési rendszerünk homlokterébe, mint alaptevékenységet a férőhely-kilométer — teljesítményt állítja. Bevezetjük a járművezetők vonalankénti megkülönböztetett prémiumrendszerét. Ugyancsak megkülönböztetett törzsbérekkel állapítunk meg a csuklós, hegyi, és a szülő autóbuszvezetők számára. A túlórák csökkenése nem okoz számottevőbb keresetcsökkenést, mert ellensúlyozza a tömegközlekedési pótlék felemelése, az óraarányos számfejtés, a törzsbéremelések, a prémiumnövelés és más intézkedések. Új törzsgárda szabályzatunk fokozottabb megbecsülésben részesíti a vállalathoz hűséges dolgozókat. Az országban elsőként valósítottuk meg az autóbuszvezetők ebédidő-díjazását. Épülő munkásszállásaink, üdülőink, gyermekotthonunk, egészségházunk, ifjúsági építőtáborunk, lakásépítési akciónk a Béke úton, az Üllői úton, a Lehel úton, a Tinódi utcában, és együttműködésünk társasházépítés céljából a Fővárosi Tanáccsal, mind azt a célt szolgálják, hogy a BKV-t vonzóvá tegyük, és egy életre meggyökeresítsük az itt dolgozó nőket és férfiakat.

Az a véleményem, hogy azok akik a nehéz esztendőben sokszor a saját maguk kára ellenére is kitarítottak a budapesti tömegközlekedés szolgálatában, könnyebben dolgozzanak, és jobban boldoguljanak a viszonylag könnyebb és fejlődésteljesebb években.

— Milyen beruházásokat, intézkedéseket terveznek a főváros közlekedés-elátásának további javítása céljából a közeljövőben?

— Maradjunk talán az 1973. év naptári keretén belül. Vállalatunk ebben az évben 915 millió 400 ezer Ft-ot fordít beruházásokra. Ebből 100 millió Ft-ot központi támogatásból kapunk. Mind-ebből járművekre 220 millió Ft-ot költünk. 135 autóbust vásárolunk az új IKARUS 200-as családból, hogy 3000-rel növeljük a férőhelyet. Év végéig megépül az újpalotai villamosvonal. Folytatjuk a paneles vágányépítést a Nagy-körúton, a Múzeum körúton, az Erzsébet királyné úton, és üzembe helyezzük az új nagy teljesítményű pályaeépítő gépsort, — hogy csupán a nagyobb volumeneket említsem. Szervezés tekintetében

a számottevőbbek közül hivatkozom arra, hogy befejezzük a lépcsőzetes munkakezdés bevezetését. A korszerűbb utastájékoztató jegyében mikrofont szerelünk a járművekbe, amelyek tisztaságával, átfényezésével a vonali és üzemi létesítmények tatarozásával, hogy úgymondjam az egész szakma esztétikumának hangsúlyozásával a centenárium programot is megvalósítsuk.

Ezek az intézkedések sorolhatók a munka- és üzemszervezés keretébe is, bár arra külön programot készítünk. E program a többi között a forgalomirányítás és a vállalati gazdálkodás hatékonyságát hivatott növelni.

— Az utolsó 1–2 esztendő rokonszenvebb, megértőbb, — ha még nem is meglegedett — közvéleményére hivatkozással kérjük: ossza meg legsúlyosabb gondjait olvasóinkkal, akik egyszerűsmdind jórészt a BKV utazóközönsége is.

— Legfőbb problémánk azok, amelyek a kívánatos műszaki technikai előrehaladásunkat akadályozzák. Eredményeink ellenére sem hűnyhatunk szemtel afölött, hogy örökölt műszaki elmaradottságunk milyen súlyos akadálya a közlekedési helyzet gyorsabb ütemű javításának. Fejlesztési alapunk és a szükséges selejtezők pótlásának költségei közötti állandóan ható feszültségben dolgozunk ma és tekintünk a holnapra. A karbantartás- és az üzemelés elmaradottsága arra figyelmeztet, hogy csak járműbeszerzéssel nem leszünk képesek úrrá lenni a fokozódó közlekedési követelmények mellett várható nehézségeinkben. Technikailag korszerűen ellátott üzemi bázisra kell törekednünk elsősorban az üzembiztonság érdekében. A járműpark előregedésének folyamata rendkívül súlyos gondot okoz járműveink műszaki fejlesztésének kívánt ütemű folyamatában.

Olyan természetű gondok ezek, amelyekkel szemben a bizalomteljesebb légkör, a megértés és a rokonszenv a fővárosi társadalma részéről, az együttérzés erejével tölt el bennünket.

Úgy is mondhatnánk, hogy feltölt bennünket. A megoldásokat viszont az a bizonyos három dolog garantálhatja: a pénz, a pénz, a pénz.

— Montecuccoli hadvezér szavai.

— És nemcsak a háborús győzelem feltételét jelölte meg; ha úgy tetszik, mi is hadsereg vagyunk. Közlekedési hadsereg vagyunk, támogató háterszaggal, és szemben a világ nagyvárosait fenyegető közlekedési csóddal, amelyet feltétlenül el akarunk kerülni.

Bízva a közlekedési kormányzat támogatásában, a gyorsuló észak-déli Metróvonal-építésben, és az utóbbi években elért eredményeinkben amelyek tovább segítenek, és a nagy erőfeszítésre képes vállalati kollektívánkban, szerveztünkben, remélem, hogy nem kell osztoznunk a kontinens nagyvárosainak közlekedési sorsában.

— Köszönjük a beszélgetést.

S. T.

## gatójával

Ezek az intézkedések jellemzik a fővárosi tömegközlekedés fejlődésének és egyben vállalatunk tevékenységének említett új szakaszát. Intézkedéseink részben azt is bizonyítják, hogy jelentősebb összegű fejlesztések nélkül is lehet javítani a helyzeten, meg lehet állítani a romlás folyamatát, de pótolni — csak ezekkel — a fejlesztések hiányát és az abból következő színvonalromlást, természetesen nem lehet. Az említett intézkedésekkel eljutunk addig, hogy a zsúfoltság kisebb mértékű csökkenését érzi a közönség ebben az évben és jövőre, különösen a Metró kelet-nyugati vonalának üzemelésének révén. Viszont, hogy jellemző gondjainkra is utaljak, meg kell mondanom, hogy mivel jövőre és 1975-ben nem kerül sor számottevőbb kapacitás-növekedésre a felszíni járműhálózatban illetve 1975-ben és 1976-ban