

A Déli még mindig füstölög

A személyszállítás körülményeit vizsgálták az I. kerületi népi ellenőrök

A Déli pályaudvarról évente 18 000 vonat gördül ki, 3,5 millió utassal. Kiindulási pontja a Dunántúl nagy részébe és a Balatonra irányuló forgalomnak. Az I. kerületi Népi Ellenőrzési Bizottság vizsgálatával — a tavalyi év és az idei első öt hónap tapasztalataira támaszkodva — azt igyekezett megállapítani, hogy a pályaudvaron hogyan biztosítják az utasok kulturált kiszolgálását, szállítását, várakozását.

A vizsgálat képet ad a nagy fejlődésről, a pozitívumokról is, de mi a megállapításokból inkább azokat ragadtuk ki, amelyek még ma is bosszantják az utazóközönséget.

Kevés a kocsi

Az ünnepi forgalomkor és a SZOT-üdülők váltási napjain jelenleg is *zsúfoltság van a vonatokon*. Ennek fő oka a kocsihány, de szerepet játszik benne az állomás vágányhálózatának szűk volta is. A hat hosszabb indító vágányon kívül a külső A- és B-vágány hossza csak 96 méter, amelyeken csupán 3—3 négytengelyes személykocsi és egy-egy motorkocsi fér el. Kényszer-következménye gyakran a gyors szerelvényforduló, a *rövid pályaudvari tartózkodás is*. Az például, hogy a szerelvények indulás előtt 30—40 perccel kerülnek betolásra — tolongáshoz vezetnek, *a mozgó kocsikra való felugrálások igen balesetveszélyesek*.

A vizsgálat ezért javasolja, hogy a Déli pályaudvar bővítését mielőbb napirendre kell tűzni. A földalatti vasút 1972-ben való megnyitása minden bizonnyal tovább fogja növelni az utasok forgalmát és ha nem lesz változás, zavarok állhatnak elő.

Néhány hónapja a Déli pályaudvar fűtőháza dieselesítette a vonóerő parkját, *nincs többé gőzmozdonya*. Az utasok és a környék lakói ettől azt remélték, hogy a pályaudvar füst- és korommentes üzemmé válik, a felesleges fűtőházat és szénteret a személyforgalom feltételeinek javítására használják fel. Ebből nem lett semmi, mert *jelenleg is szép számmal füstölögnek, prűszkölnek a gőzmozdonyok a pályaudvar vágányain*. Naponta mintegy 31 vonatpárt ugyanis Pusztaszabolcs, Székesfehérvár, Nagykanizsa, Szombathely, Dombóvár, Pécs fűtőházaihoz tartozó gőzmozdonyok továbbítanak. E mozdonyok többsége *3—6 óra hosszat is várakozik a pályaudvaron*, míg kezelik, szerelik őket, szenet, vizet vesznek fel. Ilyen átcsoportosítással a szennyezettség, a korom tekintetében lényegében semmit nem javult a helyzet a Déliben.

A TÜKER-telep kiköltöztetése

A kocsik nagytakarítását a pályaudvar végében a raktárépületek és a TÜKER-teleptől közrefogott 9-es vágányon végzik. Így előfordul, hogy a megtisztított, lemosott kocsik — főleg szeles időben — szénporosak, kormosak lesznek. *Mielőtt még az utasok beszállnának*. A vizsgálat éppen ezért a TÜKER-telep kitelepítését

szorgalmazza a Déli pályaudvarról. Ez a műhelyszolgálat tevékenységének megjavítását is elősegítené.

Az érkező vonatok késéseit és azok okait az állomás nem tartja nyilván, mivel azok a pályaudvart nem terhelik. Az indítási késések viszont minimálisak: a havonta induló 1200—1800 vonatból 30—40 indult csak némi késéssel. Ezek általában abból erednek, hogy a forduló szerelvények *késve érkeznek*. Az új kocsik futójavítását az hátráltatja, hogy nem rendelkeznek hozzájuk megfelelő *alkatrészekkel*.

Jegyváltás, higiénia

A nyilvántartott panaszok többségét a pénztárosok, illetve az információt adók *magatartása* váltotta ki. Jogosan kérdezte például azt is a paraszós, hogy a gyorsvonati szerelvényben miért közlekedettek *fapados*, másodosztályú kocsikat. Volt, aki az ABb 609-es számú motorkocsi *»nyugtalan járását«* tette szóvá.

A népi ellenőrök is — az elismerő megállapítások mellett — bejegyezték néhány észrevételt, javaslatot a *»panaszkönyvbe«*. Az étszolgálat raktárai, edényei, eszközei, *higiéniai szempontból kívánni valót hagynak maguk után*. Nemcsak a nemzetközi járat, de nyáron valamennyi balatoni vonat indulásáról helyes lenne *több idegen nyelven tájékoztatni* hangszórón az utasokat. A személypénztáraknál utalni kellene arra, hogy három helyen lehet jegyet váltani. A régi csarnoképület pénztáránál például alig van néha jegyváltó — mert kevesen tudnak róla —, míg elől, a főépületnél, *hosszú sorok állnak*.

A belföldi csoportos utazásoknál az együttes elhelyezés — főleg csúcsforgalmi napokon — *nehézségeket okoz és a többi utas rovására megy*. Ennek egyik oka, hogy 50 fős csoport részére is csak úgy tudják biztosítani a helyet, ha egy 80 férőhelyes kocsit teljesen lezárnak. Csúcsforgalmi időben ilyen igények kielégítését a vizsgálat nem helyezte. Problémát okoz az utasoknak és a vasutasoknak is, hogy a vonatok *poogyászko-csijának a rakterülete nem kielégítő* — emiatt sok csomag megsérül —, és több vonatnál egyáltalán nincs *poogyászko-csi*.

A vizsgálat még jó néhány kisebb-nagyobb észrevételt tett annak érdekében, hogy kellemesebb, zökkenőmentesebb legyen az utazás, jobb körülmények között dolgozzanak a vasút alkalmazottai. A pályaudvar igazgatóságának dicséretére legyen mondván, hogy amint a vizsgálat *jegyzőkönyvét* kézhez kapták, *több hiányosság megszüntetéséről azonnal intézkedtek*. Elegendő ágynemű van már például a gyermek-váróteremben, az alagsor egyik pénztárfülkéjéből kiköltöztették a bérleteket árusító FVV-t. Újra festették az Utasellátó pavilonját és ismét működik már az elektromos utastájékoztató tábla is — amely *»csupán«* *háromnegyed évig* volt üzemképtelen.