

LIFT-PROGRAM

Ötödik kerület, Kecskeméti utca 13. Hatemeletes, magasföldszintes pesti ház, huszonhat lakóval. Sokan közülük egyidősek a század elején épült bérházzal. Ők félnek legjobban a liftajtón fityegő kis táblától: „Nem működik”. A 170 lépcsőfok — fel, a hatodikig — nem az ő reszkető lábuknak, már nem éppen makk-egészséges szívüknek való.

A házfelügyelő, Szabó Elemérné, tíz évre visszamenőleg ismeri a ház minden gondját, baját. A liftre van a legtöbb panasza.

— Most is már hat hete rossz — mondja —, ha igaz holnap elindítják. Néhány napig megy, aztán megint áll egy-két hónapig. Kilenc éve volt a teljes felújítás, de nem sok sikerrel. Most megint felújítást terveznek, ez azt jelenti, hogy legalább hat hónapig nem lesz liftünk. Eddig az IKV szerelői javították; az jó volt, mert mindig ugyanaz a szerelőpár jött, ismerték már minden csavarját. Mostantól a Felvonójavító Vállalat emberei jönnek, az átalánydíjas karbantartás keretében. Nem tudom, ez milyen lesz, egyelőre félek tőle.

Zuglóban, a Füredi úti lakótelep dán típusú, tízemeletes házaiban két, illetve négy lift működik. Ez biztonságosabb, mert szinte lehetetlen, hogy mind egyszerre mondja fel a szolgálatot. A 64–66. szám alatti 132 lakásos tanácsai bérház gondnoka, *Buncsics Mihályné* elismeréssel szól az átalánydíjas karbantartásról:

— Két liftünk van. Ha az egyik elromlik, rögtön szólok, s még aznap, de legkésőbb másnap jönnek a szerelők és megjavítják. Szinte mindig ugyanaz a szerelőpár jön, és ez jó, mert ismerik már a motor gyengébb pontjait, tudják, hol kell keresni a bajt. Ami nem jó, mert nincs: a megelőző karbantartás. Pedig fontos lenne, hogy rendszeresen megnézzék, ellenőrizzék s például olajjal feltöltésük a berendezést, ezzel elejét lehetne venni sok hibának. Úgy látszik, erre még nincs elég embere a vállalatnak.

A budapestiek egyik örök témája: a lift. Ahol nincs, az a baj, ahol van — és mégis, mert gyakran rossz — ott az a bosszantó. A lifteknek Budapesten viszontagságos múltjuk, áttekinthető, rendeződő jelenük és reménytelen jövőjük van.

Egy kis lift-történelem

A második világháború alatt a Budapesten levő 3900 lift csaknem kétharmada megrongálódott, 9 százaléka teljesen megsemmisült. A körülbelül százféle típusból álló személyfelvonó-állományból 1945-ben csak mintegy 1100 volt működőképess.

1948-ig csupán a házfelügyelők és a kisiparosok foglalkoztak a liftek üzemeltetésével és javításával. 1949-ben a felvonóipar államosítása után sem oldódott meg azonnal a probléma, mert az alkatrészgyártó és karbantartó szervezet hiánya miatt a hatóság nem tudott érvényt szerezni a korábban kiadott szabályrendelet előírásainak. A kényszerű megalkuvás és halogatás miatt a liftek állapota így még tovább romlott.

1953-tól a felvonóipart három főhatóság irányította: a gyártás KGM vállalat feladata maradt, a szerelés az ÉVM, a javítás és karbantartás a Fővárosi Tanács felügyelete alá került. A növekvő liftgyártás mellett a szereléssel és javítással foglalkozó vállalatok — létszám és szervezetszervezés hiányában — még mindig nem tudták ellátni egyre növekvő feladataikat.

A 60-as években, a házigyári technológia bevezetése után, a lakóépületek sorozatgyártásával már a felvonóipar sem tudott lépést tartani, sem mennyiségi, sem minőségi szempontból. Az érdekelt ágazatok pályázatot írtak ki a megoldásra. A Gazdasági Bizottság a Ganz-Mávg — központi beruházást nem igénylő — pályázatát fogadta el, és a Schindler-licenc megvásárlása mellett döntött. A megkötött licenc-szerződés alapján a Ganz-Mávg 1974-ben kezdte meg az új típusú lift gyártását. Tavaly 570 ilyen személyfelvonót készített, és a régi típusú felvonóból is gyártott 306 darabot. A 70-es évek elején a szerelés, javítás és karbantartás szerteágazó területén még mindig nem történt lényeges változás. A hozott intézkedések azonban már a lift-krónika újabb fejezetéhez tartoznak.

A lifthelyzet — ma

Riskó György, a Ganz-Mávg Felvonógyárának igazgatója, optimista véleményt mond a liftgyártásról:

— Tisztában vagyunk azzal, hogy az országos, ezen belül a fővárosi felvonóprobléma megoldásának alapvető feltétele az ipari háttér megerősítése. Ezt az ötödik ötéves tervidőszak során megvalósítjuk. Ahhoz azonban, hogy az ipari háttér hatékonyan kihasználhassuk, meg kell oldani a felvonóberendezések, a részegységek, az alkatrészek tipizálását, mert csak így módon lehetséges nagy sorozatban, gazdaságosan, korszerűen gyártani a típuselemeket. Ennek érdekében a három szakvállalat — a Ganz-Mávg, a Gép- és Felvonószerelő Vállalat s a Felvonójavító Vállalat — együttműködési megállapodást kötött a gyártás, a műszaki fejlesztés, a tipizálás, a szerelés és a karbantartás közös meg-

oldására. A megegyezés alapján több mint egy éve nagyon jó kapcsolatot alakult ki közöttünk. Ma már zökkenőmentesen gyártjuk a felvonókat a svájci Schindler-licenc alapján. De egyéb, régebbi típusú felvonókat is készítünk, a személyfelvonókon kívül például teherlifteket, üzemek, üzemek, kórházak stb. részére. Nyugodtan mondhatom: most és a jövőben is minden hazai és budapesti felvonóigényt ki tudunk elégíteni.

Az országban levő mintegy 9700 darab személyfelvonóból kb. 6900 — több mint 70 százalék — a fővárosban található. Ebből 4100 lift az ingatlankezelő vállalatok, 260 a szakigazgatási szervek kezelésében, 690 a szövetkezeti lakóházakban, több mint 1800 pedig egyéb vállalatok és intézmények kezelésében van.

Dávid István, a Fővárosi Tanács VB Ingatlankezelési és Építési Főigazgatóságának vezetője, a lift-program egyik illetékese mondja:

— Az ingatlankezelési vállalatok által üzemeltetett személyfelvonók „átlagéletkora” közel 13 év. Több mint 4000-es liftállományunkból 886 húsz évnél idősebb, közülük sok 50–60 éves. Ezeket már nem lehet gazdaságosan üzemeltetni, javítani, karbantartani. Ki kell cserélni őket és helyükre új felvonókat beszerezni.

— A szövetkezeti házakban a liftek üzemeltetése okozza a legtöbb gondot, hiszen a szövetkezetek vezetői társadalmi munkában végzik a lakásszövetkezeti, házkezelési feladatokat. A Budapesti Fogyasztási és Lakásszövetkezetek Szövetsége érdekvédelmi szerv, így felügyeleti funkciót nem lát el. A fővárosban működő 292 lakásfenntartó szövetkezet 342 lakóházban összesen 690 felvonót üzemeltet. Ezeknek a lifteknek műszaki állapota 60–70 százalékos, átlagos koruk nyolc és fél év. A javításuk, karbantartásuk megoldásra váró feladat.

— Az egyéb budapesti vállalatok és intézmények kezelésében levő 1836 személyfelvonó műszakilag jobb állapotban van, mint a tanácsai szervek felvonói. Ennek egyszerű a magyarázata: a szükséges pénzeszközök általában rendelkezésükre állnak, saját, jól képzett, az átlagosnál jobb keresetű szakemberekkel dolgoznak, s egy-egy szerelőpárra csupán töredéke jut annak a felvonójavítási mennyiségnek, mint amennyi a felvonókat tömegesen, szervezeten üzemeltető, javító részlegekre hárul.

— A tanácsai bérházak, a tanácsai szervek, valamint a szövetkezeti lakóházak felvonóit összesen 320 szerelő — 160 szerelőpár — javítja, tartja karban. Munkahelyük szerint

hét különböző szervezethez tartoznak, és sok közöttük a mellékfoglalkozású szakember. Ezek közül a szervezetek közül a Fővárosi Felvonójavító Vállalat — mint karbantartó szakvállalat — tevékenysége közelíti meg a szükséges műszaki és szervezetszervezési színvonalat. A vállalat 121 szerelőpárjából jelenleg 90 szerelőpár gondoskodik két és félezer felvonó karbantartásáról.

— Sajnos, a IV. ötéves tervidőszak során még nem álltak rendelkezésünkre a zökkenőmentes karbantartáshoz szükséges szervezetek. Külön gond, hogy még mindig 80–100 féle típusú lift működik Budapesten, s ezekhez igen nehéz a tartalékalkatrészeket biztosítani. A javítások ideje emiatt is nehezen csökkenthető. A gyártási, szerelési és építészeti hiányosságok következtében az új liftek minősége sem mindig megfelelő. S végül, de nem utolsó sorban az elmúlt tervidőszakban nem rendelkeztünk olyan anyagi erőforrásokkal, amelyek biztosították volna az üzemelés és fenntartás zavartalanosságát.

— Most, az ötödik ötéves terv idején milyen lehetőségei, feltételei vannak a lift-ügy jobbrafordításának?

A kérdésre derűsebbé válik a főigazgató hangja:

— A legfontosabb, hogy a felvonók karbantartásához, felújításához egymilliórd százmillió forint áll rendelkezésünkre. Ez duplája az előző tervidőszakban erre a célra biztosított összegnek. Ebből a hatalmas pénzmennyiségből például évente egy-egy liftre már nem 27 ezer, hanem 54 ezer forintot költethetünk. Míg 1971–75 között 544 felvonó felújítását tudtuk csupán megoldani, 1976–80-ig 1100 régi lift cseréjét vettük tervbe. A Fővárosi Felvonójavító Vállalatra vár ezeknek a nagy feladatoknak a megoldása. Főigazgatóságunkkal egyetértésben a vállalat a VII. kerületben végzett kísérletek pozitív tapasztalatai alapján már az IKV kezelésű felvonók 58 százalékára kiterjesztette az átalánydíjas karbantartást. Kihelyezett szervizrészlegeket hozott létre, növelte a gyorsjavító szolgálat gépkocsiparkját és helyszíni szerelő-javító szervizkocsikat állított munkába. Szerelői a hiba bejelentésétől számított öt órán belül megkezdik a javítást. Az átalánydíj keretében a vállalat a kötelcséren kívül kb. 200 biztonsági és gyorsan kiváló alkatrész cseréjét is elvégzi, szükség esetén.

A Fővárosi Tanács végrehajtó bizottsága megfelelő pénzügyi fedezetet biztosított a Felvonójavító Vállalat szerviztelepének rekonstrukciójához és egy új felújítóüzem létesítéséhez. Mintegy százmillió forintot beruházással épül a Megyeri úton a

vállalat korszerű üzeme. A főigazgatóság segíti a felvonóállomány gépi nyilvántartó rendszerének megszervezését. Ez elengedhetetlen a karbantartás és hibaelhárítás szervezett biztosításához és a felújítási munkálatok tervszerű megvalósításához. Minden intézkedést, előkészületet megtettünk, hogy a több mint egymilliárd forintot tervszerűen, gazdaságosan használhassuk fel a több ezer budapesti lift zavartalan, biztonságos működése érdekében. A többi szakigazgatási szerv épületeinek valamint a szövetkezeti lakóházak felvonóinak többségénél — szakember- és létszámhiány miatt — általában csak 1980 után tudjuk megoldani a szervezett, átalánydíjas karbantartást. Hasznos volna addig is a gépi adatfeldolgozás útján felmérni ezeknek a szerveknek helyzetét, igényeit a felvonókkal kapcsolatban.

Távolabbi célok, feladatok

Az IKV főigazgatója tájékoztatásul még ennyit mond:

— A következő középtávú tervidőszak elején végképp felszámoljuk a felújítás több évtizedes elmaradását. Felmértük, ismerjük feladatainkat: a továbbiakban is fejleszteni kell az ipari háttérrel, az alkatrészellátás és készletezés megoldását, a karbantartó- és szervizhálózat széles körű megszervezését, a tipizálás megvalósítását. Ha mindezt megoldjuk, akkor 1980 után már mintegy hatezer lift átalánydíjas karbantartására lesz képes a Fővárosi Felvonójavító Vállalat. Ehhez viszont már 200 szerelőpárra, vagyis 400 jól képzett szakemberre lesz szükség. Az átalánydíjas karbantartás teljes körű bevezetésén túlmenően a tanácsi kezelésű felvonóknál meg kell valósítani a közép- és nagyjavítások, valamint a teljes felújítások műszakilag és gazdaságilag jól megalapozott rendszerét. Természetesen, ha sikerül biztosítani a feltételeket ehhez a rendszerhez, akkor az egyéb vállalatok és intézmények felvonó állományában is alkalmazható lesz.

— Az ingatlankezelési és építési főigazgatóság a saját területén mindent megtesz és a jövőben is meg fog tenni, hogy a régóta húzódó felvonó-probléma végre megoldódjon. A lift-program megvalósításához azonban szükség van valamennyi érdekelt szerv összehangolt munkájára. A múlt évi és az ideai tapasztalatok alapján bizvást reméljük, hogy ezt a programot közös erővel sikerre visszük.

Dávid István ezekkel a bizakodó szavakkal fejezte be a liftügyről folytatott beszélgetést.

Szabó Gabriella