

Lehet valamivel kevesebb?

Napi egy óra utazásra Budapesten

Tolnaiék Kőbányán laknak és a Betonútépítő Vállalatnál dolgoznak. A férj gépkocsivezető, ezért reggelente általában a vállalat Népköztársaság úti központjába, vagy a Martinelli téri garázsba jár. A gyalogséta és a metróút *húsz-huszonöt percet* tesz ki reggel, s ugyanennyit este. (Persze, amíg a 3. számú metróvonal csak a Nagyvárad térig működött, ez az idő — villamosozással bővítve — sokkal hosszabb volt.)

A reggeli csúcs

Felesége a vállalat Ferihegyi út melletti telepén dolgozik. Reggel *metróval indul* a kőbánya-kispesti végállomásig, majd a piros 93-as autóbusszal tovább a Steinmetz kapitány útig, ahonnan már a vállalat saját kocsija szállítja a dolgozókat a telepre. Az út jó *háromnegyed óra*.

Lányuk a László-gimnáziumban tanul, így az ő útja a legrövidebb: *tíz, legfeljebb tizenöt perc* villamoson.

Régebben a Király-erdőn laktak, és Csepelen dolgoztak. Akkoriban előfordult az is, hogy egy-egy reggeli munkába menetel *másfél órán át* tartott.

Egyik ismerősük még ma is Csepelen dolgozik a Vas-és Fémműben, csakhogy közben régi lakását szanálták, s most az *újjalotai lakótelepről* utazgat naponta kétszer oda és vissza.

Jószereével kétmilliomod magával. Felmérések szerint a főváros *kétmillió lakosa naponta négymillió órát közlekedik* úgy, hogy közben el sem hagyja Budapest közigazgatási határait.

Vagyis miközben sokat beszélünk a száz kilométereket utazókról, a munkásvonatok utasairól, kevesebbet gondolunk arra, hogy a *fővárosi távolságok* sem lebecsülendők, s hogy *százvezrek* teszik meg Budapesten ugyanazokat a száz kilométereket, mint amelyeket például a dunaföldvári, de Pesten dolgozó ingázók. S nem is mindig jobb körülmények között.

Az előbb említett adat hitelességéről a *Budapesti Közlekedési Vállalat* központjában érdeklődtünk. *Tarcali Tiborné*, a forgalom-szervezési csoport vezetője válaszolt:

— Napi utasszámunk *négy és fél millió*, s ezek mind-egyike *legalább fél órát* utazik járműveinken.

— Kétmillió lakosra bontva tehát ez azt jelenti, hogy körülbelül mindenki *legkevesebb egy órát közlekedik*. A kérdés, *rövidebbé tehető-e ez az idő?*

— Természetesen. Ezért azonban nem mi tehetjük a legtöbbet. Az utazási csúcsok zömmel egy időre esnek. A legnehezebb időszak reggel *hat óra harminc és fél nyolc* között van. Ilyenkor például mi már jószerevel nem tudjuk még jobban süríteni a járatokat; az *utazók számát kellene csökkenteni*.

— A közlekedési nehézségek miatt aligha fognak kevesebben dolgozni jární...

Lehetőségek hiányában

— Az egyetlen megoldás a *lépcsőzetes munkakezdés továbbfejlesztése*. Minél jobban széthúzzuk ezt az egyórás csúcst — és természetesen ugyanígy a munkaidő végén is — annál biztosabban tudjuk megvalósítani a gyorsabb, kényelmesebb utazást. Különösen nehéz helyzet elé állít bennünket az ötnapos munkahét bevezetése. Miután a szombati munkaidőt a hét más napjain le kell dolgozni, *változni fog a lépcsőzetes munkakezdés szerkezete*. Úgy gondoljuk, a szabad szombat életbe lépésével egy időben a *Fővárosi Tanácsnak kell kidolgoznia a lépcsőzetes munkakezdés új ütemtervét, továbbfejlesztett változatát*.

Természetesen annak a napi egy óra lökdösődésnek, rázódásnak más módon is csökkentenie kellene, nemcsak a lépcsőzetes munkakezdéssel. Felvetődhet a kérdés, *miért dolgozik valaki Csepelen, ha Újjalotán lakik?*

Pápai Judit, a Fővárosi Tanács munkaügyi osztályvezető-helyettese:

— Mi parancsára nem irányíthatunk senkit, ez a vállalatok dolga. Más a helyzet annál, aki ritka szakmában dolgozik, vagy jól bevált munkahelyre jár *húsz éve*; de például nem hiszem, hogy aki élelmiszerboltban eladó, ne kerülhetne holnaptól csepeliből újjalotai Közértbe, ha oda költöztött.

— Beszélhetünk-e olyan elképzelésről, amely a lakó-és a munkahelyek távolságát igyekszik csökkenteni a fővárosban?

— Szervezési intézkedésekről ott lehet beszélni, ahol a munkaadónak Budapest

egész területén vannak gyárjai, üzletei, telephelyei. Ilyen esetekben általában *vállalati szinten* oldódik meg a kérdés. Magyarán: a dolgozó keres magának másik munkahelyet, ő jár el a cége központjában áthelyezésért. Annyit mindenképp elmondhatok, hogy a tanácsi munkaközvetítő szervezetnél *jogos érdekek, megfelelő indoknak* tekintjük, ha valaki állásváltotatásánál arra hivatkozik, hogy messzi esik a munkahelye az új lakásától. Ilyenkor a jogszabályok adta *összes lehetőséggel*, még a „*kivételek*” igénybevételével is segítjük az állásváltotatást.

— Van-e a Fővárosi Tanácsnál olyan elv, amely szerint a lakótelepek elhelyezését valamilyen módon *összhangba* kell hozni a munkaerőigény területi elhelyezkedésével?

— Tudtommal nincs. Az iparfejlesztés Budapesten *már nem nagy mértékű*. A lakásfejlesztés pedig *elsősorban* attól függ, hol van alkalmas terület. Például *Obudán* elég sok az üzem, de *Békásmegyert* nem ezért jelölték ki. Ha ott nem lett volna megfelelő terület, az obudai ipar ellenére *most nem lenne Békásmegyer*.

— Egyéni ügyekben sincs megfelelő elbírálás? A lakásigénylőknel figyelembe veszik-e, hol dolgoznak?

— Szánáláskor nincs meg mindig a kellő szervezettség. Előfordulhat, hogy obudai lakos Csepelen kap lakást, holott a Gázgyárban dolgozik...

Keresni a megoldást

És akkor vagy állást változtat, vagy lakást cserél, vagy kénytelen átutazni a városban. Ugyanezt a városháza lakásügyi osztályán is merősítik: a lakások elosztásával a *területek* foglalkoznak, s csak korlátozott mértékben vehetik figyelembe azt, hogy hol dolgozik az igénylő.

Kétségtelen, hogy a körülményekből adódó feladat szinte megoldhatatlannak látszik — azonban éppen ezért szükség lenne egy olyan átfogó, alaposan kimunkált elképzelésre, amelynek alapján a fővárosiak sikerrel próbálkozhatnak a gondok könnyítésével. Kezdvé a lépcsőzetes munkakezdés továbbfejlesztésétől a munkaerőközvetítésig, a lakáselosztásig.

Szántó Péter