

Tárgy

385.83

Hely

Idő

"1968"

Személy

Helyszám

Szerző:

Szabó László

Cím:

KN sietséggel

Forrás:

Népszabadság

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

1968. X. 22.

KN, SIETSÉGGEL

A fővárosi közlekedés vezetői jövőre meg akarják teljesen szüntetni a villamos- és autóbuzskalauzi állásokat; a villamosok, az autóbuzsok tehát kalauz nélkül közlekednek majd. Az „ötletet” egy kényszerű és tulajdonképpen megoldhatatlannak látszó gond adta: a *munkaerőhiány*.

Budapesten sok vállalat küzd a munkaerőhiánnyal, de egyiknek sem okoz talán akkora gondot, mint a városi tömegközlekedési vállalatoknak. Kevés a buszsofőr, több száz kellene, de nincs. Ezért gyakran még az új kocsik is állnak a garázsban; a buszvezetők napi 16–18 órát is dolgoznak, hogy minél több autóbusz legyen forgalomban, különösen csúcsidőben, s hogy valamelyest ezzel is enyhítsék a közlekedési nehézségeket, a zsúfoltságot. Am kalauzban még nagyobb a hiány; évek óta betöltetlen 1300–1400 kalauz helye. S mivel a munkaerő-utánpótlás kilátásai sem kecsesgatók, a jelen helyzete, a jövő kilátásai arra készítette a helyi közlekedés vezetőit, hogy a hegyi járatok kivételével minden villamoson, autóbuzson jegykezelő készüléket szereljenek fel, s így végképp megszüntessék majd a kalauzhiány okozta gondokat.

„A Budapesti Közlekedési Vállalat vezetői arra kérték az illetékeseket, hogy a döntést mielőbb hozzák meg, mert 1969. július elsejével szeretnék bevezetni a kalauz nélküli közlekedést” — olvashattuk a híradást a lapokban. Mivel ismerjük a gondokat, megértjük ezt a sietséget is; a fővárosi közlekedés vezetői szeretnének már túl lenni ezen a nyomasztó helyzeten, vagyis azon, hogy reggelente miképpen indítsanak járatokat, amikor nincs kalauz?

Valóban nincs más kiút, mint a kalauz nélküli közlekedés. Az már azonban kérdéses, hogy a trafikokban, egyebütt, *előre* megváltott jegy a legkorszerűbb megoldás-e. Szerintünk félmegoldás, ezer bosszúságra okot adó, az utasnak külön fáradságot jelentő lépés a munkaerőhiány leküzdé-

sére. Vannak világvárosok — például Moszkva —, ahol a buszon, a trolin, a villamoson, a metróon, vagyis a *helyszínen* lehet megváltani a jegyet, anélkül, hogy kalauz kellene hozzá; *automatától*. A Budapesti Közlekedési Vállalat viszont csak az előre — tehát nem a járművön — megváltott jegyet kezelő automatákat szerel majd fel; vagyis menjen előbb az utas jegyért, ha utazni akar.

Pedig ha nincs is más kiút, mint a kalauz nélküli közlekedés, azért mégis figyelembe kellene venni azt a sok évtizedes *megszakottságot*, beidegződést, ami az utasokban kialakult: felszállnak a villamosra, a buszra és ott veszik meg a jegyet. Azt felelhetik erre a közlekedési szakértők, hogy a kalauz nélküli kocsik nem ismeretlenek, és hogy Budapesten már csaknem egymillió embernek van bérlete. Valóban, a kalauz nélküli kocsik nem ismeretlenek, de a *járatok* igen; s ha egymilliónak van is, a másik egymillió fővárosi lakosnak nincs bérlete. Mint ahogy a vidékieknek sincs. S mennyien jönnek naponta Pestre? Tízezerrel! Meg aztán a külföldieknek sincs... Egyszóval rettenetesen érint nagyon is *közvetlenül* egy ilyen széles körű intézkedés bevezetése. Ha pedig ilyen sok emberről van szó, az előkészítésnek is nagyon *alaposnak*, *megfontoltnak*, s mindenképpen korszerű, az utasok érdekeit szem előtt tartó megoldásnak kell lennie.

Mindebből az is kitűnik, hogy a *túlzott sietség csak fokozható* kezdetben amúgy is várható, szinte kikerülhetetlen bosszúságokat! Bármennyire is égetőek a gondok — mivel a fővárosi közlekedés a *jövőt* alapozza ezzel az újszerű intézkedésével —, inkább megfontoltan, még ha lassabban is, az anyagi lehetőségeknek megfelelően, de mindenképpen a legkorszerűbb módon térjünk át egy ilyen sokakat érintő közlekedési rendszerre, mintsem hogy százerek idegeit borzoló intézkedés bevezetése után meakulpázzon bárki is: nem így képzeltük!

Szabó László