

Ez évben érezhető javulás várható a fővárosi tömegközlekedésben

Fővárosunk tömegközlekedésében ez év elejére valamelyest változott a helyzet. A három hónapja megjelent kormányrendelet eredményeként negyed év alatt 307 autóbuszsofórel több dolgozik a Budapesti Közlekedési Vállalatnál. Így naponta 120 autóbuszal többet adhatnak forgalomba, mint a BKV törvényének legmélyebb

pontján, a múlt év júliusában és augusztusában.

Csúcsidőben azonban továbbra is volánhoz kell ülniük azoknak az igénybe vehető dolgozóknak, akik korábban autóbuszvezetői jogosítványt szereztek és jelenleg is alkalmazásuk tömegszállító gépjárművek vezetésére. De mi, utasok, még így sem igen észleljük, hogy valamelyest javult a hely-

ságának és zsúfoltságának további okait Biró Lajos.

— Budapest adottsága olyan, hogy a viszonylag szűk utcákban is közúti járművek közlekednek. Ezeket a helyeken egy-egy parkoló személyautó szinte megbénítja a forgalmat. Meg kellene tiltani a várakozást azokban a szűk utcákban, amelyekben autóbuszok közlekednek.

— A kihajtás elsőbbségét is módosítani kellene. Egy autóbuszvezető, ha a KRESZ szerint jár el, tíz percig sem hajthat rá a főútonalra, vagy nem indulhat ki a megállóból. Szerencsére a buszsofőrök egyre inkább fedezik egymást, s a személygépkocsi-vezetők is kezdik

belátni, hogy nem élhetnek a helyzeti előnyükkel és elsőbbséget adnak a buszsofőröknek.

Egyébként a kormányrendelet megjelenése óta felvett 307 gépkocsivezető közül csak 160-at tudtak azonnal autóbuszra ültetni. Azokat, akik előzőleg a vállalattól léptek ki, s most visszajöttek. A többieknek — bár valamenynyire rendelkezik tehergépjárművezetői jogosítvánnyal — még 440—600 órát vezetni kell. Képzésük még személyenként 40—60 ezer forintba kerül, s csak ezután ülhetnek emberekkel szállító autóbuszra. Ezt a nagy körültekintést a biztonság követeli meg.

Szét kell húzni a munkakezdést

— Több oka van annak, hogy a fővárosi tömegközlekedés továbbra sem kielégítő — indokolja a lassan javuló helyzetet a BKV Akácfu utcai székházában Biró Lajos forgalmi igazgató. — A leglényegesebb talán az, hogy a kormányrendelet — amely lehetővé tette, hogy évente egy alkalommal, egy öszszegben tízezer forintot fizethetünk jutalomképpen, és rendelkezett a nyugdíjkorhatár öt évvel rövidebb szolgálati időre történő leszállítására — önmagában nem oldja, nem oldhatja meg a tömegközlekedési gondok mindegyikét. Csak több intézkedés együttes végrehajtása segíthet a főváros tömegközlekedési baján.

A tömegközlekedés javítására hozott kormányhatározat további feladatokat is megjelölt. Így például a csúcsidő rendezését. A BKV-nál kapott tájékoztatás szerint a

csúcsidő rendezésére külön bizottság alakult. Ez a bizottság komplex tervet dolgoz ki és terjeszt az arra illetékes felső szintű vezető testület elé. Az már bizonyosra vehető, hogy adminisztratív intézkedésekre is szükség lesz. S ha elő is írják majd a munkakezdési idők megváltoztatását, ahhoz kell igazítani a gyermekintézmények, az üzletek stb. nyitva tartását is.

Tudományos vizsgálatok bizonyítják, hogy a csúcsidőrendezés esetleg tíz százalékkal is csökkenthetné a BKV beruházási igényét, illetve számottevően mérsékelné a már-már elviselhetetlen zsúfoltságot.

A rendezés jelentőségét jól érzékelteti, hogy a metró, amely 6 milliárdba kerül, 6—8 százalékkal javítja Budapest közlekedését, a munkakezdés széthúzásával pedig 8—10 százalékos javulás érhető el — beruházás nélkül.

Gyorsítás KRESZ-módosítással

— Nagy gondunk a tömegközlekedési járművek közötti elsőbbségének

KRESZ-beli rendezetlensége is — elemzi a fővárosi közlekedés lassú-

Január 25-én fizetik a tízezer forintokat

Ezek a tények együttesen érthetővé teszik, hogy a jelentős számú új felvétel ellenére miért nem érezzük még a kormányrendelet hatását a tömegközlekedésben. Az is bizonyosra vehető, hogy a BKV-hoz csak ezután indul majd meg nagyobb arányban a gépkocsivezetők áramlása. Eddig sokan a kilátásban levő év végi nyereségrészesedés miatt nem hagyták ott munkahelyüket. Január 25-től fizetik ki az első, személyenként járó tízezer forint hűségjutalmakat is, ami szintén vonzó hatású lesz.

— Segít az is, ha a jelenlegi havi 260—270 órás foglalkoztatási időt 210 órára tudjuk csökkenteni — bizakodik Biró Lajos. — Ez azt jelenti majd,

hogy három emberről levesszük a negyedik munkáját. Most még a hosszú foglalkoztatási idő is visszatartja a gépkocsivezetőket egy részét attól, hogy hozzánk jöjjenek dolgozni.

Biró Lajos forgalmi igazgató szerint minden feltétellel rendelkeznek ahhoz, hogy végrehajtsák a vállalati szakszervezeti tanács határozatát, amely szerint az év közepére átlag 230 órára, az év végére pedig 210 órára kell csökkenteni a munkaidőt. Az év végére elkészül a metró hátralevő szakasza is a Déli pályaudvarig. Remélhető tehát, hogy ebben az évben érezhetően megjavul a főváros tömegközlekedése.

Zsidai Pál