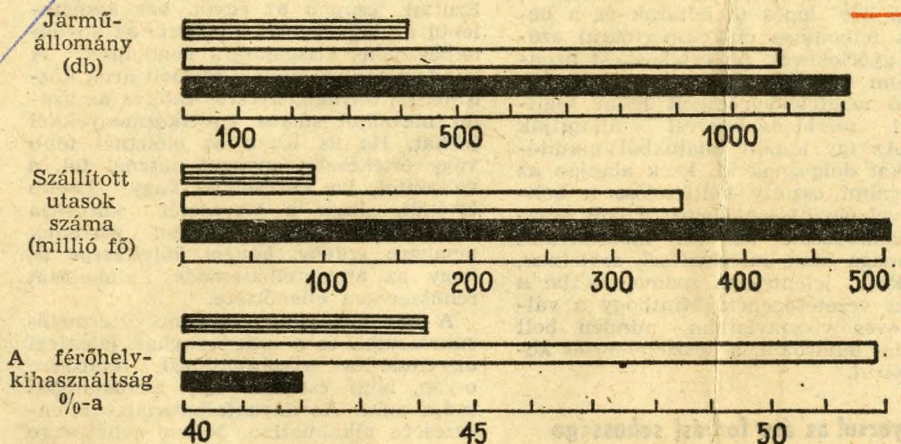


# TÖBB AUTÓBUSZ – MÉGIS KEVÉS



Év	Járműállomány (db)	Szállított utasok száma (millió fő)	A férőhelykihasználtság % <sup>o</sup> -a
1950	411	95	44,2
1960	1077	355	51,9
1967	1209	506	42,0

Fővárosunk útjain, utcáin, összesen mintegy 560 kilométer hosszú vonalakon közlekednek autóbuszok. A több mint 1200 budapesti autóbusz személyszállítási kocsi-kilométer-teljesítménye évente meghaladja a 100 milliót. S még egy jellemző adat: 1967-ben kereken 506 millió ember utazott a Budapesti Közlekedési Vállalat Ikarus autóbuszain.

Az adatok önmagukban is jelzik az autóbusz tömegközlekedési szerepét a fő-

városi helyi forgalomban. S egyben jelzik a pályához (sínhez, felsővezetékhez) nem kötött személyszállító jármű viszonylagos korszerűségét, amelyet az autóbuszközlekedés iránti „kereslet” növekedése is mutat. Az új tarifarendszer bevezetése után — 1966-ban — havonta 32 ezer autóbusz vonalbérlet (50 forintos) fogyott el, most 105 ezer. A havonta eladott 110 forintos autóbusz-villamos kombinált bérletek száma az 1966. évi 195 ezerről 265

ezerre emelkedett. (A vonaljegyekkel együtt, a helyi autóbusz személyszállítás díjbevétele az 1963. évi 777,6 millió forintról 1967-ben 997,5 millióra növekedett.)

## Kevés a kiszolgáló bázis

A fővárosi (helyi) autóbuszközlekedés iránti keresletet azonban gyakran ironikusan is értelmezhetjük, amikor az időnk sürget, mégis várakoznunk kell és bosszankodhatunk az autóbuszhiányon, vagy a végre megérkező kocsik zsúfoltságán. Pedig a fővárosi autóbuszközlekedés fejlődése vitathatatlan.

A táblázatból kitűnik, hogy az 1960. és az 1967. év járműállomány között darabszámkülönbség arányaiban nem felel meg az utasszám és a férőhelykihasználtság alakulását. Ennek oka: az autóbuszok számának növelésével egy időben körülbelül 30 százalékkal emelkedett az egy járműre jutó férőhelyek száma. (A 340 csuklós busz befogadóképessége például 100–160 utas.) A nagy befogadóképességű — azaz korszerűbb — autóbuszok beszerzése és közlekedtetése természetesen újabb és újabb karbantartási, garázsüzemelési feladatot jelent, nagyobb műszaki felkészültséget követel. Azonban az elmúlt 2–3 esztendőben az új — műszakilag bonyolultabb — autóbuszok beszerzése mellett (vagy miatt?) nem jutott elegendő beruházási összeg a kiszolgáló bázisok fejlesztésére. (A 200 régi típusú autóbusz műszaki ellátására épített Récsey és Fürst garázsban például jelenleg 480 autóbusz üzemképességéről, tisztaságáról kell gondoskodnia a kezelőszemélyzetnek.) Ez a zsúfoltság, a nehéz munkakörülmények a fő okai annak, hogy a BKV autóbuszüzeme mind nagyobb munkaerőhiánnyal küszködik. E munkaerőhiány következményeivel ta-

(Folytatás a 4. oldalon)

## Több autóbusz — mégis kevés

(Folytatás az 1. oldalról)

lálkozik az utas az útközben „lerobbant” autóbuszoknál vagy éppen a várakozásnál. S bár most — 1968 júniusában — napi 87,5 százalékos járműállomány-kibocsátás a garázsokból nincs alatta az európai átlagnak (igaz, hogy a londoni arány 94 százalék), a munkaerőhelyzet a budapesti autóbuszközlekedés további romlásával fenyeget.

### Munkaerőhiány

Gépkocsivezetőkből nincs hiány, mert fokozatosan enyhítették a felvételi feltételeket. Régebben autóbuszvezetőnek, tehergépkocsi-jogosítvánnyal és 5—3, majd később 2 esztendő gyakorlatlaltal jelentkezhetek. Ma már *gyakorlati idő nélkül* is elegendő a tehergépkocsiveetői jogosítvány, mert a vállalat (fejenként 15—20 ezer forintos költséggel) 630 órás elméleti és gyakorlati képzésben részesíti az új sofőröket. Más részről az autóbuszvezetők havi jövedelme nincs alatta a más, speciális gépjárművezetők keresetének. (Alapfizetés: 1500—2200 forint, amelyhez havonta 300 forint városi közlekedési pótlék, csuklós autóbusz esetén 20 százalékos vezetési pótlék és negyedévenként 500—800 forintos balesetmentességi jutalom számítható.)

Ugyanez azonban nem mondható el a szakszolgálatban — rendszerint és jobbra éjjel — dolgozók jövedelméről. A zsúfoltság miatt is nehéz körülmények között dolgozó autószerelők, kocsiszekrény-lakatosok, karbantartók még némi keresetsökkenést is vállalva, sorra elhagyják az autóbuszüzemet (nemegyszer 15—20 éve ott dolgozó törzsgárdatagok is). E szakmák iránt ugyanis nagy a kereslet (sőt, újabban a szakipari munkát vállaló tsz-ek jelentenek nagy szívóerőt). Mindennek következtében hovatovább veszély fenyegeti a normális üzemetet és a menetredek — a kocsiindítási idők — is illuzórikussá válhatnak. Hogy nem vészharangot kongatunk, bizonyítsák a legújabb adatok:

A BKV autóbuszüzemében 8—10 százalékos a szakmunkaerő-hiány. S míg tavaly „csupán” 745 fő létszámlhiánnyal számoltak, most 1634 az üres „státusz”. Ez év januárjától júniusig a 2117 kilépettel szemben mindössze 1574 új munkaerőt vehettek fel. Öt hónap alatt tehát — az autóbuszüzem történetében példátlanul — 3700 főt érintett a *munkaerőmozgás*. A vállalat közgazdasági osztályának becslése szerint — a jelenlegi helyzet fennmaradása esetén — év végéig 3000 fő munkás és forgalmi állománycsoportba tartozó dolgozó hiányával számolhatnak. Ez pedig a teljes létszám 15 százalékát jelenti!

A Budapesti Közlekedési Vállalat — mint tanácsi vállalat — ez évben 450 millió forintot fordíthat *beruházásra*. Ebből az autóbuszüzem egy új óbudai ga-

rázs építésén kívül a pomázi garázs nagy volumenű beruházását is finanszírozza. Száz milliót fordítanak 95 db új Ikarus 180-as típusú autóbusz beszerzésére, ami — a selejtezés mellett — a járműállomány és a karbantartási, javítási gondok — szaporodását jelenti. S bár kétségtelen, hogy az új kiszolgáló bázisok létrehozása javítja a munkakörülményeket, a növekvő fluktuációt *a szabad munkaerőmozgás* mai körülményei között ez csak a szakmunka-erők bérezési problémáinak egyilejű megoldásával csökkentheti, vagy állíthatja meg. A feladat mielőbbi megoldása elsősorban a Fővárosi Tanács közlekedési, illetve munkaügyi osztályára hárul.

Horváth Mihály