


Iktatószám		Budapestre vonatkozó újságcikkek		Osztályozás	
		Szerző		Tárgy 385.87	
		Cím <i>Miért nincs autotaxi, a mikor van?!</i>		Hely	
		Forrás: <i>A Népszava</i>		Idő " 1972 "	
Bp.		1912 X/12		Személy	
(Hely)		(Idő)		(Köt. v. füz.) Oldalsz.	
				Helyszám	

Miért nincs autotaxi, a mikor van?!

Szinte erőszakolnunk kell a tárgyilagosság hangját ennél a témánál, mert hiszen a legnagyobb-foku boszúság és megbotránkozás kifejezéseit is teljes joggal használhatnánk. Elfogyhatott már a türelmünk annak a szemlélésében, hogy mint teszik lehetetlenné fővárosunkban minden világáros legfontosabb életszükségletének a kielégítését: a gyors, pontos és kényelmes közlekedést, a minék a hiányát pedig az autotaxi révén már a Balkán-félsziget lakói sem érzik.

Hogy van az, hogy a világ egyetlen városában sem járt annyi huzavonával és nehézséggel az autotaxi-közlekedés meghonosítása, mint éppen nálunk, a hol arra égetően szükség van.

Ha meggondoljuk, hogy milyen végtelenül egyszerűen, szinte Kolumbus-tojás módjára lehetne ezt az ügyet a közérdek és minden jogos magánérdek teljes kielégítése mellett elintézni, akkor ítélnék meg csak, hogy a kulisszák mögött dolgozó láthatatlan kezek milyen vastag hálót borítottak már erre a kérdésre! azokból az érdekszálakból, a melyek a közönség zsebeiből kiindulva, a klikkek kezében futnak össze.

Hatvan autotaxitól reméljük — és nem is alap nélkül — közlekedési mizériáink megszünte-

tését. De miért várjuk, miért kell oly epedve várnunk ezt a hatvan autotaxit, midőn ma már mintegy száz bérautomobil fut Budapest utcáin, éjjel-nappal, a személyfuvarozás szolgálatában? Hogy van az, hogy ennek a száz bérautomobilnak a teljesítménye számításba sem vehető, semmi ahhoz képest, a mit ettől a hatvan autotaxitól várunk?

Ha nekem ma sürgős elintézni valóm van valahol, a hol pontosan kell megjelennem, telefonálok a bérauto-garageba kocsierő. Öt perczig boszankodom azon, hogy a központ nem kapcsol mindjárt; azután várok egy negyedórát, esetleg husz perczig, a míg a kocsi a garazéból megérkezik. Husz percznyi ut után leszálok és kérdem a soffórt, mennyit fizessek. «Tíz korona lévén az óradíj, tíz koronát méltóztatik fizetni.» És ezt a díjszabást még csak nem is nevezhetem uzsorának, vagy zsarolásnak, mert a vállalkozó teljes joggal fizettetheti meg azokat a husz perczeket is, a melyek alatt a kocsi a garazéból kijött, illetve visszament.

Ez az autotaxi-kérdés dióhéjban és ez az autotaxi-kérdés a maga teljes részletességében. A ki ebben a dologban egyebet is lát, vagy más szempontokat is akar hangoztatni, azt nem a közönség érdekei vezetik.

Ezek után pedig az autotaxi-kérdésben egyszerűbb, racionálisabb, gyorsabban kivihető és

minden köz- és jogos magánérdeket jobban kielégítő megoldást nem képzelhetünk el, mint hogy a máris meglévő száz bérautomobil részére tizenöt-husz állomáshelyet jelöljenek ki utcánkban, hogy ne kelljen a garazeban várakozniok a telefonon jelentkező megrendelőre. Ezért a koncesszióért pedig kötelezzék a vállalkozókat a hatósági viteldíjszabályzat betartására és arra, hogy a kocsitipusra és a gyártmányra vonatkozó, Isten tudja mikor bekövetkező döntésnek alávetik magukat.

Tudomásunk szerint ennek a feltételnek az, akceptálására bérauto-vállalataink a legnagyobb-készséggel hajlandók és ennek betartására garanciát is tudnak adni; nem is lenne ez egyéb, mint a jelenlegi állapotnak annyi hivatalos jóindulattal való megerősítése, s, mennyi jóindulatot a legkorruptabb balkáni város közönsége is joggal megkövetelhet a hatóságaitól.

Követeljük tehát mi is ezt a jóindulatot! A bérauto-vállalatoknak egyébként megvan az erkölcsi jogosultságuk is ezekre a koncessziókra, a miért a hivatalos intézőkörök hallatlan indolenciája ellenére is automobilforgalmat teremtettek Budapesten. Lépjen velük összeköttetésbe a főváros, a csak tőle függ, hogy mily gyorsan létesíthet velük a közönség minden érdekét kielégítő megegyezést.

És ha egyszer ezek a bérautók kint állhatnak az utcán, nincs többé autotaxi-kérdés.