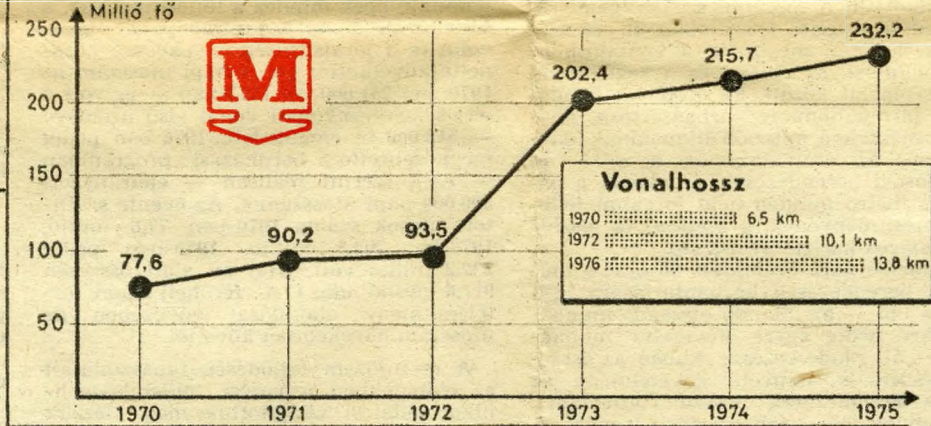


A METRÓ ÜZEM

Az észak-déli vonal üzembehelyezése



A metróon szállított utasok száma (Millió fő)



Vonalhossz

1970	6,5 km
1972	10,1 km
1976	13,8 km

Járműállomány (db)



Küszöbön áll a fővárosi tömegközlekedés fejlesztésének újabb fontos eseménye: az év végén üzembe helyezik az észak-déli metróvonal Nagyvárad tér-Deák tér közötti 3,7 kilométeres szakaszát. Vissza-és előrelétekintve ma már bizonyos, hogy a hetvenes esztendő a tömegközlekedés fejlesztésében kulcsszerepet betöltő metró kiépítésének kiemelkedő időszakát jelentik. 1970: üzembeadás a kelet-nyugati vonal Fehér út-Deák tér közötti 6,5 kilométeres szakaszán; 1972: a 10,1 kilométeres kelet-nyugati vonal teljes hosszában megindul a forgalom; 1976: üzembe lép az észak-déli vonal első szakasza, amelyet az évtized végéig — déli irányban Kőbánya-Kispest vasútállomásig, északi irányban pedig az Élmunkás térig további vonalszakaszok üzembe helyezése követ. A metrófejlesztés hevesen esztendőnkön túlnyúló építési, üzembe helyezési programja is adva van: 1985-ig a metró — legalábbis az évszázad végéig — leghosszabb vonala 20,7 kilométeres utazási távolsággal teljessé válik: Kispest-Kőbánya vasútállomástól a Rákospalota-Újpest vasútállomásig terjed. Közben még ebben a tervidőszakban megkezdődik a dél-budai vonalszakasz építése.

a Körút és a Rákóczi út kereszteződésének, a Deák tér s általában valamennyi metróállomás felszíni környezetének átépítése, amihez minden esetben a földalatti közműhálózatok rekonstrukciója csatlakozott. Az észak-déli metróvonal első szakaszának üzembe helyezését készítette elő a Nagyvárad tér, a Körút-Üllői út kereszteződésének, a Calvin tér, a Felszabadulás tér és a szűkebb értelemben vett belváros átépítése. A következő években az észak-déli metróvonal mentén sor kerül a keresztelő útvonalak — Könyves Kálmán körút, Ecséri út, Pötyös utca, Határ út, Sibrik Miklós út — felújításának megépítésére és az Élmunkás tér korszerűsítésére.

A metróépítésnek ezek a járulékos beruházásai is a tömegközlekedés fejlesztését szolgálják, s arról tanúskodnak, hogy a metró szervesen illeszkedik a főváros közlekedésfejlesztésének komplex tervébe. Az események menete, logikája arra enged következtetni, hogy a tömegközlekedés komplex fejlesztésében a metróépítés előrehaladása az elsődleges, ez a feltétele — legalábbis a nyomvonal mentén — a felszíni közlekedés korszerűsítésének.

Tulajdonképpen ebben az összefüggésben említhetők a két legnagyobb járulékos beruházást is — a Marx téri és a

(Folytatás a 2. oldalon)

Gyorsmérleg a pénzügyi gazdálkodásról

(3. oldal)

Gazdasági munka és információ

(5. oldal)

Árreklám és vállalatvezetői magatartás

(6. oldal)

Élelmiszeripari helyzetkép

(19. oldal)

Kereskedelmi tervek – két nézőpontból

Az ötéves terv készítésekor fontos kérdés, hogy a vállalati tervek mennyire tükrözik vissza a népgazdasági tervben elképzelt tendenciákat. A fogyasztási cikk kereskedelmének központi elképzelései természetesen azokhoz a népgazdasági tervszámokhoz igazodnak, amelyeket az V. ötéves tervperiódusra vonatkozó gazdaságpolitikai célkitűzések során alakítottak ki. A népgazdasági terv, illetve az ehhez kapcsolódó intézkedések (például a jövedelemkibocsátás) behatárolják az értékesítés lehetőségeit. Ezt a lakosság hiteltelenségének és megtakarításainak változása általában csak kismértékben módosítja.

A vállalati tervek összesítése után megállapítható, hogy az V. ötéves tervben a legfontosabb tendenciák megegyezése mellett néhány területen eltérés van a vállalati és a népgazdasági elképzelések között.

Lényeges az is, hogy az egyes vállalatok tevékenysége hogyan szóródik a terv körül. A jelenlegi V. ötéves terv esetében több területen is elég nagy a szóródás.

A vállalati elképzelések különféle szervekkel történt egyeztetése, ha nem is lényegesen, de egyes vállalatoknál megváltoztatta a vállalati terveket. Ezzel kapcsolatban felvetődhet, hogy mi a helyesebb: a vállalati terveket korrekció nélkül bekérni és összesíteni, majd megvizsgálni az eltérések okait; vagy pedig előzetesen egyeztetni, koordinálni, megbeszélni a vállalati elképzeléseket, s csak azután bekérni a terveket. Az utóbbi esetben probléma, hogy az ilyen koordinációs tárgyalásokon a különféle szervek eset-

leg nem tudnak egyforma hatást elérni, s ezért az így kapott, már koordinált tervek sem a vállalatok valóságos elképzeléseit, sem pedig a központi akaratot nem tükrözik vissza. Mindenképpen szem előtt kell tartani, hogy e vállalati tervekért a vállalati vezetők a felelősek.

A gazdálkodó szervek többsége a felsőbb szintű irányelveknek összefüggésében és koncepcionálisan is megfelelő tervet dolgozott ki. Az eltérés egyik oka, hogy a felsőbb szintű számítások 1975 második felére, a vállalatok középtávú tervéi pedig véglegesen csak 1976. június 30-ra készültek fel. Ez a majdnem egyévi különbség különösen az áruforgalom mennyisége és összetétele szempontjából gazdagította a vállalati információkat.

Az eltérések másik oka a vállalatok magatartásával függ össze. A szabályozók ugyan a felsőbb szintű elképzeléseket tükrözik, de a vállalat a rendelkezésre álló erőforrások felhasználása tekintetében — élve önállóságával — másképpen döntött, vagy másféle döntést tervezhet, mint a központi előirányzat.

Forgalmi előirányzatok

A vállalatok összesített kiskereskedelmi értékesítési terve megközelítően megfelel a népgazdasági számításoknak, azonban az összetételben lényegesek az eltérések. A vállalatok az 1976. évi eredmények ismeretében már úgy látják, hogy az élelmiszerkereskedelem és vendéglátás forgalma a népgazdasági számításoknál gyorsabban fog emelkedni, míg a vegyes iparcikkek forgalmának a növekedési üteme lényegesen alacsonyabb lesz.

A fogyasztási cikkek kereskedelmének 1980. évi értékesítési terve, folyó áron (1975 = 100)

Megnevezés	Vállalati terv	Népgazdasági számítás
Bolti élelmiszer	152,1	145,2
Vendéglátás	142,8	136,2
Együtt:	149,2	142,6
Ruházat	143,5	141,5
Vegyes iparcikkek	150,2	163,5
Együtt:	148,3	157,2
Összesen:	148,7	150,8

A vállalatok szerint tehát nem folytatódna a IV. ötéves tervre, s általában a növekvő életszínvonalra jellemző tendenciák. (Például nem nő az iparcikkek vásárlásának részaránya.) A felsőbb szintű terv a korábbi tendenciák fennmaradását tükrözte.

A folyó fogyasztói áras kiskereskedelmi forgalom százalékos megoszlása

Megnevezés	1980. évi terv		
	1975. évi tény	Vállalati Népgazdasági	
Bolti élelmiszer	30,5	31,2	29,1
Vendéglátás	13,8	13,3	12,4
Együtt:	44,3	44,5	41,5
Ruházat	15,6	15,0	14,9
Vegyes iparcikkek	40,1	40,5	43,6
Együtt:	55,7	55,5	58,5
Kiskereskedelem			
Összesen:	100,0	100,0	100,0

(Folytatás a 4. oldalon)

Városépítési tényező

Idestova majd nyolc esztendő az első metróvonal, annak és a teljes kelet-nyugati vonalnak az üzemelése nap nap után bizonyította, hogy az építésére fordított milliárdok a tömegközlekedés fejlesztésében — pontosabban fogalmazva: a felszíni tömegközlekedés egyre súlyosbodó problémáinak enyhítésében — megtérülnek. A fejlesztés közelmúlt és jelenlegi eredményei e mellett arról tanúskodnak, hogy a metró nemcsak a tömegközlekedés leggyorsabb s egyszersmind legkorszerűbb intézménye; egyidejűleg olyan városépítési tényező, amely maradandó hatást gyakorol a főváros megújulására.

Aligha mondunk újat: a városépítést mozgatóerői koronként változnak. Budapest esetében és napjainkban szemmel látható módon a tömeges lakásépítés a városépítés első számú ihletője és mozgató ereje. Ez meghatározó jelentőségű a városépítés szempontjából a közelmúlt fejlesztésétől a kereskedelmi és közlekedési hálózat, a szociális és kulturális ellátás intézményeinek fejlesztéséig. Ugyanakkor az is felismerhető, hogy a metró építéséhez és fejlesztéséhez mind több városépítészeti és rendezési feladat megoldása, — s nemcsak közlekedési jellegű intézmények létrehozása — társul.

A metró — néhány szakasz kivételével — a föld alatt épül és halad, ám nyomvonal mentén a felszínen is újdalakul a főváros. Múltbeli példák: a Baross tér,

A METRÓÜZEM

(folytatás az 1. oldalról)

Kőbánya—Kispest vasútállomásnál létesítendő csomópontok kialakítását — ezek azonban nemcsak korszerű közlekedési létesítmények lesznek. A Marx téri építkezés már aligha minősíthető járulékos beruháásnak, mert nemcsak metró- és általában közlekedési objektumokat, hanem önmagukban is jelentős kereskedelmi intézményeket magába foglal: felüljáró a Bajcsy—Zsilinszky út—Váci út irányában, gyalogos aluljárók, a metróállomás és a Nyugati pályaudvar felszín alatti közvetlen kapcsolódása, 3000 m²-es ABC áruház és egy 7000 négyzetméteres Skála áruház. Nem kevésbé komplex létesítmény lesz a Kőbánya—Kispest állomás, amelynek alkotó elemei: egy átmenő MAV-állomás, egy új lajostípusi fejállomás, pénzárcsarnokok és egyéb állomási helyiségekkel, a metrószármányban metró-csarnok és egyéb üzemi helyiségek. Az előbbi kettőhöz csatlakozik egy BKV autóbusszállomás, valamint egy ABC áruház. Ebben a forgalmi csomópontban tehát a vasút, a metró és a rábárdó kőbányai és kispesti autóbusszok, valamint a Kőbánya—Kispest közötti gyalogosforgalom egymáshoz való kapcsolódásai oldódnak meg, a kisebb napi bevásárlási igények kielégítésének lehetőségével. A csomópont egyébként a *Ferihegyi repülőteret* is „közelebb hozza” a város központjához, mert a metró-, MAV-, és autóbusszállomások parkolóval csatlakoznak a gyorsforgalmi úthoz.

A forgalom minőségi mutatója

A budapesti metró első szakaszának behatárolása, kivitelezése, majd két évtizedig vajdúdt. Hat és háromnegyed éve annak — az első vonalszakasz 1970. április 2-án helyezték üzembe —, hogy a tervdokumentációkban „megálmodott” mérnöki alkotásból közlekedési üzemmé lett. A valóban társadalmi méretű várakozást és ünneplést az üzemeltetés hétköznapi követétek, amelyek az elmúlt esztendő során „feinótt üzemmé” érlelték a metró.

Az üzemben tartó szervezet, amely az első szakasz befejezésével egyidejűleg jött létre — a szovjet metrók segítségével — tekintve — nem rendelkezett konkrét üzemi tapasztalatokkal, azokat üzem közben kellett megszerezni. Minden arra vall, hogy a megnyitást megelőző próbaüzem kellő alapot nyújtott az üzembe helyezéshez és a nyilvános üzemhez, amely a kezdettől üzembiztos és zavartalan volt.

Más kérdés, hogy az üzembiztonság és a menetrend szerinti forgalom a kezdés esztendejében korántsem volt olyan szilárd, mint a későbbiek során: az 1970—1975 alatti *forgalmi zavarok* csaknem fele az üzemeltetés első — csonka — esztendejében jelentkezett. Az 1000 közlekedő szerelvényre jutó forgalmi zavarok száma 1970-ben 4,97 volt, 1973-ban a teljes kelet—nyugati vonal üzemeltetésének első évében már csak 0,5, 1975-ben pedig 0,3. Az üzemzavarok — noha a metró a nagy járatsűrűség és a feszes menetrend miatt szerfelett zavarérzékeny — csak pár perces fennakadásokat okoztak. A forgalom alapvető minőségi mutatója, a *menetrendszerőség* 1970-ben is majd 95 százalékot jelzett s 1971 óta állandóan 99 felett van, szinte évről évre néhány tízzel, századdal javulva. 1975-ben a forgalom menetrendszerősége 99,74 százalékos volt. Pedig éppen 1975-ben volt a legnagyobb járatsűrűség: 1975 március közepétől a 4 kocsis szerelvények csúcsidőben 2 percenként követték egymást.

TMK-menetrend

Az üzembiztos és menetrend szerinti forgalom egyik fő tényezője a tervszerű megelőző karbantartás rendkívül szigorú technológiai rendje. Ez abban foglaltatik hatóság előírások s betartásukat is a hatóság ellenőrzi. A szerelvények üzembe állítását 10 000 kilométeres próbajárat, bejáratás előzi meg. A már forgalomba állított szerelvények TMK-rendje a következő: minden szerelvényt *nyolc óránként* kivonnak a forgalomból és átvizsgálják. (Az észak—déli metró első szakaszán a TMK-nak ezt a műveletét a Nagyvárad téri állomásnál végzik majd, míg a kelet—nyugati vonalon a Fehér úti állomáson.) Minden szerelvényt az *éjszakai üzemzúnetben* egy-egy TMK-brigád tüzetesebben átvizsgál. Az éjszakai átvizsgálás három naponként lép magasabb fokozatba: ilyenkor elvégzik az alacsonyabb rendű megelőző vizsgálatban előírt technológiai műveleteket s egyúttal újabbakkal bővítik. Egy-egy szerelvény üzembe mintegy 100 000 kilométert fut. 500—600 000 kilométeres futási

teljesítménynél *fővizsgát*, 1—1,2 millió kilométer után pedig *nagyjavítást* végeznek. A metró jelenleg 175 szerelvényvel rendelkezik, ebből 50-et 1976-ban vásároltak az észak—déli szakasz számára. Az elsőként üzembe állított 25 szerelvény már túljutott a fővizsgán, amely 1977—78-ban további 75 szerelvényt érint majd.

Ehhez hasonló *tmk menetrendje van a metró minden műszaki-technikai berendezésének, intézményének, az alagútrendszernek, a vágányútnak, az áramellátási-, a hírközlő-, a jelző-, a távvezérlő-, a szellőző berendezéseknek, a mozgólépcsőknek stb.* (A mozgólépcsők nagyjavítására pl. 90 000 kilométeres üzemi teljesítmény után kerül sor.)

Az utazóközönség — a napi utasszám az üzemzés évében 251 000 volt, 1976-ban már csaknem 600 000 — csak a metró forgalmi szakszolgálatát érzékeli, időnként persze a mozgólépcsők karbantartóival, javítóival is találkozik. Pedig a metró dolgozóinak zömét a többnyire „láthatatlan” *szakszolgálatok szakemberei* alkotják. A forgalmi szakszolgálat részesedése a teljes létszámban kb. 25 százalék, a többi megoszlik a vontatási, az áramellátási, az építési és a segédüzemi szakszolgálat között. Ez utóbbiak feladata a járműállomány karbantartása, javítása, megfelelő műszaki állapotának fenntartása, az áramátalakító, a jelző- és biztonsági berendezések, az alagút, a pálya, a metró minden nem forgalmi jellegű létesítményének, a szellőző és elszívó rendszerek karbantartása stb.

A metró napi üzemideje 20 óra; a műszaki berendezések karbantartására igen kevés idő — az állandó éjszakai munkakörökre pedig egyre kevesebb munkaerő — áll rendelkezésre. Ebben az összefüggésben is alapvető követelmény az egyes berendezések hosszú élettartama, viszonylag kis karbantartási igénye. A metró műszaki-technológiai berendezései általában megfelelnek ennek a követelménynek, de akadnak kivételek is; olyan berendezések, amelyek a gyakorlatban nem teljesítik a megtervezett paramétereket, avagy hibáérzékenységük miatt felügyelet nélkül nem üzemeltethetők. (Ezzel kapcsolatban említjük, hogy a metró dolgozói között kezdettől fogva szép számban akadnak *újítók*, ami egyaránt tulajdonítható a létszám kedvező szakmai összetételének, magas szakképzettségének és hozzáértésének, másrészt annak, hogy ennek a komplex műszaki-technológiai létesítménynek is voltak gyenge „alkatrészei”.)

Számos területen nincs összhangban a karbantartási igény, az erre a célra rendelkezésre álló idő és munkaerő. Ennek egyik oka, hogy a földalatti műtárgyak, helyiségek tervezése, méretezése egyes esetekben *megelőzte a technológiai tervezést*, a helyiségek épp hogy befogadták a berendezéseket, amelyek javítása, karbantartása az indokoltnál nagyobb élőmunka-ráfordítást igényel. A helyszűke igen gyakran nemcsak a tervszerű karbantartást nehezíti, hanem az üzemeltetéshez szükséges anyagok beszállítását is

Tipizált és egyedi

A metró az utazó szemével nézve olyan üzem, amelyben mindent *tipizáltak*, csak az állomások burkolóelemei térnek el egymástól. (Példákat idézve az új szakaszról: a Nagyvárad téri állomáson a zöld szín lesz az uralkodó, a Klinikák téri állomáson a falburkolat sarga stb.) Bár a metró legfontosabb műtárgyai, berendezései egységesek és tipizáltak, jócskán vannak egyedi berendezései, műtárgyai és egyedi építészeti megoldásai. A metró üzemfenntartása mindebben a tipizálás hiányosságait érzékeli, mert az egyedi berendezések, építési megoldások, burkolóelemek a karbantartás problémáit növelik, az eszközökétől a munkaerő-gondokig. (Ami egyedi, ahhoz általában nincs anyag és alkatrész, az egyedi berendezések közül néhány még ma sem üzemképes. A kelet—nyugati vonal állomásainak karbantartásához például 16 minőségű, 60-féle méretű burkolóelemet, az üvegajtókhoz és falakhoz pedig kb. 150 méretű securit üveget kell készletenraktáron tartani.)

Az eddigiek során két alkalommal került sor üzembehelyezésre, egy-egy vonalszakasz ünnepélyes keretek közötti felavatására, megnyitására. Az üzembehelyezés elvben azt jelenti, hogy a beruházás-kivitelezés komplett, az utolsó csavar is a helyére került. De csak elvben — még a metró esetében is. A metróüzem szemszögéből sajnálatos — de beruházási gyakorlatunkban tipikus — tény, hogy az *egyes vonalszakaszok beruházása az üzembehelyezésig nem valósult meg százszázalékosan*. A forgalom megindulása után a kivitelező vállalatok a hiánypótló munkákat többnyire csak éjszaka végzik, amire viszont — számos okból —

nem vállalkoznak. Azaz: *a hiánypótlás az üzemeltetőre hárul*, noha annak is sokba kerül, de rákényszerül, hisz a vonalszakasz felavatták, az üzemeltető átveite. Az észak—déli első vonalszakasz felavatásának még nincs előre bejelentett időpontja; talán azért — reméljük —, mert nem az időponthoz, hanem a beruházás befejezéséhez igazítják a felavatást, az üzembe helyezést. (Kétségtelen, hogy a közérdeklődés, a társadalmi méretű igény és elvárás középpontjában álló létesítmények üzembe helyezését az előbbi tényezők valószínűleg sürgetik.)

Naponta több mint félmillió utas

A metróüzem elmúlt esztendőbeli fejlődését előjáróban a menetrendszerőségi mutató javulásával érzékeltettük, amiben a metró üzembiztonságának javulása, a forgalmi zavarok számának, időtartamának csökkenése is kifejeződik. Hozzá kell tennünk, hogy mindez a teljesítmények, a *férőhelykilométer-teljesítmény*, az utasszám és a járatsűrűség növekedése közepette következett be. A napi utasszám az 1970. évi 251 000-ról 1973-ban — ez volt a teljes kelet—nyugati vonal első üzeméve — 518 000-re emelkedett, 1976-ban pedig megközelítette a beruházási programban — ezek szerint reálisan — előirányzott 590 000 napi utasszámot. Az évente szállított utasok száma 1970-ben 77,6 millió, 1973-ban 202,4 millió, 1975-ben pedig 232,2 millió volt. (Hat év alatt összesen 911,6 millió utas.) A férőhelykilométer-teljesítmény alakulása lényegében az utasszám növekedését követte.

A metróüzem fejlődését, tapasztalatait az előbbiekben tervezési, műszaki-technikai oldalról világítottuk meg. Nézzük az érem másik oldalát, beszéljünk azokról, akik a metró üzemben és karbantartják, a metró látható és láthatatlan dolgozóiról.

Joggal, vagy anélkül, szokások hivatkozni a milleniumi földalatti úttörő szerepre. Mindez a múlté. A metróüzemnek Magyarországon nem volt előzménye, szakemberbázisa. Bár vannak közlekedési közép- és felsőfokú tanintézményeink, aligha tévedünk: a metró különböző szakágazatainak specialistáit maga a metróüzem képzí.

Ez a forgalmistáknál a legszembetűnőbb. A felvétel és a képzés feltétele: érettségi, orvosi és pszichológiai vizsgálatokból álló alkalmassági vizsga. A *jelöltnek három hónapos segédvezetői tanfolyamon* kell résztvennie, annak sikeres elvégzése után egy esztendeig segédvezetőként dolgozik. Ha a gyakorlatban is jól vizsgázott, újabb három hónap alatt leteheti a motorkocsivezető vizsgát. A képzés következő lépcsőfoka a hathónapos diszpécser-tanfolyam.

A metró fiatal üzem s ez dolgozóinak életkorában is tükröződik. Az első szakasz megnyitására az átlagos életkor 31,2 év volt, a 30 évnél fiatalabb dolgozók aránya még mindig kb. 50 százalék. További metróspecialitás: az egyetemi, főiskolai, szakközépiskolai és gimnáziumi végzettséggel rendelkező dolgozók aránya kevés híján eléri az 50 százalékot. A szakszolgálatok fizikai dolgozói — ha eltekintünk a különösebb szakképzettséget nem igénylő munkaköröktől (pl. takarítók) általában szakmunkások, jelentős részük technikus végzettséggel. Am az iskolai végzettségtől és a szakképzettségtől függetlenül *mindenkinek tanulnia kell*: fél-háromnegyed év szükséges ahhoz, hogy megismerjék a metrótechnikát. (1975-ig a speciális metrószak-tanfolyamokon mintegy 1500 dolgozót képez-

tek ki. Tájékoztató: 1975-ben a metró átlagos üzemi létszáma 2002 fő volt.) A képzés és specializálódás tanfolyamon kívüli formái: az új dolgozókat a tapasztaltak mellé osztják be, az észak—déli szakaszhoz fokozatosan felvett és kiképzett dolgozók egy része a kelet—nyugati vonal szakszolgálatába kerül s onnan adnak át tapasztaltakat az új vonalra. Az új vonalszakasz végszerelésében — mintegy 50 millió forint értékű nettó termékkel — a szakszolgálatok is részt vettek, ily módon idejekorán megismerhették mindazokat a műszaki objektumokat, amelyeket üzemeltetni, karbantartani fognak.

A metróüzemben az átlagos műszakszám 1,92. Ez a mutató a dolgozók szemszögéből csúszó. A forgalmi szakszolgálat például 2,5 műszakos. (A kocsivezetők és segédvezetők egy hónapig 4-től 12 óráig, a következő hónapban 1/12-től 19 óráig, majd a harmadikban 18 órától 24 óráig dolgoznak. Egyesek, akik vállalják, naponta kétszer — a reggeli és a délutáni csúcsidőben — állnak munkába, így dolgozók le a napi munkaidőt.) Ehhez járul a kényesítő éjszakai műszak. Amikor a metró leáll, az összlétszám *majd egyharmada* még dolgozik, sőt műszakjuknak épp a néhány órás üzemzúnet a legintenzívebb része. Az elmondottakból következik, hogy a metrónál is van fluktuáció.

A népgazdasági haszon

Ez viszonylag alacsony a legmagasabb műszakszámban dolgozó kocsis- és segédvezetőknél. Bár a kilépők zöme többműszakos munkakörből távozik, a fluktuációban egyéb tényezőknek is szerepük van. Eszedig elsősorban a speciális metró munkakörülményeknek. Szinte folyamatosan fluktuálnak a mozgólépcsőügyelesek, akiket munkakörük arra kényszerít, hogy havonta 170 órát, naponta 7 órát üljenek egy üvegalkatékban, a mozgólépcsőt és a monitort figyelve, hogy szükség esetén működésbe hozzák az előttük elhelyezett vezérlő berendezést. Cserélődnek a mozgólépcsőgépház ügyeletesei is, akik föld alatti helyiségben, nagy zajban töltik el munkaidőjüket. A föld alatti helyiségek, munkahelyek szűkös voltára már utaltunk, részben ez, részben pedig a föld alatti munka korántsem megszokott ténye ugyancsak oka, kiváltója a távozásnak. Mindez nem titok s a metró vezetői arra törekednek, hogy kiiktassák a monoton, lélektelen munkát igénylő munkaköröket. A mozgólépcső-ügyeletesei esetében ehhez pénz is kellene, egyes munkaköröknél átmenetileg a besorozás cserélése is csökkentheti az elvándorlást.

Ahogy — a közmondás szerint — a pu-dingnak az elfogyasztás a próbája, a minőségi bizonyítványa, úgy minden egyes nagyszabású mérnöki alkotásról, műszaki létesítményről az üzemzúnet használatát állítja ki a bizonyítványt. Elmondhatjuk, hogy ez a nagyszerű alkotás alkalmasnak bizonyult alapvető funkciói ellátására, beváltotta mindazokat a reményeket, amelyeket a beruházási program fogalmazott meg. Népgazdasági haszna abban van, hogy csökkentí az utazások időszükségletét. (A Nagyvárad tér—Deák tér közötti utazás villamossal 15 perc, autóbusszal 12 perc, gyorsjáratl 10 perc, metróval 7 perc.) A kelet—nyugati metróvonal *évente 12 millió órával* javítja a lakosság időmérlegét, a majdani teljes észak—déli vonal pedig *36 millió órával*. A befektetés — a nagyobb kényelem, s az utazók jobb közérzete mellett — időben térül meg; munkaidőben és szabad időben.

Garamvölgyi István

Figyelő

GAZDASÁGPOLITIKAI HETILAP

FŐSZERKESZTŐ: dr. Garam József

FŐSZERKESZTŐ HELYETTES: dr. Follinus János és dr. Varga György

SZERKESZTŐSÉG: 1355 Budapest V., Alkotmány u. 10.
Telefon: 312-553, 311-564, 311-302
Telex: 22-6613

Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat
1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 1-3. Telefon: 343-100, 142-220
Felelős kiadó: Csollány Ferenc igazgató
Hirdetések felvétele: a Hírlapkiadó Vállalat reklámszolgálatánál. Telefon: 142-654
Előfizetési díj egy évre 96 forint
Belföldön terjeszti a Magyar Posta Előfizethető bármely postahivatalban, a kézbesítőknél, a Posta hírlapüzemében és a Posta Központi Hírlapirodájánál (1900 Budapest V., József nádor tér 1.)
Külföldre a Kultura Könyv és Hírlap Kereskedelmi Vállalat terjeszti. (1389 Budapest, 149)
76-4634 Készült a Szikra Lapnyomdában. Felelős vezető: Roder Imre igazgató

INDEX: 25238