

Forgalomfejlesztési törekvések a BKV-nál

Az a törekvés, hogy a gazdasági élet minden területén a lehető legjobban használják fel a rendelkezésre álló eszközöket, érvényes a közlekedés vonatkozásában is. Fáradoznak ezen a Budapesti Közlekedési Vállalat fejlesztési-szervezési szakemberei is. Munkájukról, legfontosabb feladataikról és legnagyobb problémáikról beszélgettünk *Hinél Pállal*, a forgalomfejlesztési osztály vezetőjével.

— Sokaknak az az álláspontja, hogy fővárosunk tömegközlekedését pusztán mennyiségi mutatók növelésével — tehát még több autóbusz, villamos stb. üzembe állításával — nem lehet egyértelműen javítani. Egyetért ön ezzel?

— Igen. Korábbi vizsgálataink során kimutattuk, hogy az úgynevezett közlekedési csúcs reggel 6 és 8 óra között négy „hullámban” zajlik. Ezekben a jellemző negyedórás időszakokban járműveink zsúfoltsága elérte a kritikus határt. Hogyan lehetett volna ezen segíteni? Az egyik megoldás: ha növeljük a járműparkunk létszámát, mégpedig az utazási igényeknek megfelelően. Tömegközlekedésünk eszközállománya jelenleg mintegy 10 milliárd forint. Ebből érzékelhető, hogy milyen hatalmas beruházással járna már néhány százalékos kapacitásbővítés is. Emellett növekedne az üzemben tartásra, a javításra fordítandó költség és a létszámgény is. Egyébként sem volna ésszerű kapacitásunkat a kiugró terhelésű időszakokra méretezni. Könnyen belátható, hogy a „csúcsok” elmúltával a kihasználtság meredeken csökkenő tendenciát mutatna, emiatt vagy vesztegelnének vagy „üresen” szaladgálnak járműveink. Ezt a luxust azonban nem engedhetjük meg magunknak.

— Így tehát egy másik utat kellett választanunk. Megpróbáltuk a csúcsidőszakon belül az adott utazási igényt egyenletesebbé tenni, megszüntetni a kiugrásokat. Ennek módja volt a lépcsőzetes munkakezdések kialakí-

tása, amivel elérhettük, hogy az utazások időbeni megoszlása igazodjék a munkakezdések kialakított megoszlásához. Véleményem szerint tehát a hatékony forgalom-szervezés is meghozta a számunkra ugyanazt az eredményt, amit máskülönben csak jelentős anyagi ráfordításokkal — extenzív fejlesztéssel — érthetünk volna el.

— Hallhatnánk valamit a lépcsőzetes munkakezdés bevezetésének körülményeiről, az elért eredményekről?

— A lépcsőzetes munkakezdés bevezetése előtt a reggeli munkakezdések az egész fővárosban általában néhány időpontra — 6⁰⁰, 7⁰⁰, 7³⁰ és 8⁰⁰ óra — koncentráálódtak. Ez szűkszerűen az utazási igények időbeni egyenlőtlenségét okozta, ami miatt aztán egyenetlen volt a járművek terhelése. Ezt felismerve, a Gazdasági Bizottság elrendelte, hogy a fővárosi vállalatok, szövetkezetek, oktatási és egyéb intézmé-

nyek (ahol 50 dolgozónál nagyobb a létszám) a lehetőség szerint változtassanak a munkakezdés időpontján. 1972 őszétől 1973 nyaráig az egész fővárosban bevezették a lépcsőzetes munkakezdést. Ez 840 vállalat és oktatási intézmény mintegy 300 000 dolgozóját, illetve tanulóját érintette. Az intézkedés hatásának vizsgálata érdekében utasszámlálásokat végeztünk. Megállapítottuk, hogy a kritikus negyed-órákban csökkent tömegközlekedési eszközeink megterhelése területi és időbeli megoszlásban egyaránt. A főútvonalakon például átlagosan 15–20 százalékkal mérséklődött a zsúfoltság. Ha ezt az eredményt a kapacitás bővítésével igyekeztünk volna megoldani, az a naponta forgalomban lévő több mint háromezer kocsiból álló járműparkunk nagy mértékű növelését jelentette volna. Ezt a többletet csak néhány negyedórán keresztül tudtuk volna gazdaságosan kihasználni az utazási színvonal javítására.

— Milyen intézkedéseket tettek az elért eredmények megőrzése érdekében?

— Problémát okozott számunkra, hogy nem kaptunk tájékoztatást a vállalatoktól az időközben bekövetkezett munkarendi változásokról, illetőleg az újonnan létesített vagy megszüntetett telephelyek adatairól. Ezért 1976–77-ben átfogó egyeztetést végeztünk, amelynek keretében megtörtént a lépcsőzetes munkakezdés első, teljes körű, komplex felülvizsgálata a fővárosban. Ekkor megállapítottuk, hogy 300 vállalat önkényesen megváltoztatta a számára kötelezően előírt kezdési időt, továbbá 400 olyan telephely létesült időközben, mely elmulasztotta munkarendjének kötelező egyeztetését. 1981-ben — okulva a tapasztalatokból — újabb komplex ellenőrzést végeztünk. Ekkor bekértük valamennyi 50 főnél több dolgozót foglalkoztató üzem szükséges munkarendi adatait.



— Milyen következtetéseket vontak le a kapott adatokból?

— Az adatfeldolgozás befejezése után kiderült, hogy mintegy 2500 vállalat, telephely besorolását kell elvégezni a lépcsőzetes munkakezdés rendszerébe való beilleszkedése alapján. A döntő hányadba azok tartoztak, akik nem tértek el a rögzített időpontoktól, illetve eltérésük nem zavarta a rendszer eredményeit. Volt néhány új vállalat, mely szintén ebbe a kategóriába illett. Néhány cég — bejelentés nélküli — munkarend-változtatása azonban ellentétes volt a tömegközlekedés zsúfoltságának csökkentését célzó törekvéseinkkel, néhány újonnan alakult vállalat pedig elmulasztotta az egyeztetést, és az ottani munkakezdés is hátráltatta közlekedést javító törekvéseinket.

— Az adatok összesítése után megállapítottuk, hogy a délelőtti munkakezdési időszakban (5⁴⁵ és 8⁰⁰ óra között) 3–4 év alatt kismértékben emelkedett a munkát kezdők létszáma. Az arányok kedvezőtlen eltolódását megszüntendő, 480 munkahellyel vettük

El kellett tehát érniük, hogy az áttéréssel összefüggő munkakezdés-módosítások ne legyenek ellentétesek a tömegközlekedés érdekeivel. Abból indultunk ki, hogy milyen helyzet állna elő, ha minden módosítás elfogadásra kerülne. A beérkezett kérések között többségben voltak azok, melyekben az előzően jóváhagyott időpontot kívánták módosítani. A tendencia a korábbi, a lépcsőzetes kezdés előtti helyzet felé mutatott. Befolyásolás híján az 1981. évi áttekintés előtti állapothoz jóval rosszabb arányok alakultak volna ki. A tervezetek elfogadása esetén például lerövidült volna a reggeli csúcsidőszak is. Több mint 1600 vállalatot személyesen is felkerestek munkatársaink egyeztetés céljából.

— A lépcsőzetes munkakezdésben jelenleg mintegy 2500 telephely — kb. 650 000 dolgozót érintő — adatai vannak nyilvántartva. Ösztől az oktatási intézmények is áttérnek az ötnapos munkahétre. Az ezzel kapcsolatos tervezetek kidolgozása jelen pillanatban még folyamatban van. Mivel Budapesten reggel



fel a kapcsolatot. A kívánatos munkarendi módosítások nagy része megvalósult, s így 1981-ben sikerült az előzőeknél is kedvezőbb helyzetet teremteni.

— A következő nagy „próbatétel” volt a BKV számára az ötnapos munkahétre történő áttérés. Ismertesse, kérem, az átállással kapcsolatos tevékenységüket!

— Joggal tartottunk attól, hogy az ötnapos munkahét bevezetése hatással lesz a lépcsőzetes munkakezdés segítségével elért eredményeinkre. A napi munkaidő szükség szerű — általában mintegy félórás — meghosszabbodása korábbi munkakezdéssel, későbbi munkavégzéssel, illetve ezek kombinációjával is megtörténhetett.

nyolc óra után nincs munkakezdés, a zsúfoltság csökkentésére ennél későbbi időpontokat javasolunk a közép- és felsőfokú iskoláknak.

— Jelenleg a fővárosban dolgozóknak — kb. 1 160 000 fő — csak mintegy a fele van bevonva a lépcsőzetes munkakezdés rendszerébe. Van-e mód arra, hogy kiterjeszthessék a rendszerbe bevont vállalatok körét?

— A korábbi eredmények további javítása érdekében a BKV javasolta az ötnapos munkahétre való áttéréssel foglalkozó Fővárosi Koordinációs Bizottságnak, hogy az eddigi 50 főben megállapított létszámot 30 főben határozzák meg, s ezentúl minden en-

nél nagyobb létszámmal dolgozó vállalatnak, szervezetnek, telephelynek és oktatási intézménynek (kivételek a minisztériumok, a fegyveres erők és az általános iskolák) írják elő az adatszolgáltatási kötelezettséget. Nem változtatható a munkakezdés időpontja az egészségügy, a közlekedés, a kereskedelem, a vendéglátás, valamint a szolgáltatás egyes területein ténykedő vállalatoknál. Az adatszolgáltatók többi részének munkakezdési időpontja szükség esetén módosítható és beilleszthető a rendszerbe. Az átfogó, 4–5 évenkénti ellenőrzések helyett igyekszünk a feladatot állandó tevékenységgé tenni, hogy a jövőben bármilyen szükséges változtatást a lehető legrövidebb időn belül el tudjunk végezni.

— Hogyan módosították a fővárosi tömegközlekedést a megváltozott igények?

— A BKV felkészült az utazási igények időbeli megváltoztatására. Módosítottuk a hétköznapi menetrendeket, és igyekeztünk igazodni a több szabadidőből adódó hétvégi utazásokhoz is. Ennek érdekében bevezettük a téli-nyári menetrendeket. Talvány év végén sísíjratokat, idén tavasszal úgynevezett teljes jára-

tokat indítottunk, nyárra pedig strandjáratokat terveztünk. Vállalatunk gyakorlatilag nem csökkentette a szállítási teljesítményeket, annak ellenére, hogy saját dolgozóink heti munkaideje 44-ről 42 órára csökkent. A vállalat figyelemmel kíséri az utazások alakulását, és folyamatosan megteszi a szükséges intézkedéseket.

— Összegezésként elmondanám, hogy sikerült megtartanunk a lépcsőzetes munkakezdés eddigi eredményeit, sőt, egyes területeken azokat még javítani is lehetett. A Budapesti Közlekedési Vállalat eleget tett a tömegközlekedéssel szembeni megváltozott igényeknek, s az ötnapos munkahéttel kapcsolatban sem merült fel alapvető közlekedési probléma. (X)

