

TITKOS AKCIÓ

Hetekig számoltak, osztottak, szoroztak, egyeztettek, tárgyaltak. Nem haszontalanul. A végeredmény egyértelműen bizonyította: nemcsak sok százmilliós beruházásokkal, hanem jó szervezéssel is lehet, sőt el kell érni eredményeket.

A felmérésnek valamennyien tanúi voltunk, hiszen értünk történt. Sok autóbuszvonalon éppen az ipari övezetekben reggel és kora délután elviselhetetlen volt a zsúfoltság. Egy-egy új autóbusz 1—1,5 millió forintba kerül a népgazdaságnak, s a többletköltségek fedezése közös zsebre megy. A forgalomirányító szakemberek azt is megállapították, ezek a vonalak annyira túlterheltek, hogy több autóbusz sem segítene. A kereszteződések, a csomópontok zsúfoltak, a több jármű csak tovább lassítaná a közlekedést.

A BKV 900 ezer ember napi utazásáról készített számfényképet. Valamennyi érintett vállalat gazdasági és szakszervezeti vezetőivel egyeztették a tervet, s 1973-ban bevezették a lépcsőzetes munkakezdet. Egy évvel később a felmérések igazolták — s ami ennél is fontosabb, mi, utasok is tapasztalhattuk —, hogy 15—20 százalékkal csökkent a zsúfoltság. Most azonban, mint az MTI jelenti, a Fővárosi Tanács közlekedési főigazgatósága megállapította: a Budafoki, a Fehérvári és a Gyömrői úton harmincöt üzem szép csöndben visszatért a régi munkarendhez. A titkos intézkedésnek az utas látja kárát, ismét a régi jelenségekkel találkozhatunk: 10 percenként változik a kép, egyszer üresen, majd már a következő járat heringdobozként közlekedik.

A lépcsőzetes munkakezdet egyszer már megbuktatták a fővárosban két évtizeddel ezelőtt. Most nem engedik. Szeptember 1-ig 14 vállalatnak vissza kell állnia a lépcsőzetes munkakezdesre, s hamarosan a többi is sorra kerül. Talán azok is rájönnek, akik az intézkedéseket hozzák, hogy a suba alatti intézkedésekkel tulajdonképpen nem a BKV-t, hanem önmagukat és sok tízezer embert csapják be. A kényelmetlenség, a zsúfoltság, az ésszerűtlenség mellett döntenek. De az önkényeskedésre senki sem válthat bérletet.

Moldován Tamás