

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Szerző:

Kulcsár István

Cím:

Miért járnak Budapesten pontatlanul az autóbuszok?

Forrás:

Kalauz lap

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

495. I. 2i.

Tárgy:

385. 87

Hely:

Idő:

4956 11

Személy:

indulási sebességük, a befogadó-képességük, az ajtajuk (tehát rövidebb vagy hosszabb ideig tart a fel- és leszállás), ami természetesen egyenetlenséghez vezet.

A Fővárosi Autóbuszüzem vezetői többé-kevésbé ismerik ezeket a hibákat. Több alkalommal figyelmeztette őket felesles szervük, a *Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatósága*, valamint a tanács közlekedési állandó bizottsága is, amelynek tagjai minden segítséget megadnak a vállalatnak.

Sok hibát tárt fel

az autóbuszüzem munkájában az Állami Ellenőrzés Minisztériumának nemrégiben lefolytatott vizsgálata is. Nemcsak azokat, amelyekről itt szó esett, hanem igen sok műszaki és más vonatkozású is.

A baj csak az, hogy a hibák kijavítása bizony igen lassan történik. Természetes, hogy a budapesti autóbuszparkot még bővíteni kell. Erre az idén sor is kerül. De kétségtelen, hogy a meglévő autóbuszokkal is sokkal jobbá lehetne tenni a közlekedést. A fennálló nehézségeket nem lehet egyik napról a másikra megoldani. Mindazonáltal a Fővárosi Autóbuszüzem vezetőinek, elsősorban *Szécsényi Ferenc* igazgatónak gyorsabban, operatívabban kell hozzálátniuk a hibák kijavításához, a kalauzok és gépkocsivezetők prémiumrendszerének tökéletesítéséhez, az egyes járatokon belül az autóbuszok tipizálásához, s ami a legfőbb: a munkafegyelem megszüldítéséhez.

Ezt várják a Fővárosi Autóbuszüzemtől Budapest dolgozói, akik gyorsabban, kényelmesebben, kevesebb bosszúsággal szeretnék utazni.

Kulcsár István

Sok olyan levél érkezik szerkesztőségünkbe, a kerületi tanácsokhoz és más szervekhez, amelyeknek szerzői a *budapesti autóbuszforgalomban tapasztalható hibákat* kifogásolják. Melyek a leglényegesebb panaszok?

Az egyik az autóbuszok pontatlan közlekedése: néha két-három autóbusz „falkába verődve” szinte egy időben fut be a megállhelyre, más-kor hosszú percekig hiába kell várni, nem jön egy sem.

Kezdjük a legelején:

a munkaidő kezdetekor.

Annak a napnak a reggelén, amikor kint jártunk a Récei autóbuszgarázsban, öt kalauz és két gépkocsivezető késett el a munkából. De ez még szerencsés nap volt, gyakran sokkal rosszabb a helyzet. A múlt év első tíz hónapjában az autóbuszüzem két telepén 3231 fő volt a későnjövő kalauzok és gépkocsivezetők száma és ugyanezen idő alatt 356 dolgozó mintegy 900 munkanapot hiányzott igazolatlanul.

S ha a kalauz vagy a vezető késik, vagy váratlanul egyáltalán nem jön munkába, akkor a tartalékul behívott dolgozókat kell igénybe venni, akik esetleg nem ismerik az új vonalat.

Ez tehát a pontatlan közlekedés egyik oka. De a forgalomban beállók zavaróknak vannak olyan okai is, amelyekért az autóbuszüzem *forgalmi dolgozói* nem hibáztathatók: a különböző *műszaki hibák*. Annál nagyobb felelősség terheli vi-

szont a vállalat *műszaki részleget*, amely elhanyagolja a tervszerű megelőző karbantartást, s elsősorban csak az úgynevezett „futójavításokkal” törődik. Ennek a következménye az, hogy havonta mintegy 11 ezerszer fordul elő, hogy *egy-egy autóbusz hosszabb vagy rövidebb időre kiesik a forgalomból*.

De miért közlekednek egyenetlenül az autóbuszok, miért nem tartják be a követési távolságot akkor, amikor a vonalon valamennyi kocsi üzemben van? Kétségtelen, hogy itt vannak olyan akadályok is, amelyekről nem tehetnek az autóbuszüzem vezetői és dolgozói. Ilyen — a szó szoros értelmében vett — akadályok például a vasúti sorompók, amelyek gyakran félórára is feltartóztatják a 32-es, a 20-as, az 55-ös és más járatokat. Ezen a MÁV egy kis jóakarattal nyilván tudna segíteni. Egy-két percre megállítják az autóbuszokat a város közepén — elsősorban a Nagykörúton — a tilosat mutató jelzőlámpák is.

A kocsitorlódások jelentős részében azonban az indító ellenőrök, a gépkocsivezetők és a kalauzok a hibásak.

Sok gépkocsivezető, az indító ellenőr hallgatólagos beleegyezésével,

késve indul a végállomásra,

vagy éppen ellenkezőleg: csapat-papot, utast feledve robog végig a vonalon, hogy előbb érkezzenek be a végállomásra. Ily módon beéri őt a mögötte haladó autóbusz, vagy ő éri be az előtte haladót, s *előtte vagy mö-*

götte sok perces „űr” támad, a kocsi-kon pedig zsúfoltság.

Az is baj, hogy az autóbuszüzemnél fennálló prémiumrendszer nem teszi érdekeltté a sofőröket a bevételben. Ha pedig idő előtt vagy késve érkeznek be, az sem érződik a prémiumon, annál kevésbé, mivel az indítói jelentésekben az ellenőrök gyakran a valóságtól eltérő időpontokat tüntetnek fel.

Nagyon sokszor hibásak a kalauzok is. *Gyakran lecsöngetik a félig telt autóbust*, noha még többen szeretnének felszállni, mert kényelmesebb üres kocsiban dolgozni, mint zsúfoltságban. A kalauzok premizálása körül sincs tehát minden rendben. De lehet ennek más oka is. December 29-én délben például az 598-as számú 15-ös autóbusz, amely gész délelőtt a menetrendet többé-

kevésbé pontosan betartva közlekedett, a váltás előtti utolsó fordulót az előírt 21 perc helyett 14 perc alatt tette meg (vagy pedig meghamisították a menetlevelet). A vezető bizonyára gyorsan hajtott, s a kalauz is igyekezett minél gyorsabban lecsöngetni a kocsit, hogy néhány perccel előbb fejezhessék be a munkát. *Igy viszont az utasok az előírt 4 perc helyett 8 perccig is várhattak a következő autóbusra.*

Az egyenetlen közlekedés oka még az is, hogy egy-egy viszonylatban különböző kocsitípusok közlekednek. Például december 29-én délben a 6-os viszonylatban láttunk Ikarus 60-at, TR—5-öt és Ikarus 30-at. Ezeknek a kocsiknak más és más az