



Egy a közösségi közlekedéshez és a közutakhoz értő szakember gondolatait közöljük az alábbiakban. Megállapításai sarkosak, de sok igazságot tartalmaznak. A pécsiek idegeit régóta borzoló téma egy másik megvilágításban kerül elénk, nem kell a terület avatott képviselőjének lennünk ahhoz, hogy belássuk – kis odafigyeléssel hatékonyabb lehetne a Tüke Busz Zrt. minden pécsi közlekedő örömére.

A téma

Általánosságban nem a buszok állapotáról, hanem szervezeti problémákról írok.

Egyértelműen látszik, hogy amely erőforrás van, azt se becsülik meg, rendszerben való gondolkodásról még hírből se hallottak. Miről is van szó? Fontos kérdés például tisztában lenni a kiszolgáló létesítmények és a buszok állapotával és a közlekedők hangulatával.

Elviekben a közösségi közlekedés lényege az, hogy A pontból B-be időben elvigye az utazni vágyót. Sajnos ez pénz hiányra hivatkozva nyögvenyelősen megy. Az is jól látszik, hogy a döntéshozók nem használják rendszeresen a közösségi közlekedést, mert akkor már rég beavatkoztak volna a most kicsúcsosodó negatív folyamatokba.

A buszmegállók ügye

Ezt a témát kettéválasztanám.

Azok a buszöblök, amelyeket a járművek használnak (a városban 369 buszöböl van) megoszlanak az országos közlekedési utak és az önkormányzati utak közt. Az országos közutakon lévő megállók nagy része rendben van, de az önkormányzati utakon található öblök mintegy 30 százaléka azonnali felújításra szorul, további 30 százaléknál is valamilyen fajta beavatkozást hamarosan el kellene végezni (hozzáteszem ezek az adatok nem légből kapottak!)

Miért is lenne fontos a felújítás?

Egy dolog az esztétikai állapot rendezése, sokkal nagyobb baj , hogy észre se veszik milyen pénznyelők a fent említett létesítmények.

Gondoljuk végig, az öblök 70-80 százalékát a buszok kijárták, útsüllyedések tucatjait láthatjuk a helyszínen. Az elindult süllyedésekbe folyamatosan befutnak a buszok és napról napra romlik az út pályaszerkezete. De! Nem csak az út romlik, hanem ezzel párhuzamosan a buszok műszaki állapota is. Minden elindulással, beállással nő a járművek mechanikai igénybevétele, azaz idő előtt mennek tönkre. Gondoljunk bele, hogy a lengéscsillapítóknak, gumiknak mit kell egy műszak alatt kibírniuk! Másrészt egy gödörből, kátyúból sokkal nehezebb kijönni, mint amikor sima felületen kell elindulni.

Így jelentősen nő az üzemanyag fogyasztás, szerviz és alkatrész igény. A kátyúk meg csak nőnek és nőnek.

Legnagyobb baj, hogy nincsen városi stratégia arra, hogy a meglévő buszállomány állapotát a közutak karbantartásával miképpen őrizzük meg.

A buszvárókról

A pénzéért mindenki minél jobb árut, szolgáltatást szeretne kapni. Sajnos a buszok ki-kimaradoznak, koszosak, hidegek, drága az üzemeltetésük, nem elég sűrűn közlekednek. Ez a cserearány hátrányos az utasoknak. Van más is, ami bosszantó, és nem feltétlenül pénz kérdése: a buszvárók állapota.

Nem tudom eléggé hangsúlyozni, hogy a nagyra „becsült” döntéshozók nem járnak eleget a tömegközlekedési eszközökkel, de ezzel párhuzamosan nem is tűnik fel nekik a létesítmények állapota.

Most nem a takarításon rágódnék (pedig az is megérne egy misét), hiszen legyünk önkritikusok, az utasok is bírnak, tudnak szemetelni, graffitizni, rongálni.

Elhanyagoltságról, az üzemeltetési, fejlesztési feladatok teljes hiányáról kell beszélni.

Nem tudom volt-e már valaki olyan buszváróban, ahol nem volt szélfogó, tető, pad?

Sajnos nincs mindenhol fedett váró, ahol pedig van, ott hiányzik a pad, a váró oldalfala, vagy akár a tető is. Nem kívánom, vagy mégis inkább igen, hogy egy-egy városi képviselő esőben, szélben, hidegben várjon a ki-kimaradozó buszra (tudom, ez sci-fi volt). Fontos lenne, hogy a várók rendben legyenek és ha kell építsenek újakat.

A mai gyakorlat abban merül ki, hogy a sérült elemet kiveszik, hiszen így balesetveszélyes és mint aki jól végezte dolgát az üzemeltető, ezzel el van intézve a dolog. Persze nem számíjt, hogy a gyerekek, idősek, komfortérzetét így a nullára csökkentjük.

Ebben az esetben is tetten érhető az önkormányzat koncepciónélkülisége.

Továbbra sincs stratégia, rendszerszemlélet, változtatni akarás.

Az igazsághoz hozzátartozik, hogy vannak várók, amelyek jó állapotban vannak, de ezek az EPA MÉDIÁnak vannak kiadva (reklám felület) és ez a cég nem engedi meg, hogy a sérült, kitört elemeket ne pótolják.

Javaslatok

A buszpark előbb-utóbb meg fog újulni (inkább utóbb), de továbbra is fennmaradnak az üzemeltetésben a nem szükségszerűen kalkulált többletköltségek. Legfeljebb az új buszok hamarabb hibásodnak meg és az üzemanyag költségeken sem tudnak megtakarítást elérni.

Mindenképpen fel kell mérni az öblök, várók állapotát és a legsűrűbb járatvonalakon el kell kezdeni azok felújítását.

Végkövetkeztetés

Tehetetlen város és cégvezetés:

Nem pályáznak (az E.U.-s közösségi közlekedéssel kapcsolatos pályázatot most hagynám) az üzemeltetésre, komfortnövelésre fordítható költségekkel nem

foglalkoznak, buszöböl és váró komplex felújításra, pénzeket nem különítenek el, hogy tervszerű, időben elhatárolt felújítások történjenek.

Az önkormányzatnak fogalma sincs, hogy hol kellene a munkát elkezdni, mennyiért, mikorra, mit kellene csinálnia.

Nincsenek koncepciók, elképzelések, nem érzékelik a problémák gyökerét. A közhangulat Pécssett buszügyben egyre paprikásabb. Helyzet van, most kellene lépni!