

A vasút az állam mostohagyereke?

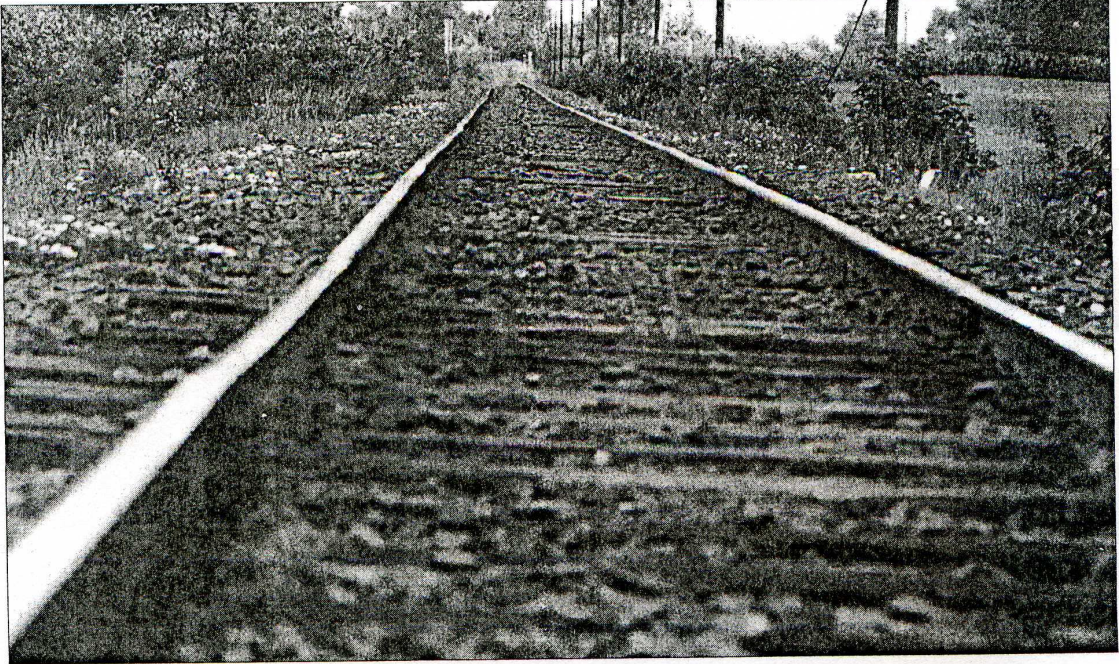
A közelmúltban döntött a kormány a MÁV Rt. tevékenységének ésszerűsítéséről. Bár végleges döntés még nem született, ám az már nyilvánvaló, hogy a gazdasági konszolidációs program eredményeként jelentősen megrövidülne a hazai vasúthálózat és sok vasutas utcára kerülne. A kiszivárgott tervek szerint például megszűnne jövőre a Kecskemét-Lakitelek, a

Kecskemét-Bugac-Kiskunmajsai és a Kecskemét-Kiskőrös vasútvonal. Ugyanakkor az önkormányzatoknak szeretnék 1998-ig átadni, illetve privatizálni a Kunszentmiklós-Dunapataj, Kiskőrös-Kalocsa, Budapest-Lajosmizse-Kecskemét, Kecskemét-Fülpözlás, Kiskunfélegyháza-Lakitelek-Szolnok, valamint a Kiskunfélegyháza-Szentes vonalakat. A Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége (VFSZSZ) élénken tiltakozott a határozat ellen és kifogásolta, hogy a verdikét előkészítéskor a kormányzat nem kérte ki az érintett települések lakosságának véleményét.

Vonalak fekete listán

– Két kisvasút, a kecskeméti-majsi és a kecskeméti-kiskőrösi is felkerült a „fekete listára” – mondja az eseményeket értékelve Kollár Károly, a VFSZSZ kecskeméti regionális munkatársa etikai bizottságának elnöke. Szavaira különösen azért érdemes odafigyelni, mert a fiatal ember évek óta jegyvizsgálóként személyvonatokon teljesít szolgálatot. Így rendszeresen eljut hozzá a lakosság MÁV-ról alkotott véleménye, s naponta találkozik az utasok problémáival.

– Kecskemét és Kiskőrös között már nincs állomás – mondja. – Nyártól ezen a szakaszon a jegyvizsgálók végzik a tolatást is. Megszűnt a törökfői elágazó állomás, ahol kétfelé válik a keskeny nyomtávú vonal. A személyszállításban Kecskemét és Majsai között többé-kevésbé meg lehet oldani a vasút pótlását busszal, de Bugacól már csak földutak vezetnek Majsai irányába. Tanyavilág elágazó állomás, ugyanúgy, mint Jakabszállás és Bugac között, ha megszűnnek ezek a vonalak, az ott élőket elvágják a világtól.



● Ha valóra válnak a kormány tervei, sok sinpár ebek harmincadjára kerülhet.

– Egy, már meglévő infrastruktúrát akarunk felszámolni, s helyette újat létrehozni – kapcsolódik a beszélgetésbe Kőváry Antal a VFSZSZ regionális munkatársa elnöke –, márpedig ez hatalmas költség. Új buszokat kell beszerezni, sofőröket kell felvenni, szervizeket bővíteni, vagy újakat építeni. És a döntés kiöttől arra határozottan, hogy veszteséges vasútvonalakról van szó. Csak hogy ezek forgalmának a közútra kényszerítése jóval többbe kerül. Nem is beszélve a növekvő környezeti károkról.

Ezen a ponton érdemes felidézni a Levegő munkacsoport, a Magyar Közlekedési Klub és a Reflex Környezetvédő Egyesület közelmúltban közzétett állásfoglalásának néhány gondolatát: „Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy néhány milliárd forintos látszólagos költségvetési

megtakarításra kíván a kormányzat szert tenni, addig tílenül elmézi és közvetetten finanszírozza a közúti közlekedés által évente okozott több száz milliárd forintos nagyságrendű károkat. A vasúti hálózat gazdaságosságának megítélése nem rövid távú éves költségvetési vagy konjunktúrális számítás kérdése, hanem egy hosszú távú, legalább ötvenéves nemzetgazdasági kihatást jelentő komplex ügy... A Levegő munkacsoport szakértőinek számítása szerint 1992-ben a külföldi közúti tehergépjárművek mintegy 50 milliárd forintos kárt okoztak Magyarországon, miközben az ő forrásokból származó állami bevételek alig haladták meg ezen összeg egytizedét!”

Elhibázott menetrend

– Akik az áruforgalom közútra terelését szorgalmazzák, egy sor fontos dolgot figyelmen kívül hagynak – magyarázza Kőváry Antal –, többnyire azzal érvelnek, hogy visszaesett a vasúti áruszállítás iránti igény, mivel lassúak a teherszerelvények. Ez egyrészt igaz, ám csak egyrészt. Mert a megoldás nem a lassú szállítási felszámolása, hanem a szerelvények felgyorsítása lenne. Ez pedig csak felújított, rendszeresen karbantartott pályákon lehetséges.

– A '90-es évek elejére valóban visszaesett az áruszállításunk – fűzi hozzá Kollár Károly –, csak hogy ez abból is adódik, hogy a termelés is csökkent. Vállalatok, szövetkezetek egész sora ment tönkre. Nagy hiba lenne elhamarkodott döntéseket hozni, mert előbb-utóbb élénkül majd a termelés. Sok cégnél ki vannak építve az iparvágányok. Igaz, hogy az energiaár-emelés a MÁV-ot is sújtja, de távolról sem olyan mértékben, mint a közúti járműveket.

Egyébiránt a MÁV években keresztül maga is saját maga ellen dolgozott.

– Mire gondolt? – Az elhibázott menetrendpolitikára. Néhány éve a kiskunmajsai, kiskőrösi vonalon megszüntették úgynevezett munkásvonatokat. Azaz pont a délután 5 óra tájban a megyeszékhelyről indulókat. Így az utolsó előtti vonat elment fél háromkor, az utolsó pedig este nyolckor. Mit csinálnak addig

a vidéki emberek Kecskeméten? Buszra szokott, aki tudott.

Menekülés a hűsáralóbból

– Tud hasonlót példát említeni?

– Jömagam gyakorta járok a Lajosmizse-Köbánya-Kispest között közlekedő vonattal. Itt is évről évre megszüntettek egy-egy vonatot. Ezzel elérték, hogy reggelente akkora lett a zsúfoltság, hogy lekerülten vagyok lekerülten a jegyeket. Ezen a vonalon naponta megfordul több mint tízszer ember. Hát csoda, hogy menekülnek ebből a hűsáralóbból? Inkább össze-fognak négyen-öten egy faluból, és felmennek saját kocsi-val a fővárosba. Ismét csak a közútra kényszerítettük az utasainkat!

– Így van ez – véli Kőváry Antal. – Sok mozdonyvezetőt átirányítottak más munkaterületre, például jegykezelőnek. A mi szakmánkban létezik elővétel, ha nem gyakorolja valaki a szakmáját, kiesik abból. Hogy fogja pótolni a MÁV a mozdonyvezetőket, ha megno ismét az igény az áruszállításra? Nem lesz képes megfelelni az igényeknek. Nem lesznek kihaz-

nálva a vonalak, ami ismét csak a vasút sorvadásához vezet. Saját hibás döntései miatt.

– Egyetlen méternyi pályát sem szabad felszámolni! – mondja határozottan Kovács Ferenc, a VFSZSZ országos elnöke.

Elhordott sínek

– A vasutat üzemeltetni kell, nem pedig össze-vissza privatizálni, bizonytalan helyzetbe hozni. A megszüntetés vagy szüneteltetés a vasút halála. Elég ha a hegyközi vasút példáját említem. Evekkel ezelőtt leállították a forgalmat ezen a Sátoraljátűhely-Vencsellő-Sáros-patak vonalon. Mondták: átveszi a közúti a személyforgalmat. Az eredmény borzoló volt: A síneket felszedték, a felszereléseket elhordták rövid idő alatt. A tokod-sárisápi vonal hasonló sorsra jutott, ott csaknem száz ezer embert vágtak el a világtól.

Mostohagyereke a MÁV az államnak. Amely nem támogatja kellőképp saját vállalatát. Nyugat-Európában 35 és 82 százaléki állja az állam a vasút működési költségeit. Nálunk évente 8 milliárdot költenek erre, ami mindössze 8 százalé-

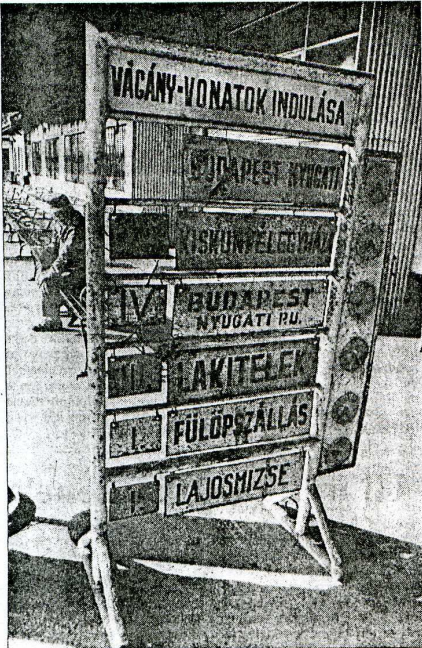
nak felel meg. Ez éppen 10 milliárd forinttal kevesebb a szükségessé. A közúti fejlesztésére évente 490 milliárdot fordítanak. Úgyelni kellene azért az arányokra.

– Alaposan felgyúlt a MÁV tartozása.

– Ez épp ezekből az évek óta kapott 8 százalékból adódik. Valóban 80 milliárd körüli a cég tartozása. Ám a MÁV 100 milliárdos kintlévőségéről senki nem beszél.

– Ösztársadalmi összefogásra lenne szükség a vasút folyamatos elorszvasztásának megőrzéséhez – véli Kőváry Antal –, éppen ezért fordulunk felhívással az önkormányzati vezetőkhez, a civil szervezetekhez, a lakosokhoz, a vállalkozókhoz, a vállalatokhoz. Mindenkihez, akit a vasúti átszervezés hátrányosan érint. Minden észrevételt szívesen fogadunk. Aláírástokat akarunk gyűjteni. Ezeket az íveket eljuttatjuk az illetékes parlamenti bizottságokhoz és valamennyi olyan szervhez, amely érdemben tehet valamit a MÁV-ért.

A VFSZSZ az ország több pontján lakossági fórumot szervez. Mi is összehívunk ilyen fórumot Kecskeméten december közepén. Gaál Béla



● Vajon ezekből hány tábla maradhat?



● A majsai végállomás épületének bejárata fölül már lekerült a névtábla.