

# Mi azt tudjuk, hogy ők sem tudják

Fónagy János a vasútról: Nem számít, most mennyien utaznak

A Fidesz-kormány felülvizsgálja majd a MÁV Cargo privatizációs szerződését – mondta lapunknak Fónagy János, aki szerint nem lenne jó, ha a GYSEV-hez tartozó gazdasági csoportok „harmadnyi Magyarországra betelepülők” lennének. A volt közlekedési miniszter úgy fogalmaz: a vasút félkatonai, militáns szervezet.

## Csuhaj Ildikó

- Politikai bosszúnak minősítette a vasútvonalak bezárását. Ki és kin áll bosszút?

- Az MSZP-frakció folyamatosan egyeztet a szaktárcával. Furcsa, de például a Putnok-Szilvásvárad-Eger vonal fele, a Szilvásvárad-Eger szakasz megmarad. Hozzá kell tenni, nagyon helyesen. De nyilván azért, mert a Heves megyei közgyűlésnek szocialista az elnöke. A Putnok-Szilvásvárad szakaszon viszont megszüntetik a vonalat. Mert a kormány nagyrészt azokon a helyeken szünteti meg, lásd a Nyíregyháza-Vásárosnamény szakaszt, melyek most fideszes, KDNP-s polgármesterek, képviselők terebélyesedéséhez tartoznak.

- Nyíregyházának MSZP-s polgármestere van. MSZP-s honatyák tiltakoznak körzetükben, például a Tiszafüred-Karcag vonal bezárása ellen. Mesterházy Attila a Tapolca-Ukk vonalon napi két vonatra „tart igényt”.

- Pár hónapja, az első papirokban ez a szakasz még a megszüntetni tervezett vonalak között szerepelt, aztán már nem szerepelt a listán, végül az egyeztetési papirokban láttuk mi is Mesterházy úrnak ezt az igényét...

- Hogyhogya? A Fidesznek megvan minden kormányzati „papír”?

- A világ már csak olyan, hogy a választások előtt hat hónappal az információk „demokratizálódnak”. Akkor is kikerültek a papírok, amikor én voltam a közlekedési miniszter.

- S miért nem lobbiznak közösen Mesterházy Attilával? Állítólag az utazóközönség érdekében harcolnak, nem az MSZP ellen.

- 2002-ben a Fidesz-frakció „kvázi” biakó-felhatalmazást adott a Medgyessy-kormányának a Vásárhelyi-tervet és a vasutat, a MÁV-ot illetően. Sok éven át próbáltunk konszenzust találni, s meggyőzni a másik oldalt, hogy rossz az a többmáréknyi kormányzati módosítás a vasúttörvényről. Most már mi a csodát tudnék én együttműködni egy a saját nagyszerűségétől elragadtatott kormánybiztossal? Épp a szocialistáknak a saját vonalaikért való küzdelme mutatja, hogy pontosan tudják ők is, rossz a koncepció. Ennek az egész vitának semmi köze a vasúthoz. Ez csak a 40 milliárdos megszorításról szól.

- A kormány utazási statisztikákkal érvel. Önöknek van saját statisztikájuk?

- Most ezt komolyan kérdezi? Hogy én, ellenzéki képviselőként 80 millióért mérsem fel a magyar országos vasúthálózatot?!

- De akkor honnan tudják...

- ...mi azt tudjuk, hogy ők sem tudják.

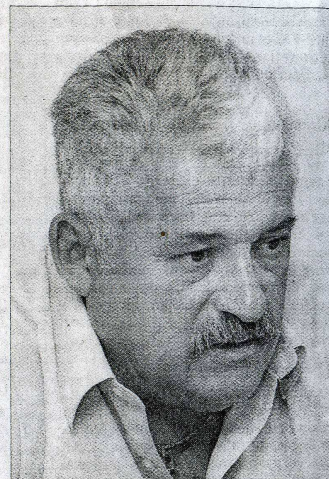
- Hol nem indokolt a bezárás?

- Egyik vonalon sem indokolt. Az utazóközönségről egy 2007-es, egynapos felmérés van. Egy mérés nem mérés. Ráadásul két, egymást gyorsan követő menetdíjemelést után! És az égvilágon semmi jelentősége nincs, hogy ma mennyien utaznak egy vonaton. Az, hogy egy lepusztult menetrendű, hideg, koszos szerelvényen ma nem utaznak kellő számban, nem jelenti azt, hogy ha jó a menetrend, ha a vasút találkozik a vasúttal, ha az autóbussz ráhordja az embereket, ha van egy kalauz, aki felügyel a kocsik tisztaságára, fűtésére, akkor nem választják majd elegen a vasutat a közutak helyett.

- Hónig Péter közlekedési miniszter szerint 2012-re 70 milliárdos lesz a reform nyomán a megtakarítás.

- Szamárság! Hónig Pétert emberileg tisztellem, de aki a társadalom minden nyújtását megpróbálja belegyömöszölni exelltblázatba, az nem érti a világot. Egy vidéken élő embernek a vasút nem költségvetési tétel.

- A Nyíregyháza-Nyírbátor szakaszon – ez 38 kilométer – a másodosztályú vonatjegy 635 forint, a buszjegy 560 forint.



A vasút nem költségvetési tétel. Fotó: Kovács Bence.

- Olyan számokat mond, amelyek megalapozottságáról nem vagyok meggyőződve.

- Ennyi a jegyek ára.

- Teljesen más a vasút és az autóbussz árképzése, mindkettő mesterségesen el van térítve.

- Ki meri jelenteni, hogy a Fidesz egyetlen kilométernyi vasútvonalat sem szüntet meg?

- A vasúthálózat nem bebetonozott rendszer. Ha a trianoni döntéssel 1920-ban megszüntetett »

» ötven-velahány vasúti határszakaszból sikerülne négyet-ötöt-hatot visszaállítani, akkor nyilván lesznek vonalak, melyek jelentősége csökken.

- És mind a 29 és fél szakaszt visszaállítják, amit a szocialisták most bezárnak?

- Ahol műszakilag ez lehetséges, igen.

- Mennyibe kerül ez?

- Nem zárják be mind a 29 és fél vonalat. A személyforgalmat szüntetik meg. Vagy akár a teherszállítást is, de a pályát nem. Persze lesz, ahol a pályát is. Hogy melyik változat mennyibe kerül majd, arról most fogalmam sincs.

- Mi a Fidesz vasútreformterve?

- A vasutat nem reformálni kell, hanem újjáépíteni. 2012-ben az EU kinyitja a személyi közlekedési piacot. Kétségtelen, hogy a vasút pénzbe kerül, de lépni kell.

- És mi lenne a Fidesz első lépése?

- Nincs egyetlen üdvözítő megoldás.

- Milyen lépésekre van szükség?

- Olyanokra, amelyek korábban száz évig a magyar vasutat jellemezték. A vasút hierarchizált, tekintélyelvű félkatonai, militáns szervezet. Ezt helyre kell állítani. És helyre kell állítani a vasutaságba, az állami közszolgálatba vett bizalmat.

- Hierarchizált félkatonai szervezet?

- Igen, ahol alá-fölrendeltség van, például egy állomáson az állomásfőnök a teljeskörű vezető, ő felel mindenért.

- Hány MÁV-vezetőt kell elbocsátani?

- Amennyi szükséges. A MÁV mostani irá-

nyítási rendszere egy 120 ezres nagyvállalatra volt kialakítva. Ez lement a harmadára, a vezetőgárda viszont maradt a régi.

- Hónig Péter 2010-ben ezer „fehérgalléros” elbocsátásával számolt.

- Mi nem kicsit szabnánk át, hanem nagyon.

- Vasutat nem bocsátanak el?

- Vagy fűtötték a váltók – ehhez elektronika, pénz, áram kell –, vagy kimegy három vasutas a kaparóval a mínusz 13 fokban, és műszakonként háromszor lekaparja a váltókat. Ehhez lét-szám kell.

- A hírek szerint a GYSEV szívesen működtetne 600 kilométer vasúti hálózatot Nyugat-Magyarországon. Alátárna egy ilyen megállapodást közlekedési miniszterként?

- A Fidesz-kormány is adott át a GYSEV-nek néhány tucat kilométernyi vonalat, hiszen átjárnak a határon. A GYSEV-vel való jó együttműködés annál inkább is fontos, mert 60 százalékban magyar tulajdonban van. De harmadnyi Magyarországot átadni, az már nem regionális forgalom. Ez már a személyes véleményem szerint más; a GYSEV-ben érintett vállalatcsoportok és gazdasági csoportok a jövőre nézve be akarnak ide betelepülni, s ehhez keresik a teret. És ez így már nem lenne jó.

- Készülnek a MÁV Cargo visszaprivatizálására?

- Mi azt mondjuk, minden privatizációs szerződést felülvizsgálunk. A magántulajdonon nyugvó gazdasági tevékenységet nem tartjuk örököstől valósnak. De fontos a közszolgáltatásokért érzett felelősség. Amikor az adófizetők pénzét költjük, el kell gondolni azon, mennyire kell és lehet fenntartani a közösségi kompetenciát.

» Kapcsolódó információk a 18. oldalon