

személyforgalmat pedig buszokra. Európában mindenütt belebuktak vezérigazgatók, szakszervezetek, tartományi főnökök Angliától Németorszáig.

R.I.: Tehát mi lett az eredmény?

F.J.: Hamar kiderült, hogy a megnövekedett teher- és személyforgalmat nem tudja a közút lebonyolítani. Hatalmas gondok keletkeztek a környezetvédelemben, az autópályák építése és fenntartása fantasztikusan költséges. Azóta megindult szép lassan visszafelé a forgalom, mondhatni úgy: fel a vasutakra! Egy vasúti szerelvény sok száz kamiont tud elszállítani, és a legkörülményesebb módon.

R.I.: Európában gyakorlat, hogy 60-100 km-es körzetből járnak be dolgozni az emberek. Ha mindenki autóval indul útnak, növekszik az ózonszennyezés, és hihetetlen módon károsodik a környezet.

F.J.: Budapest elővárosi vasúti rendszere egy-másfél millió embert képes kiszolgálni. Ehelyett naponta körülbelül ennyi ember igyekszik személyautóval a főváros felé, aztán meg haza. Vissza kell csábítani az embereket a vonatra.

R.I.: Ezen a színvonalon?

F.J.: Hát erről van szó. Ahhoz, hogy megtörténjen ez a paradigmaváltás, elkerülhetetlen sokat kell tenni azért, hogy a vasúti kocsik színvonala, kényelme, biztonsága fényévre kerüljön a mostaninál. Sok mindent lehet a MÁV nyakába sózni, olyat is, amiről nem is tehet. Mert a vasút önmagában hálózatot fejleszteni nem tud. A személyszállítás nem elsősorban üzleti ügy, hanem közszolgáltatás. Jelentős részben a költségvetés köteles finanszírozni. Franciaországban vagy Németországban 70 százalékban a költségvetés fizeti a közszolgáltatást.

R.I.: Mégis úton-útfélen arról halunk, hogy milyen veszteséges a MÁV és mekkora adóssághalmazt görget maga előtt.

F.J.: Felelősségem tudatában kijelentem, hogy ez így nem igaz. Ez csúsztatás. A MÁV veszteségeit ilyen abszolút számokban mérni teljes tévedés. Azt mondják, a MÁV ennyi meg ennyi támogatást kap. Ez nem támogatás, hanem a közszolgáltatás megfizetése. Mielőtt valaki félreérti, hangsúlyozom, miként Nyugat-Európában, úgy nálunk is rendkívül fontos a MÁV saját bevétele. Mindenütt a világon fél százalékos bevételért harcolnak, és ha rosszul teljesítenek, sűrűn megbuknak a vezérigazgatók, de akár a miniszterek is. Tetszik, nem tetszik, a vasútnak szolgáltatáscentrikussá kell válni. Az adófizetők pénzéből működtetett állami vasút köteles ütemes menetrendet biztosítani, tiszta, fűtött vagonokat. Személy- és vagonbiztonságot nyújtani az utasoknak, és jól képzett, intelligens kalauzálmányt foglalkoztatni a szerelvényeken.

R.I.: Szokott vonaton utazni?

F.J.: Vidéken éltem 36 évig, higgye el, van tapasztalatom. Például Ózdon a családok ezrei tudták, hogy 5 óra 40 perckor indult a miskolci gyors, és ehhez igazították az életüket. Akkoriban tehát az 5 óra 40 az nem 5 óra 42-öt jelentett. Bátran kijelentem, az egész világon hódít a vonat mint közösségi közlekedés, az utas kényelmesen folszáll a biztonságos fülkébe, újságot olvas, egyesek reggeliznek és borotválkoznak, a nők sminkelnek.

R.I.: És hogy jutnak az indulási pályaudvarokra?

F.J.: Látja, ez is fontos kérdés. Régebben ugyanis a Volán buszok, csak úgy zárójelben mondom, a régi neve Mávaut volt, „felhordták” az embereket a vonatokhoz, most meg elhordják a vonatoktól. Mert még itt is összevesztették a két közlekedési rendszert, pedig egymást kiegészítve kell működniük. A pályaudvarok környékét meg kell tisztítani a bódévárosoktól, őrzött, ingyenes parkolóhelyeket kell teremteni. Nem ördöngösség, a pénz mellett koncepció, határozottság és akarat kell.



R.I.: Veszteséges a MÁV?

F.J.: Megint csak azt tudom válaszolni, mint az előbb, a közösségi közlekedés közpénzből működik, veszteségről akkor beszélhetünk, ha ezt a közpénzt hanyagul, hűtlenül kezelik. Ezért nagyon meggondolandók azok a minősítések, amik manapság gyakran érik a MÁV-ot. Természetesen ők sem hibátlanok. Sok javítanivaló akad a szervezésben, a vezetésben egyaránt. A pénzügyi helyzetről meg csak akkor lehet érdemben nyilatkozni, ha ezeket a méréseket megvonjuk és összehasonlítjuk a közszolgáltatás minőségét a ráfordítás összegével.

R.I.: Ön szerint hogy lehet összeegyeztetni a közúti személyszállítást és a pályához kötött személyszállítást?

