



A BKV tovább folytatja a tömegközlekedés átszervezését - ez áll a közlekedési társaság közleményében azután, hogy Dancs Gábor tanácsnok felfüggesztette a paraméterkönyv tervezetének végrehajtását. A BKV álláspontja szerint, előkészítésére tett ütemterv javaslatát és az alapelveket az illetékes bizottság már múlt decemberben jóváhagyta. A társaság igazgatósága, majd a Fővárosi Kabinet is egyhangúan a jövőbeni közlekedést meghatározó költségtakarékos paraméterkönyv összeállítását.

Ezért a BKV a paraméterkönyv második körös munkaközi anyagával „ismét” megkeresi személyesen a budapesti kerületek és az agglomerációs települések polgármestereit, március elejéig pedig elkészítik a hivatalos előterjesztését. Ezzel szemben, közösen tiltakozott hét budapesti kerület vezetője a BKV tervezete ellen. A kerület vezetői félelmeknek adtak hangot. Az I., a III., a IV., a XVI., a XVII. és a XXII. kerületi polgármester, illetve a XII. kerületi alpolgármesterei az egyeztetés hiányát és a javaslataik semmibevételét sérelmezték. Közben a főpolgármester-helyettes továbbra is bízik abban - és elvárja - hogy a BKV szakmailag a lehető legjobb paraméterkönyvet dolgozza ki, nem politikai, hanem kizárólag szakmai alapon. Olyat, amely alkalmas arra, hogy a Városüzemeltetési Bizottság véleményezése után előterjeszthessen Demszky Gábor főpolgármesternek. A főváros ellenzéki politikusai támadják a tervezetet. Még tárgyalási alapnak sem alkalmas a BKV „politikai megrendelésre” készített, szakmaiságot nélkülöző, „brutális” 10 százalékos járatritkítást tartalmazó paraméterkönyv - tervezete **Wintermantel Zsolt** a Fidesz szakpolitikusa szerint. Az ellenzéki politikust kérdeztük, mi a véleménye a tervezett átszervezésről.

Képviselő úr, mi történik a BKV-nál?

Ez egy rendkívül durva beavatkozás a főváros tömegközlekedésébe. A kiszivárgott információk szerint, több mint 10 százalékos lesz a teljesítménycsökkentés, ami főleg a külső kerületek lakóit érinti brutálisan. Ez a teljesítménycsökkentés a két milliós fővárosban érzékelhető lesz a szolgáltatás minden ágazatában, ami azt jelenti, hogy több átszállással, lassabban fognak

eljutni az emberek olyan helyekre, amit BKV járatokkal lehet megközelíteni. A városvezetés félrevezető állításokat tesz, például akkor, amikor azt mondja: a külső kerületekből az átalakítás után könnyebb lesz majd eljutni a belvárosba. A fővárosban az MSZP-SZDSZ –es társaság hozzájárult ahhoz, hogy a legnagyobb csökkentést az egészségügyben Budapest szenvedje el. Itt szűnt meg a legtöbb kórházi osztály és kórházi ágy. Ez a városvezetés szétrombolta a szakképző rendszert, több mint húsz jól működő szakképző iskolát szüntetett meg vagy vont össze. Az oktatás és az egészségügy után most a közlekedés szétrombolásán dolgoznak. Minden jogi eszközzel és minden politikai módszerrel meg kell akadályozni, hogy ezt a vérengzést a közösségi közlekedési szolgáltatásokban a Hagyó Miklós vezette ágazat végrehajtsa .

Mire hivatkozik a városvezetés, amikor a csökkentés támogatását kéri?

Azt mondják, hogy nincs pénz, pedig ez nem igaz. A BKV-nál van pénz, csak nem jó helyre költik el. Több százmilliós tanácsadói szerződésekre van pénz, drágán beszerezhető használt buszokra szintén telik. Ez egy állandó. Az is egy „érv”: azért kell megszüntetni járatokat; buszokat, villamosokat kivonni a forgalomból, mert a felszabaduló járműveket hasznosítani lehet más célokra is.

Ön azt nyilatkozta, hogy ez az előterjesztés politikai megrendelésre készült. Mire alapozza ezt a kijelentését?

Közlekedése mérnökként ismerem a BKV-ban a középvezetői szinten dolgozó szakembereket, egyazon a karon végeztek, mint én. Maguktól soha le nem írnának olyanokat, amit a paraméterkönyv tartalmaz. Kiadta a városüzemeltetésért felelős főpolgármester -helyettes, mennyi pénzt kell megtakarítani és ennek módja: nyirbálják meg a hálózatot. Novemberben már 6-7 milliárdos megtakarításról, járatritkításokról lehetett hallani, ezekről szivárogtak ki információk. Akkor azt mondták, egyeztetés lesz civil szervezetekkel, polgármesterekkel, ám semmilyen tárgyalás nem történt. Most meg kiderült, hogy amit akkor cáfoltak az valójában már az ítélet volt.

Négy nagy hazugságként foglalta össze sajtótájékoztatóján az anyag cáfolatát, melyek ezek?

Ezek azok a „hazugságok” amelyeket kiemeltem az anyagból, és cáfolom, amit leírnak, amire hivatkoznak. Úgy akarják beállítani ezt a csomagot, mintha sokkal jobb lenne a közlekedés-hálózat. Az egyik ilyen, hogy könnyebb lesz a külső kerületekből eljutni a belvárosba. Konkrét példaként emelném ki, megszüntetik a 20-as gyors buszt, amely Káposztásmegyerről közlekedik, ezzel megszüntetik a 2-es metróhoz, a földalattihoz, tehát a Hősök teréhez a direkt kapcsolatot. Ahhoz, hogy valaki a Hősök terére eljusson ezután, több átszállást kell majd igénybe vennie és ez volt a másik állítás, azt mondták, hogy ezután majd kevesebb átszállással lehet majd eljutni a város bármely pontjára. A harmadik hazugság, hogy kötött pályás közlekedés lesz előnybe részesítve. Állíthatom, hogy még a metró teljesítményét is csökkenteni akarják, s lesz olyan villamos vonal, ami hétvégén nem fog közlekedni. Lesznek olyanok, amelyek ritkábban fognak járni, tehát a kötött pályás közlekedést is visszafejlesztik. A negyedik pedig a pénz, amiről már beszéltünk.

A BKV jelentéséből az derül ki, hogy csökkent a tavalyi évben a fizető utasok száma. Ez igaz?

A BKV szerint csökkent az utas szám, ezért van szükség járatritkításokra, de a legutóbbi utasforgalmi felvételek alapján az ellentéte derült ki; a városvezetés itt is félrevezeti a közvéleményt. A viteldíjak pedig mindig inflációt többszörösen meghaladó összeggel emelkedtek.

Mi lehet a hosszú távú következménye a terv elfogadásának?

Ennek az intézkedésnek három előre látható eredménye lesz. Az egyik, hogy valóban kevesebben fogják használni a tömegközlekedést. A két átszállás, és a megnövekvő urazási idő miatt sokan más elképzelést fognak választani, mint a várakozást a megállóba. A másik, ha elpártolnak az utasok, egy negatív spirál fog kialakulni, erre hivatkozva újabb járatritkításokat lehet bevezetni, közlekedést tovább leépíteni. Ez hosszú távon a BKV teljes csődjét fogja eredményezni. Még nagyobb lesz a dugó, a szmog, a környezetszennyezés. Ez az út nem egy működő, élhető város jövőjét tervezi. Minden közlekedési szakember, itthon és Európában tudja, sokkal olcsóbb és célszerűbb megtartani a tömegközlekedésben az utasokat. Ezeket az

Írta: Oláh János József

2008. március 04. kedd, 08:29

utasokat már sokkal nagyobb költség lesz visszahódítani. Ezzel az intézkedéssel, amitől azt gondolják, néhány milliárd forintot megspórolnak, a következménye az lesz, hogy másra; környezetszennyezésre, egészségügyre és az utasok visszahódítására az említett összeg többszörösét kell költeni. Szerintem ez anyag, tárgyalásra sem alkalmas, a Fidesz minden eszközt megfog ragadni, hogy ezt az intézkedést megakadályozza, mert ezzel a paraméterkönnyel egyetlen dolgot lehet csinálni: a zúzdába küldeni!

Oláh János József