

Kizárólag üzleti alapon működő, és még nyereséget is termelő városi tömegközlekedés a világon sehol nem létezik. Nincs az a város, ahol az emberek helyváltoztatásának biztosítása önmagában is profitot termelne, ám ez a tevékenység mégis nélkülözhetetlen feltétele a mindennapi életnek. Egy nagyvárosban már a tömegközlekedés néhány napos leállása is totális káoszhoz, a gazdaság látványos összeomlásához vezethet. Felismerve a direkt módon csak veszteséget termelő, de a társadalom számára nélkülözhetetlen városi tömegközlekedés előnyeit és jelentőségét, Európában általános gyakorlat a közlekedési vállalatok több forrásból történő finanszírozása. Vagyis a helyi utasszállítás feladatait ellátó cégek kiadásainak megtérülését a szolgáltatásért beszedett díjak mellett az önkormányzat és az állam által adott támogatás biztosítja. Ezt a tevékenységet Európa szerte olyan közfeladatnak tekintik, aminek biztosításában nélkülözhetetlen szerepük van a közpénzeknek, amelyek garantálják a városi közlekedési vállalatok szolgáltatásainak és gazdálkodásának zavartalan működését. Fővárosunkban azonban egy olyan tömegközlekedési modellt igyekeznek működtetni – folyamatosan romló hatékonysággal – a Demszky-féle budapesti vezetőség, ami gyökeresen eltér az Európában megszokottól, ráadásul eleve életképtelen. Napjainkban ugyanis már legalább annyit – ha nem többet – fizetünk Budapesten a tömegközlekedés használatáért, mint a sokkal magasabb életszínvonalal rendelkező nyugat-európai országok nagyvárosaiban. A központi költségvetés azonban – közvetlenül és közvetve – alig több mint 50 milliárd forintot áldoz évente a BKV támogatására, a fővárosi önkormányzat pedig minden közlekedésre szánt pénzét a négyes metró építésére költi, így a meglevő járatok zavarmentes működését, az infrastruktúra szinten tartását már nem tudja biztosítani. Mindezek következtében a 2002-ben konszolidált BKV adóssága elérte a 80 milliárd forintot, miközben szolgáltatásainak színvonala, megbízhatósága egyre alacsonyabb. A tűrhetetlen helyzetet Demszky Gáborék – egy most elkészített paraméterkönyv számításai alapján – járatok rövidítésével, összevonásával, ritkításával és megszüntetésével szándékoznak javítani, ám az így remélt 2 milliárd forintos megtakarítás csupán elenyésző töredéke a BKV adósságának. A megszorításoktól remélt összegnek akár a többszörösét is megtakaríthatná a közlekedési vállalat – ráadásul elbocsátások és az utasoknak okozott kellemetlenségek nélkül –, ha felbontanák a haveri alapon megkötött és milliárdos költségekkel járó tanácsadói szerződéseket, vagy felülvizsgálnák a korrupciógyanús közbeszerzéseket. Persze a hiányos finanszírozás miatt kialakult válsághelyzetet ezek a lépések sem oldanák meg. Az április 7-én megtartott félnapos figyelemztető sztrájknak is az volt az elsődleges oka, hogy az évi 500 milliárd forintból gazdálkodó fővárosi önkormányzat, illetve a BKV vezetősége a normális működés feltételeinek biztosítása helyett a vállalat helyzetét érdemben nem javító, ám elbocsátásokkal járó és az utasoknak felesleges kellemetlenségeket okozó intézkedésekkel kívánja megoldani a gondokat. A kapkodó és szakszerűtlen lépéseknek, átgondolatlan terveknek az lett a következménye, hogy a dolgozók több mint 90 százaléka csatlakozott a munkabeszüntetéshez, és – néhány villamosvezető kivételével – a sztrájtörők sem tudták felvenni a munkát. A sztrájkoló járművezetőket, különösen a leváltott vezérigazgató, Antal Attila végkielégítésének híre háborította fel. Akikkel beszélgettem, egyöntetűen azon a véleményen voltak, hogy jóval kevesebb összegért is szívesen távoznának a közlekedési vállalattól. Pontosan ugyan nem tudni, hogy mennyi végkielégítés illetné meg az alig több mint egy év után felmentett vezérigazgatót, de egyes hírek arról szóltak, hogy titkos munkaszerződése szerint ez az összeg akár a nettó 60 millió forintot is elérheti. Márpedig eredménytelen munkáért egy ilyen mértékű bánatpénz kifizetése még az Antalt pozícióba helyező Hagyó Miklós szocialista

főpolgármester-helyettes szerint is túlzottnak tűnik. Talán ez a botrány is hozzájárult ahhoz, hogy a legújabb hírek szerint Antal már nem ragaszkodik horribilis összegű végkielégítéséhez. Azt is megtudtam a sztrájkoló járművezetőktől, hogy körülbelül évi 15-20 milliárd forint hiányzik a BKV normális működésének fenntartásához, aminek biztosítása nem lehet megoldhatatlan feladat, hiszen csupán a négyes metró építése sokkal több pénzt igényel. Ám az is elképzelhető, hogy Demszky és csapata tudatosan törekszik a BKV tönkretételére, hiszen a lepusztított vállalatot áron alul lehetne értékesíteni, ami előnyös a vásárlóként jelentkező külföldi befektetőnek, és persze a privatizátor szolgáltatásban álló önkormányzati vezetőknek is. Megoldás tehát még nincs, ám a kormány és a vele azonos pártállású fővárosi vezetőség között tovább tart a marakodás, az alulfinanszírozottságért viselt felelősség kölcsönös áthárítása. Közben kisebb-nagyobb balesetekkel, időnkénti leállásokkal folytatódik a négyes metró építése, ám a Demszky által rögeszmésen erőltetett beruházás jövője meglehetősen bizonytalan. Az építkezés költségének egy részét ugyanis uniós pályázati pénzből fedezné a főváros, ám az meglehetősen kétséges, hogy az EU bármennyivel is hajlandó hozzájárulni Demszky kalandorakciójához. Még ma sem tudni, hogy mikor fejeződik be az építkezés, de a budapestiek addig is kénytelenek együtt élni a velejáró közlekedési káosszal és más kellemetlenségekkel. Például a Rákóczi út sűrűn beépített környékén a Köztársaság tér egyike volt az emberek pihenését biztosító zöld területeknek, de a metróépítés véget vetett az ott élők nyugalmanak. Állomásépítés miatt a park nagy részét zárt munkaterületté alakították, a megmaradt részen pedig az építkezéssel járó zaj és por okoz folyamatos bosszúságot a kikapcsolódásra vágyó embereknek. Ez az állapot pedig – különösen akkor, ha nem jön be az EU-tól remélt támogatás – még hosszú éveken keresztül állandósulhat. Mialatt számolatlanul folyik el a pénz a kétes megtérülésű négyes metróra, csődközeli helyzetbe került a fővárosi tömegközlekedés. Az eladósodás-mentes és megbízható működéshez hiányzó 15-20 milliárd forint előteremtése közös feladata kell, hogy legyen a kormánynak és az önkormányzatnak, hiszen a BKV leépülése vagy magánosítása az elviselhetetlenségig növelné a Budapesten élő, ám autóval nem rendelkező szerényebb jövedelmű emberek terheit.

Varga Imre