



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ  
Fidesz-Magyar Polgári Szövetség  
Képviselőcsoportja

Írásbeli kérdés

**Dr. Szili Katalin**  
az Országgyűlés Elnöke részére

Helyben

**Tisztelt Elnök Asszony!**

*„MÁV reformok, avagy mi indokolja a pápai és a zalaegerszegi Osztálymérnökségek összevonását, új szombathelyi központtal?”* címmel a Házsabály 91. §-a alapján kérdést kívánok benyújtani Csillag István miniszter úrhoz. A kérdésemre válaszát írásban kérem.

**Tisztelt Miniszter Úr!**

Számos fórum foglalkozott már a MÁV Rt. átalakításával, az úgynevezett „racionalizálási programmal”. Az érintett MÁV dolgozók is tisztában vannak már azzal, hogy az év végéig sor kerül az átszervezéssel kapcsolatos intézkedésekre. Ezek a lépések természetesen nemcsak a MÁV Rt. alkalmazottait, hanem minden érintett település lakóit, az utazó közönséget is foglalkoztatják.

Az átszervezés II. üteme a végrehajtó szolgálati egységeket érinti. Ez azt jelenti, hogy a 6 területi központ alá tartozó Osztálymérnökségek és főpályamesteri szakaszok száma fog csökkenni. A tervek szerint a szombathelyi Területi Központ alá tartozó jelenlegi három Osztálymérnökség helyett kettő működik majd a jövőben. Az elképzelések szerint a Pápan és Zalaegerszegen működő mérnökségek összeolvadnak. Az összeolvadás után a két mérnökség szombathelyi központtal működik majd tovább.

Ez a terv homlokegyenest ellentmond az átszervezés fő indokának, a költségtakarékoskodásnak. A jelenleg működő Osztálymérnökségek megfelelő infrastrukturális körülmények között dolgoznak. Az új mérnökség a MÁV óvoda épületében 30-40 millió forintos ráfordítással átalakított irodákban kap majd helyet. A munkálatok legalább hat hónapig tartanak. Az átalakítás fedezetéül a tervek szerint a két, átszervezés után felszabaduló osztálymérnökségi épület hasznosítása szolgál. Ez a lépés több az épületeket érintő probléma miatt is kétséges, hiszen a zalaegerszegi épületben MÁV nyugdíjasok is laknak bérlakásokban, a pápai épületben pedig nemcsak a MÁV a tulajdonos.

Az átszervezés mellett sokszor hangoztatott érv volt, hogy így hatékonyabbá válhat a működés, s a költségek is jelentősen csökkennek. A MÁV dolgozók viszont azt érzik, hogy a reform a munkaerő tudatos elüldözését jelenti. A Pápan dolgozó emberek nagy része pápai lakos, vagy környékbeli, Szombathelyre jutás sokuk számára rendkívül körülményes, nagyon időigényes.

A probléma kezelésére a tervzetben szerepel az, hogy Pápáról és Zalaegerszegről naponta szállítaná 8-10 személyes mikrobusz a munkaerőt. A számítások szerint ennek költsége havonta mintegy félmillió forint lenne.

Problémát jelenthet az is, hogy az összevonás utáni állapotban a baleseti és téli zord időjárás miatti készenlét megoldhatatlanná válik, mert egyetlen dolgozó sem lakik a majdani osztálymérnökség területén.

Az EU csatlakozás kapcsán a GYSEV a két összevonásra kerülő osztálymérnökség területéről kívánja vonalhálózatát bővíteni, ami a Szombathely térségében lévő vonalakat érinti elsősorban. Mindezt figyelembe véve különösen ésszerűtlennek tűnik az új Osztálymérnökség székhelyéül Szombathelyt választani, amikor előre látható módon a város a vonalhálózat szélére vagy azon kívülre fog kerülni.

A fent említett gondok figyelembevételével biztosan állítható, hogy ez az átszervezés nem költségmegtakarítást, hanem többletkiadást jelent a MÁV számára hosszabb távon is.

**Tisztelt Miniszter Úr!**

Miért akarja a MÁV minden áron megszüntetni a pápai Osztálymérnökséget?

Lát-e esélyt arra, hogy a pápai Osztálymérnökség ne szűnjön meg?

Az átalakításokkal Ön szerint költségtakarékos megoldást választ a MÁV?

Nem lenne-e ésszerűbb a meglévő infrastruktúrára, és kiváló szakembergárdára támaszkodni?

Nem gondolja, hogy az új székhely kijelölése nélkül, a meglévő mérnökségek meghagyásával megfelelő minőségben el tudnák látni a terület irányítását?

Budapest, 2003. november 19.



Kovács Zoltán  
Fidesz-Magyar Polgári Szövetség