



Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkástanácsa

☒ HUN-6000 Kecskemét, Kodály tér 7. II/202.

Tel/Fax: 76/417-004 Mobil: 06-20/9765-477 e-mail: vkdm90@dotpost.hu vkdm90@index.hu http://vkdm.fw.hu

Nyílt levél Felsmann Balázs, GKM Szakállamtitkár Úr részére.

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
1055 Budapest, Honvéd u. 13-15.

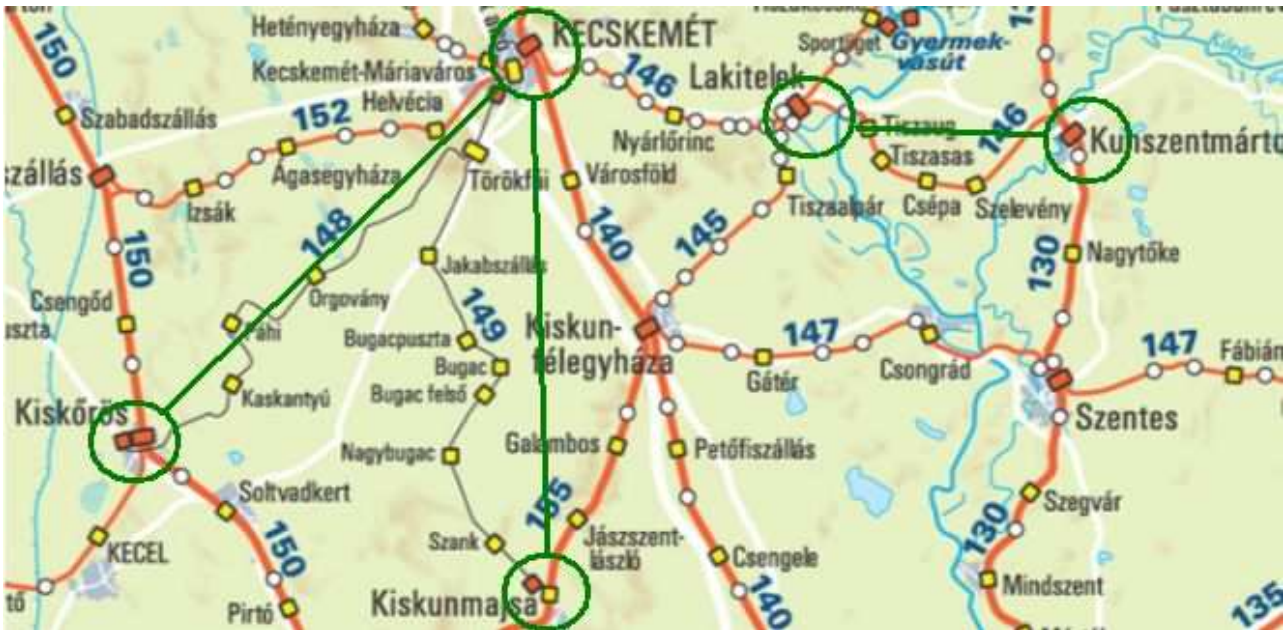
Felsmann Balázs
Infrastruktúra Ügyekért Felelős Szakállamtitkár Úr
részére

Tisztelt Államtitkár Úr !

Tekintettel arra, hogy a GKM honlapján nyilvánosan hozzáférhető módon elhelyezésre kerültek a következő vasúti menetrendi időszakban 38, az országos közforgalmú vasúti személyszállítás alól kivonni tervezett szárnyvonalakkal kapcsolatos információk, engedje meg, - mint a vasúti forgalommal kapcsolatban érintett érdekképviselői szervezet – röviden kifejtjük ezzel kapcsolatos véleményünket:

Előjáróban tiltakozásunkat kívánjuk kifejezni a Kecskemét-Kiskőrös (148-as vonal) és Kecskemét-Kiskunmajsza (149-es vonal) keskeny nyomközű vasútvonalak, valamint a Lakitelek-Kunszentmárton (146b vonal) személyszállítás alóli tervezett kivonása ügyében. A GKM egyik irányelve, hogy a párhuzamos (közúti/vasúti) közlekedést kell felszámolni, gazdaságosság alapján.

Államtitkár Úr, szíveskedjen a mellékelt térképre pillantani, a fent említett 148-as és 149-es vasútvonalak esetében a Törökfői elágazás után EGYÁLTALÁN NINCS KÖZÚT (!) csak vasúton tudnak a tanyákra eljutni – munkahelyre, iskolába, orvosi ellátásra, valamint vásárolni - eljutni ! Tehát itt nincs szó párhuzamos közlekedésről, és a 146b vonal esetén sem !



Az más kérdés, hogy – és ez nem csak a mi véleményünk – a menetrend szándékosan úgy van kialakítva, hogy sem munkába, sem iskolába ne lehessen beutazni sem Kecskemétre, sem a vonal túlvégén lévő városokba ! Ha JÓ LENNE A MENETREND, lenne utas is. Sajnos, a minisztérium – mint a MÁV ZRt. tulajdonosa - megfigyeléseink alapján nagyon hosszú idő óta nem fordít elég gondot arra, hogy ne csak látványos diagramokkal illusztrált „elemzési” anyagokat készítsen arra hivatkozva, hogy azok tárgyyszerű objektivitást tükröznek, de legalább a tényleges társadalompolitikai vetületét is elemezze a valóságnak.

Mi végigutaztunk az említett vonalakon, megkérdeztük az utasokat, és számunkra egyértelműen kiderült, hogy általában sem munkába (reggel fél 6 órára) sem iskolába (reggel 7 órára) nem érnek céljukhoz az utasok. Miért, Államtitkár Úr ? Vizsgálta-e valaki valaha az összefüggéseket a menetrend és az utaslétszám összefüggésében ?

Kutatásunk eredményeként az is egyértelművé vált számunkra, hogy a vasúti vonalakon az utóbbi években történt járattitkítások – melyek ellen szintén tiltakoztunk – olyan módon történtek, hogy a megmaradó járatok közlekedési időpontjai még véletlenül sem feleltek meg azok számára, akik azt igénybe kívánták volna venni – az utasoknak. Akikért a vasút van.

Államtitkár Úr, Ön szerint ki(k)nek áll érdekében az, hogy elhibázott menetrenddel „elszoktassák” a világ legkörnyezetbarátabb közösségi közlekedési lehetőségtől az embereket, az utazni vágyókat ? Főképp azokat az embereket, akiknek nemhogy helikopter nem áll rendelkezésükre, hanem csak ez az EGYETLEN eszköz. Amit épp most szándékoznak alóluk kitépni „kihasználatlanságra/gazdaságtalanságra” hivatkozva.

A 60/1993 sz. Alkotmánybírósági Határozat szerint a szabad helyváltoztatáshoz való jog alkotmányos állampolgári alapjog. Ettől kívánják megfosztani most az állampolgárokat. Az Önök minisztériuma miért csak azt vizsgálta, hányan utaznak egy-egy vasúti szárnyvonal járatain ? Miért nem vizsgálta senki azt, mi az oka, hogy miért csak ennyien ?

Nézzük egy kicsit szubjektíven – közérthetően - a dolgokat: ahhoz nem kell nagy tudomány, hogy néhány jól megfizetett „szakértő” kivonuljon a vasúti szárnyvonalakra szórványosan, egy-két esetben, és jegyzeteljen, hogy hány utas száll fel itt, vagy ott, és hányan utaznak egyáltalán ? Meg hogy hányan vesznek menetjegyet... de az alacsony utasszám problémájának gyökeréig senki sem ment még le. Persze értjük (de nem fogadjuk el) azt is, hogy a munkanélküliség nő, mert a munkahelyek száma csökken, ezáltal nyilvánvaló, hogy itt-ott kevesebben utaznak, de ez egy elhibázott gazdaságpolitika következménye, és ami rendkívül etikátlan és tisztességtelen, hogy ezt is az utazni kívánó, megszorításokkal már amúgy is agyonterhelt, stresszes magyar emberek torkán akarják letolni azzal, hogy még a vasútjukat is megszüntetik.

A Magyar Államot nem a GKM alkotja. Azt a Magyar Nemzet alkotja. A Magyar Vasút a Magyar Nemzet tulajdona. Önök miért veszik el tőle ? Bízunk abban, hogy mindezekért a következő parlamenti választáson az érintett lakosság (is) kimondja majd Önök felett az igazságos ítéletet.

Azt is értjük, (de nem fogadjuk el), hogy a Volán társaságok privatizációjának küszöbén valakiknek érdekében áll mintegy megsemmisíteni az egyetlen riválist, a vasutat. A környezetbarát vasutat.

Őn arra hivatkozik a Polgármestereknek kiküldött tájékoztatójában, hogy a nyugati országokban is szüntettek meg szárnyvonalakat. Persze. Meg is bánták ! Amit meg nem bántak meg, azt azért nem, mert – már bocsánat – de ne hasonlítsuk már össze egy Német kistérség infrastruktúrális ellátottságát pl. Magyarországon a Kecskemét-Kiskőrös, Kecskemét-Kiskunmajsa térség infrastruktúrális ellátottságával.

Államtitkár Úr járt már ezen a térségen ? Pedig érdemes lenne. Meggyőződhetne arról, hogy milyen az, mikor télen nagy hóban – közúti közlekedés híján – a vasutasok juttatják el a tanyákon élők számára a kenyeret a hókotró mozdonyal...

Nem különb a helyzet Kecskemét-Fülöpszállás (152-es) vasútvonal ügyében sem, mint a fentebb leírtak, hiszen itt is járatrítók történtek, a járatok véletlenül sem akkor közlekedtek, mikor az utasok utazni szerettek volna, sajtóban, helyi TV-ben tiltakoztunk, mégsem csinált senki semmit a jobbításra. Sem a GKM, sem a MÁV ZRt. Senki sem vizsgálta, hogyan lehetne utasszámot növelni, ehelyett 2007 március 3-ától bezárták. Hát ehhez aztán nem szükséges nagy tudomány !



Az persze – érdekes módon – senkinek sem jutott eszébe, hogy itt sem lehet vasúti/közúti párhuzamosságokról beszélni (szíveskedjen saját szemével egy megfelelő térképen vagy a mellékelt minderről meggyőződni), mert pl. Agárdytelep, Uzovicsztelep, Ágasegyházi tanyák, Köncsög tanyavilág vasúti megállóiba nem megy be autóbussz (a rossz terepviszonyok miatt) az ott lakók gyakorlatilag el vannak vágva a külvilágtól. Hurrá ! Hátha kipsztlul a

vidék. Nem kell többit törődni vele, több jut 4-es Metróra, meg kormányzati negyedre. Nem számít, hogy az ország 80%-a vidéken lakik ? Gondolhatja Államtitkár Úr, hogy örülnek mindezeknek az ezen a vidéken élők !

Mivel az Önök minisztériuma TV-ben, sajtóban nyilatkozta, hogy a már személyszállítás elől bezárt vasútvonalat csak akkor nyitnak meg, ha lakossági igény jelentkezik rá. Társadalmi kezdeményezés indult tehát a Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal újra megnyitása érdekében, a Kóka János miniszternek címzett leveleken szereplő aláírásgyűjtő íveket idősebb emberek sírva, remegő kézzel írták alá annak reményében, hátha újra – de jobb menetrenddel - utazhatnak majd EGYETLEN lehetséges közlekedési eszközükkel, a vonattal. 732 aláírás gyűlt össze rövid 3 hét alatt, amit mint egyik aláíró civil magyar állampolgár, személyesen levél útján juttattam el Kóka János miniszternek, melyet az RL 6002 000 322 940 2 ragszámú tértvény szerint a GKM-ben 2007 október 20-án átvettek. Államtitkár Úr, 732 ember már egy kisebb falu. Önök kérték a lakossági igényt. Van igény. Önök megkapták. Mi lesz az Önök ígéretével ? Mi lesz Kecskemét-Fülöpszállás vasútvonal újbóli megnyitásával ? Erre mihamarabb választ szeretnénk kapni.

Tisztelt Államtitkár Úr, örülnénk, ha a mi véleményünket is figyelembe vennék. Mi itt vidéken nem szeretnénk Wales-i tartomány lenni. Kérjük, gondolják át alaposan még egyszer a 38 szüneteltetésre ítélt vasútvonal sorsát, ne csak a pénzügyi okok döntsenek ebben a kérdésben, próbálják felfogni azt, milyen társadalompolitikai következményekkel jár majd, amire Önök készülnek.

Kecskemét, 2007 november 6.

Tisztelettel:


Kováry Antal
elnök

