

Mi lesz veled, kisvasút?

KÖTÖTT PÁLYA Az öreg vicinális helyett buszok járnak majd



Az Angyal testvérek naponta vonatoznak lakhelyük és Kiskörös között. Felsőcebe Körösről indulva a második megálló, fél óra alatt ér oda a szerelvény.

A Kiskörös-Törökfái-Kecskemét vonal is felkerült a Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (KHEM) honlapján azon szárnyvonalak listájára, ahol a vasúti közlekedést busszal pótolnák. A kormány részletes menetrendi javaslatát még tárgyalják.

Szűcs Brigitta Z.

A kormányzati megszorító intézkedéseknek 2 évvel ezelőtt a Kálcsa-Kiskörös, 31 kilométeres vasútvonal is áldozatul esett. Abban az évben közel ezer kilo-

méter hosszan, 27 vasútvonal szűnt meg. A minisztérium felmérése szerint az 54 kilométer hosszú vasútvonalon Kiskörös és Kecskemét között a napi átlagos utasforgalom nagyon alacsony.

A kisváros és a megyeszékhely között ezen a szakaszon összesen három pár vonat közlekedik, az is igen lassan.

Domonyi László, Kiskörösi polgármestere, a Kiskörösi Többcélú Kistérségi Társulás (KTKT) elnöke azt mondja, tudják, hogy régóta tervbe van a kisvasút megszüntetése, de abszolút nem értenek vele egyet. – Mi – a kiskörösi kistérség érintett polgármesterei – úgy gondoljuk, hogy ezt a vonalat, lehet, hogy nem személyszállításra, de turisztikai

célokra végtelenül ügyesen ki lehetne használni, hiszen egy gyönyörű útvonalon halad – mondja Domonyi. Az önkormányzat már tárgyalta erről a MÁV-val, de ahogy azt a KTKT elnöke mondja: a vasúttársaságot egyáltalán nem érintette meg az ötlet. A város polgármestere nem vitatja, hogy nagyon kevés utas jár a keskeny nyomtávú vonalon, de mint mondja, azok, akik viszont használják, igen nehéz helyzetbe kerülhetnek. – Ezek az emberek évtizedek óta utazgatnak ezen a vonalon. Tanyagondnoki szolgálattal, illetve a polgárórség bevonásával, ahol tudunk, segítünk majd, de a legnagyobb baj az, hogy az arra lakók ezzel a mozdulattal az önállóságukat veszíthetik el – teszi hozzá.

Szentes Bőri Ferenc, a MÁV Zrt. területi kommunikációs vezetője fontosnak tartja hangsúlyozni, hogy mindez csak egy menetrend tervezet, vagyis a szárnyvonal még nem került fel a megszüntetendő vonalak listájára.

Mint mondja, egyébként a vasúttársaság sem télenkedett az elmúlt időszakban. A kihaz-

Egy kis vasúttörténelem

A KECSKEMÉT-KISKUNMAJSA közötti 51 km-es fővonalat 1928. szeptember 12-én adták át. 1935-ben merült fel az ötlet, hogy Kiskörösig meg kellene hosszabbítani a pályát. Sajnos a II. világháború közbeszólt, így csak 1947-ben kezdték el Törökfától Páhtig, majd 1948-ban Kiskörösig megépíteni a vágányokat.

nálatlan vonalak megmentése érdekében a helyi önkormányzatokhoz fordultak a vonattal való közlekedés népszerűsítése érdekében, de kimagasló eredményeket ezzel sem értek el – mondja a kommunikációs vezető. Majd hozzáteszi: a turisztikai célra való hasznosítás sem olyan egyszerű. A regionális közlekedési tanácsok rendelkeztek ezt meg, abban az esetben, ha megfelelő utaslétszám biztosított. Az igényfelmérések viszont azt mutatták, hogy erre nincs komoly érdeklődés – erősítette meg a fentiekkel Szentes. Az öreg vicinális sorsa tehát még messze nem dőlt el.

Hosszú az út, míg a szerelvény célba ér

HA AZ ELVIRA.HU-T megnézzük, kiderül, hogy a két város közötti utazással föltött idő szinte ugyanennyi akkor is, ha Kecskemétet Budapesten és nem a tanyavilágon át vesszük célba Kiskörösről. Így ugyan a közvetlen útvonal 54

kilométere helyett legalább 202-t utazunk, időben azonban alig fél órával döcögünk többet. Persze, ez nem vigaszt azoknak a tanyán élő időseknek, akik bevásárlásra, orvoshoz utazásra használják a kisvasutat.