

# Kommentár



## Nem mellékes vonalak

Feltöltés időpontja: 2009. november 4. 13:53

**A tét nem kicsi. Nem csupán mellékvonalak megszüntetéséről van szó, hanem a vidéki emberek életfeltételeiről; nem pusztán a vasutasok munkahelye kérdéses, de az emberek szabad mozgásának lehetősége is.**

Mégis, egyes szakszervezetek most is csak fogcsikorgatva voltak hajlandóak két órára sztrájkba lépni (tisztelőt az örök kivételt jelentő VDSZSZ-nek és kisebb szövetségeseinek).

Amíg Nyugat-Európában a „gördülő országút” nem vicces szófordulat csupán, s a 2-300 kilométer per órás TGV-átlagsebesség sem futurisztikus álom, addig nálunk másfajta problémák vannak. Egyre kevesebben hajlandóak teljes összeget fizetni az európai mércével mérve sem alacsony vasúti jegyárakért (és igénybe veszik a számos kedvezmény valamelyikét vagy hasonló összegért inkább az autót választják). És erre az áron túl más okuk is van: a vasúti kocsik zsúfoltak és koszosak, a menetrendek gyakran nem az igényekhez igazodnak, a menetidő pedig – és sajnos ez nem vicc – helyenként az utóbbi századelő gőzösinek teljesítményét idézi.

A vasút környezetbarát, biztonságos, (lehetne) gyors és kiszámítható, ám mintha láthatatlan kezek igyekeznének az utazási feltételeket úgy ellehetetleníteni, hogy az embereknek ne is legyen kedvük vonatra szállni. És ha valahol és valakinek mégis, ott és azoktól elveszik a vasutat. Indok mindig akad, például hogy nem gazdaságos. Pedig dehogynem. Miközben a vasúttársaság nemcsak működteti a szerelvényeket, de karban tartja a pályaszakaszt és elvégzi a forgalomirányítást is, addig a buszos cégek „csak” közlekedtetnek. Ha az utóbbiaknál megjelenő, közpénzből fizetett támogatásokhoz hozzávesszük mondjuk az utak építésének és fenntartásának folyamatos állami költségét is, máris más nézőpontból szemlélhetjük a vasúti közlekedés árát.

De hiába. A reform az reform. A kérdéses szárnyvonalak túl sokba kerülnek, azokat fel kell számolni. Így talán a jövőben is jut pénz a MÁV-nál sokmilliós vezetői tiszteletdíjakra és végkielégítésekre, szakértői tanulmányokra s nem utolsósorban egyes szakszervezeti vezetők kiemelt munkabérére. A jelek szerint ennek finanszírozására mi – vasúton ilyen vagy olyan okból sajnos egyre ritkábban közlekedő – adófizetők még mindig jók vagyunk.

Haág Zalán  
főszerkesztő