

## Szárnyaszegett szárnyvonalak

2009-11-06

December 13-tól megszűnik a Lajosmizse-Kecskemét szárnyvonal, több másik társával együtt. A kormánypartok állítják hogy ezzel pénzt lehet megspórolni, az ellenzék viszont -természetesen- tiltakozik.

Első ránézésre az ellenzék megalondult. Ki kell menni a Lajosmizse-Kecskemét vonalra, és megnézni, hányan utaznak vele, megállapítani hogy kevesen, "oszt jónapot".

Kimentünk. Megnéztük. Felmértük. A helyzet a következő: a reggeli szerelvény majdnem tele van, mert a dolgozók azzal mennek munkába (pl. Klábertelepről Heténybe), illetve gyerekek iskolába. Nem azok adják a "forgalom" túlnyomó részét, akik Lajosmizse és Kecskemét között közlekednek, hanem akik köztes állomásokon, vagy Kecskeméten olyan részre mennek, mely nincs közel a buszmegállóhoz. (A vonat több helyen is megáll Kecskeméten.) A délutáni járatok átlag 10 fővel mennek, (2 járat) az esti 5-6 fővel. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a mi délutáni tesztutazásunkon rajtunk kívül 2 ember utazott, a visszaúton kb. 6, de elhisszük a vasutasoknak, hogy az átlag annyi, amennyit elmondtak.



Látván a papírt, tollat, fényképezőgépet, visszakérdeztek: mi célból a jegyzetelés? Mit akarunk bizonyítani, azt hogy a bezárás jó döntés, vagy azt hogy rossz. Az igazat, de jobb lenne ha az jönne ki belőle hogy rossz. (Amikor az újságíró összecsap az emberben a fideszessel, és utóbbi kerekedik felül, az ilyen.) Na, akkor abba is lehet hagyni a beszélgetést, mert ez az álláspont védhetetlen- így a vasutasok. a VASUTASOK !!

Már lombozódna lefele, amikor folytatják: ugyanis a kérdés NEM így tevődik fel. MOST ennyien utaznak. De ennek oka van. Éveken keresztül fejtelenség, rendtelenség volt a MÁV-nál. Olyan menetrendeket állítottak össze, mintha szándékosan akarták volna az emberek kedvét elvenni a vasúttól. Volt hogy csak 3 percet kellett volna várnia az egyik szerelvénynek egy csatlakozásra, de nem, elindították még a másik beérkezése előtt. És ez így megy, így ment szisztematikusan, amíg el nem jutottunk ahhoz a helyzethez, ami most van.



Csak úgy dől belőlük a panasz. Míg más "szerencsésebb" országokban az embereket a vasúti közlekedés fele próbálják terelni, itt pont fordítva. Pedig gondoljak bele- mondják- míg egy mozdony hány embert "elhúz" egy vonaton, mennyit bír vinni a busz? Mennyivel környezetszennyezőbb a buszokra áttenni a személyszállítás esetében a hangsúlyt! Sőt, a teherszállítás nagyrészt is át kellene helyezni vasútra! Van olyan bezárásra ítélt szárny, melyre 10-nél több buszt fognak beállítani "vonatpótlónak". MEGÉRI?

A szüneteltetett mellékvonalakon a személyszállítás "költsége" megszűnik, de a szüneteltetés nem azt jelenti, hogy ezeket a vonalakat nem kell fenntartani, hiszen a MÁV és a magán-vasúttársaságok továbbra is használják ezeket teherszállításra. Ha az egyik volántársaság például nem használná többé az M7-est, attól még az autópályát nem bontatnák fel.

2007-ben rájött erre a kormány is, ekkor " azt a képtelen utasítást adták, hogy szó szerint fel kell számolni a vonalakat. Ez azonban nem olyan egyszerű: egyrészt az állami vagyon részét képezik, másrészt a környezet kötelező rekultiválása súlyos milliárdokba kerülne. Amikor ezt is megértették, azt mondták, ne szüntessék meg a vonalakat, de senki se közlekedjen rajtuk. Ez viszont – azon túl, hogy értelmetlen – együtt járna a folyamatos amortizációval, és a szárnyvonalak szétlopásával" nyilatkozta egy neve elhallgatását kérő szakember a MÁV és a tárca közti egyeztetésekről a hetek.hu-nak abban az időben. Viszont a Közlekedési Tárcza " papíron" spórolni fog, mert ezentúl a pályafenntartást így nem ők, hanem a Pénzügyminisztérium fogja finanszírozni. Jelentős munkabért sem takarítanak meg a "bezárással", mert más vonalra irányítják át a munkatársakat, nem leépítést terveznek. ( Szerencsére.)

A vasutasok azt is szóváteszik: gazdaságtalan a MÁV. Persze hogy az, mondják, amíg a vasút "szociális utaztatást végez", mindenféle kedvezményeket ad ( Pl. egy felnőtt két gyerekkel 33 százalékos kedvezménnyel utazik, a VOLÁN-nál viszont teljes árú jegyet fizet), országgyűlési képviselőknek például teljesen ingyenes az utazás, de rengeteg egyéb kedvezmény is van, tehát az emberek legnagyobb része nem fizeti ki az utazása valódi árát. A hiedelemmel ellentétben pedig a kiesést a költségvetés nem kompenzálja. Ez az "öszvér-rendszer", miszerint az állam kedvezményt ad az utazónak, de ami kiesik, azt nem pótolja ( mint pl. a TB-támogatott gyógyszereknél) eleve lehetetlenné teszi hogy a vasút nyereséges legyen.

Nem az az elkésérítő, hogy lesz naponta 40 ember, akinek ezentúl átszállással kell megoldania az utazását, emiatt pedig akár 2 órával korábban is fel kell kelnie, nem is az, hogy a tanyasiak a csütörtöki piacra hogyan jönnek majd be ( a vonat megáll közvetlenül a piac mögött), hanem a tendencia. Hogy míg máshol fejlesztik a vasutat, nálunk évek hosszú során, ésszerűtlen döntések garmadát hozva, tönkreteszik. Pártfüggetlenül: teszi hozzá sokatmondóan az egyik vasutas, nekünk szánva a mérgezett nyilat, de feleslegesen, értettük enélkül is. Hiányzott a koncepció, a szakértelem, olyanokat ültettek " fel", akik nem ismerték a szakmát...asztán most ez van.

Rákérdezünk, szerintük menthetetlen-e a helyzet. Megvonják a vállukat: nem tudják. De ahogy most van, az nincs jól. A mozdonyvezető elmeséli: másodállásban felsővezeték-szerelő, tavaly október 20-án Kecskeméten épp felsővezetékét javított, mikor megkérte a felvigyázó, hogy az M 44 518-as mozdonyt vontatná-e be Kiskunfélegyházára, mert majd jön Halas felől egy villanymozdony, ami továbbviszi Szegedre. Elvállalta. Igen ám, de az irodán kiderült, túl sok a túlórája, nem fér ez már bele. Na, ha elvállalta, hát nem csaphatja be a felvigyázót, azért megcsinálja szívességből. El is vontatta, Félegyházán lezárta vontatható állapotban. November 19-én épp Kecskemét alsón ült, mikor jött a névre szóló fax, vezetőjétől megvonják a munkáltatói jogkört vele kapcsolatban. Indoklás nem volt hozzá. Két nap múlva tudta meg: eljárás indult ellene, szabálysértés miatt, és rendőrségi feljelentést is tettek, MOZDONYLOPÁS és egyéb dolgok miatt.



**Bodor János, a "mozdonytolvaj"**

Persze az ügyész elutasította a vádemelést, hiszen a hülye is értette miről van szó: csak a vezetők nem akarták. És a slusszpoén: azt a mozdonyt a Halas felől jövő V-43-as levitte magával Szegedre, és a mozdony attól kezdve ELTŰNT a MÁV számára. A benne lévő GPS szerint 9 napig állt a szerencsétlen, és nem dolgozott, csak kétségbeesetten adta a GPS jeleket a

szegedi fűtőházból. Hát így lopta el **Bodor János** a mozdonyt a vasúti vezetők szerint. Azért Rejtő Jenő megnyálná a száját és a pennáját egy ilyen történetre, de még talán Moldova sem vetné meg.

Amíg egy mozdony 9 napra elveszhet a nagy magyar valóságban, GPS-szel felszerelve, addig nem biztos hogy a Lajosmizse- Kecskemét szárnyvonal bezárása fogja megoldani a MÁV és az állam anyagi gondjait. Fónagynak mégis igaza van. Csak nem úgy, ahogy eddig hittük.

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 nem csak működteti, de karbantartja 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.

Felfoghatatlan, hogy míg Európa boldogabbik felén reneszánszát éli, újjáéled a vasút, minálunk a kistérségekben hanyatlak. A szárnyvonalaknak ugyanúgy kellene csatlakozniuk a fő pályákhoz, mint a hajszálereknek a főerekhez az emberi testben. Ehhez képest a menetrendeket úgy állítják össze, hogy egyes InterCity járatokról lehetetlen átszállni csatlakozó mellékvonali vonatra. Mintha szándékosan terveznék azt az 1-2 perccel való korábbi indulást, ami megakadályozza a csatlakozást. Mire készül a kormány a mellékvonalak bezárásával, ellehetetlenítésével? Arra, hogy teret adjon az autóbushálózat privatizálásának?

Kőváry Antal, kecskeméti szakszervezeti vezető szavai szerint: "... a lajosmizsei vonalon több olyan megálló is van, amely a tanyavilág közepén található. Az utasok jelentős része onnan jár Kecskemétre iskolába, munkahelyre, orvoshoz, és még sorolhatnám. Ezekre a helyekre soha nem jut el autóbusz, több kilométert kell gyalogolni a legközelebbi közúti járat eléréséhez. Fónagy Jánossal, volt közlekedési miniszterrel értek egyet, aki azt mondta: nem az a lényeg, hogy most, 2009 őszén mennyien utaznak a vasúton, hanem az, hogy öt, tíz év múlva is utazzanak, és ne költözzenek el a lakóhelyükről a közlekedési lehetőség hiánya miatt. Elfogadhatatlannak tartom azt is, hogy a kormány pénzhiányra hivatkozik. Az Európai Unió vasútfejlesztési alapja rendelkezésre állna, ha igénybe vennék, ha meglenne a politikai szándék erre."