

Kis ?szöd

2012 április 22. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

A 2006. szeptember 17-i kisz?vár?gtatást követ? hetekben országszerte összesen százezres létszámban vonultak az utcára az emberek. Elemi felháborodást váltott ki, hogy az ?szödi beszédb?l kiderült: jól kitervelt hazugságokkal nyerte meg Gyurcsány Ferenc és az MSZP a tavaszi választást, és eszük ágában sem volt beváltani a kampány során tett ígéreteiket.

Az akkor kialakult hatalmas népharag azóta is meghatározza az ország közéletének témáit, hangulatát. A többség úgy gondolta: jogilag alátámasztott módon vagy sem, de ami történt, az nagyon durva választási csalás.

Mondhatni, ennek a választási csalásnak a ténye rántotta egybe a választók kétharmados összefogását. Akik alighanem azóta sem felejtették el, hogy aki mer?ben mást csinál, mint amit a kampányban ígért, az csal. Most nem az ?szödi beszédhez fogható óriási csalásról, de ebben az értelemben mindenképpen csalásról lesz szó.



„Alapvet?en súlyos, gazdaságilag káros, az európai trendekkel ellentétes és az emberek mindennapjait semmibe vev? intézkedés” - mondta egy fideszes politikus 2009 ?szén, miel?tt a Bajnai-kormány 24 vonalszakaszon megszüntette volna a vasúti közlekedést. (Megjegyzend?, a mostani brutális leépítések gyakorlatával szemben akkor nem írattak alá titoktartási kötelezettséget a vasutasokkal, így el?re lehetett tudni és vitatni a tervezett lépést.) Ugyanez a személy azt is mondta akkor: „A nyilvánosságra került adatok kegyelemdöfést jelentenek a vidéki embereknek és a magyar gazdaságnak.” Meg azt is: „A vidéki vasútvonalak bezárása nem takarít meg költségeket, hanem többletkiadásokat jelent, ráadásul a kormány komoly károkat okoz, és a vidéken él? százezrek, milliók életét nehezíti meg.”

Nem mellesleg a Fidesz helyi és országos politikusai lakossági fórumokon és tüntetéseken ígérték meg: ha egyszer bizalmat kapnak, visszacsinálják a barbár csonkolást.

2010-ben aztán gy?zött az igazság, újra is nyitottak néhány (korántsem 24) vasúti szárnyvonalat, mi több, bevezették az ütemes, azaz kiszámítható id?közönként, de mindenképpen rendszeresen induló járatokat magában foglaló menetrendet, és úton-útfélen hangoztatták, hogy a mai, agyonfogyasztott világunkban és a méregdrága üzemanyagok mellett a közúti helyett a kötött pályás közlekedésé a jöv?. Az ember zöld szíve egészen ellágyult.

Aztán eltelt újabb két év, és mintha a vidéki ember szükségletei, a kegyelemdöfés mint kifejezés fogalma, de talán még a fizika egyes elemi törvényei is alapjaiban megváltoztak volna.

Például kinyitja az ember a Heti Válasz múlt heti számát, amelyben a sosem látott vehemenciájú járatritkításokat (ami egyes vonalakon nyolcvan-kilencven százalékos leépítést jelent!) úgy magyarázza a fent is idézett fideszes szakpolitikus: „Reggel, délben és este egy vonat, a közbens? id?ben buszok fognak közlekedni.” És tényleg, a szanálás térképét nézve kiderül: összesen húsz olyan vasúti vonal van az országban, ahol múlt vasárnaptól legalább tíz vonatpárral csökkentették a járatok számát. Azaz mondjuk ki nyíltan: felszámolták a közlekedést, hiszen napi két (a három ugyanis apró csúsztatás a nyilatkozatban) járat egyenl? a likvidálással. Azzal a

különbséggel, hogy a kormány a szociálliberálisok durvaságával szemben nem is vállalja a tettét, és méregdrágán fenntart olyan vonalakat, amelyeket valójában bezárt. Mert azt Fónagy Jánosnak (igen, t?le, a mai Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkárától idéztük a 2009-es és a mostani szavakat) is illene tudnia, hogy legfeljebb az ezernyolcszázhetvenes években min?sült bármiféle szolgáltatásnak, ha reggel meg este elpöfögött egy vicinális a síneken. És mást sem hallottunk t?lük ellenzékben, mint hogy a vasútnál a vonal és a személyzet fenntartása kerül sok pénzbe, nem pedig a Bzmotba öntött gázolaj, így ha megtartunk egy szakaszt, azon minél s?r?bb közlekedést kell biztosítani. Akkor most hogy is van ez a közbevetett (nyilván majd gebinbe adott) buszokkal?

Tegnapi hír, hogy Fónagy Jánost a közösségi közlekedés átalakításáért felel?s kormánybiztossá nevezték ki. Tehát a mellékvonali közlekedés múlt heti szétveréséért els?sorban felel?s Völner Pál szakállamtitkár felettese lesz mostantól. Remélhet?leg azzal a céllal, hogy helyre tegye az ?szödi tévelygést, egyszersmind felülírhassa a Heti Válasz-os, vérciki magyarázkodást. Ha nagyon siet, a 2010-es kétharmad szemében talán még csekély presztízsveszteséggel megteheti.
Huth Gergely - magyarhirlap.hu



Ajánló