

**Egyelőre nem a „mocskos, büdös IMF”, hanem a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkársága akarja bezárni a vasútvonalakat.** A sajtóban nyilvánosságra került felvétel szerint egy szakszervezeti egyeztetésen a Közlekedéstudományi Intézet egyik vezető munkatársa Völner Pál fideszes államtitkárra hivatkozva a következőket mondta: „Amikor az IMF-tárgyalások beindulnak, és azt lehet mondani, hogy igen, az IMF az egy büdös, mocskos karvalytőke, azt erőltette ránk, hogy be kell zárni a mellékvonalakat.” A Jobbik a 2010-es kormányváltás óta következetesen állítja, hogy a közösségi közlekedés megújítása új szemlélet és új személyek nélkül lehetetlen. A Völner Pál vezette államtitkárság és személyközlekedésért felelős háttérintézmény, a Közlekedéstudományi Intézet vezetése némi helycserés látszatmegújulás mellett lényegében változatlan maradt. Azok az emberek irányítják a szakterületet, akik a Kóka János-féle 2007-es, majd a Hónig Péter-féle 2009. évi vasútbezárásokat levezényelték, név szerint Kerékgyártó János, Dabóczi Kálmán, Ács Balázs és Dóka Gábor. Ők azok, akik – alkalmatlanságuk fényes bizonyítékeként – immár 6 éve a mellékvonalak bezárásán megtakarítható – amúgy is virtuális – 8 milliárd forinttal házalnak a mindenkori politikai vezetésnél. Ha Völner Pál valóban azt mondta, amit beosztottja állít, úgy azonnal le kellene mondania, mert politikusként becsapta választóit, amikor az újranyitott vasutak megmaradását, fejlődését ígérte. Ehelyett fű alatt felszámol, bezár és a felelősséget másra tolja. A kormány a közösségi közlekedés megújítását, átszervezését ígérte, de két év után maga a miniszterelnök ismerte be, hogy „a MÁV átalakításába beletörött a bicskánk, vagy ha bele nem is törött, benne maradt”. E kudarc jelentős része a Völner vezette államtitkárság „érdeme”. Ez is elég indok a lemondásra.

A Jobbik elképesztőnek tartja, hogy miközben EU-s források és közpénzek százmilliárdjait költik az oligarchák érdekében koncentráltan egyes nemzetközi vasúti szakaszok pazar kivitelű beruházásaira, a mellékvonalak rendelkezésére álló nyomorúságos karbantartási forrásokat nem ott használják fel, ahol a vasutak menetrendi versenyképességét az utazóközönség többsége érdekében javítani lehetne.

A Jobbik álláspontja szerint a közösségi közlekedés megújításához nem a vidéki vasutak bezárása, hanem a BKV-t, a Volán-vállalatokat és a MÁV-csoportot tömörítő Nemzeti Közlekedési Holding létrehozása a megoldás. A vállalati szervezet egységesítését, átláthatóságának biztosítását követően pedig egy szolgáltatótól független viszonylati vagy övezeti díjszabást kell bevezetni. A közösségi közlekedés rendelkezésére álló források felhasználásában pedig ki kell alakítani a működtetés és a fejlesztés egészséges arányát. Jelenleg a működtetés mindent visz, fejlesztés gyakorlatilag nincs, és a szolgáltatás több területen az összeomlás határán egyensúlyoz.

Bödecs Barna, a Jobbik országgyűlési képviselője