

Megszabadul a szegedi belváros a tranzitforgalomtól

Elkerülő út épül Szegednél

Folytatás az 1. oldalról

Tovább épül a vásárhelyi út, a makói és a csongrádi elkerülő út pedig elsőbbséget élvez az ország hasonló beruházásai között. Az előbbi a nagylaki határátkelő miatt fontos, az utóbbinál viszont Orosháza irányából városi átmenő forgalom nélkül lehetne eljutni az autópályáig Kiskunfélegyházánál, ahol a napokban adták át a déli elkerülő utat.

A Balaton könnyebb megközelítése miatt támogatták a Szeged-Soltvadkert útszakasz felújítását, valamint a bajai elkerülő út ezen cikluson belüli megépítését is. Ugyanis ez biztosítaná a zavartalan rákanyarodást a jövőre átadandó szekszárdi Duna-hídra – mondta Géczi József, aki megjegyezte: más forrásokból továbbfolytatják a kisebb költségű be- és átkötő utak építését, valamint nem vették le a napirendről az ásatthalmi határátkelő kialakítását sem.

KORMOS TAMÁS



Itt épülne a nyugati elkerülő út – mutatja Géczi József országgyűlési képviselő.

Fotó: Karnok Csaba

Minimum havi 28 ezer forintos béremelést szeretne a szakszervezet

Ma döntenek a sztrájkokról

A Tisza Volán Rt. mindent elkövet, hogy a hétfőre bejelentett kétórás figyelmeztető sztrájk a lehető legkevesebb fennakadással járjon. A szakszervezet és a tulajdonos képviselő ma még egyszer tárgyalóasztalhoz ülnek, de megegyezésre szinte nincs esély.

Még szülehet megegyezés, vagyis elképzelhető, hogy elmarad a sztrájk. Ez a remény élt tegnap délután, amikor a Tisza Volán Rt. szegedi központjában újságírók hallgatták sajtótájékoztatót a társaság vezetőinek és a szakszervezet Tisza Volános elnökének szavait. Am az is világosan kiderült, hogy a busz-

társaság minden egyes dolgozója úgy készül fel, hogy munkabeszüntetés esetén is a lehető legkevesebb fennakadással bonyolódjék a forgalom hétfőn, amikor fél 5 és fél 7 között kétórás figyelmeztető sztrájkot hirdetett meg a Közúti Közlekedési Dolgozók Szakszervezete (KKSZ).

Technikai részletek

Szeri István, a Tisza Volán Rt. vezérigazgatója hangsúlyozta, nem helyi kezdeményezésről van szó, országos sztrájkhoz csatlakoznak a Tisza Volánosok. A munkáltató és a munkavállalók között ugyanakkor aláírt megá-

lapodás született arról, hogyan is oldják meg a munkabeszüntetés technikai részleteit. Hétfő reggel 4 óra 30 perc előtt, valamint fél 5-kor is elindulnak még járatok, utcán, úton a sztrájk ideje alatt sem áll meg egyetlen, utasokat szállító jármű, vagyis mindenkit biztonságban elvisznek a legközelebbi buszpályaudvarig. A cég biztosítja azt is, hogy Szegeden, Hódmezővásárhelyen és Szentesen a betegek és az egészségügyi dolgozók a sztrájk ideje alatt eljuthassanak a sürgősségi ellátást biztosító rendelőintézetekbe. Mivel a sztrájk csak a menetrend szerinti járatokra vonatkozik, a szerződéses és a különjáratok hétfőn reggel a sztrájk ideje alatt is közlekednek. Szeri István hozzátette: amennyiben valamilyen rendkívüli esemény, természeti csapás következne be, természetesen a sztrájk azonnal befejeződik.

Tavaly elhalasztották

Virág Istvántól, a KKSZ Tisza Volános alapszervezetének elnökétől megtudtuk: már tavaly júliusban terveztek demonstrációt béremelésük érdekében, ám azt elhalasztották. De később petíciót juttattak el az ÁPV Rt.-hez, amelyben fizetésük felzárkóztatását kérték a nemzetgazdasági átlaghoz. Akkor a busztársaságnak be is következett némi bérkorrekció, ám ezt kevésnek találták, ugyanis – megítélésük szerint – legalább 26,4 százalékos béremelésre lenne szükség a 24 Volán-cégnél. A KKSZ legutóbbi kongresszusán úgy határoztak, csak akkor állapodnak meg az ÁPV Rt.-vel, mint többeségi tulajdonossal, ha átlagosan

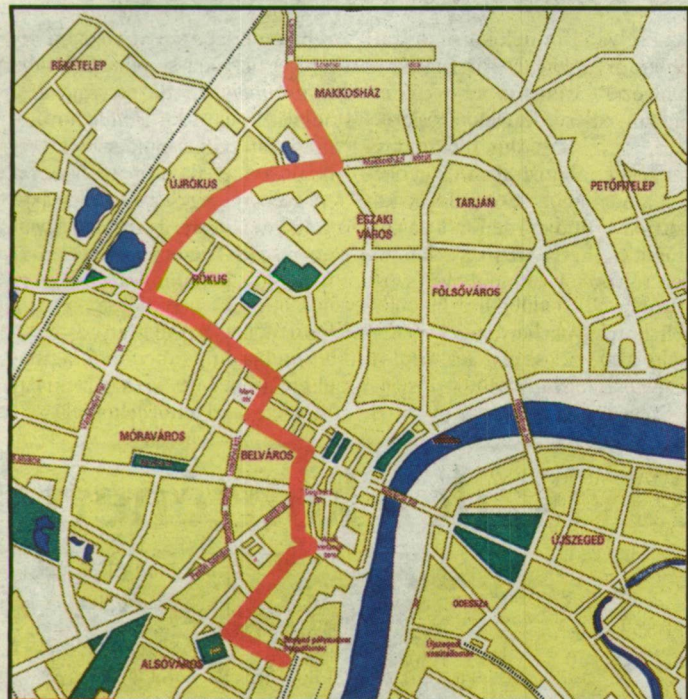
minimum 28 ezer forinttal emelik a havi kereseteket.

Mező István termelési és forgalmi igazgató a sztrájkmenetrend részleteiről beszélt. Elmondta, többek között, hogy a hajnalban induló, Budapestet megélező járatok Kecskeméten „pihen” majd a sztrájk ideje alatt, míg a Szegedről Mezöhegyesre közlekedő járat a makói pályaudvaron áll majd le. A menetrendhez képest változás még, hogy a munkába sietőket 4 óra 30 perces indulással 32 plusz helyközi járat segíti. Erről, s egyéb részletekről a mai lapunkban megjelenő Tisza Volán-közleményből tudhatnak meg még többet. Szegeden a 83/A-s, Vásárhelyen az 1-es, Szentesen pedig a 3-as járat a sztrájk alatt is menetrend szerint közlekedik azért, hogy a város lakói eljuthassanak az egészségügyi intézményekhez. Mező István arra kérte az utazókat, hogy a sztrájkot figyelembe véve tervezék utazásaikat. Nagyon hasznos lenne – mondta –, ha például a kollégista diákok már a vasárnap esti járatokat választanák.

Cél a konfliktusok elkerülése

A tegnapi sajtótájékoztatón megtudtuk azt is, hogy a Tisza Volán Rt. felvette a kapcsolatot a rendőrséggel, a polgárőrséggel, a KKSZ sztrájkőrséget szervez, s munkába lép a Tisza Volán Rt. saját biztonsági szolgálata is annak érdekében, hogy a legkisebb konfliktust is sikerüljön elkerülni.

BÁTYI ZOLTÁN



83/A A kétórás sztrájk alatt is menetrend szerint közlekedik.

Autóbuszos leállások 1990 óta

1990. január 23.: Tiltakozó munkabeszüntést tartottak a főváros tömegközlekedésének dolgozói. Mintegy 2 ezer 800 gépjármű-, autóbusz-, villamos-, trolibusz-, HÉV-, metróvezető lépett sztrájkba a magasabb bérekért, illetve a korszerűbb közlekedési eszközök beszerzéséért.

1993. február 12.: Részleges munkabeszüntetés, figyelmeztető sztrájkot tartott a Szegedi Közlekedési Vállalat 180 dolgozója 23 százalékos bérfeljesztést követelve. A sztrájk február 24-én, a vállalat és a munkás-tanács közös megegyezésével ért véget.

1993. április 20.: Kétórás figyelmeztető sztrájkot tartottak hajnalban a fővárosi buszvezetők. A munkabeszüntetésben mintegy

ezer járművezető vett részt. Április 22-én aláírták azt a megállapodást, amelynek alapján április 1-jétől a cég minden dolgozója 21 százalékos béremelésben részesült.

1993. december 23.: Kétórás figyelmeztető sztrájkot tartott az Alba Volán Rt. 35 buszvezetője Székesfehérvárott, miután elmaradt a 13. havi bér, illetve a hűségjutalmak kifizetése.

1994. december 13.: A BKV buszvezetői a vasutassztrájkjal való szolidaritásuk jeleként 10 órakor öt percig a megállóban várakoztak a forgalomban lévő több száz járművel.

1997. február 12.: Pécsen kétórás figyelmeztető sztrájkot tartottak a helyi járatú au-

tóbusz-vezetők, 23,5 százalékos béremelést követelve. Február 15-én megszűnt a sztrájk-készültség, miután a Pécsi Tömegközlekedési Rt. vezetői és a cég dolgozóit tömörítő Független Demokratikus Szakszervezet megállapodott a béremelésről.

1998. február 19.: Kétórás figyelmeztető sztrájkot tartott reggel 6-tól 8 óráig a Pécsi Tömegközlekedési Rt. alkalmazottait tömörítő Független Demokratikus Szakszervezet. 21-én megszűnt a megállapodás.

2000. január 10.: Budapesten – a béremelést követelő vasutasokkal való szolidaritás jegyében – üzemkezdettől, 3,45 órától fél órán át egyetlen BKV-s tömegközlekedési jármű sem indult útnak a garázsokból.



Zónasztráda

KOVÁCS ANDRÁS

Ha minden a tervek szerint alakul, a Budapest felől érkező tranzitforgalom rövidesen elkerüli majd Szegedet. A kamionok és személygépkocsik a város érintése nélkül közelíthetik meg Rösztét, a jugoszláv határállomást. Erre az útra már nagyon régen várnak a szegediek, talán régebben is, mint az autópályára, s így az is előfordulhat, előbb épül meg, mint ahogy ideérne a sztráda.

Amikor a hírt hallottam, első kérdésem az volt, minek kell ez az út, ha a megépülő autószerda úgyis elég nagy ívben kerüli majd el Szegedet – ha jól tudom, valahol Dorozsma és Szikszósfürdő között vezet majd a kétszer kétsávos út. Elkerülve az összes vasúti átljárót, amit a tervezett elkerülő út is „megtesz”. A hírt hozó országgyűlési képviselő leszögezte, a sztrádának és a valóban nagyon hasznos elkerülő útnak nincs köze egymáshoz, de ez nem biztos, hogy így jó.

Valami azt sugallja, hogy autópályaügyben nagyon rosszul állunk, mert ha már elindultak volna a földmunkagépek Kiskunfélegyháza határában, talán nem, vagy nem erre a helyre rajzolták volna az utat. Persze valószínű, egy jövőbeni, külső gyűrű részeként nagyon is fontos szerepe lesz majd ennek az útszakasznak. Az is tény, a délről érkező, s Dorozsmán vonatra gördülő kamionoknak jó lesz ez az átkötés, sokkal jobb, mintha a sztrádáról letérve, Dorozsmán keresztül kellene megközelíteniük a RO-LA-terminált. És csendesebb marad a városrész ugyancsak hosszú főutcája is. (Az már más kérdés, hogy mai szemmel ide kellett-e tenni ezt a nagy forgalmú közúti–vasúti átlakot.)

Fanyalogni persze illetlenség, sőt: örülnünk kell, hiszen elég régen indult ekkora, milliárdos léptékű útbeteházás Szeged közelében, s hasznosságában sem lehet kételkedni. Dorozsmának, illetve a Szegeden feleslegesen átűbörgő tranzitforgalom miatt szenvedőknek ez ajándék. Az más dolog, hogy látatlanban nagyon sokan elcsérélnének az autópályára.

Értesítést küldött a nyugdíjbiztosító

2002 végéig a Csongrád megyeieknek meg kellett kapniuk a nyugdíjbiztosítótól azt az értesítést, amely biztosítási idejük adatait, valamint a nyugdíjárulék-köteles kereset összegét tartalmazta.

Az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóságot 2001. január 1. óta törvény kötelezi, hogy 2002. október 31-ig értesítse a biztosítottakat: a foglalkoztatók adatai alapján az előző esztendőben mennyi biztosítási idő gyűlt össze, valamint arról, mekkora volt a nyugdíjárulék-köteles kereset összege. Az értesítés mindig tartalmazza a foglalkoztatási jogviszony megnevezését is, továbbá azokat az időszakokat is, amikor az egyén nem állt munkaviszonyban.

Ezeket az értesítéseket 2002 utolsó negyedévében megkapták a biztosítottak – tájékoztatta lapunkat Dudás Józsefné, a Csongrád Megyei Nyugdíjbiztosítási Igazgatóság vezetője. Ezek birtokában aztán dönteni lehet arról, az információk megfelelőek-e a valóságnak, s amennyiben nem, kezdeményezni lehet azok felülvizsgálatát.

A törvény értelmében az adatokról nem kapnak értesítést az

egyéni vállalkozók, hiszen saját biztosítási idejükről nekik kell adatokat szolgáltatniuk. Így ők ismerik a rájuk vonatkozó adatokat. Továbbá nem kapnak értesítést azok a biztosítottak sem, akiknek a foglalkoztatója késve teljesítette adatszolgáltatási kötelezettségét.

Előfordulhat olyan eset is, hogy a biztosított azért nem kapott értesítést, mert lakcímváltozását az okmányirodában nem jelentette. Foglalkoztatója hiába szerepelteti új lakcímmel dolgozóját, ha a táj-szám mellé rendelt régi lakcímmel kezbesítik a hivatalos levelet. Azok a biztosítottak, akik a kiértékelésben szereplő személyi, biztosítási, kereseti és egyéb adatokkal nem értenek egyet, vagy nem kaptak kiértékelést 2001-ről, tisztázzák helyzetüket, adataikat foglalkoztatójukkal.

Amennyiben az egyeztetés nem vezet eredményre, vagy a munkáltatóval egyéb okok miatt nem lehetséges az egyeztetés, úgy a biztosított a lakóhelye szerint illetékes nyugdíjbiztosítási igazgatóságnál, kirendeltségnél kérhet adategyeztetést – mondta Dudás Józsefné.

F. K.



**SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEM
GAZDASÁGTUDOMÁNYI KAR**

Diplomások számára meghirdetett,
2003 februárjában esti, levelező tagozaton induló
szakirányú továbbképzéseink:

- Jogász-közgazdász szak
- Mérnök-közgazdász szak
- Gazdálkodástudományi szak
- Francia-magyar menedzserképzés
- Orvos-közgazdász szak
- Gyógyszerész-közgazdász szak
- Egészségügyi menedzser szak

Jelentkezési határidő: 2003. január 10.

További információ:

SZTE GTK Tanulmányi Osztály
6722 Szeged, Honvéd tér 6. Tel.: 62/544-424
info@eco.u-szeged.hu http://www.eco.u-szeged.hu

További, nem nappali tagozatos képzéseink:

- Kiegészítő egyetemi közgazdászképzés
 - Főiskolai szintű közgazdászképzés
- Jelentkezési határidő: 2003. március 1.
A Felsőoktatási felvételi tájékoztató szerint.