

TERVBEN: KÉTÓRÁNKÉNT IC, KÉTÓRÁNKÉNT GYORSVONAT SZEGED ÉS PEST KÖZÖTT

Mire megkedvelték, megszűnik a hibrid?

→ Folytatás az 1. oldalról

A hibridet az utasok jelentős része a kiszámítható menetrend és a könnyen megjegyezhető indulás-érkezés mellett azért is szereti, mert egyszerre szolgálja ki a gyors másodosztályának és az IC első osztályának utazóközönységét. Az ellenzők a „sima” IC-hez képest a sűrűbb megállásokat, így a menetidő növekedését (plusz 10 perc) vetik a hibrid szemére. Technikai okok – a vonatpárok találkozása – miatt ez most még elkerülhetetlen. Csökkenteni lehetne azonban a menetidőt, ha nem kellene egymást várniuk a szembe jövő szerelvényeknek. Erre jelentene megoldást, ha a találkozási pontoknál kétvágányú pályák épülnének.

” Az utasforgalom növekedése népszavazásnak minősül a hibrid mellett.

Nagy Sándor

Lapunk megpróbált utánajárni a hibrid jövőjének, kérdeztük a MÁV-Start Zrt.-t és a közlekedési minisztériumot is. Utóbbi lapzártánkig nem reagált, előbbítél azt a szűkszavú választ kaptuk, hogy a 2008/2009. évi menetrend összeállítása még nem zárult le, és tájékoztattak arról is, hogy a hibrid vonatok „közlekedését és forgalmát folyamatosan vizsgálják”. Megtudtuk: hibridek ugyan a következő évi menetrend-tervekben is szerepelnek (hogy a jelenlegihez képest kisebb számban-e, arra nem tért ki a sajtószóvivő), de a menetrend kialakítása nemcsak a MÁV-Starton múlik, hanem beleszólnak önkormányzatok, más vasúttársaságok és a minisztérium is.

→ MINDEN FÁNÁL? Ami a gyakori megállások vádját illeti, érdekes az osztrák déli vasútvonal (Südbahn) menetrendje. A Bécsből Villachon át Velencébe közlekedő Allegro Stradivari EuroCity vonat megáll többek között a 9619 lakosú Judenburgban, az 5266 lakossal rendelkező Friesachban is. A hibrid pluszmegállóit a korábbi sima IC-hez képest: Nagykőrös, Kistelek és Szatmáry. Nagykőrösön 25 ezren, Kisteleken 7615-en, Szatmáryon 4268-an élnek.



■ AZ UTASOK SZERETIK, ÉS A VÁROS SZERINT IS BEVÁLT A HIBRID

Fotó: Segesvári Csaba

Megkerestük a szegedi városvezetést is – Nagy Sándor alpolgármester meglepőnek nevezte a megszüntetés ötletét, hiszen az utasforgalom növekedése szerinte „népszavazásnak” minősül a hibrid mellett. Az alpolgár-

mester ezért a városvezetés nevében levelet írt a vasúttársaságnak, hogy Szeged fenntartja a közlekedéstudományi intézet regionális közlekedési irodájának korábban kifejtett véleményét, mely szerint a hibrid bevált. Ezért kéri, hogy ne szüntessék meg.

Nemrég egyébként a somogyi politikusok és civilek akadályozták meg a Somogy InterCity megszüntetését. A közlekedési tárca néhány nappal ezelőtt bejelentette, hogy a jövő évi menetrend készítésénél továbbra is számolnak vele, mert az érintett térség lakossága ragaszkodik a járathoz.

MUNKATÁRSUNKTÓL

Csongrád megye valamennyi nagyobb városának lakónépessége csökkent a rendszerváltozás óta úgy, hogy minél kisebb lélekszámú volt a település, annál nagyobb a veszteség. Feltűnő, hogy az azonos „súlycsoportba” tartozó Szentesnél, Makónál és Csongrádnál szinte tízed százalékra egyezik a lakónépesség csökkenése: mindhárom településen 10,4-10,6 százalék között van. Megtartó képességük tehát nagyon hasonló. A létszám-kategóriában a kisebb városok és a megyeszékhely között található Hódmezővásárhely 1995 és 2005 között szenvedett el komolyabb veszteséget, ám figyelemre méltó, hogy az elmúlt három évben már csupán félezerrel csök-

HOLLÓSI ZSOLT

Cammogó mamut

Az Állami Számvevőszék napokban közzétett, több mint kétszáz oldalas jelentéséből kiderül: 1993 óta 1698 milliárdba került az államnak – vagyis nekünk, adófizető polgároknak – az egyre pocsecskább szolgáltatást nyújtó, korszerűtlen Magyar Államvasutak finanszírozása. A tény még bicskanyitogatóbb, ha elgondolkozunk a jelentés további megállapításain: a horribilis összegből csupán 300 milliárd forintot fordítottak beruházásra, viszont ezermilliárdnyi támogatást költöttek el egyszerűen a működésre, a tökejtuttatások, hitelátvállalások és szanalások is több mint 400 milliárd forintot vittek el.

” Vicc, hogy a kommunikációs igazgatóságot fenntartó cégnél egy napig szülnék egy szűkszavú közleményt.

Azt is mondja az ÁSZ: nincs a MÁV-nál egységes vasúti járműnyilvántartás, hiányos a cég ingatlangazdálkodása, a MÁV Cargo értékesítésénél nem érvényesült a tartós állami tulajdonra vonatkozó jogalkotói szándék, az aláírt szerződés az államvasutak számára indokolatlan

kötelezettségeket tartalmaz. A minap Kovács Árpád ÁSZ-elnök fakadt ki a közszolgálati rádió reggeli hírműsorában: a vizsgált időszakban a MÁV-nak olyan sok egymást váltó vezetője volt, hogy a folyamatos számvevőszéki figyelmeztetések, felügyelőbizottsági jelzések nagy részét egyszerűen figyelmen kívül hagyták – hiszen az elmarasztalások mindig az előd tevékenységével voltak kapcsolatosak.

A laikus utas számára a MÁV belső ügyei követhetetlenek, talán ezért is tűnik úgy: egy következmények nélküli, modernizálhatatlan poszt-szocialista mamutvállalatot támogat az állam, ahol megállt az idő, és amelynek vezetői rövid regnálásuk alatt képtelenek érzékelhető eredményeket elérni. A Budapest és Szeged között cammogó hibridvonatok ügye is azt látszik bizonyítani: a döntések nem gazdasági megfontolásokról születnek, és nem is az utasok érdekeit szolgálják. A költségérzékenyebbek számára is megoldást jelentő hibrideknek és a kiszámíthatóbb menetrendnek köszönhetően nőtt ugyan az utasforgalom, mégis a véletlenül bevált járat típus megszüntetését tervezik.

Vicc, hogy a kommunikációs igazgatóságot fenntartó cégnél egy napig szülnék egy szűkszavú közleményt. Az még inkább, hogy civilek és politikusok tiltakozására és összefogására van szükség egy egész térség számára nélkülözhetetlen alapellátást biztosító járat megmaradásához.

KERTÉSZ JÓZSEF EGYEDÜL SZEREZTE MEG A TÁMOGATÁST

Egykori kosaras lehet az ügyvédek elnöke

MUNKATÁRSUNKTÓL

Kertész József megbízott elnök mellett még Pintér Ferenc, Tóth László, Török Béla és Vassné Marosváry Mária is aspirált a Szegedi Ügyvédi Kamara – Dobozy Levente váratlan halála miatt – megüresedett elnöki posztjára, ám csak Kertész Józsefnek sikerült összegyűjtenie a jelöléshez szükséges kellő számú szavazatokat.

Dobozy Leventét 2006. március

17-én – Pintér Ferenc és Tóth László ellenében – 154 szavazattal negyedszer választották elnöknek.

Az ország második legnagyobb ügyvédi kamarájának, a szegediek 434 ügyvéd a tagja, 15 százalékuk, vagyis 65 ügyvéd támogató szavazata kellett az elnökjelöltséghez.

Információink szerint az egykori kiváló kosaras Kertész József 156 szavazatot kapott.

CSÖKKEN A NÉPESSÉG A MEGYE VÁROSAIBAN

A szegediek számát a diákok gyarapítják

A kisebb városok nagyobb, a népesebbek enyhébb lakosságszám-csökkenést könyveltek el Csongrád megyében a rendszerváltozás óta eltelt szűk két évtizedben. Szegedtől elvált Algyő, viszont több lett a diák. A megye összlakossága csökkent.



■ SORBAN ÁLLÁS A TIK-BEN. AZ IDEIGLESEN BEJELENTKEZŐ HALLGATÓK A MEGYESZÉKHELY LAKÓNÉPESSÉGÉT GYARAPÍTJÁK

Fotó: Schmidt Andrea

Lakónépesség az év elején

	1990	1995	2000	2005	2008
SZEGED	175 301	173 396	167 105	162 889	167 039
CSONGRÁD	20 021	19 599	19 152	18 403	17 906
HÓDMEZŐVÁSÁRHELY	51 180	50 548	49 189	47 775	47 296
MAKÓ	27 529	26 744	25 894	25 396	24 658
SZENTES	32 891	32 271	31 596	30 259	29 444
CSONGRÁD MEGYE	438 842	435 918	431 979	424 849	424 139

FORRÁS: KSH SZEGEDI IGAZGATÓSÁGA

DM-GRAFIKA

kent a népessége. A rendszerváltozás óta 7,6 százalékkal lett kisebb a város.

Más méret Szeged, ahol az összehasonlítást torzítja, hogy az 1995-ös

adat még tartalmazta Algyő – jellemzően 5300 fős – lélekszámát, 2000-ben azonban már nem szerepel benne az időközben különvált település. Az Algyő nélküli csökkenés Szegednél kevesebb, mint két százalék. Ami mindenképpen figyelmet érdemel: a 2000-2005 között számba vett bő négyezres csökkenést három év alatt, vagyis 2008-ra sikeresen visszatárazta a megyeszékhely. Az évezred első éveiben ugyanis még bőven folytatódott az a tendencia, hogy a környékbeli kisebb településekre „alvóközségekbe” költöztek ki Szegedről, és többségükben elmentek a végzett diákok is, hogy máshol próbáljanak szerencsét. Ők talán most is mennek, de az egyetemisták sokkal többen is vannak, mint az évtized elején. És akik ideiglenesen bejelentkeznek tartózkodási helyükre, azok is Szeged lakónépességét növelik.