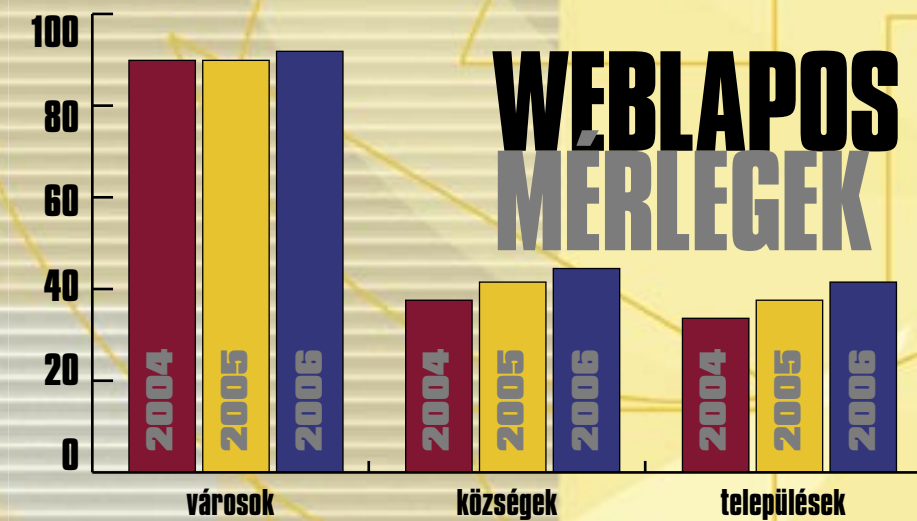




# UNIÓS PÉNZZEK előtt UNIÓS PÉNZZEK nyomában

Magyarország fejlesztésére a 2007 és 2013 közötti időszakban irdatlanul nagy összeget lehet majd költeni. Hogy körülbelül mekkorát, már tudjuk. Hogy mire költünk belőle, azt most vitatjuk. Lapunk 6-13. oldalán az egyeztetések menetrendjét is ismertetjük, egyszersmind összeállítást közlünk az eddigi uniós pénzek jelenlegi és tervezett felhasználásáról.



A magyarországi települések saját honlappal rendelkező önkormányzatainak aránya 2004-ben csak 38, 2005-ben 42 százalék volt, s idén ez az arány már 45 százalék. A városi honlapok aránya jóval nagyobb (91, 91 és 93 százalék), mint a községi honlapoké (34, 38 és 42 százalék), de az utóbbiak az előbbieknél dinamikusabban gyarapodtak. Vajon hogyan függ össze az önkormányzati honlapok minősége például a helyi infrastruktúra fejlettségével. Erről is olvashatnak a 15–21. oldalán, illetve böngészhetnek a legkülönbözőbb táblázatokat.

A közösségi közlekedés megreformálása jegyében, első nekibuzdulásra csaknem ezer kilométernyi sínpárról tüntetné el a szaktárca a személyvonatokat még az idén.

Ezt azok javára is tenné, akiket a vonattól megfoszt. Ne tegye ezt meg nélkülük! Ezért írtak a kormányfőnek a TÖOSZ vezetői levelet (4-5. oldal: VASÚT-KIÚT?).

Bő hónap múltán a levélírókat válasz helyett egy, a kompetens válaszadókat helyettesítő főosztályvezető helyettese válasz-jellegű tájékoztató leirattal lepte meg.

A tájékoztatót adó kormánytisztviselő leiratát elképesztő ellentmondás hiteltelenti, ami szerint a döntéshozók az érdekeltek képviselőivel most egyeztetnek arról, hogy a múltban mi történjék (29. oldal: LEHANGOLÓ VÁLASZLEVÉL)!

Ez lapunkban egy olyan összeállítás végtelenül szomorú vége, amelyből kiviláglik, hogy az állítólag ideiglenesen vonattalanítandó vágányok mentén és környékén élőket holmi szómágiával nem lehet megtéveszteni (22-29. oldal: HAJSZÁLEREK).

# HÓEKÉK, SÓSZÓRÓK, KEFÉS TISZTÍTÓ BERENDEZÉSEK GYÁRTÁSA és FORGALMAZÁSA ACÉLSZERKEZETEK GYÁRTÁSA



**B Á T O N Y  
M E T A L L**

Ipari és Kereskedelmi Kft.  
3070 Bátonyterenye, Bolyosi út 3.  
Tel.: 32/553-160 Tel./Fax: 32/353-274  
E-mail: batony-metal@profinter.hu  
Web: www.batony-metal.hu



**KEDVEZŐ LÍZING LEHETŐSÉGEK!**



2100 Gödöllő, Dózsa Gy. út 67. Pf.:372.  
Telefon: 06-28/420-121, Fax: 06-28/420-783,  
Mobil.: 06-30/6343-676  
Honlapunk: www.agramir.hu; e-mail: bajnoczi@agramir.hu

JINMA®  
KOMMUNÁLIS KISTRAKTOROK  
25-45 LE-ig, FÜLKÉS KIVITELBEN IS!



**KÄRCHER®**

NAGYTELJESÍTMÉNYŰ  
KÜL- ÉS BELTÉRI KOMMUNÁLIS  
SEPRŐGÉPEK, SEPRŐ-PORSZÍVÓK

ÖNKORMÁNYZATI ÉS IPARI TERÜLETEK KOMMUNÁLIS MUNKÁIRA, CSATLAKOZTATHATÓ ADAPTEREK SZÉLES VÁLASZTÉKÁVAL!

„ Minőség az Önök szolgálatában! ”

**STIGA®**

Stiga Park  
eszközhordozók –  
minőség svédacélból  
9 változat, 12,5; 14; 15,5;  
16; 18 és 20 LE benzín,  
11 LE dízel motorral.



Az egész évi,  
téli-nyári használatot  
biztosító munka-  
eszközeink:

8féle fűkasza, kaszállék-  
és lombgyűjtő, gyeplazító-szellőztető, gyepszelvágó,  
gyűjtő seprőgép, seprő-henger, hótoló lap, hómaró,  
homok- és sószóró, műtrágyaszóró, gyomirtó saraboló,  
gereblye, permetező, billenő pótkocsi.

Kert + Plusz Kft. • 1016 Budapest, Galeotti u. 8.  
Tel.: 1/355-2151, 26/316-783  
Mobil: 30/9517-218, 30/9902-870  
Fax: 1/356-8272, 26/316-783



- utasvárók • padok, asztalok •
- hulladékgyűjtők • virágládák •
- kerékpártárolók •
- forgalomkorlátozók •
- faveremrácok, favédőrácsok •
- útbaigazító táblarendszerek •



**ALMA-REND Kft.**  
6800 Hódmezővásárhely,  
Makói út

Tel./fax: 62/245-368, 245-090  
E-mail: alma-rend@vnet.hu  
Internet: www.alma-rend.hu

A Települési Önkormányzatok  
Országos Szövetségének  
folyóirata



Alapító főszerkesztő: *Aczél Gábor*  
Kiadja: az ÖNkorPress Kiadó Kft.  
1136 Budapest, Hegedűs Gyula u. 23.  
Tel.: (1) 412-0865 Fax: (1) 320-7600  
Felelős kiadó: *Csiky Ildikó*  
Felelős vezető: *Zongor Gábor*,  
a TÖOSZ főtítkára  
e-mail: toosz@toosz.hu  
onkormanyzat@onkorpress-kiado.hu  
Előkészítés: Szerif Kiadói Kft.  
Nyomda: CREW Nyomdaipari Kft.  
ISSN 1218-6422

XVI. évfolyam, 8. szám  
2006. augusztus  
Ára: 360 forint

## HARCOK



Vasút-kiút?	4
Állásfoglalástalanul	5

## FEJLESZTÉSEK



Uniós pénzek előtt, uniós pénzek nyomában	6
Élhetőbb élet	9
A Sopianae örökség	11
TÖOSZ-os panda	13

## CSATLAKOZÁSOK



A dél-budai projekt	14
---------------------	----

## MINDENNAPOK



Weblapos mérlegek	15
Hajszálerek	22
Tavalyi hó	23
Lobby	24
Milliárdos bírság	25
Degeneráció	26
Táj és idő	28
Lehangoló válaszevél	29
Hírszóró	30



„Ezúton is köszönjük, hogy elfogadta meghívásunkat és részt vett a Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége 2006. június 27-i küldöttgyűlésén és hozzájárult a szövetségünk legfőbb ügydöntő testületének munkájához. Miniszterelnök úr beszédében részletesen kitért a helyközi közlekedés problémájára, melynek során kijelentette: «Egy dologban nem lehet vita: nem lehet elzárni településeket, és ebben nem lehet a gazdaságosság az egyetlen érv.» Úgy gondoljuk, a kormányfői állásponttal a polgármesterek és az önkormányzatok széles köre egyetértett és egyetért. Így kezdődik az a levél, amelyet a TÖOSZ elnöke és főtítkára 2006. július 13-án küldött Gyurcsány Ferenc miniszterelnöknek, illetve tájékoztatásul dr. Lamperth Mónika önkormányzati és területfejlesztési, valamint dr. Kóka János gazdasági és közlekedési miniszternek a kormány július 5-ei, 28 vasúti mellékvonalon a személyszállítás szüneteltetéséről szóló döntésével kapcsolatban.

# VASÚT-KIÚT?



A levélírók szerint azon nincsen vita, hogy a jelenlegi településközi közlekedés rendszerén változtatni kell, vagyis senki sem a meglévő rosszul, szervezetlenül, kihasználatlanul és gazdaságtalanul működő rendszer fennmaradása érdekében szólal fel, de mindaddig nem szabad bármit is megszüntetni, amíg nem tudjuk pontosan, hogy mivel pótoljuk a megszüntetendőt.

A kormány döntésének céljával is egyet lehet érteni, de a mellékvonalak esetleges megszüntetése ügyében nem nélkülözhető az érintett települések vezetőivel való konkrét egyeztetés, ugyanis ebben a kérdésben sem azonosak a körülmények az ország egyes térségeiben.

A levél írói szerint a gyors változtatás azért is okozott meglepetést, mivel a mellékvonallal érintett településvezetők pontosan tudják, hogy az 1001/2004. (I.8.) számú kormányhatározatnak megfelelően kísérlet zajlik a Balassagyarmat–Ipolytarnóc, valamint a Vésztő–Körösnagyharsány vonalszakaszokon azt vizsgálódó, hogy miképpen alakíthatók ki a regionális vasutak, közlekedési társaságok.

A kormányhatározat értelmében a térségi vasúti szervezetek a közigazgatási reform bevezetéséig a MÁV keretein belül működnek a megfelelő szervezeti, bevételi és költség-elszámolási elkülönüléssel. Teljességgel érthetetlen, hogy a kísérlet tapasztalatainak ismerete nélkül döntött a kormány a megszüntetésről, pontosabban a szüneteltetésről.

A MÁV veszteségének csupán töredéke származik a mellékvonalak veszteségéből. Elkerülhetetlen a MÁV meghatározó részének korszerűsítése, a veszteségek minimalizálása. Nem elfogadható megoldás azonban a MÁV veszteségét a többnyire az amúgy is hátrányos helyzetű településeken élőkre hárítani. Nem a kis-településeket kell megbüntetni azért, mert a MÁV nem működik jól.

A legjobb szándékú átalakulás is sérelmeket okozhat, ám úgy nem lehet változtatni a jelenlegi – amúgy megváltoztató – állapotban, hogy ne kérjék ki az érintett önkormányzati vezetők véleményét, javaslatát.

A levél írói javasolták, hogy mind-egyik érintett kistérség képviselőivel külön-külön folytasson egyeztetést a kormányzat, mert csak így lehet pontosan megállapítani a változtatás mértékét.

A mérlegelési folyamatban nem hagyható figyelmen kívül az a tény, hogy az adott térség fejlődése szempontjából szükséges több mellékvonal fenntartása, amit a határon túli területekkel való intenzív együttműködés is indokolhat.

Természetesen vannak olyan mellékvonalak, amelyek fenntartását nem igényli a lakosság és valóban megszüntethetők. Ezt a végkövetkeztetést azonban az érintettek meghallgatása nélkül felelőtlenség kimondani.

A TÖOSZ vezetői javasolták a miniszterelnöknek, hogy mielőbb kezdődjenek tárgyalások kistérségi szinten az érintettek bevonásával a közlekedési szövetségek létrehozatala céljából, annak érdekében, hogy egyetlen település se legyen elzárva az önkormányzati és egyéb közszolgáltatásoktól.

A TÖOSZ felajánlotta, hogy szakértők bevonásával részt vesz ebben az egyeztetési folyamatban, hogy a probléma megoldását – érzelmek és indulatok helyett – a racionalitás vezérelje.

A levél megírása óta eltelt egy hónap alatt sem a miniszterelnöktől, sem pedig az érintett két miniszterrel eddig nem érkezett válasz.

Az érintett önkormányzatok ugyanakkor értelemszerűen felemeltek hangjukat. A Vasutas Települések Országos Szövetsége július 14-én, Kunszentmiklóson megtartott, a vasútvonalak bezárásával foglalkozó polgármesteri találkozóan állásfoglalást fogadott el, amelyben „a huszonnyolc vasúti mellékvonal 942 km-es bezárása kapcsán közvetlenül érintett 201 önkormányzat a kormányzati döntést elutasítja és visszavonását követeli.”

A Vasutas Települések Országos Szövetsége elnöke, *Kaszai János*, Vésztő polgármestere, a TÖOSZ Békés megyei tagozatának vezetője az InfoRádió tudósítása szerint elmondta, hogy a szövetség megkezdte az 50 ezer aláírást gyűjtését annak ér-

# ÁLLÁSFOGLALÁSTALANUL

Amint az ismeretes, a polgármesteri tisztség ellátásának egyes kérdéseiről szóló törvény 13/A.§ (1) bekezdésének értelmezéséről vita támadt, mivel egyes megyei nyugdíjfolyósító igazgatóságok szerint a polgármester csakis akkor részesülhet korengedményes öregségi nyugdíjban – egyéb feltételek fennállása esetén –, amennyiben elindul a polgármesteri választáson és nem nyer.

Az ügyben levelezést folytattunk a Belügyminisztériummal.

A *dr. Bekényi József* önkormányzati főosztályvezető általi jogértelmezés e kérdésben teljes mértékben azonos volt a TÖOSZ jogi álláspontjával, amely szerint a nyugdíj igénybevételének nem feltétele a választásokon történő indulás. A főosztályvezető jelezte, hogy az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság Jogi Főosztályával szakmai egyeztetést folytatott – a vélemények ott is egyeztek – és levélben fordult *dr. Barát Gábor* főigazgatóhoz azzal a kéréssel, hogy az egységes joggyakorlat érdekében hívják fel a megyei igazgatóságok figyelmét a helyes jogértelmezésre.

Mivel az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság egységes állásfoglalása nem ismert, ezért levélben megkerestük *dr. Lamperth Mónika* miniszter asszonyt, hogy még az önkormányzati választási kampány megkezdését megelőzően kerüljön nyilvánosságra az egyértelmű álláspont. Erre azonban augusztus 1-jéig nem került sor, noha a polgármesteri igényről, s annak jogos voltáról mind a miniszter asszonnyal, mind vezető munkatársaival többször folytattunk megbeszélést.

Az állásfoglalás közzététele várat magára.

És várat magára az a kormányrendelet, amely a polgármester öregségi nyugdíja, valamint közszolgálati járadéka megállapításának és folyósításának részletes szabályait tartalmazza.

A késlekedés bizonytalansághoz vezetett. Több polgármester kereste meg a TÖOSZ titkárságát és a megyei tagozatvezetőket azzal a kérdéssel, hogy vajon indulniuk (és veszíteniük) kell-e az önkormányzati választáson ahhoz, hogy a korengedményes nyugdíjazásban részesülhessenek. A helyzet bizarr, mivel előállhat olyan helyzet is, hogy a több cikluson keresztül sikeresen teljesítő polgármester a maga újbóli megválasztásának kudarcát kényszerül megszervezni. Ezt a jogalkotó nyilván nem akarta, s nemcsak a TÖOSZ szerint mond ellent a józan észnek.

A bizonytalanság feloldható lett volna egy időben közzétett, egyértelmű állásfoglalással. Hogy végleg elmarad-e, még kérdés. Ami biztosan nem marad el, az az október elsejei választás.

**Dr. Zongor Gábor**  
a TÖOSZ főtítkára

dekében, hogy az Országgyűlés rendkívüli napirendi pont keretében tárgyalja a kérdést.

A Veszprém megyei közgyűlés – több más önkormányzathoz hasonlóan – rendkívüli ülésen foglalkozott az ügygel, és felterjesztési jogával élve a gazdasági és közlekedési miniszterhez fordult annak érdekében, hogy a megyét érintő négy mellékvonal továbbra is fennmaradjon. A minisztérium képviselője levélben jelezte, hogy a kormány a végső döntést októberben hozza meg, és azt megelőzően valamennyi érintett régióban egyeztetni fognak az önkormányzatok képviselőivel.

A kormány gyors döntését követően az érintettek azonnali, többnyire elutasító reagálása érthető, mivel számos gyakorlati kérdésre nincsen értelmes válasz.

Reméljük, hogy a levelekre adandó gyors válasz elmaradása nem vezet az érdemi egyeztetés elmaradásához, és a kormány végső döntésekor érvényesíti a miniszterelnök által a TÖOSZ küldöttgyűlésén hangoztatott főtételt, amelynek lényege, hogy kizárólag gazdaságossági szempontok nem indokolhatják a helyközi vasúti személyforgalom szüneteltetését, s hogy a szolgáltatásoktól nem lehet elzárni településeket. **Sólyom Z.**





Magyarország fejlesztésére a 2007 és 2013 közötti időszakban uniós forrásokból – a kötelező 15 százalékos állami önrésszel együtt – összesen 8000 milliárd forintot, a várható magánforrásokat (kockázati tőkét) is beszámítva legalább tízezer milliárd forintot lehet majd költeni. Tízezer milliárd, azaz 10 000 000 000 000 forintot! Rengeteg pénz ez: az első Nemzeti fejlesztési terv (1. NFT) keretében megpályázható összeg csaknem tizenötszöröse. Ennek az iradatlanul hatalmas összegnek a felhasználását jó előre meg kell tervezni. A tervezés menetrendjét az alábbiakban ismertetjük, és összeállítást közlünk az eddigi uniós pénzek jelenlegi és tervezett felhasználásáról.

# UNIÓS PÉNZZEK előtt UNIÓS PÉNZZEK nyomában

Miután a kormányzat augusztus elején nyilvánosságra hozta az Új Magyarország Fejlesztési Tervet, megkezdődött a társadalmi egyeztetés új, a kormány végleges döntését megelőző szakasza. Ezzel egy időben négyezer szervezet kapott levélben vagy e-mailben felkérést, hogy vegyen részt a társadalmi egyeztetésben. (Azok a szervezetek, amelyek a társadalmi egyeztetés korábbi szakaszában is részt vettek, illetve amelyek a minisztériumokkal és régiókkal szakmai kapcsolatban állnak; vélemény, javaslatokat azonban bármely magánszemély, civil szervezet, intézmény megfogalmazhat e-mailben, levélben, vagy a nyilvános fórumokon.) A tervről augusztus 18. és szeptember 12. között a társadalmi, a gazdasági és a tudományos élet szervezeteinek képviselői különféle fórumokon fejthetik ki álláspontjukat. Az ágazati keret-

ben szerveződő egyeztetéseken mintegy száz szervezet részvételét várja a kormány. A regionális fórumokon a Regionális fejlesztési tanácsok vezetői, illetve a területért felelős szakminiszterek is részt vesznek. Szeptember közepéig tartanak majd az egyeztetések az úgynevezett makrofórumokkal. Ez azt jelenti, hogy a Fejlesztéspolitikai Irányító Testület (FIT) tagjai (a kormányfő, mint elnök, *Magyar Bálint*, mint alelnök, *Bajnai Gordon* fejlesztéspolitikai kormánybiztos, továbbá *Baja Ferenc*, *Burány Sándor*, *Kolber István*, *Németh Imre* és állandó meghívottként *Draskovics Tibor*, az államreformért felelős kormánybiztos) tárgyalnak az Országos Érdekegyeztető Tanács, a Gazdasági és Szociális Tanács, az Országos Környezetvédelmi Tanács, az Országos Területfejlesztési Tanács és a Magyar Tudományos Akadémia testü-

leteivel, vezetőivel. Közben a szeptember elejéig beérkezett észrevételek alapján a fejlesztéspolitikai kormánybiztos felügyelete alatt működő Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (amely a Nemzeti Fejlesztési Hivatal és az egyes operatív programokat Irányító Hatóságok bázisán jön létre, kivéve az Agrár- és Vidékfejlesztési Operatív Programot Irányító Hatóságot, amely továbbra is a földművelésügyi tárca irányítása alatt marad) módosító javaslatokat fogalmaz meg, amelyeket a minisztériumok véleményeznek, majd a Tárcaközi Operatív Bizottságban megvitatnak. Az addigi egyeztetések alapján a FIT várhatóan a szeptember közepén fogalmazza meg ajánlásait, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség pedig végrehajtó szervezetként ezek figyelembevételével dolgozza át a dokumentumot, amelyről az Országgyűlés vitanap keretében

tárgyal, s amelyet a kormány szeptember végén véglegesz, hogy október 1-jei határidővel benyújthassa az Új Magyarország Fejlesztési Tervet, majd november elején az operatív programokat (az ágazati és régiókon belüli célok, a pénzfelosztás társadalmi vitája, valamint azok részleteinek kialakítása után) az Európai Bizottságnak.

Az önkormányzatok számára a részleteikben októberben nyilvánosságra kerülő operatív programok alapján megnyíló pályázati lehetőségek mielőbbi megismerése a legfontosabb.

Tény, hogy egyre több olyan vállalkozás jelentkezik be az önkormányzatokhoz, amely a pályázatfigyelés mellett a pályázatok elkészítését és a kiíróhoz történő eljuttatását is vállalja. Kedvező esetben az „együtt sírunk, együtt nevetünk” elv alapján csak nyertes pályázat után kéri a jutalékot.

Mindazonáltal azt eddigi uniós fejlesztések arra utalnak, hogy az önkormányzatok igen-igen változatosan és eredményesen költöttek-költik el az 1. NFT pályázati pénzeit. Az első Nemzeti fejlesztési terv operatív programjainak pályázatain 2004 és 2006 között elnyerhető forrásokból 16 ezer 885 nyertes projektnek több mint 687 milliárd forintot ítéltek oda az operatív programok irányító hatóságai. Hatályos támogatási szerződése 13 ezer 272 projektgazdának van, 8 ezer 224 pályázónak idén augusztusig összesen 245 milliárd forint fejlesztési forrást utaltak át a pályázató szervezetek.

## Veszprém megyében

Veszprém megyében az elmúlt időszakban 990 pályázatot nyújtottak be a Nemzeti fejlesztési terv valamelyik programjához, közülük 459 nyert támogatást, összesen 16,5 milliárd forint a megítélt összeg. A munkaügyi szervezet mellett több oktatási intézmény is az „élethosszig tartó tanulás”, a fogyatékosokkal élő emberek foglalkoztatásának bővítését célozta meg a támogatás segítségével.

A veszprémi önkormányzat a turisztikai vonzerő fejlesztésére nyert 718 millió forintot. Ami a saját erővel együtt lehetővé teszi a vár egyik jelentős műemléki épületének, a Dubniczay-palotának teljes felújítását, egy értékes képzőművészeti gyűjtemény elhelyezését.

Veszprém egyébként részese, sőt gesztora két, az Európai Unió Kohéziós Alapjából támogatott pályázatnak is.

### Az ágazati programok forrásmegosztása

Operatív programok	min. % min. Mrd. Ft.	max. % max. Mrd. Ft.
Gazdaságfejlesztés	8,5% 588	12,7% 882
Közlekedés	19,6% 1361	26% 1808
Emberierőforrás-fejlesztés	11,7% 810	14,8% 1027
Államreform	0,5% 34	0,6% 43
Közzszolgálat korszerűsítés	0,5% 33	2% 141
Humán infrastruktúra	5,2% 359	9,1% 634
Környezet, energia	14,9% 1037	20,6% 1430
Végrehajtás Támogatási Program		4% 238
Összesen	64,4% 4460	85,8% 6197

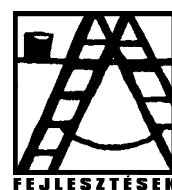
### A regionális programok forrástámogatása

Operatív programok	min. % min. Mrd. Ft.	max. % max. Mrd. Ft.
Közép-Magyarország	6,0% 398	6,5% 436
Észak-Alföld	3,8% 256	4,1% 277
Észak-Magyarország	3,5% 237	3,8% 258
Dél-Alföld	2,9% 196	3,1% 213
Dél-Dunántúl	2,5% 170	2,7% 185
Közép-Dunántúl	1,8% 121	2,1% 145
Nyugat-Dunántúl	22% 1512	2,0% 132
Régiók összesen	64,4% 4460	24% 1640

A Magyarországnak szánt teljes keret egyharmada a nagy környezetvédelmi és közlekedési infrastruktúrális beruházások támogatására szánt Kohéziós Alapból, kétharmada pedig a Strukturális Alapokból származik. (A Kohéziós Alapot 1993-ban hozták létre az Európai Unió akkori négy leggazdagabb állama, Görögország, Portugália, Írország és Spanyolország felzárkóztatása céljából. Strukturális Alapoknak 1988 óta nevezik az unió regionális politikájának finanszírozására szolgáló Európai Regionális Alapot, az Európai Szociális Alapot és az Európai Mezőgazdasági Orientációs és Garancia Alap Orientációs Résztét, amelyekhez ma már az utolsó bővítés során létesített Halászati Orientáció Pénzügyi Eszközei is hozzátartoznak.) A Magyarországnak szánt keretösszegeből az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) által támogatott fizikai beruházások aránya 75–80 százalék, az Európai Szociális Alap (ESZA) által támogatott humánfejlesztéseké pedig 20–25 százalék. Az ERFA-finanszírozású fizikai beruházások felét ágazati, a másik felét pedig regionális célokra fordítják. A fejlesztési terv jelenlegi változata nyolc ágazati és hét regionális operatív program között osztotta fel a rendelkezésre álló keretet, mintegy 830 milliárd forintnyi szabad mozgásteret adva a társadalmi vitához.

Az egyik a 158 Veszprém megyei település társulásával megvalósuló, a balatoni régió környezetbarát hulladékgyűjtését és kezelését célzó projekt, amelynek második ütemében az eddigi, bezárt szeméttelpek rekultivációja is szerepel.

A másik sikeres, ugyancsak jelentős környezetvédelmi hatásokkal járó pályázat a Veszprém és térsége szennyvízelvezetési és kezelési projekt címet viseli, és hét település csaknem 78 ezer lakosát érinti. A több mint hét és félmilliárd forint összköltségű beruházásban három agglomeráció érdekelt, a veszprémiben Szentkirályszabadja, Nemesvámos és Veszprémfajsz, a zirciben maga a város és a kapcsolódó Kardosrét és Tündérmajor városrészek, a hegyesdiben Hegyesd mellett Taliándörögd, Vigántpetend, Kapolcs és Monostorapáti. A projekt legfőbb célja





a keletkező szennyvíz távoltartása a Balatontól, valamint a felszíni szennyezésre rendkívül érzékeny karsztvíztől, amely a térség lakóinak kezelést alig igénylő jó minőségű ivóvízforrása. A projekt Veszprém esetében a régi, rossz állapotú szennyvíz fő- és mellékgyűjtő vezetékének rekonstrukcióját, a csatornázatlan utcák és lakótelepek csatornázását, új csapadékvíz főgyűjtő építését, valamint a veszprémi szennyvíztisztító telep korszerűsítésének és bővítésének befejező munkáit tartalmazza. Zircen a száz százalékos csatornázottságot és a szennyvíztisztító telep korszerűsítését célozták meg. A Hegyesd térségében lévő öt település jelenleg csatornázatlan, a beruházás végén eléri a száz százalékos, ugyanakkor „zöldmezős” beruházásként megépül egy új szennyvíztisztító telep is. Eleget téve a Balaton törvény szigorúbb követelményeinek.

Figyelemre méltó, hogy amíg a megyében lévő kisebb települések önkormányzatai elsősorban a kistérségekhez nyújtják be a 2007-től uniós támogatással megvalósítandó fejlesztési elképzeléseiket, addig más országok önkormányzatai önálló pályázatokat készítenek. Például Balatonalmádi és Csepel még csak szándéknyilatkozatban fogalmazta meg két olaszországi településsel, Bibioné-val és Ortoveróval a testvérkapcsolatok kialakítását, az olasz felek már kidolgozott, együttes uniós pályázathoz kérték a magyarok egyetértését. Ebben a turisztikai fejlesztések támogatása mellett, tapasztalat- és szakembercserék, közös tanácskozások is szerepelnek.

Juhász Ferenc

### Győr-Moson-Sopron megyében

Kerékpáros centrum épül Kapuváron százötvenöt millió forintos költségből, jelentős uniós támogatással. A beruházási összeg 75 százalékát Phare CBC pályázaton nyerték, öt százalék az állami hozzájárulás, a fennmaradó hányadot pedig az önkormányzat adta a projekthez. A 300 négyzetméter alapterületű épületben kerékpárkölcsonzó, és szervíz, továbbá Tourinform iroda és kétágyas szobákkal kisebb panzió kap helyet. *Bíró Péter* polgármester azt mondja, hogy az investícióval a magyar-osztrák határon átnyúló kerékpáros turizmust szeretnék fellendíteni, s a Rábaköz turisztikai vonzerejének növelése mellett a térség kulturális értékeit is meg akarják ismertetni a város vendégeivel. A kétszintes épület csarnokában mutatják majd be a Pátzay-gyűjteményt, azokat a szobrokat, amelyeket Pátzay Pál évtizedekkel ezelőtt adományozott szülővárosának. A kiállítóterem pedig időszakai tárlatok helye lesz.

Sopron olyan kerékpárutat kap, amely nyugatról közelíti meg az Iktva-parti várost. A több mint három kilométeres kerékpárút a Sopron táblától a Deák térig vezet. A fejlesztés 139 millió forintos összegének 90 százalékát európai uniós pályázaton nyerték. *Kalmár István* alpolgármester elmondta, hogy várost keleti irányból behálózó, csaknem 10 kilométeres kerékpárút tervének kidolgozására 25 millió forintot fordítottak. Az összeg 90 százalékát uniós támogatás teszi ki. A leendő bicikliút Balftól halad majd a soproni belvárosig, s a Fertő menti kerékpárúthoz, illetve az ausztriai kerékpárút-hálózatához kapcsolódik.

A város önkormányzata a 2007-től induló uniós pénzügyi ciklusban pályázik a kivitelezés költségére, amelynek becsült értéke több százmillió forint. Az úthoz kapcsolódóan fogadóállomást szeretnének kialakítani kávézóval, kerékpárszervizzel és kölcsönzővel. Pihenésre és tisztálkodásra is lehetőséget teremtenek a kerékpárosok számára a projekt keretében.

A világörökség részévé vált Fertő-táj értékeit tantárgyként oktatják a fertődi Porpáczy Aladár Középiskolában. A speciális tárgyat az intézmény pedagógusai állították össze, munkájukat az Európai Unió is támogatta. *Wellner Andrea* igazgató szerint a Fertő-táj természeti, környezeti értékeit, történelmét és hagyományait összegző tudásanyag hozzájárul a diákok lokálpatriotizmusának elmélyítéséhez. A környékről szerzett ismeretek birtokában az iskola tanítványai idegenvezetőként is kipróbálhatják magukat, hiszen a diák idegenvezetők képzése a projekt része. A csaknem 49 ezer eurós összköltségű program 90 százalékát Phare CBC pályázaton nyerték el a fertődiek.

A győri gyógy- és konferenciaturizmus fejlődéséhez járulhat hozzá az a háromcsillagos szálloda, amelyet uniós támogatással épül a Rába-parti városban. A győri nemzetközi kereskedelmi központ szomszédságában létesülő beruházás 1,3 milliárd forintba kerül, az összeg 18 százalékát, 250 millió forintot pályázat útján nyerte el a beruházó a Regionális Operatív Program keretében. A 96 szobás hotel a tervek szerint jövő nyáron adják át.

Győr-Moson-Sopron megye másik világörökségi rangú értéke a Pannonhalmi Főapátság. A monostor környezetének szépítésére, turisztikai vonzerejének fejlesztésére 345 millió forint vissza nem térítendő összeghez jutottak pályázat útján, az Európai Unió társfinanszírozásában megvalósuló regionális fejlesztés operatív program (ROP) keretében. A támogatási összegből kilencmillió forint saját forrás hozzáadásával rendezik a főapátság főbejárata előtti teret, a belső udvart, továbbá a szabadtéri rendezvények helyszínét és a várat övező körsétányt. Az építészeti, csatornázási korszerűsítésen túl felújítják az útburkolatot és a környezettel harmonizáló növényeket telepítenek. A gépjárművel érkezők fogadására parkoló létesül a rendezvény- és sportpálya melletti területen. A környezethez méltó pihenőhelyeket alakítanak ki: a turistákat ülőfalak, padok várják majd a téren, amely különleges megvilágítást kap.

A Pannonhalmától nem messze eső Tét önkormányzata biológiai hulladékok környezetbarát ártalmatlanításán gondolkodik: biogáz erőművet szeretne, amelynek tervezésére 60 millió forintot nyert az Európai Unió Interreg programja keretében. *Szabó Ferenc* polgármester szerint a projekt egyik célja, hogy biztos piacot nyújtson a megélhetési gondokkal bajlódó mezőgazdasági termelőknek. A Tét környéki földek termőképessége alacsony, így a mezőgazdaságban tevékenykedők jobban járnak, ha alapanyagot termelnek az erőmű számára. Biogáz előállítására alkalmas a hígtrágya is, így a beruházás révén megoldódna a helyi sertéstelep hígtrágya elhelyezési problémája. A biogáz elégetése során gőz is keletkezik, a megtermelt hőenergiát akár uszodai célokra vagy kertészet



Aki járt már Bugacon, s egyáltalán a kiskunsági tanyavilágban, s megtapasztalta, amint néhány óras kiadós eső után járhatatlan sártengerré válnak a földutak, szárazságban pedig a szél által rájuk hordott homokdűnék akadályozzák a közlekedést, az megérti, miért állítja a bugaci polgármester, hogy az uniós támogatás tényleges összegénél jóval többet kapott a falu lakossága. *Csitári Tibor* polgármester tájékoztatása szerint az agrár- és vidékfejlesztés operatív program keretében benyújtott pályázatukkal uniós forrásból 60 millió forintot nyertek, amiből 2,5 kilométer hosszúságú mezőgazdasági út épült meg a felsőmonostori külterületen, ahol a település legjobb minőségű földjein magas szintű agrártermelés folyik. Az uniós támogatással elkészült szilárd burkolatú utat úgy építették meg, hogy az elbírja a nehéz mezőgazdasági gépeket, terményszállítókat is, s a faluban, vagy a szomszédos településeken lakó tulajdonosok, bérlők személykocsival is megközelíthessék földjeiket.

A környékbeli több tucat tanyasi lakos pedig az út idei májusi átadása óta már az időjárási viszonyoktól függetlenül tud eljutni orvoshoz, patikába, iskolába, boltba, rokonokhoz, ismerősökhöz. Vagyis az út megépülésével élhetőbbé vált számukra az élet. Egyébként az összesen 80 milliós infrastrukturális beruházáshoz szükséges saját erő nagyobb részét – 14 millió forintot – a BM e célra szánt alapjából, ugyancsak pályázaton nyerték. Örömhöz némi öröm is társul. A pályázati rendszer, s főként az elszámolás már sokszor és sokak által kifogásolt bonyolultsága, hosszadalmassága Bugacon is nehézségeket okozott. A bugacpusztaházi társközséggel együtt évi 550 millió forint körüli összegből gazdálkodó település ugyanis idén először hitelfelvételre kényszerült. A polgármester szerint azért, mert az önkormányzatnak az elvégzett munkák ellenértékét maradéktalanul ki kellett fizetnie, az utófinanszírozású beruházáshoz elnyert támogatás egy része viszont még mindig késik, tényleges megszerzése nem kevés utánajárást igényel. A tapasztalt gondok ellenére alig várják, hogy a külterületi infrastruktúra fejlesztéséhez hasonló pályázatot írjanak ki, mivel a most elkészült utat további szakaszokkal szeretnék folytatni a Kiskunfélegyháza, Fülöpjakab és Kunszállás által közrefogott területen. A polgármester becslése szerint ha az újabb útberuházásokra sikerrel tudnának pályázni, akkor csak Bugacon legkevesebb száz tanyán élő család kerülne a szó legszorosabb értelmében a saját falujához közelebb. Jelenleg ugyanis a felsőmonostori tanyavilágban élők jelentős része sok kilométeres kerülővel juthat el a légvonalban nem túl messze lévő faluközpontba, a megépítendő úton viszont jóval kevesebbet kellene megtenniük.

Kovács Klára

számára lehetne hasznosítani. A kisváros önkormányzata abban bízik, hogy az erőmű kivitelezését is támogatja majd az uniós.

Maróti Zsuzsa

## Jász-Nagykun-Szolnok megyében

Tudatos várostervezés, több éves előkészítő munka eredményeként összesen hét uniós támogatású projekt van folyamatban Szolnokon, csaknem 3,7 milliárd forint bekerülési értéket képviselve. *Radócz Zoltán* alpolgármester szerint Jász-Nagykun-Szolnok megye székhelyén harminc éve nem voltak ilyen fejlesztési lehetőségek. A térség egyik legnagyobb gazdaságfejlesztő beruházása a logisztikai központ építése, amelyre a Phare kifutó pályázati körében 5,4 millió eurót, 1,5 milliárd forintot nyert a város önkormányzata. Ezt történelmi jelentőségűnek minősíti az alpolgármester, Szolnok ugyanis már 1993 óta szerette volna megépíteni a logisztikai bázisát. A beruházás szeptemberre készül, szervesen kiegészíti a korábban kiépült ipari parkot, hiszen vasúti összeköttetés is van vele. Városfejlesztéssel is párosul, mivel a logisztikai központhoz vezető utak fejlesztését is tartalmazza, ezáltal a városközpontból kikerülhet a 32-es főút. A projekt fele út-, másik fele közműfejlesztés. Az ipari park és a logisztikai központ együtt szolgálja majd a térség gazdaságfejlesztését.

A másik nagy projekt a belvárosi rehabilitáció, amire a Regionális Operatív Programból 1,1 milliárd forintot nyert a megyeszékhely. Ez is történelmi jelentőségű fejlesztés lesz, hiszen Szolnoknak 30–40 éve, a 4-es főút

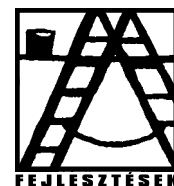
városon való átvezetése miatt nem alakulhatott ki városközponti magja. A város legfrekvenciáltabb helyén közúttal is terhelt főtér arculata a beruházás révén teljesen átalakul majd, XXI. századi, korszerű, emberléptékű tér lesz. A program tartalmazza a főtér átalakításához kapcsolódó 400 millió forintos útfejlesztést, egy belvárosi térfigyelő rendszer kiépítését, valamint a városháza, és a mellette lévő önkormányzati épületek homlokzati felújítását is. Sétálóutcák, teraszok épülnek, megvalósul a Tisza-part forgalomcsillapítása. Az úthálózat fejlesztése még idén megkezdődik, a tér pedig 2007 nyarára lesz teljesen kész.

Szolnok informatikai rendszerének teljes megújítására, az elavult önkormányzati számítógépes rendszerek összehangolására, az e-önkormányzat megvalósítására 680 millió forintot költhet a város önkormányzata. Létrejön a digitális iktatás rendszere, gyorsul az ügyintézés, a bizottsági és képviselői munka átkerül laptopokra. Az informatikai modulokra épülő fejlesztés jól halad, még idén befejeződik.

Örömmel számolt be az alpolgármester több közérzetjavító uniós pályázat sikeréről is. A Volán az önkormányzattal közösen nyert 42 millió forintot a dinamikus forgalomirányító és ellenőrzési rendszer kiépítésére: minden jármű össze lesz kötve a forgalomirányító rendszerrel.

A vásárcsarnok bővítésére 41 millió forint uniós pénzt költenek, amelyből a csarnokon kívüli eladósort külső üvegtetővel fedik le, ezzel teremtve kulturáltabb vásárlói körülményeket.

UNIÓS PÉNZEK  
UNIÓS PÉNZEK  
nyomában





Országosan is kiemelt beruházásként építik meg Szolnokon a Prizma úti komplex gondozási központot. A 200 millió forintos projekt révén a nappali foglalkoztatótól kezdve az átmeneti szállásig, az egészségügyi ellátásig sok mindenre lesz lehetőség a krízishelyzetben lévő személyek, családok segítése érdekében. Eredményes volt az önkormányzat és a Munkalehetőség a Jövőért Kht. közös uniós pályázata is. A támogatás révén olyan nonprofit foglalkoztatási projektet valósítanak meg, amelynek keretében nemzetközi minősítésű hegesztőket képeznek, hogy a szintén a pályázat révén beszerzett fémmegmunkáló eszközökkel szemeteskukákat készítsenek majd a megyeszékhely részére.

Az uniós projektek a belvárosi rehabilitáció kivételével még idén befejeződnek, miközben már két újabb nagy uniós pályázat előkészítésén dolgoznak. Az egyik az önkormányzat tulajdonába került volt Mester úti laktanya rehabilitációja lesz, ahol vegyes kereskedelmi és lakóövezet, szabadidőközpont, valamint több út épül, a másik pedig a Damjanich uszoda komplex fejlesztése, korszerűsítése. Az uniós pályázatok nagy előnye, hogy mindössze 10 százalék körüli önkormányzati hozzájárulással már indítani lehet a beruházásokat.

Simon Cs. József

## Somogy megyében

Somogyországban 2004 óta háromszázharminckét pályázat volt sikeres. Az ISO minőségbiztosítási rendszer kiépítésétől a mezőgazdasági munkagépek vásárlásán és az iskolai rekonstrukción át a hátrányos helyzetűek, köztük a cigányok munkába segítéséig rendkívül széles a sikeres pályázói kör.

A Szenna Pack Kft., a Zselic legnagyobb foglalkoztatója például 300 millió forintos aerosolos palackgyártó gépsort szerzett be a pályázati pénzből. Somogyudvarhely 21 milliós óvodakorszerűsítését éppúgy fontosnak ítélték a pályázat elbírálói, mint a léghűtő ventilátorok felszerelését a Kutas Mezőkert Rt. tehénistállóiba 2,3 millió forintért. De említhető a tizennyolc személyes üdülőház kialakítása a gyógyvizeről ismert Csokonyavisontán 15,8 milliós támogatásból, vagy Somogy legfiatalabb városának, Kadarakútnak az önkormányzata, amely az egységes településkép kialakítására, valamint közösségközpont fejlesztésére pályázott, s nyert is 25 millió 387 ezer 360 forintot.

Az egységes településkép kialakítására kiírt pályázatot „lovagolta meg” Somogyszob önkormányzata is. Eller János polgármester elmondta: csaknem ötmillió forintot nyertek erre a célra. Az 1800 lelkes település utcáit járva érzékelhető is a változás: kivágták a főútvonal melletti fákat, s helyükre újakat ültettek. Öt utcába hulladék-tárolókat, padokat, virágládákat helyeztek ki, és ebből a pénzből újítottak fel több parkot, kertet. Így a már korábban kialakított, Somogyszob közepén lévő szabadidőparkkal együtt valóban vendégcsalogató a falukép. Érdemes betérni az úgynevezett Vilma házba is, amelynek öreg falai a népelet gazdag kincsestárát rejtik. Eller János arra is büszke, hogy ugyancsak közel ötmillió forintot nyertek egy másik projekttel a szociális és közösségi szerveze-

tek klubjának tető- és homlokzat-felújítására, valamint az épület akadálymentesítésére. Tervek azonban még bőven vannak; nem mondtak le az iskolaépület rekonstrukciójáról sem.

Tizenhatezer eurót nyert testvértelepülési kapcsolatainak mélyítéséhez Lengyeltóti önkormányzata. A Balaton közeli, 3400 lelkes somogyi kisváros útiköltségre, illetve a delegációk ellátására fordíthatja ezt az összeget. *Peitlerné Takács Éva* könyvtárostól, a pályázat egyik kidolgozójától megtudtuk: a német Dielheim, a szlovák Lehnice, a romániai Farkaslaka és a lengyelországi Wengerszka Gorka küldöttsége látogatott el a június végi, hagyományos Tóti Napokra, ahol számos, nagy érdeklődéssel kísért program várta a vendégeket. Ekkor zajlott az Európai Polgárok Találkozója 2006 című rendezvény is, amely azt az alcímet kapta: Egy európai polgár, egy európai kistérség. A találkozáson kutatók, tanárok és minisztériumi képviselők fejtették ki gondolatukat, a testvértelepülések küldöttei pedig egy-egy korreferátummal készültek. A művelődési ház közelmúltban átadott, impozáns nagytermében ekkor rendezték meg a város napját is, ahol számos elismerést adtak át a közéletben, az oktatásban és a sportban élenjáróknak.

A Koppány Völgye Többcélú Kistérségi Társulás széles sávú internetinfrastruktúra kiépítésére nyújtott be pályázatot, amelyen 151,4 millió forintot nyert. *Schmidt Jenő*, Tab polgármestere örül, hogy az önerővel növelt, így mintegy 200 millió forintra rúgó beruházás hatását Bábony-megyér, Bonnya, Kára, Kapoly, Kisbárapáti, Miklósi, Somogyacsa, Somogymeggyes, Tengőd és Zics lakói egyaránt élvezik majd. Schmidt Jenő polgármester két-három éven belül szeretné elérni a hivatalok összekötését, s ez tovább könnyítené az ügyintéztést és a rendszeres kommunikációt. Az 5000 lelkes Tab egyébként az AVOP-on 25 millió forintot nyert a piac bővítésére, felújítására, illetve a vizesblokk rendbehozatalára, amelynek már megtörtént a műszaki átadása. A Közútkezelő Kht. tabi közreműködéssel a ROP-on szerepelt sikerrel; így épülhet meg a Tab-Darány összekötő út.

Somogyjád legújabb büszkesége a közelmúltban felújított és átadott egykori jegyzőlak, amely vendégházként működik, és két helyiségben helytörténeti gyűjtemény várja a látogatókat. *Pirkhofferné Szarka Ilona* címzetes főjegyzőtől, körjegyzőtől megtudtuk: csaknem húszmillió forintot nyertek az építészeti értékmegővást célzó pályázaton. Mindössze 1,4 millió forinttal kellett kiegészíteni az összeget; a saját erőt pedig a Belügyminisztérium pályázatán nyerték. Az 1700 lelkes falu – amely az irodalomtörténetben is nyomot hagyott, hiszen Stampler Imre somogyjádi iskolaigazgató felkérésére írta Illyés Gyula Az éden elvesztése című oratóriumot – szinte egy emberként örült a parkkal körülölelt, megszépült épületnek, s valóban fellelkesültek a jádiak, amikor arra kérték őket, hogy néhány tárgyat átmenetileg ajánljanak fel a helytörténeti kiállítás számára. Van itt paraszas vasaló, tulipános láda, vannak régi mezőgazdasági okmányok, fényképek, szöttesek, ruhaneműk, mindemellett tükrök, kályhák is helyet kaptak a tervek szerint két-három havonta cserélődő kollekciónak.

ban, amelyet egy idő után régi tulajdonosaiktól szeretne megvásárolni az önkormányzat. Mivel viszonylag sokan megfordulnak e szép fekvésű településen, ezért gondoltak arra, hogy vendégházat alakítsanak ki az épületben, amelyben egykor a körjegyző is lakott, de jó célt szolgál a testvértelepülési delegációk elhelyezésekor is. A település képviselő-testületének távolabbi célja pedig az, hogy fenntartsa magát az önkormányzati hivatal szomszédságában lévő, kikapcsolódásra, pihenésre valóban alkalmas, nyolc személyes vendégház.

Lőrincz Sándor

## Hajdú-Bihar megyében

Hajdú-Bihar megye igen jól szerepelt a Nemzeti Fejlesztési Program pályázatain. A beadott több mint kétezer pályázatnak több mint felét elfogadták, s összesen 47 milliárd forint támogatást nyertek a helyi önkormányzatok, önkormányzati cégek és kistérségi társulások.

Hajdúszoboszlón az elektronikus ügyintézés került elérhető közelségbe egy pályázat nyomán, az úgynevezett info-mentori program keretében, amelynek alapját az Integrált Kistérségi Elektronikus Közigazgatási Rendszer, az IKeR és az Adatszár program képezi.

Úgy kezdődött, hogy a hajdúszoboszlói önkormányzat által alkalmazott informatikusok feldolgozták a közigazgatási eljárási törvényben meghatározott ügymeneteket. Ebből országosan egyedülálló módon egy számítógépes ügyintézési program született. Az igazgatási ügyvitel négy elemét elektronizálják (ügykezelés, ügyintézés, adatkezelés és információszolgáltatás), ami több mint tíz éves fejlesztő munkájuk csúcsa lesz. A feladat megoldásához a Gazdasági Versenyképesség Operatív Program anyagi eszközeiből kértek és kaptak támogatást. A több mint félmilliárdos költségekből négyszázötven millió a támogatás mértéke. A cél megvalósításához huszonkét Hajdú-Bihar megyei település (amelyekhez csatlakozott egy szabolcsi község, Kemece is), Hajdúszoboszló gesztorságával kistérségi céltársulást hozott létre. A társulásra eső költséget is a már említett operatív program fedezte.

Magára az internetes ügyintézésre az adott települések portáljain lesz lehetőség. Ezek már ma is megvannak, de egyoldalúak: információt lehet szerezni, ha ráklikkel az ügyfél a megfelelő programpontra, de ennél többet nem. Ha majd befejeződik a fejlesztő munka, akkor már képesek lesznek az elektronikus ügyintézésre is. Ez utóbbi úgy történik majd – több helyütt már –, hogy az ügyek intézéséhez szükséges dokumentumokat a számítógéppel és internet-hozzáféréssel bíró ügyfelek letöltik a portálról. Így ezekért a dokumentumokért nem kell bemenniük a hivatalba. A le- és kitöltött dokumentumokat az ügyfél kinyomtatja, majd eljuttatja az önkormányzati hivatal megfelelő osztályára. A százötven ügyfajta közül a leginkább előforduló húszban ügyfajtaban teljes körű lesz az e-ügyintézés. Ez azt jelenti, hogy a kitöltött nyomtatványokat azonnali e-mail-ben küldik majd el a hivatalba. Mivel Magyarországon egyáltalán nem olyan elterjedt a számítógép és az internet használata, hogy annak a segítségével tömegesen intézhessék ügyeiket az emberek, a résztvevő

# A SOPIANAE ÖRÖKSÉG

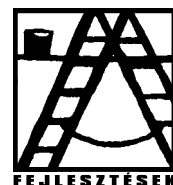
Egy hír Baranyából. November a határideje annak a nagyszabású projektnek, amelynek keretében a pécsi világörökséget, a római kori Sopianae ókeresztény temetőt turisztikai célponttá fejlesztik. A beruházáshoz 1,5 milliárd forintos vissza nem térítendő támogatást nyert a regionális fejlesztési operatív program keretében a projektet irányító Pécs Sopianae Örökség Kht. A Sopianae ókeresztény temetőt az UNESCO 2000 decemberében vette fel a világörökségi listára, és ezzel az egyetemes értékű, az emberiség történelme szempontjából kiemelkedően fontos kultúrtörténeti kincsek közé sorolta. A most zajló nagyszabású fejlesztés három részből áll: ezek a védett emlékek, műemléki látnivalók bővítése (a Cella Septichora feltárása), kiszolgálóegységek létesítése és a meglévő objektumok színvonalának javítása, valamint a beruházáshoz szükséges kiviteli tervek és marketingprogramok készítése. A fejlesztéssel láthatóvá és látogathatóvá válik a negyedik századi nekropolisz Cella Septichorának nevezett hétkaréjos kápolnája, felújítják a már korábban feltárt sírkamrákat és mauzóleumot, díszburkolattal látják el a világörökségi központhoz vezető utcákat, és megújítják a környezetükben lévő zöldfelületeket. A Cella Septichorát egy föld alatti folyosó köti majd össze a korábban feltárt emlékekkel. Ennek építése már folyamatban van. A Cella Septichorából könnyen megközelíthető a Korsós sírkamra, a Péter-Pál-sírkamra együttese, valamint a baptisztérium. A temetőegyüttes védelme nehéz és a műemlékvédelem történetében szokatlan feladat: jelenleg a föld alatt helyezkedik el, pedig valamikor a római korban ligetes, teraszos kiépítésű volt. Különlegessége, hogy a teraszokon voltak a kápolnák, alattuk pedig a sírkamrák. Mivel a pécsi műemlékvédelem speciális vonása, hogy több történeti-régészeti kor rétegződik egymásra, ezért ezek szimbiózisát meg kell őrizni.

K. J.

önkormányzatok településin létrehozzák az úgynevezett info-mentori hálózatot. Ennek az a lényege, hogy a már csaknem minden településen meglévő internet-hozzáférési helyeken – teleházakban, e-Magyarország portálokon, óvodákban, iskolákban, művelődési házakban – az emberek a munkaidejük után intézhessék elektronikusan az ügyeiket. E pontokon a hálózat munkatársai állnak rendelkezésükre. Ez azért is jó, mert a számítógépes és internetes tevékenységben gyakorlatlan ügyfeleket segíteni is tudják az igazgatási és informatikai ismeretekkel is rendelkező szakemberek. Ők akár ügyintézési vagy informatikai tanácsokat is képesek adni az info-mentori hálózat igénybe vevőinek.

Debrecenben napjaink egyik legfontosabb problémáinak, a környezet védelmének és az energiával való takarékoskodásnak az érdekében fordult pályázatával az önkormányzat holding-tagvállalata, a Debreceni Hőszolgáltató Rt. a Nemzeti Fejlesztési Hivatal Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Programhoz, amelynek

UNIÓS PÉNZEK  
UNIÓS PÉNZEK  
nyomában



keretében erre a célra 230 millió forintot kaptak az 580 millió forintos beruházásukhoz. Ennek idei része szeptember 15-éig, a fűtési szezon indulásáig valósul meg. A környezetvédelem és energiatakarékosság terén eddig is élen járó cég az országban az elsők között tette lehetővé a felhasznált távhő egyedi mérését, vagy a hőközpontok által felhasznált energia költségeinek reális megosztását a lakástulajdonosok között. Most ezen is túlmegy, s további költségcsökkentést alapoz meg (amire – mivel a távhőszolgáltató is az egyre dráguló gázzal melegíti a vizet – szükség is lesz).

A tavaly elvégzett munkák két régi hőközpontot váltottak ki, 31 kis hőközpontocskával. Ezek egy-egy épületben helyezkedhetnek el, mivel mindössze akkora helyet foglalnak el, mint egy íróasztal. Jellegzetességük, hogy ott, a helyszínen, egy-egy épületben vagy egy magas épület lépcsőházában egy hőcserélő segítségével maguk állítják elő a használati és a fűtésre szolgáló melegvizet. A hőcserélőben a nagy nyomású forróvíz segítségével állítják elő a szükséges hőfokot a fűtőtestekben. Az idén az Újkerthben mind az öt régi nagy hőközpontot kicsikre cserélik. A megtakarítás részben abból fakad, hogy a kisebb berendezéseknek összességükben kisebb a működtetési energiaszükséglete (pl. szivattyúzása), mint a nagyoknak. Másrészt elkerülük a korábban a központi távhűtő művektől kiinduló vezetékeken bekövetkező veszteségeket. A másik momentum a felhasználókra vonatkozik. Ezzel a rendszerrel teszik lehetővé, hogy ők is takarékoskodjanak, nemcsak szobánként, hanem akár radiátoronként is szabályozva a fűtést. A hőszolgáltató jövőre folytatja ezt a munkát a város legnagyobb, és legutoljára épült lakótelepével, a Tócsóskertivel.

Polgáron öko-turisztikai és tájtörténeti park épül a sztráda mellett. Törvény írja elő, hogy az építkezéseknél, így az autópályák építésénél is régészeti kutatásokat kell végezni. Az M3-as autópálya építkezését is megkutatatták a régészek, s különböző korokból származó hatalmas anyagot találtak. Az ásatások vezetője stílszerűnek tartotta, hogy az anyag legérdekesebb részeit, kiegészítve az illető korok jellegzetes épületeivel a helyszínen állítsák ki. Így született meg a Polgári Ökoturisztikai és Táj-történeti Park alapötlete. Pénz is került rá, az autópályát építő társaság nyereségéből egymilliárd forintot szántak erre a célra. A beruházás első ütemében elkészült egy kurgán, belsejében régészeti és néprajzi emlékek bemutatására alkalmas kiállító térrel. Ezen kívül – egy mesterséges tavacska mellett – a paraszti élet néhány rekvizitumát is létrehozták: kemencét, kukoricagórét. Ezek köré sánc épült, amely a hajdani gyepút, a magyarság megerősített határterületét idézi. A második ütem megvalósítására a Hajdú-Bihar megyei önkormányzat pályázatot adott be a Turisztikai vonzerő fejlesztése címén a Regionális Fejlesztés Operatív Programja keretében. A pályázat sikeres volt, egymilliárd forintot kaptak el célra, amelyet 10 százalékos önrésszel kellett kiegészíteni.

Ennek felhasználásával készült el két téli üdülő fogadóépület, amelyek alkalmasak kéz- és iparműves kiállítások rendezésére. Egyikben egy 150 személyes konferenciater-

em is lesz. Nyolc kör alakú jurttában kis kiállító helyiségek létesíthetők, amelyekben a régió jellegzetességeit állítják ki fotók, videók és fényhatások segítségével. Hat ház a honfoglaló magyarság jellegzetes lakó- és gazdasági épületeit mutathatja be. A már említett tó mellett vízi színpad is épült a hasonló hortobágyi mintájára. Az itteni folklór- és egyéb bemutatókat kétszáz néző láthatja.

**Gőz József**

## **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében**

Az Első Nyírségi Fejlesztési Társaság (ENYTF) támogatást nyert a Foglalkoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium Humánerőforrás-fejlesztési Operatív Program (HEFOP) Irányító Hatóság pályázatán. Programjuk címe: Újra a munka világában. A terv a 40 év feletti nők munkaerőpiaci reintegrációját segíti. Az ENYTF konzorciumi partnere a Human-Net Alapítvány, valamint Napkor, Nyírtúra és Nagycserkesz község önkormányzata.

Vámosi Vanda projektmenedzser elmondta, hogy céljuk a 40 év feletti nőknek a munkaerőpiacról történő kirekesztődésének megakadályozásán túl a hátrányos helyzetű emberek társadalomba való integrálása. Igyekeznek javítani a résztvevők munkaerőpiaci esélyeit, s az elhelyezkedésüket segíteni, valamint az érintettek sajátos adottságait hasznosítani a munka világában. Nagy hangsúlyt helyeznek a krízishelyzetek kialakulásának megelőzésére, a családi és munkavállalói szerepek hatékony ellátásához szükséges személyes harmónia megteremtésére. A programba összesen húsz 40 évnél idősebb, érettségizett, de munkaerőpiaci szempontból hátrányos helyzetű nőt vontak be, akik személyiség- és kulcsképessegs-fejlesztő tréningeken, továbbá új szakmát adó szociális gyermek- és ifjúságvédelmi ügyintézői képzésen vesznek részt. Pszichoszociális támogatást is kapnak a résztvevők, akiknek mintegy felét a képzésüket követően 6 hónapig foglalkoztatják.

Az ENYTF 2005. április 1-jén indította Halmozottan hátrányos helyzetű fiatalok képezhetőségének és foglalkoztathatóságának javítása című, Humánerőforrás Operatív Program projektjét. Erre európai uniós forrásból csaknem 39 és fél millió forint támogatást kaptak. Az ENYTF a tervezetet a konzorciumi partnereivel, így a Gyermekjóléti Központtal, a Mentálhigiénés Központtal, a Human-Net Alapítvánnyal és az Oltalom Szeretetszolgálattal együttműködve valósítja meg. A program során működtetett Kuckó Szabadműhelyben az igényeknek és a lehetőségeknek megfelelően szabadidős programokat szerveznek. További céljuk a személyre szabott, folyamatos segítségnyújtás, valamint a képzőszervekkel és munkáltatókkal való kapcsolatfelvétel, a hajléktalanok, az iskolarendszertől lemorzsolódott, alacsony iskolai végzettségű fiatalok, állami gondozásból kikerültek, pártfogoltak, átmeneti otthonokban élő és bevándorolt családok gyermekei munkaerőpiaci esélyének növelése. Ennek érdekében közösségépítő tréninget, pályaorientációs foglalkozást, munkaerőpiaci tréninget és informatikai képzést szerveznek. A programba száz halmozottan hátrányos

munkanélküli fiatalok be. A tréningeken résztvevők három hónapon át képzési hozzájárulásban részesülnek.

Nyírbátor önkormányzata az ipari parkok fejlesztése érdekében ROP-os pályázaton vett részt. Ötszázmillió forintot nyert, amely 95 százalékos támogatásnak felel meg. A beruházás tavaly év végén fejeződött be. Kiepült a közmű-, vagyis az ivóvíz-, a csapadék, a szennyvíz-, a gáz-, a villany- és az úthálózat. Mindezekhez az anyagi fedezetet a saját erőből, a PM sajáterő-kiegészítésből és EU-s finanszírozásból hozták össze. *Máté Antal* pályázati referens tájékoztatást adott arról, hogy megosztották a telkeket, s az ipari parkba betelepülő cégek teljesen közművesített területet vásárolhatnak meg. A kábelkorbácsokat gyártó Bátorprodukt Kft. idén januárban megkezdte ott a működését. Tárgyalnak egy másik befektetővel is, de azzal még nem írták alá a szerződést.

Az előcsatlakozási, Orfeusz néven ismert projekt keretében a volt batori várban kiállítótermet és reneszánsz kori éttermet alakítanak ki. A munkák befejezése szeptember végére várható. Megkezdődött a mellette lévő templomkert és az odavezető utak felújítása is. A szóban forgó EU-projekt keretében milliárdos beruházás valósul meg.

Nyírbátor egyik ROP-os pályázata a városi területek rehabilitációjára irányul. Ebben a támogatási szerződés megkötése és a különböző dokumentumok csatolása s a különböző módosítások pontosítása van folyamatban. E pályázatot az önkormányzat 2004-ben nyújtotta be, s most a támogatási szerződés megkötése van soron. Szeretnék Nyírbátor infrastrukturálisan elmaradott részét fejleszteni. E pályázatban útépitések, -felújítások parkrekonstrukciók, közösségi hely kialakítása, iskolakerítés-építés, s más, a város arculatát javító kisebb munkálatok szerepelnek. A település ezen részén élő cigány lakosság oktatására, felzárkóztatására irányuló kezdeményezéseket is tartalmazza a szóban forgó program.

Nyírbátor önkormányzata alkotott egy GVOP-s programot is. Ennek révén széles sávú internethálózatot építenek a város egész területén. Ennek megvalósulásával javul a helyi telefonszolgáltatás minősége is.

Tiszavasváriban a Tisza menti Települések Térségfejlesztési Társulása (röviden a Tisza-tér társulás) szociális képzést végez a HEFOP program keretében, amelynek címe: Építőkövek. A megvalósítás idén januárban kezdődött meg, és két évet ölel fel. A rendelkezésre álló összeg 16 millió forint, s ez száz százalékos támogatásnak felel meg. *Rozgonyi Enikő*, a kistérségi társulás menedzsere elmondta, hogy a projekt főként a szociális szolgáltató központokban dolgozó szakemberek továbbképzésére irányul, de részt vesz benne a rendőrség két munkatársa is. Mentálhigiénés segítséget nyújtanak a rászorulóknak. A kistérségből a 2007 december végéig tartó képzéseken összesen 154-en vesznek részt. Tiszavasvári önkormányzatának létezik egy, a város területének rehabilitációját elősegítő EU-s programja is. Ennek megvalósítása is folyamatban van. Felújítják a művelődési központot és a térségi szolgáltató házat, továbbá sor kerül három tér rehabilitációjára meg az idén.

# TÖOSZOS PANDA

A Panda Software Hungary és a Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége pályázatot hirdetett az önkormányzatok számára saját antivírus szoftverek beszerzésére. A Panda Software Hungary a pályázat keretében lehetőséget nyújt az önkormányzati üzemeltetésű intézmények, non-profit szervezetek számára is a kedvezményes beszerzésre.

A pályázat célja az önkormányzatok és általuk üzemeltett intézmények számítástechnikai eszközeinek hatékony védelme a vírusok és egyéb kártevők ellen. A pályázat keretében a kiírt feltételeket teljesítő önkormányzatok, valamint az általuk üzemeltetett intézmények a pályázat tárgyát képező Panda BusinessSecure Antivirus with TruPrevent és Panda EnterpriseSecure with TruPrevent szoftvereket 50 százalékos támogatással vásárolhatják meg. A TÖOSZ-tag önkormányzatok azonos feltételek mellett egy helyett két évig vehetik igénybe a szolgáltatást.

Pályázhat minden önkormányzat, önkormányzat által üzemeltetett intézmény és önkormányzati alapítvány. A pályázat keretében a Panda Software Hungary a megpályázott licenccsám összegét tekintve a pályázati alapjának, így igénybe vehető akár mennyiségi kedvezmény is. A pályázati támogatás elnyeréséhez a pályázati adat- és megrendelőlapot (<http://www.pandasoftware.hu/toosz.html>) megfelelően kitöltve 2006. december 20-áig kell eljuttatni a megadott címre.

EU-s program keretében továbbfejlesztik a helyi strandot. A gyermekmedencében vízvisszaforgatót és térköburokolatot készítettek. Gépházat építettek, valamint fúrtak egy 800 méter mély kutat, felújították a bejárati épületet, és köburokolattal látták el a bevezető utat.

Tiszavasvári gesztorságával három települést – Tiszavasvárit, Szorgalmatost és Tiszalököket – összekötő kerékpárút készül. A munkák idén november végére fejeződnek be. Tiszavasvári önkormányzatának EU-s pályázata révén felújítják a városi bölcsődét és berendezéseket, játékokat szereznek be.

Tiszalök önkormányzata a város területének rehabilitációját végezte el EU-s támogatással. Felújították a művelődési központot és a könyvtárat. Rendbe hoztak három közteret is.

Tiszadadán egy AVOP pályázat megvalósítása tart. Tárgya a Zatureczky-kastély felújítása. Az épület jelenleg művelődési központként funkcionál.

Rakamazon szintén AVOP-os pályázat nyomán egy mezőgazdasági út felújítására kerítettek sort.

Ófehértón AVOP-os pályázat keretében 28 millió forintos költséggel 500 méter hosszú és négy méter széles szilárd burkolatú mezőgazdasági út épült, amelynek révén jelenösen javul a növénytermesztés, a kertészet és az állattenyésztés célját szolgáló földek megközelíthetősége.

Nyírgyulajban EU-s pályázaton nyert összegből tavaly fejezték be a millenárius park és a kúria felújítását.

Cselényi György

UNIÓS PÉNZEK  
UNIÓS PÉNZEK  
nyomában



FEJLESZTÉSEN

Lapunkban már olvashattak az Interreg IIIC Kelet program keretében és támogatásával működő Nemzetközi Települési Hálózat (ICNW) egyik rendezvényeként tartott konferenciáról, amely a megújuló energiaforrások, a hulladékgazdálkodás és a szennyvíztisztítás témaköréből merített előadásokban bővelkedett. Az előadók egyike a TÖOSZ képviselőjében Szalay Gergely, a főpolgármesteri hivatal közmű ügyosztályának munkatársa volt, aki a tanácskozáson az általuk koordinált Dél-Budai Regionális Szennyvízelvezetési és Szennyvíztisztítási Projekt jelenlegi helyzetéről és várható alakulásáról beszélt. Az alábbiakban az előadás lényegét az előadó által rövidített változat alapján ismertetjük.

# A DÉL-BUDAI PROJEKT

A dél-budai projekt a 2007-2013 közötti uniós támogatásokra számot tartó, tervezett beruházások egyike, része a kedvezményezett tagállamok által elkészített Kohéziós Alap stratégiának, amely kijelöli a környezetvédelmi és közlekedési infrastrukturális támogatások felhasználásának kereteit. Amint az ismertes, az Európai Unió követelményei szerint a környezetvédelmi ága-

zatban kitüntetett figyelmet kell fordítani a szennyvízhálózat és szennyvíztelepek fejlesztésére, korszerűsítésére. A Kohéziós Alapból olyan, a szennyvízkezelés javítására irányuló projektek támogathatók, amelyek több mint 50 ezer lakos életkörülményeire vannak hatással.

A fenti prioritások figyelembe vételével kialakított dél-budai projekt a fővárosban

keletkező szennyvizek szennyvíztisztító telepekre vezetését, egyszersmind a Duna terhelésének radikális csökkentését célozza, s mintegy 300 ezer lakos életkörülményeit hivatott javítani. A beruházásban résztvevő önkormányzatok – Budakeszi, Budaörs, Budapest XI., XXI., XXII. kerületeinek, Diósd, Érd, Tárnok és Százhalombatta önkormányzatainak – együttműködése révén 2010-ig megépül a Dél-budai szennyvíztisztító telep, amelynek hidraulikai kapacitása naponta csaknem 60 ezer köbméter szennyvíz megtisztítását teszi majd lehetővé. Emellett a beruházás részeként jelentősen bővül a főváros csatornahálózata: több mint 400 kilométernyi új közcsatorna épül. Budakeszin és Százhalombattán alig négy év múlva már korszerű szennyvíztisztító telepek elégitik ki a megnövekedett igényeket.

A projekt beruházási költségének 80 százalékos uniós finanszírozására igényt tartó (több tanulmányt, műszaki és pénzügyi elemzést tartalmazó) pályázati dokumentációt ez év végén nyújtják be Brüsszelben. Ha ez a pénz meglesz, amire jó esély van, a fennmaradó 20 százalék felét az állam, a másik felét fővárosi önkormányzat folyósítja.

Jelenleg a beruházás előkészítési szakaszában tartunk, a kivitelezési munkálatok 2008 első negyedévében kezdődnek. Jövőre közbeszerzési pályázat révén választják ki mind a csatornahálózat, mind pedig a szennyvíztisztító telep kivitelezőjét. A beruházást a próbaüzemmel együtt 2010. december 31-éig kell befejezni.

## CSEREPROGRAM

Szalay Gergely képviselte a TÖOSZ-t a nemzetközi konferenciát követő ICNW-csereprogramon, amelyen vele együtt hat országból mindösszesen nyolc szakember vett részt. Ezt a programot is a megújuló energiaforrások, a hulladékgazdálkodás és a szennyvíztisztítás témakörében szervezték. Szalay Gergely a kétnapos tanulmányútról lapunknak is beszámolt.

A résztvevők a gleisdorfi áramszolgáltató társaság központjában ismerkedhettek a város önkormányzatának környezetvédelmi törekvéseivel, ezen belül a napenergia-hasznosítás és üzemanyag-felhasználás racionalizálásának elemeivel. Gleisdorfban a város számos pontján, javarészt épületeken elhelyezett, a köztereken pedig művészeti alkotások benyomását keltő napelemek segítik a villamosenergia-igények gazdaságos kielégítését. A telepen az elektromos autók akkumulátorait díjmentes töltik fel, a dízelüzemű gépjárművek pedig helyben előállított biodízel-üzemanyagot tankolhatnak.

Szalay Gergely és öt más országból való kollégái a biomassza-rendszerek működéséről és a biomassza energetikai hasznosításáról szereztek tapasztalatokat különös módon egy, a világ élvonalába tartozó kazángyártó cégnél tett látogatásuk során. Megtekintették emellett a Feldbach települést ellátó távhőszolgáltató telepet, ahonnan korszerű gázmotorok fűtenek mintegy 300 lakást. Másnap Lannach településen jártak, ahol a már megvalósított szelektív hulladékgyűjtési rendszerrel a polgármester tájékoztatta őket, majd a helyszínen ismerkedtek a központi hulladékgyűjtő telep működésével. A csoportot Leibnitz város polgármestere is fogadta (ezen a fogadáson három település – Leibnitz, Wagna és Kaindorf – önkormányzatát tömörítő, a szennyvíztisztítás megoldására szerveződött céltársulás elnökével válhattak szót a csoport tagjai). A tanulmányút résztvevői a helyi szennyvíztisztító telepen zárták meglehetősen zsúfolt programjukat.



# WEBLAPOS MERLEGEK



A Tárki szakemberei a TÖOSZ megbízásából évről-évre értékelik a települések honlapjait. Ez a munka alapozta meg *Vathi Tamás* tudományos elemzését. (Itt jegyezzük meg, hogy májusi lapszámunkban TÖOSZ-tőke címmel közölt írásunk azon a Tárki-tanulmányon alapult, amelynek szerzője *Gerő Márton* volt. Elnézést kérünk, amiért nem szerepeltettük a nevét.) *Vathi Tamás* dolgozata a nem szakemberek számára is figyelemre méltó összefüggéseket tár fel a települési honlapok és a települések főbb statisztikai jellemzői között. Kimutatja például, hogy azon települések weblapja magasabb követelményeknek felel meg, amelyeknek a lakosaira vonatkozó és jellemző mérőszámai (amilyen a vállalkozások, a személygépkocsik száma) nagyok, vagy hogy a nem minden településen előforduló, így a szomszédos települések lakosainak életére is kiható változók (házi orvos, benzinkút, patika léte, fajlagos gyakorisága) ugyancsak „javítják” a települési honlap minőségét. Az illusztrációnak szánt képeinken látható üzemyag-töltő állomás, személyautó, ékszerész, vagy éppen élményfürdőt működtető vállalkozás, falusi patika a szerző weblapos mérlegeinek serpenyőjében eddig kevésbé figyelembe vett súlyokként szerepel, s három vizsgálati év (2004, 2005 és 2006) adatai azt mondatják vele, hogy a különbségek csökkennek: a honlapokkal összefüggésbe hozott változók a kiegyenlítődés irányában mozdulnak el. *A magyarországi települések weblapjai értékelésének és a települések főbb statisztikai jellemzőinek összevetései* című tanulmányból a következő oldalakon részleteket ismertettünk.





A tanulmány a települési honlapok minőségét egyebek között a honlapos önkormányzatok települési infrastrukturális ellátottságának néhány ugyancsak változó elemével veti össze. A minőségi összevetést megelőzően kimutatja, hogy a benzinkúttal, patikával, orvosi rendelővel bíró települések önkormányzatai rendre nagyobb arányban működtetnek honlapot, mint amelyek településein nincs benzinkút, patika, orvos.

A tanulmány alapján készített diagramjaink a honlapos települések egyes infrastrukturális változói arányának alakulását szemléltetik.

### Benzinkutak (1)

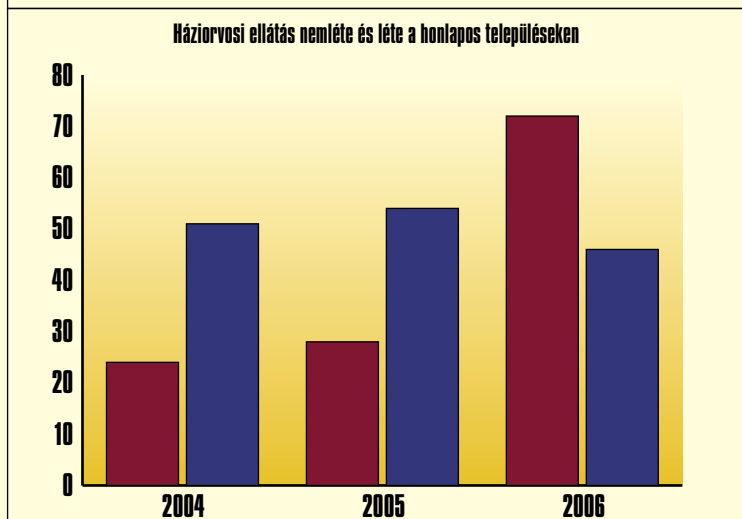
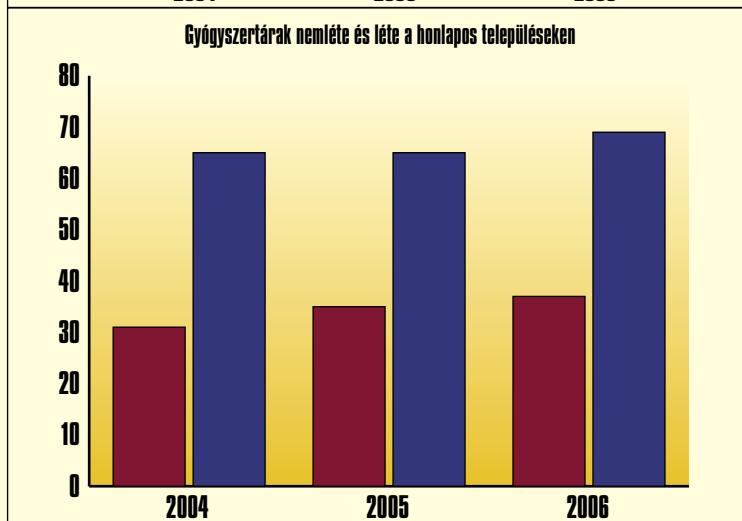
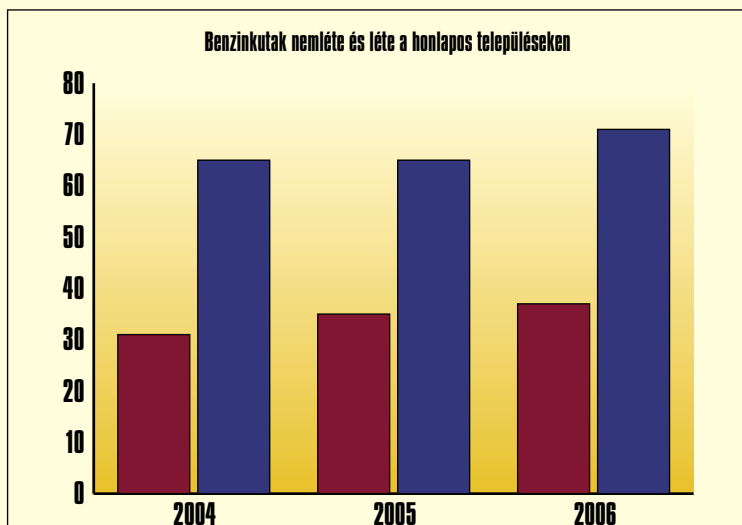
Magyarország 3162 települése közül 767-en van üzemanyag-töltő állomás, 2395 településen sincsen. A 767 benzinkutas település önkormányzatainak 65 százaléka rendelkezik honlappal 2004-ben és 2005-ben, s 71 százalékuknak van honlapja 2006-ban. Egyszerűsített táblázatunk a honlap nélküli települések benzinkút-ellátottságának alakulását is százalékos arányban mutatja ki.

Van-e benzinkút? (%)			
		Nincs	Van
2004	Van honlap	31	65
	Nincs honlap	69	35
2005	Van honlap	35	65
	Nincs honlap	65	35
2006	Van honlap	37	71
	Nincs honlap	63	29

### Patikák (1)

Magyarország 3162 települése közül 887-en van patika, 2275 településen nincs. A kereszttáblázat adatai szerint a gyógyszertár nélküli és a gyógyszertáros települések önkormányzatai egyaránt honlaposodtak az utóbbi három évben, s noha nagyobb arányban működtetnek honlapot ott, ahol van patika, mint ahol sincsen, a különbségek csökkennek.

Van-e gyógyszertár? (%)			
		Nincs	Van
2004	Van honlap	30	62
	Nincs honlap	70	38
2005	Van honlap	33	65
	Nincs honlap	67	35
2006	Van honlap	36	69
	Nincs honlap	64	31



### Orvosok (1)

Magyarország 3162 települése közül 1719-en van háziorvosi rendelés, 1443 településen sincsen. A háziorvosi ellátás illetve weblap megléte százalékos megoszlásának alakulását az összes magyarországi településen az alábbi táblázat adatai tartalmazzák.

Van-e háziorvos? (%)			
		Nincs	Van
2004	Van honlap	24	51
	Nincs honlap	76	49
2005	Van honlap	28	54
	Nincs honlap	72	46
2006	Van honlap	31	58
	Nincs honlap	69	42



Az összevetések érdekesebbek a községi jogállású települések esetében, mivel benzinkút, gyógyszer-tár és háziorvosi rendelő minden városban van, míg benzinkút és gyógyszer-tár a községek többségében, háziorvos pedig a falvak csaknem felében nincsen. Szakszóval szólva szignifikáns (a matematikai statisztikában valamely feltevés helyességét valószínűsítő) összefüggés mutatható ki a községek infrastrukturális és honlap-ellátottságának alakulásában.

## Benzinkutak [2]

Gépjármű-üzemanyag-töltő állomás csak 549 községben van, 2346 községben nincsen. A 2913 községben a benzinkút, illetve a weblap megléte százalékos megoszlásának alakulását az alábbi táblázat adatai tartalmazzák.

Van-e benzinkút? (%)			
		Nincs	Van
2004	Van honlap	30	54
	Nincs honlap	70	46
2005	Van honlap	34	54
	Nincs honlap	66	46
2006	Van honlap	37	62
	Nincs honlap	63	38

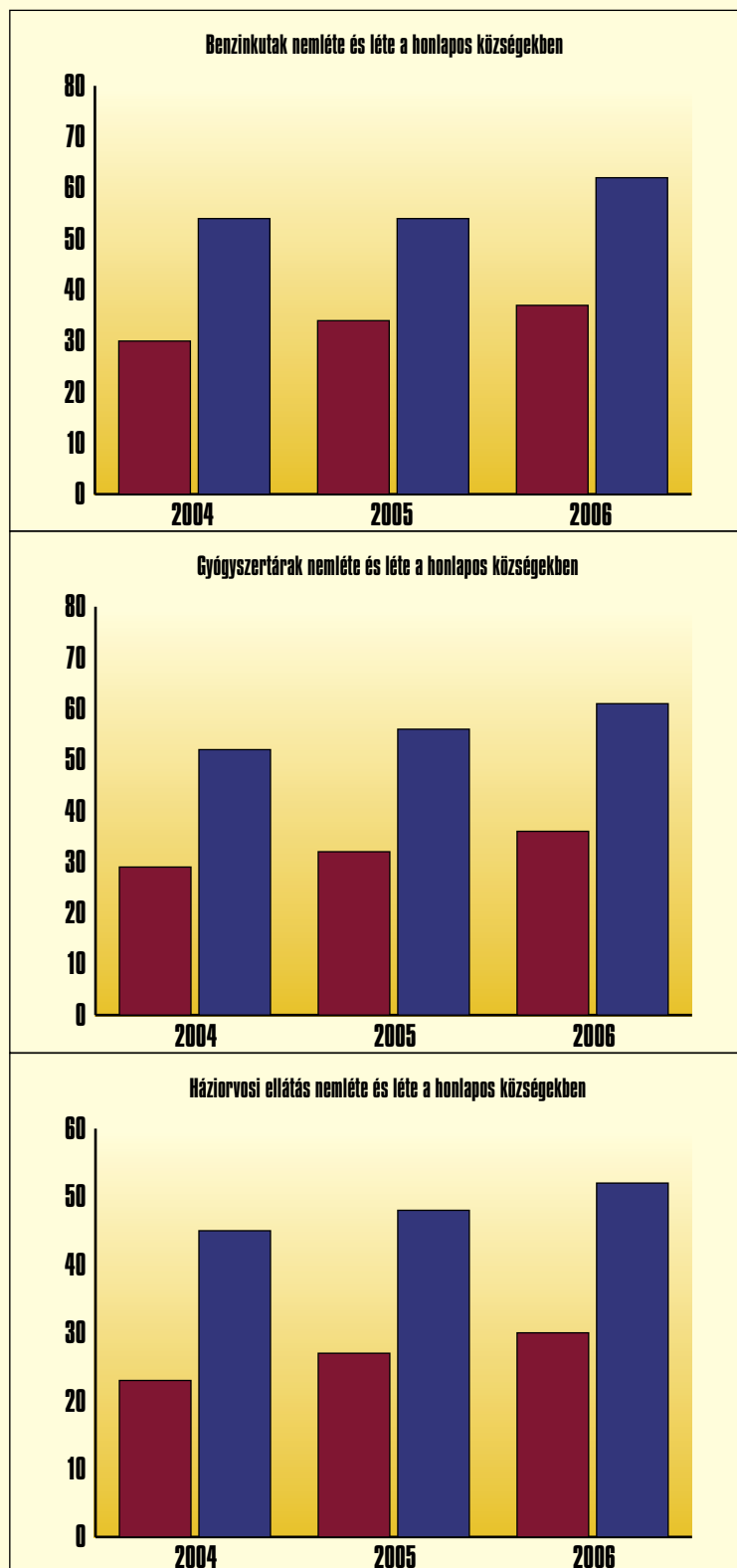
## Patikák [2]

Magyarország 2913 községi jogállású települése közül 665-ben van patika, 2248 községben nincsen. A gyógyszer-tár, illetve a weblap megléte százalékos megoszlásának alakulását az alábbi táblázat adatai tartalmazzák.

Van-e gyógyszer-tár? (%)			
		Nincs	Van
2004	Van honlap	29	52
	Nincs honlap	71	48
2005	Van honlap	32	56
	Nincs honlap	68	44
2006	Van honlap	36	61
	Nincs honlap	64	39

## Orvosok [2]

Magyarország 2913 községi jogállású települése közül 1497-ben van házi-orvosi ellátás, 1416 községben nincsen. Az ellátás, illetve az internetes honlap megléte százalékos megoszlásának alakulását a magyarországi községekben az alábbi táblázat adatai tartalmazzák.



Van-e házi-orvos? (%)			
		Nincs	Van
2004	Van honlap	23	45
	Nincs honlap	77	55
2005	Van honlap	27	48
	Nincs honlap	73	52
2006	Van honlap	30	52
	Nincs honlap	70	48

## Ellentmondás

Innentől kezdve egyre nehezebb a tanulmány matematikai szaknyelvét nélkülözni. A fenti javakkal való ellátottság mértéke és a települési honlapok minősége közötti összefüggés iránya a szerző szerint pozitív, azaz például a házi-orvossal való ellátott-

**WEBLAPOS  
MÉRLEGEK**



ság magasabb fajlagos értéke statisztikailag kimutathatóan a honlapok értékelésében elért magasabb helyezési értékhez társul. Ahol tehát kevesebb orvos jut egy lakosra, ott jobb a település weblapja.

Az ezer lakosra jutó orvosszám és a települési népességszám összevetése révén a tanulmány szerzője arra a következtetésre jutott, hogy főképp a kistépelések növelik az átlagos házi-orvosszámot. Ezekben a településeken ugyanis egy egésznél kevesebb házi-orvosi státusz nem lehet, ezért óhatatlanul felülmúlják hogy az ezer lakosra jutó házi-orvosok 0,77-es országos átlagszámát. Az összefüggés nem független attól sem, hogy a településeken élő 60 év feletti lakosok aránya negatív összefüggést mutat az összlakosság számával, azaz a kistépeléseken nagyobb arányban élnek idősek, mint a nagyobb településeken. A kistépelések önkormányzatai pedig az alacsony lélekszám ellenére saját házi-orvost foglalkoztatnak, mert a falujukban élő több idős ember nehezebben jutna el egy másik településre az orvoshoz. Az ellentmondás – hogy tudniillik ahol jobb az orvosi ellátás, ott rosszabb, ahol pedig rosszabb az orvosi ellátás, ott jobb a weblap – magyarázata abban van, hogy a népesebb települések honlapjai jobbak, mint a kevésbé népeseké.

### Decilisek

A Tárki szakemberei a települések honlapját minden évben pontozásos módszerrel értékelték.

A tanulmány összevetéseiben a weblapok minősítésének alapja a pontszámok szerint kialakított rangsorban elfoglalt helyezés. A honlapokat helyezésük sorrendjében tíz hasonló elemszámú csoportba, úgynevezett decilisekbe sorolták. (Itt elkerülhetetlen ennek a szakszónak a használata, amelyikről valójában nem tudjuk, hogy a matematikai statisztika, avagy a szociológia szakszava, mert bár mindkét tudományág művelői rendszeresen használják, pontos meghatározásának sehol se leltük nyomát.) Ha tehát száz százaléknak tekintjük az értékelt honlapok sorát, a legmagasabb pontszámot elért tíz százalékuk került az első csoport-

ba (1. decilis), második tíz százalékuk a másodikba (2. decilis) harmadik tíz százalékuk a harmadikba (3. decilis), és így tovább, egészen az utolsó tíz százalékukig, amelyek a tizedik csoportot alkotják (10. decilis).

### Népesség

A honlappal rendelkező összes magyarországi település körében a honlapok rangsorához decilisenként tartozó átlagos lélekszám az utóbbi három évben az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	40 704	43 219	39 144
2.	9 860	7 131	8 806
3.	6 237	4 263	3 927
4.	3 688	2 927	3 734
5.	2 474	2 096	1 994
6.	1 934	1 628	1 879
7.	2 130	1 780	1 382
8.	1 491	1 427	1 407
9.	1 823	1 318	1 294
10.	2 180	1 193	1 093

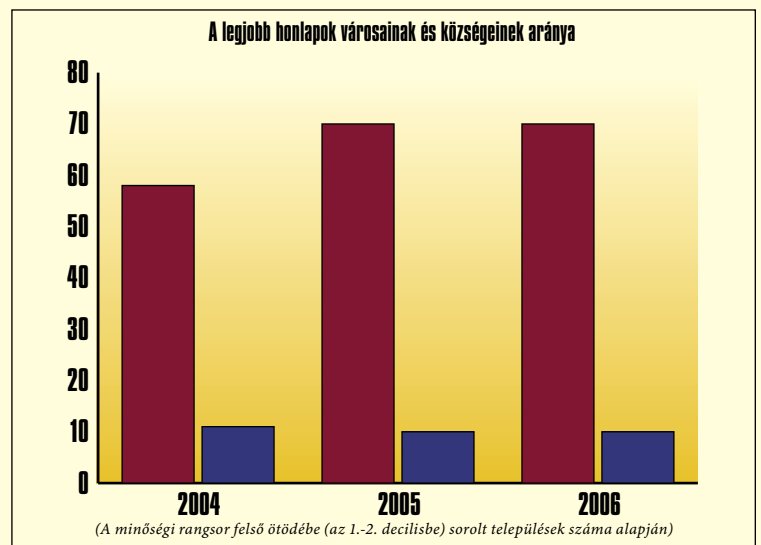
A decilisek első felében markánsan megmutatkozik az a tendencia, hogy a jobb értékeléssel bíró honlapokhoz tartozó települések rendre nagyobb lélekszámúak az értékelésben hátrább végzőknél. A táblázat adatai szerint 2004-ben a 6-10. decilisben a fenti összefüggés nem ennyire egyértelmű. A legalacsonyabb átlagos lakosszámot a 8. decilis mutatja, a 10. decilis

átlagos lélekszáma pedig magasabb, mint a 6. decilisé. Az utóbbi két év adatai a 2004-es évinél látványosabban szemléltetik a fenti összefüggést. Gyakorlatilag 2005-ben és 2006-ban az értékelésben gyengébb eredményt elérő önkormányzatok települései rendre kevesebb lakosúak, mint a jobb értékeléssel büszkélkedő települések.

A honlapos városok körében a honlapok rangsorához decilisenként tartozó átlagos lélekszám (Budapest nélkül) az utóbbi három évben az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	51 740	68 323	61 635
2.	26 220	36 646	34 387
3.	32 681	18 921	25 777
4.	27 608	18 936	21 704
5.	16 948	24 617	21 566
6.	15 910	14 549	17 223
7.	24 777	9 995	11 597
8.	11 903	11 019	10 614
9.	11 595	8 927	12 255
10.	9 204	10 131	8 232

A városokra számított decilisek táblázatában az első ránézésre is szembe-tűnő viszonylag nagy kilengéseknek két fő oka van. Egyrészt itt jóval kevesebb az egyes decilisekbe sorolt település, másrészt a legfelső decilisekhez az átlaghoz képest igen magas értékek kapcsolódnak, amelyek közül akár egy is érdemben módosíthatja az átlagos lélekszámokat, ha egyik decilisből a



másikba sorolódik. Például 2004- ről 2005-re az első decilis kiugró értékéért Miskolc és Debrecen a „felelős”, amelyek alacsonyabb deciliből kerültek ide a maguk 184 ezer 392, illetve 208 ezer 848 lakosával.

A községek lélekszáma és honlappajainak rangsora az összes települést tartalmazó táblázathoz hasonló összefüggést mutat.

A honlappal rendelkező községi jogállású települések körében a honlapok rangsorához decilisenként tartozó átlagos lélekszám az utóbbi három évben az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	3 172	3 853	3 700
2.	2 395	2 678	2 671
3.	2 070	2 230	2 282
4.	2 059	1 638	1 928
5.	1 848	1 614	1 512
6.	1 328	1 444	1 472
7.	1 508	1 413	1 252
8.	1 371	1 266	1 348
9.	1 322	1 098	1 062
10.	1 873	957	945

A 2004-es év tizedik decilisében az átlagos lélekszám nagyobb az ötödik decilishoz tartozó lélekszámnál. Ez az azal magyarázható, hogy 2004-ben viszonylag sok nagyobb lélekszámú település önkormányzata tartotta fontosnak a világhálón való megjelenést, ám jelenlétét még alacsonyszintű informatikai illetve tartalmi keretek között sikerült megvalósítania. Ez a kiugró érték a következő két évben már nem figyelhető meg, a nagyobb lakosság-szám minden kategóriában jobb értékelésű honlaphoz kötődik.

### Típuskülönbség

A tanulmány szerint a település típusa szoros összefüggést mutat azzal, hogy honlapja hol áll az összes weblap sorrendjében.

Szembetűnő, hogy a városok döntő többsége (73-83 százalékuk) mindhárom évben az első három decilis valamelyikében szerepel. Ezt az előkelő helyet a községek közül csak minden ötödik (19-21 százalékuk) érte el. Tehát egy város körülbelül négyszer na-

### Az összes honlap rangsorában a településtípusok százalékos megoszlása a legutóbbi három évben

	2004		2005		2006	
	Városok	Községek	Városok	Községek	Városok	Községek
1. decilis	34	3	45	2	44	3
2. decilis	24	8	25	8	26	7
3. decilis	15	10	13	9	12	10
4. decilis	8	10	6	10	10	10
5. decilis	3	13	4	13	3	12
6. decilis	2	9	1	9	2	10
7. decilis	5	13	2	14	0	13
8. decilis	1	11	0	12	1	13
9. decilis	3	9	2	11	2	11
10. decilis	5	14	1	11	0	12

gyobb valószínűséggel tartozik a honlapok „elitjéhez”, mint egy községi jogállású település.

### Személyautók

A szerző szerint a településeknek a különböző egyenlőtlenség-mezőkben elfoglalt helyei által kirajzolt összetettebb mintázatok sokkal inkább segíthetnek az összefüggések feltárásában.

A honlappal rendelkező települések körében figyelmet érdemel a település fajlagos személyautó-ellátottságának és a weblapok rangsorában a decilisekben kifejezett helyének összefüggése.

Az összes honlappal rendelkező település körében az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma a honlapok rangsora szerinti decilisekben az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	251	241	237
2.	205	214	214
3.	203	204	204
4.	185	181	200
5.	184	184	178
6.	178	175	170
7.	177	173	182
8.	166	172	169
9.	184	171	165
10.	184	172	165

A városok körében az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma a honlapok rangsorában az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	268	260	251
2.	244	242	249
3.	243	244	241
4.	224	214	226
5.	214	233	221
6.	229	207	222
7.	228	214	218
8.	193	200	204
9.	180	212	206
10.	208	181	170

A községek körében az ezer lakosra jutó személyautók száma a honlapok rangsorában az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	214	220	215
2.	204	205	205
3.	181	178	198
4.	192	183	182
5.	173	178	169
6.	179	163	176
7.	172	178	179
8.	165	173	166
9.	182	171	166
10.	186	172	165

**WEBLAPOS  
MÉRLEGEK**



Az alsó sorokban lévő számok gyakorlatilag változatlan értéke arra utal, hogy a honlappal rendelkező települések összetétele az átlagos személyautó-ellátottság tekintetében állandó. Az összes település és a városok tábláinak első deciliséhez tartozó érték rendre csökkenő tendenciája arra utal, hogy ettől a mérőszámtól függetlenedő tendenciát mutat a honlapok ki-munkáltsága, minősége. A felső 3-4 decilisben kiegyenlítődség figyelhető meg, az értékelésben jó helyezést elérő honlapok településeire egyre kevésbé jellemző, hogy személyautóval való ellátottságuk különbözik. Az összes település esetében az alsó két, a városok esetében pedig a legalsó decilis csökkenő értéke arra enged következtetni, hogy azok a települések, amelyek az értékelésben hátul szerepeltek, de magasabb átlagos gépkocsi-ellátottságot mondhattak magukénak, a megfigyelt időszak alatt fejlesztették honlapjukat, és előrébb kerültek az értékelésben.

### Vállalkozások

A településen nyilvántartásba vett személygépkocsik számához hasonlóan minden település jellemezhető az ott regisztrált vállalkozások számával is, mivel gyakorlatilag minden magyarországi településen van vállalkozás. A honlappal rendelkező települések körében a weblapok értékelésében elfoglalt hely és a vállalkozások átlagos aránya a személyautó-ellátottság arányához hasonló tendenciájú.

Az összes településen regisztrált, ezer lakosra jutó vállalkozások átlagos száma a honlapok rangsorában az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	122	110	111
2.	84	96	92
3.	82	86	84
4.	64	65	75
5.	66	62	61
6.	62	57	54
7.	59	56	55
8.	49	55	57
9.	61	52	52
10.	55	54	47

A városokban regisztrált, ezer lakosra jutó vállalkozások átlagos száma a honlapok rangsora szerinti decilisekben az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	145	124	119
2.	110	114	126
3.	117	106	114
4.	93	90	97
5.	97	105	101
6.	109	84	90
7.	88	102	101
8.	84	103	87
9.	81	87	88
10.	78	70	67

A községekben regisztrált, ezer lakosra jutó vállalkozások átlagos száma a honlapok rangsora szerinti decilisekben az alábbiak szerint alakult.

Decilis	2004	2005	2006
1.	91	100	93
2.	87	83	84
3.	58	64	72
4.	72	59	62
5.	54	58	54
6.	62	52	53
7.	52	57	58
8.	50	55	57
9.	56	51	46
10.	57	54	48

Az adatok szerint az értékelés előkelőbb deciliseibe sorolt települések vállalkozásainak száma kiegyenlítődségi irányt mutat. Ez a tendencia legmarkánsabban a városok esetében mutatkozik meg, a községek esetében alig látszik változás.

### Telefonok

A szerző a távbeszélő-fővonalak és a nyilvános távbeszélő állomások fajlagos települési átlagait is összeveti a honlapok minőségével, és többek között az előző változókkal analóg értékekhez jut. Mindazonáltal nem állítja, hogy a hasonló tendencia a vezetékes telefónia egészére érvényes volna. Ezért az összefüggések széleskörű

feltérképezése érdekében az üzleti telefonvonalak fajlagos elterjedtségének főbb jellemzőit is összevetette a települési honlapok értékelésben elfoglalt helyével. Egy igen bonyolult számítással (az egyéni gazdaságok vezetőinek arányát, a lakosság számát, a nép-sűrűséget bekalkulálva) létrehozott változó a szerző tanulmányában az egy bejegyzett vállalkozásra eső üzleti távbeszélő vonalak számát mutatja. Meglepte, hogy mind a nyilvános vonalak, mind az üzleti vonalak fajlagos eloszlása jellemzően magasabb értékeket adott a honlappal nem rendelkező települések esetében. Mivel a városi rangú települések adatai semelyik sorban sem különböztek túlságosan, és az átlagok az előzetes várakozásoknak megfelelően a webes elérhetőséggel bíró települések esetében voltak magasabbak, arra következtetett, hogy nem a városok adatai felelősek az összes települést jellemző nem várt tendenciáért. Ezzel szemben a községek vonatkozó számsor számára váratlan értékei valószínűsítették, hogy a nyilvános távbeszélő-állomások számaránya fordított arányosságot mutathat egy település infrastruktúrális fejlettségével. (A tanulmány tartalmazza a honlapok rangsora szerinti decilisekhez tartozó átlagszámokat, tehát az ezer lakosra jutó távbeszélő magánvonalak számát, de az ezeket magukba foglaló táblázatok a mobiltelefonok korában nem mutathatnak releváns összefüggéseket.)

### Régiók

A tanulmány a települések honlapjának az értékelésben elért eredményét és az adott településeknek az országon belüli elhelyezkedését régióként veti össze. A táblázatok Közép-Magyarország (Budapest és Pest megye); Közép-Dunántúl (Fejér, Komárom-Esztergom és Veszprém megye); Nyugat-Dunántúl (Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megye); Dél-Dunántúl (Baranya, Somogy és Tolna megye); Észak-Magyarország (Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Nógrád megye); Észak-Alföld (Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) valamint a Dél-Alföld (Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megye) települési önkormányzati honlapja-

inak decilisekben kifejezett átlagos minőségét évenkénti bontásban látatják. A decilisekben kifejezett érték voltaképpen a rangsorban elfoglalt helyen alapul, tehát minél kisebb ez a szám, annál jobb minőségű honlapokra vonatkozik. Megjegyezzük, hogy némiképpen ezeket a táblázatokat is egyszerűsítettük.

Az értékek összevetéséből első pillanatban látszik, hogy a régiók közül a *közép-magyarországi* rendelkezik átlagosan a legjobban értékelt honlap-állománnyal. Az összes települést tekintve 2004-ben az országos átlag 5,5-ös helyezéshöz képest 4,14-es értéket mutatott, ami két év alatt 3,39-re javult.

A *Nyugat-Dunántúl* települési honlapjainak megítélése bár 2005-re romlott, a két szélső vizsgált év adatait tekintve 2006-ra javulást mutat: a 2004-ben még átlag alatti szintről (6,13 decilis) 2006-ra elérte az országos átlagot (5,54 decilis). Hasonló dinamikájú a községi honlapok minősítése: 2005. évi visszaesés után 2006-ban egy osztályzatot javulva az átlagnál valamivel jobb eredményt (5,29 decilis) ért el. Érdekes, hogy a nyugat-dunántúli térség 2004-ben még vezette a városok versenyét (4,43-as átlagos besorolással), de fejlődési üteme elmaradt a főváros és vonzáskörzete által mutatottól, így 2006-ra (4,00-as átlagos besorolással) a második helyre szorult.

A fenti két régió mellett harmadikként a *dél-alföldi* térség átlagos értékei mutatnak az országos átlagnál jobb eredményt. Mindhárom kategóriában, tehát az összes település, a városok és községek körében is 2004-ről 2006-ra valamelyest javult a honlapok megítélése.

A települési honlapok rangsorában hátrább sorolódtak a vizsgált időszakban a *dél-dunántúli*, valamint a *közép-dunántúli* térség önkormányzati weblapjai. Az utóbbiak annyi különbséggel, hogy a 2005-ös évben mind az összes település, mind a községek között átmeneti javulást mutattak, s csak idén jutottak némileg a 2004-es szintjük alá. Ettől eltérően a térség városi honlapjait mindhárom évben az átlagosnál jobb helyre sorolták az értékelők.

#### Az összes honlapos település decilisekben kifejezett átlagos helyezése a honlapok rangsorában földrajzi helyük függvényében

Régió	Átlagos helyezés decilisekben, 2004	Átlagos helyezés decilisekben, 2005	Átlagos helyezés decilisekben, 2006
Közép-Magyarország	4,14	3,44	3,39
Közép-Dunántúl	5,88	5,12	6,03
Nyugat-Dunántúl	6,13	6,43	5,54
Dél-Dunántúl	5,83	5,82	6,10
Észak-Magyarország	5,62	6,09	6,13
Észak-Alföld	5,36	5,55	5,57
Dél-Alföld	4,98	4,77	4,81
<b>Országos átlag</b>	<b>5,51</b>	<b>5,48</b>	<b>5,52</b>

#### Az összes honlapos város decilisekben kifejezett átlagos helyezése a honlapok rangsorában földrajzi helyük függvényében

Régió	Átlagos helyezés decilisekben, 2004	Átlagos helyezés decilisekben, 2005	Átlagos helyezés decilisekben, 2006
Közép-Magyarország	4,57	3,80	3,67
Közép-Dunántúl	4,77	4,96	4,89
Nyugat-Dunántúl	4,43	4,21	4,00
Dél-Dunántúl	5,83	6,03	6,14
Észak-Magyarország	5,82	5,61	5,96
Észak-Alföld	6,53	6,88	7,19
Dél-Alföld	5,28	5,54	5,14
<b>Országos átlag</b>	<b>5,46</b>	<b>5,54</b>	<b>5,51</b>

#### Az összes honlapos község decilisekben kifejezett átlagos helyezése a honlapok rangsorában földrajzi helyük függvényében

Régió	Átlagos helyezés decilisekben, 2004	Átlagos helyezés decilisekben, 2005	Átlagos helyezés decilisekben, 2006
Közép-Magyarország	4,17	3,48	3,31
Közép-Dunántúl	5,82	5,11	6,09
Nyugat-Dunántúl	5,94	6,35	5,29
Dél-Dunántúl	5,63	5,62	5,97
Észak-Magyarország	5,47	5,99	5,90
Észak-Alföld	5,34	5,65	5,58
Dél-Alföld	5,32	4,98	5,18
<b>Országos átlag</b>	<b>5,48</b>	<b>5,51</b>	<b>5,51</b>

Az *észak-magyarországi* régió települési honlapjaira is jellemző enyhe minőségromlás városi honlapokra kevésbé érvényes.

Az *Észak-Alföld* településeinek önkormányzati honlapjai az összes település és a községek kategóriájában egyaránt átlagosak, s éppen a városok kategóriájában átlag alattiak.

Az első év eredménye is egy egész decilissel az átlag alatt volt (6,53 decilis), ám a mutató folyamatos romlással 2006-ra 7,19-re változott, ami kiugróan a leggyengébb átlag.

#### Ajánlás

A fent ismertetett összevetések csupán zanzásított részei (elnagyolt, ám némileg magyarított kivonatai) a jóval részletesebb és több összevetést tartalmazó eredeti tanulmánynak, amely például a különféle elemzések (variancia-analizisek) szignifikancia-szintjét (az adott feltevés megengedhető voltát igazoló értékszámát) is rögzíti. Ehhez annyit, hogy a variancia a matematikai statisztika nyelvén szórásnégyzet, amely a valószínűségi változó várható értéke körüli ingadozások átlagos nagyságának jelölésére szolgál. Az eredeti tanulmány a TÖOSZ honlapján olvasható. Jó szívvel ajánlja az érdeklődők figyelmébe: **A SZERKESZTŐ**



Valamikor réges-régen, jó nyolc esztendeje a balatonboglári MÁV-üdülőben a Közlekedéstudományi Egyesület szervezett konferenciát a vasúti mellékvonalak racionalizálásáról. Akkor tájt ebben a témában két ellentétes szemlélet dívott, az egyiknek hajszalér, a másíknak férges alma volt a neve. A konferenciát az előbbi szemlélet hívei uralták, akik szerint a fővonalak racionális működtetéséhez szükség van a mellékvonalakra, azaz a hajszalerekre, és a rajtuk generált forgalomra, s kisebbségbe szorultak, akik szerint sokkal gazdaságosabban és hatékonyabban működnének a fővonalak, ha a vasút megszabadulna a mellékvonalak fenntartásának terhédtől, azaz a férges almától.



# HAJSZÁLEREK

Ezen a réges-régi tanácskozáson elhangzott, hogy nemzetgazdasági szinten a vonalak felszámolása veszteséges lenne, mert a vasút nyomvonalát reaktiválni is kellene, továbbá buszokat beszerezni, s az utakat ezek számára használhatóvá javítani.

A MÁV személyszállítási osztályvezetője pedig maga fejtette ki, hogy nem amiatt nagy a MÁV vesztesége, mert el kell tartani a mellékvonali hálózatot, hiszen az üzemanyag-költség az állandó költségekhez képest elenyésző, és mivel a vonatszemetzetet, a forgalmistákat, a gépészeti alkalmazottakat amúgy is fizetni kell, több vonatot lehetne indítani, és sűrű, ütemes menetrenddel, csupán üzemanyag-többletköltséggel több utast lehetne szerezni a mellékvonalakon.

Több szó esett a forgalmi igényekhez igazítandó menetrendről, az automatikus fénySOROMPÓK felszerelésének szükségességéről (ami a szolgálati helyek számának csökkenthetőségét eredményezi) és sok minden másról, de valamennyi felszólaló elkerülhetetlennek vélte a szerkezeti átalakítást. Ennek több formáját tartották lehetségesnek, de mindegyiknek az volt a lényege, hogy a mellékvonalak egyenként, vagy „regionális egybetartozásukból fakadóan” kisebb csoportokban kikerüljenek a MÁV kizárólagos kezeléséből.

Mindez nem pusztán a nincsen új a Nap alatt tétel igazolása gyanánt elevenítem fel, hanem, mert a mellékvonalalak dolgában mozgósított helyi tudósítók a jelenlegi helyzetet illetően bajban voltak. Bajban, mert sem ők, sem az általuk megszólítottak nem kaptak új információt a július elejei, sokakat sokkoló kormánybejelentést követően. A szaktárca szóvivője július végén arra a kérdésre, hogy miért nem szerepel a vasúti reform első lépéseivel foglalkozó kormányhatározatban ama 28 mellékvonalnak a kivonása a személyszállításból, amelyek ügyében állítolag július 5-én már döntöttek, lényegében nem válaszolt, csupán tagadta, hogy erről a kormány döntött volna. És megemlítette, hogy erről nem is feltétlenül a kormánynak kell döntenie. A MÁV Zrt. illetékesei viszont valamivel később bejelentették, hogy december 12-én, az új menetrend életbelépésével leállítják az említett járatokat.

Több települési önkormányzat ennek nyomán közölte befejezett tényként a maga honlapján: „December 12-én szűnik meg a 28 mellékvonal.” Tessék valamelyik internet-böngészőbe beírni pontosan ezt a mondatot! Bakonycsérnye, Bakonyszentkirály, Bölske, Dunaszekcső, Csevharaszt, Hidegkút, Jászentlászló, Jéke, Józsefváros, Kiskunmajsza, Pitvaros, Szárföld, Tiszabábolna honlapját ajánlja majd a számítógép a figyelmükbe. Ám hiába klik-

kelnek bármelyik ajánlott website-ra, azokról a keresett információ már töröltetett.

A többi néma csend.

Csak remélni lehet, hogy a férges alma szemlélet nagyirtelen feltámadt prominenseit háttérbe szorítják azok, akik szerint az almafa beteg. És akik szerint ezt a fát csakis új gazdák lehetnek képesek meggyógyítani. Meggyógyításának szükséges, de nem elégséges feltétele, hogy gyökérzetéhez hajszalerek vezessenek.

Tudósítóink a hajszalerek környékén tették a dolgukat.

## Baranya megyében

Vegyes érzelmekkel fogadták az egyes vasúti szárnyvonalak tervezett megszüntetésének hírért a változásban érintett baranyai városok, falvak polgármesterei és jegyzői. A lépést gazdaságossági szempontból érthetőnek, a jövőbeni fejlődés tekintetében azonban hátrányosnak ítélték. Ezért lobbiznak, hogy a kormányt meggyőzzék a vonalak szükségességéről.

Ha végleges döntés születik, Baranyában nem lehet vasúton közlekedni Sellye és Villány, valamint Komló és Mindszentgodisa között.

A Villány–Sellye vonalon a járatok naponta négyszer ingáznak, 13 helyen állnak meg, átlagsebességük óránként 33 kilométer. Az 58 kilométeres út menetideje elsősorban azért haladja meg a száz percet, mert a Harkány és Vajszló közötti szakaszon a sínek annyira öregek és kis teherbírásúak, hogy a különben se gyors Bz-vonatokat cammogni kényszerítik. Akik abban reménykednek, hogy a busz gyorsabb lesz, nem ismerik a Pannon Volán menetrendjét. A jelenleg Sellye és Villány között járó buszok – az útvonalról függően – 91-108 perc alatt teljesítik a távot. A busz még több helyen megáll, mint a vonat, ez okozza a hosszú menetidőt. Ráadásul a busz drágább a vonatnál. A Villány–Sellye út a MÁV-nál 544, a Pannon Volánnál 762 forintba kerül. Ugyanezen a vonalon egy 40 kilométeres dolgozói havibérlet 15 300 forint a vasúton, míg a buszon 22 200 forintot kell érte fizetni. A különböző kedvezményes jegyek és bérletek is hasonló eltérést mutatnak. Az árkülönbség – ha nem lesz vonat – rontja az átlagosnál több szegény, jórészt szociális segélyből élő környékbeli lakos életkörülményeit.

Kiss Sándorné, Villány jegyzője szerint az 58 kilométer hosszú vonal közlekedésének leállítása jelentős hátrány Dél-Baranyának, ahol széles körű összefogás körvonalazódik a turizmusban rejlő lehetőségek kiaknázására. Nehéz lesz beruházni, fejlődni, ha a vasút nélkülözésével romlik a települések amúgy is rossz összeköttetése. Bár a nevezetességekre kíváncsi látogatók kocsikkal, vagy autóbusszokkal a jövőben is elérhetik úti céljaikat, a nagy vonzerőt jelentő híres siklós–villányi borvidékre a Harkány felől igyekvőknek gondoskodni kell sofőrrel, ha borokat akarnak kóstolni. Nem beszélve arról, hogy a vasút hiányában biztosan növekszik a közúti forgalom, ezzel együtt pedig a környezetterhelés, amely szintén nem kedvez az idegenforgalomnak, és bizonyos területeken kiválthatja a helyi lakosság ellenállását is. A jegyző szerint nem szabad elfeledkezni arról sem, hogy vasúton közlekedik a borvidéken dolgo-

# TAVALY HÓ

Egy tavaly őszi interjúban (Magyar Narancs, 2005. szeptember 1.) a szakminiszter a régi mellékvonalokról szólva kijelentette, hogy nincsen meggyőződve azok megszüntetésének szükségességéről és gazdaságosságáról sem. Szabályozási kérdésekben egy többszereplős modell mellett tört lándzsát. Egy másik tavalyi interjúban (Gazdasági Rádió, 2005. december 29.) a mellékvonalak problémáját érintő kérdésre válaszolva jelezte, hogy ez nem vasút- hanem közlekedéspolitikai kérdés, amiből legalább időlegesen ki lehet zárni a politikai hisztériát és a helyben élők közlekedési igényeit szem előtt tartva lehet megoldásokat keresni. Az infrastruktúrával kapcsolatban arról is beszélt, hogy jelentős uniós támogatások volnának igénybe vehetők a nemzetközi tranzitra is használható pályák megújítására, ha az infrastruktúra-üzemeltetés elválna az egyéb tevékenységektől, ami a vertikálisan integrált MÁV több vállalattá alakítását indokolja. Arról nincs szó, hogy minderről idén már nem volna szó, de tettekben még korántsem öltöttek testet a tavalyi elképzelések, s egy részük mintha elolvadt volna. Mint a tavalyi hó.

(a.g.)

zó idénymunkások jelentős része, ők nélkülözhetetlenek a szőlőültetvények gondozásához, a termés leszüreteléséhez. Siklós, Villány és Harkány polgármestere ezért is fogott össze és közösen hallatják hangjukat azt kérve, hogy a kormány ne váltsa valóra az elképzeléseket.

Göndöc András, a Sellyei Kistérségi Többcélú Társulás irodavezetője szerint az érintett települések polgármesterei azért tiltakoznak a vonal megszüntése ellen, mert az a munkanélküliségtől erősen sújtott ormánsági kistérség 35 településén élő 15 ezer emberben keltené földrajzi, társadalmi kitaszítottáguk erősödésének érzetét. Az ormánsági tiltakozásához talán már csatlakoztak is az 53 település 30 ezer lakóját integráló siklói kistérség önkormányzatai.

Vaskó Ernő, Komló jegyzője szerint a 19 kilométer hosszú Mindszentgodisa–Komló vonal alacsony kihasználtságú, megszüntetése indokolt, nagyobb lakossági tiltakozás ezért nem várható. Igaz, a város melletti kőbányából kitermelt kő egy részét vasúton szállítják, a jövőben ezt közúti teherszállítással kell kiváltani.

Az intézkedéssel egyetért Bimbó István, Mindszentgodisa polgármestere is, de hangsúlyozta: egy vasútvonal megszüntetése mindenképpen hátrány az érintett települések számára. Amikor a bányák üzemeltek, a vonatok zsúfolásig megteltek munkába indulókkal, vagy onnan érkezőkkel. Ma Godisáról mindössze öten járnak Komlóra dolgozni és néhány diák van még, aki a városban tanul.

Mindazonáltal a Komló és Mindszentgodisa között a Mecsek gyomrába benyúló, nagyon szép helyeken haladó vasútvonal kimondottan jó állapotban van, a 19 km-es távot a vonatok 26 perc alatt teszik meg öt közbenső megállással. Egy és kétkocsis Bz motorvonatok közlekednek, s kiránduló időben Komlón a vonatindulás előtt húsz perccel sorba kell állni a vonatjegyért. A. G., A. Z.



## Békés megyében

Kunszentmiklóson július közepén tartott rendkívüli ülést a Vasutas Települések Országos Szövetsége, amely 201 önkormányzatot tönörít. *Kaszai János*, a szövetség elnöke, Vésztő város polgármestere (a TÖOSZ tagozatvezetője, s legutóbbi aranygyűrűs kitüntetettje) szerint az érintett települések vezetői az újságokból tudták meg, hogy a kormány 28 vasúti mellékvonal bezárásáról döntött. A döntést – amely 890 ezer ember sorsát érinti – nem előzte meg konzultáció, még a folyamatban lévő balassagyarmati és vésztői modellkísérlet eredményét sem várták meg. Ennek hiányában kétségbe vonják a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által nyilvánosságra hozott adatokat: mivel csak a modellkísérlet befejezése után derülhetett volna ki, hogy a vonalaknak mennyi a saját költségük. A felszólaló polgármesterek egyhangúlag kifogásolták a döntést. Mint elmondták: nemcsak az önkormányzatokat nem kérdezték meg, hanem az érintett térségek vállalkozóit sem. A második nemzeti fejlesztési terv előkészítése során számos helyen várnak befektetőket, ám az érdeklődők általában feltételül szabják az olcsóbb szállítási lehetőséget, ami a mellékvonalak bezárásával megszűnik. A 28 mellékvonal bezárása az ország leghátrányosabb helyzetű térségeit és azok lakosságát érinti. A döntés nem veszi figyelembe a turizmus, illetve az uniós csatlakozás következtében egyre inkább átjárható határokon keresztül kapcsolatok nyújtotta jövőbeli lehetőségeket. Ha megszüntetik ezt a vonalat, akkor egy lehetőség elvész. A vésztői vonal ugyanis valaha Nagyváradról indult, és Románia közelgő európai uniós csatlakozásával, határon átnyúló együttműködés keretében ezt a kapcsolatot tervezték felújítani. Azt sem tudni, ha bezárják a vasútvonalakat, miből lesz pénz körülbelül 1000 új autóbuszra, amellyel a Volán vállalatok állományát bővíteni kellene, illetve miből újítják fel a rossz állapotú, balesetveszélyes közutakat. *Szűcs Lajos*, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedéspolitikai főosztályvezetője kijelentette: nincs szó az említett 28 mellékvonal bezárásáról, csupán a személyforgalom szüneteltetéséről. Elmondta, hogy a kormány szeptemberben és októberben két további tárgyalás után hoz végleges döntést, előzőleg azonban régióként egyeztetve értekezlet tartanak az érintett önkormányzatok képviselőivel. A jelenlévőket ez nem nyugtatta meg: nyilatkozatban követelték a kormánydöntés visszavonását. **A. G.**

## Borsod-Abaúj-Zemplén megyében

Az észak-borsodi Rudabánya önkormányzata kiharcolta, hogy 2007-ben még fennmaradjon a közlekedés a Kazincbarcika–Rudabánya vonalon. *Szobota Lajos* polgármester elmondta, hogy a hátralévő időben sűrített vonatközlekedés mellett forgalomszámlálást végez a MÁV, mert bár az eddigi felméréseik szerint a napi öt vonatpáron kevesen utaznak, a sűrítéstől gyarapodhat az utasszám. Ha így lesz, marad a személyforgalom, hiszen a teherszállítás miatt a síneket amúgy is fenn kell tartani.

A Nyékládháza–Mezőcsát szárnyvonalon a menetrendet úgy alkották meg, hogy még véletlenül se utazzon senki a vasúton. Legalábbis *Arnóth János*, a 6800 lakosú

Mezőcsát polgármestere ebben látja a szakasz kihatatlanságának fő okát. Szerinte az úgynevezett ütemezett közlekedést kellene bevezetni a szakaszon. Ez azt jelenti, hogy minden két órában ugyan abban az időben induljanak a járatok, ez az ország más részein bevált és az utazások számának drasztikus emelkedését eredményezte. Egyébként a terület rekultivációja a sokszorosába kerülne annak, mint amennyibe a fenntartása van, ezért sem látja értelmét a szakasz megszüntetésének. Megjegyezte, hogy ha mégis megszűnik itt a vonatközlekedés, akkor minden MÉH-telep kapujába rendőrt kell állítani, különben a síneket pillanatok alatt elhordják. **T. Á.**

## Csongrád megyében

Makó és Hódmezővásárhely között naponta hat vonatpár közlekedik. A szerelvény csaknem háromnegyedóra alatt teszi meg a 34 kilométeres utat, közben négy megállóhelyen áll meg, közülük csupán a három és félezer lakosú Földeák önálló település. Földeák polgármestere, *Vass Imre* szerint a mellékvonalak megszüntetésével kapcsolatban a legkomolyabb problémát az információhiány és az egymásnak ellentmondó hírek okozzák. Elmondta, hogy miután a 28 mellékvonal megszűnéséről szóló hírekről értesült, ugyanazon a héten kapta meg a MÁV-tól a téli időszakra szóló menetrend-tervet, amelyben szó se volt a települést is érintő járatok megszüntetéséről. Az önkormányzathoz azóta sem érkezett semmilyen hivatalos értesítés az ügyben. A község vezetője ezért a térség országgyűlési képviselőjéhez fordult, hátha ő ki tudja deríteni, hogy december 12-étől valóban leáll-e Makó és Hódmezővásárhely között a vasúti személyforgalom. Az elmúlt években a MÁV folyamatosan fejlesztette, s karbantartotta ezt a mellékvonalat. *Vass Imre* attól tart, hogy amennyiben megszűnik a személyszállítás, a karbantartás is elmarad, és visszafordíthatatlanná válik a folyamat.

A helyi napilap számításai szerint a Makó–Hódmezővásárhely vasútvonal üzemeltetése akkor lehet nullszaldós, ha minden ülőhely foglalt, és minden utas ezerforintos jegyet vesz. A legfeljebb 44 személyt szállító motorkocsikon azonban a MÁV adatai szerint átlagosan huszonötven utaznak, egy teljes útra szóló jegy ára pedig 346 forint. **K. G. Z.**

**LOBBI**

A Szentés–Orosháza vasútvonal részbeni megmentéséért lobbiznak a térség kormánypárti parlamenti képviselői. *Szirkik Imre* Szentés és *Fetszer János* Orosháza polgármestere és országgyűlési képviselője szeretné elérni, hogy legalább a teherszállítás és így a sínek állapota megmaradjon, hogy a Gádoros–Gyopárosfürdő–Orosháza szakaszon továbbra is járjanak személyvonatok, ahol pedig a vasúti személyszállítás megszűnik, ott javítsanak a közutak állapotát.



## Heves megyében

Heves megyében a Putnok–Szilvásvárad és a Kisterenye–Kál szárnyvonalak megszüntetését tervezik. E vonalak mellett élők számához képest valamennyi szakaszon elenyésző a forgalom.

Szilvásváradon ezért nem tiltakoznak a döntés ellen. *Mészáros Zoltán* jegyző úgy tudja, hogy a fejlődő idegenforgalom okán a Szilvásvárad–Eger szakasz fenntartásával hosszú távon számol a MÁV. Ebben a helyzetben azt szeretnék elérni, hogy az érintett vonalat hosszabbítsák meg a szomszédos Nagyvisnyóig, mert a bükk-i település számos tábor működik.

Tiltakozik viszont a Kisterenye–Kál szakasz megszüntetése ellen az 1600 lakosú, ugyancsak Heves megyei Kápolna önkormányzata. A vonal fennmaradása érdekében aláírást is gyűjtenek a sínek menti települések vezetői. *Lendvai Máttyás* polgármester elmondta, hogy tudomása szerint ugyan nagyon kevesen veszik igénybe a faluban a vasúti szolgáltatást, de a többség is sérelmezné a megszüntetését, mint ahogy sérelmezik, amiért az önkormányzattal mindeddig hivatalosan senki nem egyeztetett.

**Tréba Ákos**

## Jász-Nagykun-Szolnok megyében

A vasúti szárnyvonalak megszüntetése vélhetőleg és egyelőre nem érinti Jász-Nagykun-Szolnok megyét, bár a települési önkormányzatok megkérdőjelezett vezetői eddig semmiféle hivatalos értesítést nem kaptak erről, így csak bízhatnak, hogy elkerüli falujukat, városukat a véglegesnek ígérkező „szüneteltetés”.

Az Újszász–Vámosgyörk vasútvonal megszüntetésének híre már többször is felröppent az utóbbi 15-20 évben, de mindannyiszor vaklármának bizonyult. *Szabó Lajos*, Jászapáti polgármestere ezúttal is derűlátó, amit arra alapoz, hogy az önkormányzatot másfél hónapja levélben kereste meg a MÁV Zrt., és véleményt kért a vasútvonal jövő évi menetrendjével kapcsolatban. Ez a menetrend pozitív változásokat mutat az előzőhöz képest, ami arra utal, hogy nem tervezik a vasútvonal felszámolását.

*Beleznay Sándor*, Tiszaszentimre polgármestere úgy tudja, hogy a Karcag–Tiszafüred vasútvonal nem lesz megszüntetve, de a megmaradásáról se kapott eddig információt. A 45 kilométeres szárnyvonal a két város között fekvő kisközség vezetője szerint azért is fontos, mert Karcagról autóbusszal csak átszállással közelíthető meg a település. A vasúti közlekedés különösen télen kiszámíthatóbb a közútinál, mivel az utak nincsenek takarítva, évek óta nincsenek javítva, állapotuk nem alkalmas tömegközlekedésre. A diákok Karcag és Tiszafüred városok között vonaton biztonságosan tudnak közlekedni, betegszállítás Karcag, Tiszafüred, Szolnok, Debrecen településekre van, a rendelési időt a vonatközlekedéshez igazították. Tiszafüred és Karcag fontos átszállóhely, és még fontosabb lehetne, ha az InterCity megállna Karcagon.

*Vincze János*, a 6100 lakosú Kunmadaras alpolgármestere csak újságban olvasott róla, hivatalos értesítést nem kapott arról, hogy a szárnyvasutak megszüntetése a Karcag–Tiszafüred vonalat nem érinti. Reméli, hogy így lesz,

# MILLIÁRDOS BÍRSÁG

A Gazdasági Versenyhivatal egymilliárd forintra bírságot szabott a MÁV Zrt.-t, amiért az elmúlt két évben akadályozta a magyarországi vasúti áruszállítási verseny kibontakozását. A versenyhatóság a MÁV Zrt. magatartásának három elemét tartotta a közösségi és magyar jogba ütközőnek.

1.) A MÁV a vasúti pályahasználati szerződések megkötéséhez bankgaranciát kért a vasúti vállalkozásoktól. Ezt két okból nem tehetett volna meg. Részint a vasúti vállalkozások működési engedélye hatóságilag tanúsítja pénzügyi helyzetük stabilitását, részint a MÁV a saját vállalkozó vasúti üzletágaival szemben se támaszt ilyen követelményt.

2.) A cég nehezítette, késleltette, illetve megakadályozta a magánvasutak hozzáférését az iparvágányokhoz, így elzárta előlük a vasúti áruszállítási piac jelentős részét. Noha az iparvágányok az infrastruktúra részét képezik, ezek felett hosszú ideig a MÁV Cargo elődje, az Árufuvarozási Üzletág rendelkezett. Az Árufuvarozási Üzletág egykori vezetője (ma a MÁV Cargo vezérigazgató-helyettese) gyakran olyan rendelkezéseket hozott, ami lehetetlen helyzetbe hozta az új vasúti társaságokat.

3.) A vasúttársaság 2003 és 2005 között számos nagy fuvaroztatóval kizárólagosságot biztosító hosszú távú szerződéseket kötött. A szerződéseknek az elsődleges célja az volt, hogy megakadályozzák a 2004-ben kezdődő liberalizációt, azt, hogy a hazai vállalkozások jobb vagy olcsóbb szolgáltatásokat vásároljanak.

mert ezen a vonalon a mezőgazdasági vállalkozások szállítják terményeiket, megmaradását a repülőtéri fejlesztések is indokolják.

A megye déli részén fekvő Tiszazugnak is van egy vasúti szárnyvonala, amely Kunszentmártont és Kiskunfélegyházát köti össze. *Pánczél Ferenc*, Szelevény polgármestere 80 százalékos esélyt lát arra, hogy megmarad a vasút, mert látott egy térképet, amelyiken nem volt a megszüntetésre tervezettek közé berajzolva. A szárnyvonal megszüntetése korábban már két alkalommal is felmerült, ezért csak mértékkel optimista az 1204 lelkes számláló falu vezetője. A vasútvonalra mindkét irányba, Kiskunfélegyháza és Kunszentmárton felé is szükség van, mert ezek a városok fontos csatlakozási pontok a továbbutazáshoz. Tizenöt-húsz lehet azon utasok száma, akik csak Szelevényből rendszeresen, munkába járáshoz használják a vonatot, és autóbusszal eljutni különösen Kiskunfélegyházára igen nehézkes.

**Simon Cs. József**

## Komárom-Esztergom megyében

Az Esztergom–Kertvárost és Almásfüzitőt összekötő sín-pár az egyetlen olyan mellékvonal, amelyen valóban csak a személyforgalmat szándékoznak megszüntetni (szómágiás értelemben szüneteltetni), a teherforgalom elsősorban az esztergomi Suzuki gyárnak köszönhetően feltétlenül megmarad. A személyforgalom itt azóta esett vissza, amióta olyan menetrend van érvényben, amellyel a vonal



# DEGENERÁCIÓ

A Nógrád megyei Diósjenő és Romhány között az ország leglepusztultabb vasútvonala húzódik. Az állomások közötti nyílt vonalon a sínek annyira vékonyak, hogy egy nehezebb mozdony alatt bizonyosan feldobnák a talpfájukat, már amennyiben a talpfákat nem rágta volna el az idő vasfoga. De elrágta. Jobban mondvá: elmállasztotta. Erre a vonalra évtizedek óta nem költöttek egy huncut vasat se. Pedig iparvágány ágazik ki belőle Tolmácson és Romhányon is. Bánkon pedig kisvasút hordta rá a közeli bányából kitermelt nyersanyagot a nagyvasútra. A kisvasút még megvan, csak éppen nem használják. Talán bizony a pálya állapota miatt szüneteltetik itt egy idő óta teherforgalmat is, mint ahogy a pálya állapota miatt tilos a személyvonatnak az óránként húsz kilométeres sebességnél gyorsabban robognia. De az engedélyezett sebességet se éri el. Utasai mégis lassan fogytak az évek során, ám napjaink rohanó világában kétségkívül az utazósebessége okán utaznak rajta kevesen. Hétköznapi többnyire a romhányi kerámiagyárban dolgozók, hét végén, meg turistaszakaszban a bányai fürdőbe kirándulók. Őket – és általában az itt élőket – nem vigasztalja, hogy a MÁV „vonalas” közleményében a személyforgalom szüneteltetésének okai között a Diósjenő–Romhány szakaszon közlekedő járatok lassú volta is szerepelt. Viszont bosszantja őket, ami a közleményből hiányzott, hogy tudniillik ez a tájék az ország egyik legvonzóbb turistaközpontja. Legalábbis az lehetne, ha egy ebben érdekelt tu-

lajdonos szervezhetné a közösségi közlekedést. Ebben az esetben ugyanis befektetőket vonzana a diósjenői és a bányai tó, a horgászóhely, a strand, a Börzsöny maga, a gyalogösvények (Magas-Tax, Csóványos), a sífelvonó (Csóványos), a Duna-Ipoly Nemzeti Park más részei, amerre csillagtúrázni érdemes (Zsibak-forrás, Csehvár, Magashegy, Pogányvár, Kámor), hogy itt lovagolni is lehet (Katalinpuszta), hogy szinte kéznýtátsnyira vannak a látnivalók (Svábkastély, Árpádkori kápolna Romhányon, várrom Nógrádban, Drégelypalánkon, Madách-kúria Csesztván, palóc múzeum Bánkon, Balassagyarmaton, őslátnivalók Honton, Mikszáth-kúria Horpácson, bányásztemplom és vízimalom Nagy-Börzsönyben, búcsjáróhely, Kálvinkápolna és pálos kolostor Márianosztrán) meg még mi minden (Berkenyén, Berneceapátiban, Borsosberényben, Dejtáron, Dunabogdányban, Érsekvadkertben, Felsőpetényben, Ipolyvecén, Kemencén, Kismaroson, Kisorosziiban, Kóspallagon, Nagyorosziiban, Nőtincsen, Ósagárdon, Patakon, Perőcsényben, Pusztaberkiben, Szátokon, Szendehelyen, Szokolján, Rétság, Tereskén, Tolmácson, Verőcén). Egy szó, mint száz (mert biztosan kimaradt valami), mérhetetlenül sok kincsünk van alig egy órányira a fővárostól, éppen az ország leglepusztultabb vasútvonala közelében. Olyan gazdagok nem vagyunk és annyira degeneráltak se lehetünk, hogy a döntéshozók közül ez senkinek ne jusson eszébe.

(aczel)



mind a két végén 5 perccel késnek le a csatlakozást Budapest és Komárom, Győr felé a potenciális utasok. Másfél órát kellene várniuk a következőre, ennyi idejük nincsen. A korábbi menetrend szerint közlekedő járatok zsúfoltak voltak. Ma olyan a menetrend, hogy a reggeli vonatra nem szállnak fel a diákok, mert elkésnének az iskolából. A délutáni járat is korábban indul, mint azelőtt, a munkából hazaindulók nem érik el. Akik a MÁV-ot okolják a vonalmegszüntetések miatt, ezért nem megalapozatlanul állítják, hogy a menetrend megváltoztatása révén mesterségesen csökkentették az utasszámot, így teremtve érvt a megszüntetés szükségességének bizonyításához. Egy vasutas (szolgálaton kívül és név nélkül) nemrégiben úgy fogalmazott, hogy a menetrend nem véletlenül, vagy hozzá nem értés miatt változott. Arra megy ki a játék – feltételezte –, hogy a személyforgalmat a közutakra tereljék, s így több olaj fogyjon, amin sok az adó. Szerinte nemcsak azért rossz megoldás a forgalomból kivont vasúti szerelvényeket a falvakon átdübörgő buszokkal helyettesíteni, mert azok többet ártanak a környezetnek, mint a vonatok, hanem mert a buszokra körülményesebb felpakolni a gyerekkocsit, a kerékpárt pedig tilos.

(a. g.)

## Somogy megyében

Az utolsó hírek szerint a Somogy-szob–Balatonszentgyörgy közötti vonalon szűnik meg a vasúti közlekedés ez év végén Somogyban. *Eller János*, Somogy-szob polgármestere azonban a tervezett vonalmegszüntetések bejelentése előtt kapott egy levelet a MÁV vezérigazgatójától, amelyben az állt, hogy vasúti csomóponttá kívánják fejleszteni Somogy-szobot. Ezért hidegzuhanyként érte a hír, hiszen itt mindenki éppen azt várta, hogy új peron épül. A polgármester szerint a vonatot esetleg kiváltó autóbusz nem tud futni a 68-as úton, mert ez az út a jelenlegi állapotában erre alkalmatlan: egy autóbusz és egy személygépkocsi el sem fér rajta egymás mellett, ráadásul az út nem az önkormányzat tulajdonában van; az egyik fele a Közútkezelő Kht.-é, a másik pedig nem útként van nyilvántartva. A 6814. számú út eléréséhez tehát egy új utat kellene építeni, ami jelentős infrastrukturális fejlesztést kívánna. Egyébként szerinte azért kevesebb az utas ezen a vasútvonalon, mert a menetrend nem igazodik a Balaton-parti járatokhoz. Mielőbb át kellene alakítani azt, nem pedig a vonalat megszüntetni, s akkor többen vennék igénybe a vonatot. Eddig ugyanis Balatonkeresztúron például egy-másfél órát kellett vára-

kozni a megfelelő csatlakozáshoz, s Balatonszentgyörgyön sem volt ez másként. A vonalmegszüntetés azért is ellentmondásos, mert a somogyszobiak és a környékeliek így szegényebbek lesznek egy lehetőséggel. Ha megszüntne ez a vonal, akkor az egyre inkább preferált kistérségeket – ahol munkaerő-fejlesztés várható – nem tudnák megközelíteni vasúton. Ez pedig kihat a munkanélküliségre, ami amúgy is magas Dél-Somogyban.

Dr. Gyenesi István, Somogy megyei elnök, a térség országgyűlési képviselője levelet írt az illetékes miniszternek, hogy a szaktárca vizsgálja felül az eredeti elképzelést, hiszen Belső-Somogy a vasúthálózat tekintetében is igencsak az elmaradott térségek közé sorolható. Már a második levélre várják a választ, de amikor e sorok íródnak, az még nem érkezett meg.

Lőrincz Sándor

## Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében

A hírek szerint Szabolcs-Szatmár-Beregben a Nagykálló-Biri-Balkány-Nyíradony vasútvonalat tervezik megszüntetni.

A nyíradonyi polgármesteri hivatalban nem találtunk illetékest, de annyit azért elmondtak, hogy sokan igénybe vették a vasutat, de a buszközlekedés kielégítő. Talán egy-két buszjáratot még be lehetne iktatni. (Annyit azért tudunk, hogy a Hajdú-Bihar megyei Nyíradonyból Nagykállóra (meg vissza) busszal csak csak nyírmihályi átszállással lehet eljutni, s a buszjegy ára a mintegy 35 kilométeres távra 381 forint, míg a Nyíradony-Abapuszta-Cibak-Balkány-Görénypuszta-Biri-Nagykálló, körülbelül 23 kilométeres vasúti pályán végállomástól végállomásig a menetjegy 264 forintba kerül. – A szerk.)

Nagykálló polgármestere, *Juhász Zoltán*:

– A nagykállói lakosok képviselőjében mondom, hogy bennünket nem nagyon érint a dolog. A kállóiak nem használják e vasútvonalat. A városból többnyire autóval és busszal, tehát közúton utaznak Nyíradony felé, s az ellenkező irányból haza. Biri és Balkány, meg a környékükön lévő tanyavilágban lakók számára talán érdekesebb a szóban forgó vasútvonal léte, vagy nemléte. Megjegyzem, ha a járat megszűnik, akkor mintegy ellentételezésként a Biri és a Nagykálló közötti utat fel kellene újítani, mert ez esetben a buszközlekedés könnyebb és gyorsabb lenne. Ehhez a megítélésem szerint olyan 150–200 milliós forintos beruházásra van szükség.

A Biri községbeli polgármesteri hivatalban nem sikerült nyilatkozót találnunk. A Görög Katolikus Egyházközség vezetője, *Terdik Mihály*:

– Biriből is mennek munkába, például a korai vonattal. Nem lenne szabad ilyen rendelkezést hozni. A vonatközlekedés megszüntetését nem tartom helyesnek. Valamit elpusztítani sokkal könnyebb, mint megépíteni. Egyébként a vasúti közlekedés akár télen, akár nyáron mindig biztonságosabb volt és az is lesz, mint a közúti. Kár lenne tönkretenni.

Biri, *Tóth Zoltán* helyi lakos:

– Én megtartanám a vonatközlekedést. Már csak azért is, mert sokan abból élnek, az a munkájuk, azzal keresik a kenyerüket, és jó néhányan dolgozni járnak vonaton.

Ha erről van szó, akkor egy kis ráfizetést is el kell nézni. A megszüntetésen nem lehet annyit nyerni, mint amilyen kárt okoz.

Balkány, dr. *Török László* jegyző:

– Balkányt nem érinti komolyan a dolog. Egyébként is nagyon lassú a vonat, harminc kilométeres óránkénti sebességgel dökög, igen kevesen veszik igénybe. Az elkövetkezendő hetekben egyeztetünk az ügyben érintett városok, meg a Szabolcs, illetve a Hajdú Volán vezetőivel, hogy a buszjáratok sűrítésével, esetleg átszervezésével hogyan lehet néhány ember utaztatását megoldani.

– A buszjáratokat sűríteni kellene?

– Igazából nekünk megfelelő a volán-járatok sűrűsége. Vannak ugyan olyan esetek, amikor a buszok tömve vannak utassal, de ez olykor a vonatra is elmondható. Sok gyerek jár Nyíregyházára és Debrecenbe tanulni. Ezért jó lenne sűríteni a volánjáratokat, új buszokat forgalomba állítani, s előmozdítani az útfelújításokat. Ha így lesz, akkor a vasútvonal megszüntetését nem éljük meg tragikusan. A síneken teherforgalom szinte nincs. Sok évvel ezelőtt annyira korlátozták a tengelyterhelést, hogy ott árut nagy tömegben nem is lehetne szállítani.

Balkány, *Néző István* hatvan éves táp- és takarmánybolt tulajdonos:

– Szerintem a megszüntetési szándék mögött semmi más, mint magánüzleti érdek húzódik meg. A vasút már jóval a megszületése előtt is működött, ráadásul jól. Nem lenne szabad bántani, még a mellékvonalait sem, hiszen azok mentén is emberek élnek. Ami elkészült, s működik, nem szabad ártani neki, mert senki nem tudja, mi lesz holnap. Lehetőleg ne romboljunk. Hadd idézzem az állatorvos szomszédom szavait, aki szerint ami megvan, attól már nem kell félni.

Balkány, *Tarján József*, 62 éves lakos:

– Igazából nem sok vizet zavar az a vasútvonal, de azért jó, hogy volt s van. Ritkán szoktam vonattal utazni. Ha lassan is, de el lehet jutni vele a menetrendben szereplő úti célhoz. Nem értek egyet a megszüntetésével.

– A buszközlekedéssel elégedett?

– Nincs róla véleményem, ha utazom valahová, akkor a vonatra ülök, nem buszra.

Perkedpuszta (Balkánytól néhány kilométerre), *Nyulas Zoltánné* helyi lakos:

– Ez ügyben a perkedői lakosság semmit se tud lépni, pedig elég sokan laknak itt. Mi rettenetesen el vagyunk zárva a külvilágtól. Az emberek nem tudnak munkába eljárni. Nemcsak a vonat-, hanem a buszközlekedés se jó. Előfordul, hogy a 80 éves öregemberek gyalog indulnak hazafelé Balkányból, mert nem várnak a buszindulásra.

– Mi legyen a vasúttal?

– Ne szüntessék meg, mert sok ember azzal jár dolgozni. Miért számolnák fel? Alig várom, hogy legyen itt egy gyűlés, hogy elmondjam a magamét, s lenne itt egy újságíró, vagy egy fentebbről való ember. Nem alakítanak ki egy olyan buszvárót, amely megakadályozná az eső nyakunkba zúdulását. Azt mondják, nincs rá pénz. Tessék mondani, a hosszú évek során nem fizettünk be annyi adót, hogy egy buszvárót összetákoljanak itt? Volt, hogy ügy-



félfogadáskor se jutottunk be az illetékeshez, mert tudják, a tanyasi ember busza mikor indul, s arra játszanak, hogy ne legyen ideje előadni a problémáját. A fiam Nagyállóba a Benetton céghez lízinges autóval és saját benzinnel jár dolgozni. Kérdezem, akkor mi a haszna a becsületes munkából? Nem ide tartozó téma, mégis elmondom: két hónapja könyörgök, hogy mosassák át a vízvezetékrendszert, mert büdös víz jön belőle. Nem teszik meg. Akkor miért fizetünk kommunális adót?

**Cselényi György**

## Veszprém megyében

Elsősorban a meglepetésszerű bejelentés, a szakmai előkészítés hiánya borzolta fel a megyében érintett 22 település polgármestereinek, civil szervezeteinek hangulatát. December 12-én a Veszprém–Veszprémvarsány, a Pápa–Környe, a Pápa–Csorna és a Hajmáskér–Lepsény vonalakon szüntetnék meg a személyszállítást. Ez potenciálisan több mint 120 ezer embert érint.

A Volán és a MÁV menetrendjének nem kellő összehangoltsága is hozzájárul ahhoz, hogy viszonylag kevesen veszik igénybe rendszeresen a vasút szolgáltatását. Pontos adatok ugyan nincsenek a Bakonyon átfutó szárnyvonalak kihasználtságáról, de tény, hogy tavasztól ősziig jelentős turistaforgalmat bonyolítanak. Bár egyelőre a személyszállítás szüneteltetéséről van szó, ezeken a vonalakon nem csekély például a fa- és a bauxitszállítás. A teherfuvarozás közúton történő lebonyolítása pedig mind a költségnövekedés, mind a települések közúthálózatának nagyobb igénybevétele miatt meglehetősen bonyolulttá tenné a megoldást.

A Veszprém–Veszprémvarsány vasútvonal megszüntetésével kapcsolatban hangot adott tiltakozásának a Magyar Turisztikai Egyesület, nem ért egyet a döntéssel a Csalán Környezet- és Természetvédő Egyesület és a zirci Sziget Környezetvédelmi Egyesület. A térségben érintett önkormányzatok és civil szervezetek – jelképesen – védtét nyilvánították az egyébként 1896-ban létesített vonalat.

Szerintük a döntés átgondolatlanságát jelzi, hogy a MÁV néhány évvel ezelőtt mind a pályatesten, mind az alagutakban jelentős értékű felújítási munkákat végzett.

A megyei közgyűlés ellenzéki, FIDESZ-MKDSZ-KPE frakciója – bár ez a téma nem a megyegyűlés hatáskörébe tartozik – rendkívüli közgyűlés összehívását kezdeményezte, amelyen a MÁV Zrt. két vezetője is részt vett. A hozzászólók az egyeztetés hiányát kifogásolták, úgy vélték, hogy a MÁV Zrt. veszteségeit nem ezek a szárnyvonalak okozzák. A polgármesterek példák sorát említették arra, a mellékvonalak szüneteltetése milyen kedvezőtlen hatással járna a települések gazdasági fejlődésére, a foglalkoztatásra. Végül a megyegyűlés egyhangú határozatot fogadott el, e szerint a vasúttársaság szakembereinek közreműködésével létrehozta egy munkabizottságot Veszprém megye helyközi közösségi közszolgáltatási rendszerének áttekintése és hatékonyságjavítást célzó átalakítása céljából. A munkabizottság szeptember 5-ére készíti el javaslatait.

A Pápa–Csorna vonal teljes hosszában jó állapotban van, a mellékvonalakra engedett maximális, 60 km/h-s sebességet az egykocsis Bz-szerelvény mindenhol eléri. A 37 km-es távot 6 közbenső megállással, vonattalálkozással 47 perc alatt teljesítik a vonatok. Mellékvonali rádiós forgalomirányítás (MERÁFI) üzemel a vonalon végig, szolgálat és jegykiadás már sehol sincs.

Ez a vasútvonal is egyike annak a négynek, amelyen a decemberi menetrendváltogatás időpontjától kezdve a személyforgalmat szüneteltetni tervezik, miközben a MÁV Zrt. a Budapest–Székesfehérvár, illetve a Székesfehérvár–Veszprém vasúti fővonal uniós pályázati támogatással történő korszerűsítését tervezi, és ezzel kapcsolatban 2010 után Hajmáskér és Balatonfüzfő között új, az észak-balatoni vasútvonalhoz csatlakozó nyomvonalat kíván kialakítani, amelynek becsült költsége 4-5 milliárd forint. Az egyeztetések több hónapja tartanak a balatonfüzfői önkormányzattal.

**Juhász Ferenc**



# TÁJ ÉS IDŐ

Az ország egyik legszebb fekvésű pályáján, a Veszprémből a Cuha-völgyben alagutakon és viaduktokon át Győr felé haladó sínpár Veszprémvarsányig tartó szakaszán a megváltozott menetrend miatt a potenciális utasok Győrben éppen két perccel késnek le az egyik intercity járatot, s Veszprémvarsányban is késnek a csatlakozást.

Túrázók, valamint a bakonyi települések és a győri üzemek között ingázók mégis vonatoznak inkább, semmint buszoznának.

A több busztól a helybeliek is féltik a tájat. Eddig azt hitték, hogy Európa felé közelítünk, ahol reneszánszukat élék a szép tájakon zakatoló környezetbarát vonatok. Pedig tőlünk nyugatra a vasúttársaságokra kevésbé jellemző a pazarlás. Arról is hallottak, hogy a Csorna

és Pápa közti szakaszt a GYSEV esetleg gazdaságosabban működtetné, amiként azt MÁV-tól átvéve Szombathely és Sopron közt is teszi.

Arról nincs adat, hogy ezen a vonalon a jelenlegi, vasúti szolgálat nélküli, egykocsis személyszállítás megszüntetésétől mekkora megtakarítást remél (vagy kalkulált ki) a MÁV Zrt., de egy új busz vételáránál, s működtetése költségeinél bizonyosan kisebbet. A vasútvonal jelenlegi, a hivatalos számítás szerint átlagosan napi kilenc utasának a vasúténál 56 százalékkal hosszabb buszútvonalon is bizonyosan drágább lesz az utazás, ráadásul alaposan (több mint nyolcvan százalékkal, azaz csaknem kétszeresére) növekszik az utazásuk menetideje. Az idő pénz. Vajon a megszüntetéssel kalkulálók az időpénzzel kalkuláltak-e? **A-bor**

## Zala megyében

Rédicsről Zalaegerszegre munkanapokon nyolcszor indul vonat. A teljes árú, másodosztályra érvényes jegy 430 forintba kerül, a menetidő körülbelül egy és negyed óra. Ugyanezt a távot néhány perccel hosszabb idő alatt lehet megtenni autóbusszal a lenti átszállás miatt, és a jegyért 737 forintot kell fizetni. A Zala Volán Zrt. munkanapokon tizenegy járatot indít Rédics és Zalaegerszeg között, de *Lóránth József*, Rédics polgármestere úgy véli: sokan csak a vonattal tudnak időben eljutni lenti vagy zalaegerszegi munkahelyükre. Noha a hivatalos számítások szerint átlagosan mindössze huszonnyolc utas utazik egy-egy járaton,

ez azért se lehet igaz, mert ebben az esetben a MÁV Zrt. nem közlekedtetné ezen a vonalon három kocsival a szerelvényeit. Igazából itt van elég utas, mivel a megyeszékhelytől Rédics felé tartó sínpár első szakasza egyszersmind Zalaegerszeg elővárosi vasútvonala. Ráadásul ez a vonal Lentinél az ország leghosszabb, 108 kilométeres, élő kisvasút-hálózatához csatlakozik. Ennek a május 1-jétől szeptember 30-áig minden hétköznap és néhány ünnepnapon menetrend szerint közlekedő kisvasútnak, és csömödéri központjának is befellegzett, ha a Zalaegerszeg–Rédics vonalat felszámolják. Csömödérnek alig hétszáz lakója van. A megszüntetésről megkérdezte őket valaki? (-él)



# LEHANGOLÓ VÁLASZLEVÉL

Hát megjött a válasz! Több mint egy hónapot kellett várni rá, de megjött! A lapzárta utolsó óráiban érkezett, de megérkezett!

Bárcsak ne jött volna, ne érkezett volna meg!

Amint arról lapunk 4-5. oldalán olvashattak (olvashatnak), a TÖOSZ elnöke és főtítkára a miniszterelnöknek, valamint tájékoztatásul két szakminiszternek címezte a vasúti mellékvonalak megszüntetése tárgyában fogalmazott levelét. A válasz augusztus 16-án érkezett meg a TÖOSZ titkárságára.

*„Hivatkozva... 2006. július 13-án küldött levelükre az alábbi tájékoztatást adom.”*

Ez a válasz első mondata. Amivel nem is volna nagy baj, ha a címzettek valamelyike, esetleg valamelyik szakminiszter szakállamtitkára kecsgetné „tájékoztatás adással” a levélírókat. De nem.

Ahogy azt mondani szokás, álljunk itt meg egy polgári szóra. Vagy egynéhányra. A válaszra várók a legtöbb magyarországi helyi önkormányzati testületet (egyszersmind a legtöbb munkavállalót foglalkoztató munkaadót és választott civilt, vagy éppen politikus) tömörítő szervezet vezetői. Szervezetük évente ülésező ügyszórázó testületét két tanácskozáson is részvételével tisztelte meg a jelenlegi kormány feje. És a személyesen neki címzett érdemi társadalmi kérdésekre, megfontolandó, közérdekű javaslatokra bő hónap múltán tájékoztatás adással reagál egy tárca infrastruktúra ügyekért felelős szakállamtitkára helyett a vagyongazdálkodási főosztály vezetőjének helyettese. Itt valami nagyon nincsen rendben.

Jó, a válaszlevél számozásából ítélve (VII/5212/2006.) kikövetkeztethető, hogy egy minisztériumi szakállamtitkárságon az apparátus szellemi kapacitását messze meghaladó mennyiségű az ügyirat. De eltekintve attól, hogy a szakapparátus vezetőivel rendszeresen érkező TÖOSZ-vezetők a válaszlevél aláíróját nem is ismerik, hogyan juthat egyáltalán éppen a vagyongazdálkodási részleg kompetenciájába egy olyan javaslat, amely kistérségi szinten, az érintettek bevonásával közlekedési szövetségek létrehozására irányuló mielőbbi tárgyalásokat szorgalmaz?!

Ami a válasz, azaz tájékoztatás adás érdemi részét illeti, ilyen nincs neki. Az első két mondatának tartal-

mát a válaszra várók a sajtóban olvashatták, igaz, kevésbé bonyolult megfogalmazásban. A harmadik mondat még hosszabb: *„A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium a helyközi személyszállítás újjászervezését a megyei és települési önkormányzatok, a szolgáltató társaságok, valamint egyéb érintett szervezetek bevonásával tervezi megvalósítani, amely biztosítja, hogy a helyi igényeknek megfelelően kerüljön kiválasztásra az adott utazási viszonylaton a helyközi személyszállítási szolgáltatást nyújtó társaság.”* Szép. Nagyon szép. Csak hogy ha belegondol az ember, amint a szaktárca a megyei és települési önkormányzatokat (azaz a megyék és települések, tehát az egész ország lakosságát) bevonja a helyközi személyszállítás újjászervezésének tervezésébe, azonmód felöltik benne, hogy ez az istennek se sikerülhet. Amiért is ez a szándék a legkevésbé se biztosíték a helyi igényeknek való megfelelésre bármelyik „utazási viszonylaton”. Különösen azért nem, mert a helyettes főosztályvezető a következőképpen vázolja a statisztikai régiók szerint megvalósítást: *„2006. I. félévében a dél-alföldi és a nyugat-dunántúli régiók újjászervezése történik meg, az érintett megyei önkormányzatokkal és szolgáltató társaságokkal az egyeztetések 2006 júliusában már elkezdődtek.”* De ilyet!

Magyarán, most egyeztetnek arról, hogy a múltban mi történtek!

Ezek után az ütemterv, meg a tájékoztatás további része említésre se érdemes.

A tájékoztató kormánytisztviselőt ugyanis nem mentheti, hogy talán egy már túlhaladott tervezetből másolta a mondat első felét, ellenkezőleg: ezért nem lehet hinni neki.

Tőle hiteltelen, hogy a minisztériumban az önkormányzati szövetségek részvételével „az előbbieken túlmenően hozzátétőlegesen kéthavi rendszerességgel történő konzultációkat” tartanak szükségesnek, hiába emlékeztet arra végezetül, hogy az első ilyen konzultációra a Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége is meghívást kapott.

Hiába azért is, mert a július 3-án „történő konzultáción” történetesen úgyszintén tájékoztatás történt és nem eszmecsere.

**Aczél Gábor**

# HÍRSZÓRÓ



MINDENNAPOK

■ **Egészségházat avathatnak** október végén Belpátfalván. A szakrendelőben nőgyógyászati, reumatológiai, szemészeti, fizioterápiás és pszichiátriai rendelés is lesz. A kistérségi mentőállomás is ide kerül és berendeznek egy ambuláns műtőt. A beruházás költsége 189 millió forint: a regionális alapból ehhez 70 milliót kaptak.

■ **Térvató ünnepséget tartottak** Szentesen. A helyi önkormányzat hatvanmillió forintot költött a belváros átalakítására.

■ **Olasz és magyar helyi lakosok** együtt ünnepeltek az I. Magyar-Olasz Baráti Napnak nevezett olaszfai falunapon. A ideköltözött, jórészt padovai családok ismeretterjesztő kiállítást rendeztek a tornateremben: szülőházjukat mutatták be a törzslakosoknak.

■ **Megújulhat a mozi** Szombathegyen. A város önkormányzata a korábban nyert pályázati pénzekhez további, erre a célra frissen nyert csaknem húszmillió forintot hozzátehet, amelyből felújíthatja az épület fűtési rendszerét.

■ **Jubilál** a balatoni borok versenye. A Balatoni Szövetség, a Hegyközségek Nemzeti Tanácsa, a balatoni borrégió hegyközségei és önkormányzatai által tizedszer megszervezett rendezvény társadalmi zsűrijének tagja *Kuti Csaba*, a megyei közgyűlés elnöke is.

■ **Iskolakezdesre elkészül** a fény-sorompóval védett szikáncsi vasúti átjáró Hódmezővásárhelyen, és a településrész központjában a buszforduló. Így a helybelieknek nem kell elgyalogolniuk a főúton lévő megállóig. Védett átjáró hiányában a busz eddig nem jöhetett be az egykor önálló faluba, ahol rövidesen felújítják az óvodát, postát, illetve az orvosi rendelőt magába foglaló épületet.

■ **Pályázati támogatással** újjáépítette fel az iklódi településrész temetőjének ravatalozóját a Iklódbördöce önkormányzata. A beruházás 6,3 millió forintos összköltségéből négy milliót a területfejlesztési tanács pályázatán nyertek.

■ **A közelgő tanévkedés miatt** soron kívüli testületi ülésen döntött a kálócfa önkormányzat az óvodába járó, illetve tanulmányaikat folytató helybéli gyermekek támogatásáról.

■ **A nemzetek táncházával** zárult a 26. Nemzetközi Folklorfesztivál nyitóünnepsége Sárvár felújított főterén és a Nádasdy-vár udvarán baszk, bolgár, cseh, izraeli, orosz, portugál, román, szlovén, török és a házigazda magyar néptánc- és népzenei csoportok részvételével.

■ **Szennyvízcsatornát épített** Nagymágocson a befektető, amely az önkormányzattól a helyi kastélyt szeretné megkapni. A budapesti Arawana Kft. szállodaként hasznosítaná a régi épületet. Helyette modern otthont szándékozik építeni a megyei önkormányzatnak, ahová a kastélyban élő idősök átköltözhetnek.

■ **Térségi támogató szolgáltatást** alakított a lapáncsai önkormányzat Beremend, Illocska, Ivánbattyán, Kásád, Kisjakabfalva, Kislippó, Kistapolca, Lapáncsa, Magyarbóly, Márok, Nagyarsány, Palkonya, Villány és Villánykövesd fogyatékkal élő lakóinak ellátására.

■ **A panelprogramban** való részvételtől döntött Szabadegyháza önkormányzatának képviselőtestülete: a szeszgyári lakótelep harminchat lakásának külső szigeteléséhez nyújt lakásonként 300 ezer forintos támogatást, amely a felújítás költségeinek egyharmada.

■ **Befogadó faluvá vált** a Heves megyei Tarnabod. Az ezen a néven elhíresült, két éve kezdődött, egyedülálló, hajléktalanokat fedélhez, munkához juttató program keretében az akkor krízishelyzetben lévő település lakói és a perifériára sodródott családok közösen találtak kiutat a válságból. Az önkormányzat, az Ifjúsági, Szociális és Családügyi Minisztérium, valamint a Magyar Máltai Szeretetszolgálat összefogásának eredményeként az egykori magtár és istálló átalakított terme üzemcsarnokká lényegült, amelyben a befogadott családok harminc tagja munkalehetőséghez jutott. A számítógép-bontó üzem avatásán részt vett *Kiss Péter* szociális és munkaügyi miniszter és *Kozma Imre* atya, a Magyar Máltai Szeretetszolgálat betegségből lábadozó miszionáriusa.

■ **Hagyományörző romanapot** tartottak Nován. A göcseji település kisebbségi önkormányzata által szervezett találkozó főként zalai és Vas megyei lakosokat vonzott, de Pest megyei résztvevője is volt. A programot a roma csoportok bemutatói mellett a helyi Göcsej Szíve Dalkör is színesítette, volt főzőverseny és focitorna, az esti bálon egy nagyatádi együttes húzta a talpalálót.

RAN CZ ELSŐ MAGYAR TORONYÓRAGYÁR KFT.  
zenelő órák, kőzetéri órák, világórák,  
toronyórák, harangjátékok, harangvillamosítás

<http://www.toronyora.hu>

8000 Székesfehérvár, Lócsei u. 6.  
Tel/Fax: (22) 302 677  
Mobil: (30) 9598 202

**HOFBAUER VILMOS** 1162 Bp., XVI. Ida u. 113.  
vállalkozó  
☎/fax: 405-3347  
mobil: 06 30 921 3506  
E-mail: hofbauer\_vilmos@freemail.hu  
<http://www.sargavonal.hu>

Park- és kertberendezések,  
öntészeti munkák,  
kéziszivattyúk,  
fedlapok, díszkutak,  
hulladékgyűjtők.

Műhímező és zászlókészítő  
Ipari Szövetkezet  
1072 Budapest, Klauzál tér 16.  
Tel./fax: 342-3906

**Boltjaink:**  
V. Szent István krt. 5. - Tel.: 331-4548  
VII. Klauzál tér 16. - Tel.: 342-3906

**Szövetkezetünk tevékenységi köre:**

- zászlók készítése hímzéssel és filmmoyással,
- jelvények, címerek hímzése,
- műtárgymásolatok (zászlók, terítők, hímzések) készítése,
- dísztárgyak és ruhák hímzése, pliszírozás,
- házassági és temetkezési kellékek

# AZ ÖNKORMÁNYZAT CÍMŰ FOLYÓIRATBAN MEGJELENTETNI SZÁNT HIRDETÉSEK TARTALMA, HELYE, TERJEDELME, TARIFÁJA ÉS FORMÁJA

A TÖOSZ folyóiratában csakis olyan fizetett hirdetések jelenhetnek meg – az egyes rovatokban, illetve a rovatok között –, amelyek megrendelői a helyi önkormányzatoknak a maguk jól felfogott érdekében segíteni szándékoznak, s legalábbis bővítik az önkormányzatoknak szánt szolgáltatások, eszközök kínálatát.

A lap vagy nyomdakész hirdetéseket (pr-cikkeket) közöl, vagy azokat a szerkesztőség szakemberei – külön megrendelésre – elkészítik (írják, szerkesztik, megtervezik, kivitelezik).

A hirdetések (pr-cikkek) terjedelme és közlési tarifája forintban

belső fekete-fehér oldalon:

1/1 (kb. 459 cm<sup>2</sup>) 140.000  
1/2 (kb. 225 cm<sup>2</sup>) 80.000  
1/3 (kb. 150 cm<sup>2</sup>) 70.000  
1/4 (kb. 110 cm<sup>2</sup>) 50.000  
1/8 (kb. 52 cm<sup>2</sup>) 30.000  
1/16 (kb. 25 cm<sup>2</sup>) 20.000

belső, színes oldalon:

1/1 (kb. 459 cm<sup>2</sup>) 200.000  
1/2 (kb. 225 cm<sup>2</sup>) 140.000  
1/4 (kb. 110 cm<sup>2</sup>) 90.000  
1/8 (kb. 52 cm<sup>2</sup>) 60.000  
1/16 (kb. 25 cm<sup>2</sup>) 40.000

hátsó, színes oldalon:

1/1 (kb. 459 cm<sup>2</sup>) 240.000  
1/2 (kb. 225 cm<sup>2</sup>) 160.000

címoldalon, az oldal alján:

1/4 (kb. 110 cm<sup>2</sup>) 160.000  
1/8 (kb. 52 cm<sup>2</sup>) 100.000

A nyomdakész hirdetéseket a szerkesztők EPS-formátumban kérik (tükörméret: 174x245 mm, vágott méret: 203x284 mm) CD-n, vagy az [aczel@toosz.hu](mailto:aczel@toosz.hu) e-mail címre. Az elkészítendő hirdetésekhez szánt illusztrációt (logót, képet) eredetiben (szkennelhető minőségben) kérik a szerkesztőség címére, illetve nagy felbontású JPG-formátumban a fenti e-mail címre.



## Szennyvízcsatorna-építés 50 százalékkal olcsóbban!!!

Ez a nyomás alatti szennyvízelvezetés. A Csorba Rt. által fejlesztett, tökéletesített rendszerben minden elem védelem alatt áll. Több mint öt éve üzembiztosan és leállás nélkül üzemelő rendszerek bizonyítják a nyomás alatti szennyvízelvezetés legkorszerűbb technológiájának használhatóságát.

A bekerülési költség a teljes (száz százalékos) bekötési darabszámot, a kulcsrakész, működőképes rendszert foglalja magában.

Elérhetőség:

### CSORBA RT.

6050 Lajosmizse Alkotmány utca 11.  
Tel/fax.: 06 (76) 356-650; 06 (76) 555-290 06 (30) 9435-415  
E-mail: [csorba@csorba-rt.hu](mailto:csorba@csorba-rt.hu)  
[www.csorba-zrt.hu](http://www.csorba-zrt.hu)

**PATINA**  
ÖNTÖDE KFT.

Igényes környezetek, városrészek rekonstrukciós munkálataihoz szállítunk kandalábereket, padokat, asztalokat, táblatartókat, terelőoszlopokat, kutakat, elkészítünk egyedi istallációkat antik és modern stílusban.

**PATINA Öntöde Kft.**  
1201 Budapest, Attila u. 37.  
Tel.: (1) 283-0155  
Tel/fax: (1) 283-1282  
Email: [patina@t-online.hu](mailto:patina@t-online.hu)  
Web: [www.patinaontode.hu](http://www.patinaontode.hu)



## MINDIGFA Bt.

Kerti és játszótéri fatermékek faanyagvédőszerrel telítve  
2500 Esztergom, Erzsébet királyné út 41/1.; II/7 • Tel/fax: 06-33-400-919  
Mobil: 06-20-9427-348 • E-mail: mindigfa@vnet.hu • www.eibe.de

### HOGY A FA MINDIG FA MARADJON, MINDIGFA® TERMÉKET HASZNÁLJON!

Kínálatunkban a legkisebbeknek „minimondo” szánt eszközöktől a különböző játékvár rendszereken („ibondo”, „colorino”, „playo”) keresztül a szerepjátékot segítő nagy játéklétesítményekig „tema” (tengeralattjáró, hajó, repülő, rakéta, korabeli várak) minden megtalálható. Újdonság, hogy az ibondo játérendszer a szerepjáték segítése érdekében a hagyományos játékvár-szerkezetek mellett négy különböző megjelenéssel kapható az idei évtől.

Tengeri témához (kikötő, hajó) kapcsolódó várszerkezetek, dzsungel megjelenés, boszorkány erdő megjelenés (elvarázsolt erdő) és a középkori várak. Nem feledkeztünk meg a legújabb közterületi sportról sem: a gördeszka, görkorcsolya és BMX szerelmeseinek kínáljuk „ramp art” termékcsaládunkat.

Vállaljuk régi játszótérek szabványossági felmérését, játszótérek komplett tervdokumentációjának az elkészítését, kalandparkok (egyedi, nagy játékvárak) tervezését és természetesen játszótérek generál kivitelezését.

**eibe** Játszva fedezd fel a világot!



cikkszám 5662535, Lancelot játékvár



cikkszám 5662595, Taba Laga játékvár



cikkszám 5662635, Orinoko játékvár



Szombathely,  
Kalandváros játszópark



Arthur játékvár  
(cikkszám 5662545)



Budapest XII. ker., Csörsz utca  
(MOM park mellett) gördeszka pálya.



# PÁLYÁZATI FELHÍVÁS Önkormányzati Antivírus Akció



A Panda Software Hungary és a Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége (TÖOSZ) pályázatot hirdet „Önkormányzati Antivírus Akció” címmel a magyarországi Önkormányzatok, valamint az általuk üzemeltetett intézmények és non-profit szervezetek számára saját felhasználású antivírus szoftverek beszerzésére. A feltételeket teljesítő önkormányzatokat és a kapcsolódó intézményeket a Panda Software

**50% támogatásban részesíti.**

Míndezeken felül, a 2006. évi hivatalos TÖOSZ tagok számára biztosítunk

**plusz egy év automatikus szerződés hosszabbítást, illetve szolgáltatást.**

### Panda EnterpriSecure Antivírus

A hálózat minden elemének védelme  
UltraFast motor a villámgyors szkenneléshez  
Széleskörűen konfigurálható vírusriasztás



### Panda BusinesSecure Antivírus

A támadások minden típusa elleni védelem  
Egyszerű és központi adminisztráció



A pályázat részletes anyagát, valamint a jelentkezési lapot letöltheti a <http://www.pandasoftware.hu/toosz> weboldáról.

A pályázatokat 2006. December 20-ig lehet eljuttatni a Panda Software Hungary részére, az alábbi címre:

**Panda Software Hungary**

**onkormanyzat@pandasoftware.hu**

**Információ a 06 (1) 469 60 80 telefonszámon kérhető.**

## Megrendelőlap



Pályázó adatai	Termék
Név	Termék neve
Kapcsolattartó	Licencszám
Email-cím	Szolgáltatás időtartama
Telefon	