



Elhanyagolt közműrendszert örökölt a település

Vízkorlátozás lesz Isaszegen

Isaszegen egy 500 köbméter víz tárolására alkalmas meder és két, összekötővel egyesített, egyenként 120-120 köbméter beltartalmú tározó szolgálja ki a lakosságot vízzel. Sajnos, műszaki okok miatt, az egyiket a Tisztiorvosi Szolgálat a közelmúltban bezáratta, így várható hogy nyáron, a csúcsidőben, tehát főként a délutáni órákban, vízkorlátozást kénytelen elrendelni az önkormányzat.

Isaszeg kis vízműnek számít. Ezért is döntött úgy az önkormányzat, hogy a PVCST-től megörökölt közműrendszernek üzemeltetését az egy falu egy vízmű elv alapján egy egy személyes kft.-re bízza. Ritecz György, aki mellesleg a Galga mentén található többi település vízműrendszerének, számszerint 11-nek is az üzemeltetését végző szakember, sokat tud a PVCST viselt dolgairól. Emellett mint a megyei víz- és csatornarendszer felosztásának, a vagyonátadás hosszú folyamatának egyik közszereplője, naprakész információkkal rendelkezik a helyi önkormányzatok ez irányú gondjairól, s legégetőbb feladatairól.

— Ne beszéljünk most másról, csak az isaszegi vízműgondokról — irányítja a beszélgetést az ügyvezető igazgató. — Sajnos ez a település (is) meglehetősen leromlott állapotban, vagy hogy enyhítsek a szón, eléggé gondozatlanul, elhanyagolt műszaki feltételek között működő vízműrendszert örökölt a PVCST-től. Erre bizonyításképpen elég ha csak annyit említek, hogy napjainkban éppen azért, hogy mi, az üzemeltetésért felelős kft., folyamatosan találkozunk a lakossággal,

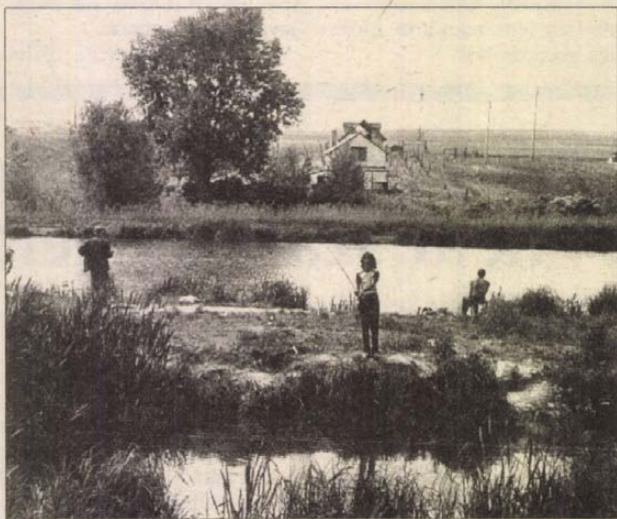
és naprakész együttműködésben vagyunk a helyi vezetéssel — sorozatosan kapjuk a jelzéseket a település vízműrendszerének meghibásodásáról. Elhiheti, hogy az isaszegi probléma sem mai keletű! Ahhoz ugyanis, hogy egy löszös talajra telepített víztározó megdőljön, s ezáltal a falon repedés keletkezzen, ahová az esővíz is befolyik, egy-két nap, vagy hónap nem elégséges. Évek hosszú során hanyagul kezelt, elfelejtett, fel nem újított dolgokról van itt szó!

Természetesen mind a helyi lakosságot, mind pedig az önkormányzatot az előzmények kevésbé érdeklik. Különben is, hogyan kérhetnék számon a már alig-alig létező egykori monopól szervezettől a PVCST-től azt a kis települési problémát. A baj pedig adott. Sőt, a nyári csúcsidőben, főként a délutáni kiemelten nagy fogyasztású órákban, várhatóan további kellemetlenségeket okoz majd a lakosságnak. Gyorsan kellene a segítség!

— Az első lépéseken már túl vagyunk — mondja Ritecz úr — szakembereink statikai, talajmechanikai vizsgálatokat végeztek, s megállapították a meghibásodás okát. Elkészült a helyreállítás alapjául szolgáló terv is.

Szerencsére — mondják a tervezők — meg lehet menteni a megrepedt falú víztározót. Ugyanakkor az alpmunka elvégzéséhez, illetve a kiegészítő védelem megépítéséhez mintegy két és félmillió forintra lenne szükség. Honnan lesz erre pénz? A helyi önkormányzat, mely csak a közelmúltban lett gazdája, tulajdonosa a település vízközművének, egyelőre nem

kát — mondja az üzemeltető kft. ügyvezető igazgatója. — Úgy tervezzük, hogy az ősszel fogunk bele a rekonstrukcióba. Ez az isaszegi eset azonban mintáértékű: példázata, mennyire gazdaságtalanul s nem hatékonyan működött évtizedeken át a PVCST, milyen fokon hanyagolta el a rá bízott, s tulajdonában lévő kis egységeket. Biztos vagyok ab-



Isaszeg egyik víznyerő kútja ebből a tóból kapja az ivóvizet. **Vimola Károly felvétele**

tudja megelégedezni a költségeket. Ugyanakkor még arra sem számíthat a kivitelező cég, hogy a vízdíjakba beépített amortizációs költségek hamar befolyának a kasszába...

— A nyár előtt, sőt alatt sem kezdetjük meg a mun-

ban, hogy az új gazdák, az önkormányzatok, amint megteremtik a területükön lévő vízközművek működtetéséhez szükséges fedezetet, sokkal felelősségteljesebben fogják kezelni a vagyonukat.

mallár

Enged a MÁV

Hamarosan fél nyolckor jár a „félnyolcas”

(Folytatás az 1. oldalról)

Találnak-e mindenki számára megfelelő megoldást? — kérdeztük Sinka Ignácot, a MÁV Vezérigazgatóság Menetrend és Személyszállítási Főosztályának osztályvezető helyettesétől.

— Meglepődünk a felzúdulások hallatán, ám úgy tűnik, hogy nincs semmi akadálya a vonat húsz perccel korábban történő indításának. Az egyes számú menetrendi értesítőt július 12-én tervezzük kiadni, ebben már benne lesz a változás módosítása. Természetesen a vasútállomásokon is kifüggesztjük majd az értesítéseket. Ténylegesen július közepére várható a járat visszaállítása.

— A menetrend készítésének kialakult módszerei vannak. Nem lehetett előbb észrevenni, hogy itt gond lehet?

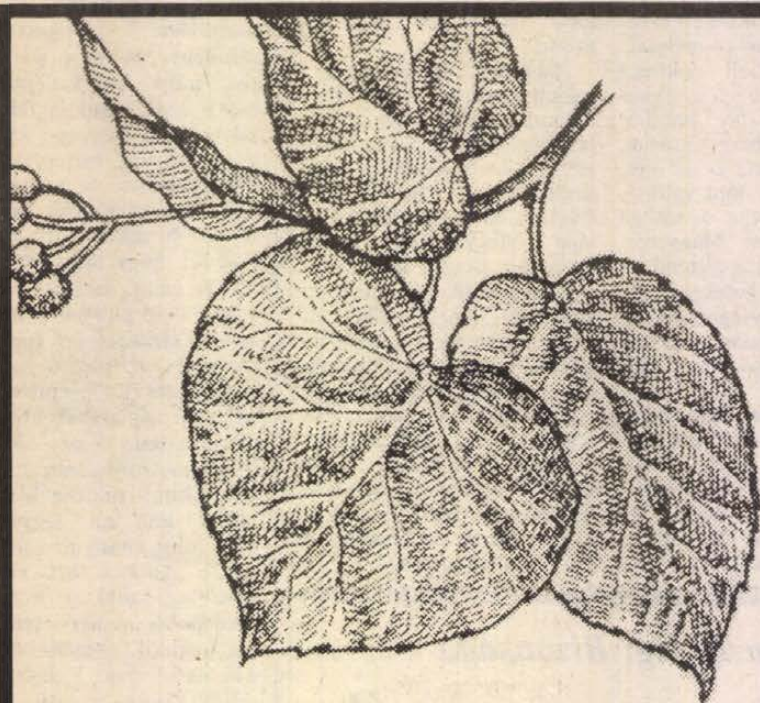
— Ezen a vonalon öt vonatot szüntettünk meg. Az ominózus 3327-es járatot egy középidejűre tettük: az előző és az utána következő személyvonathoz nagyjából egyforma időben. Figyelembe vettük, hogy Szolnokon az Alföld Expresszről erre még át tudjanak szállni az utasok. A Nagykátát érintő problémára nem figyeltünk fel. Ennek az az oka, hogy az egyeztetések korábbi mechanizmusa nem úgy működött, mint azelőtt. Sok helyen elmaradtak — így ezen a területen is — a tanácskozások. Ezért nem vet-

tük észre időben a problémát. Így fordulhat elő, hogy a Keleti pályaudvarról 18 óra 25 perccel induló vonat koraisága miatt is utólag érkezett reklamáció, miszerint jobb volt a 18 óra 40 perces induló idő. Ha indokolt, azon is módosítunk.

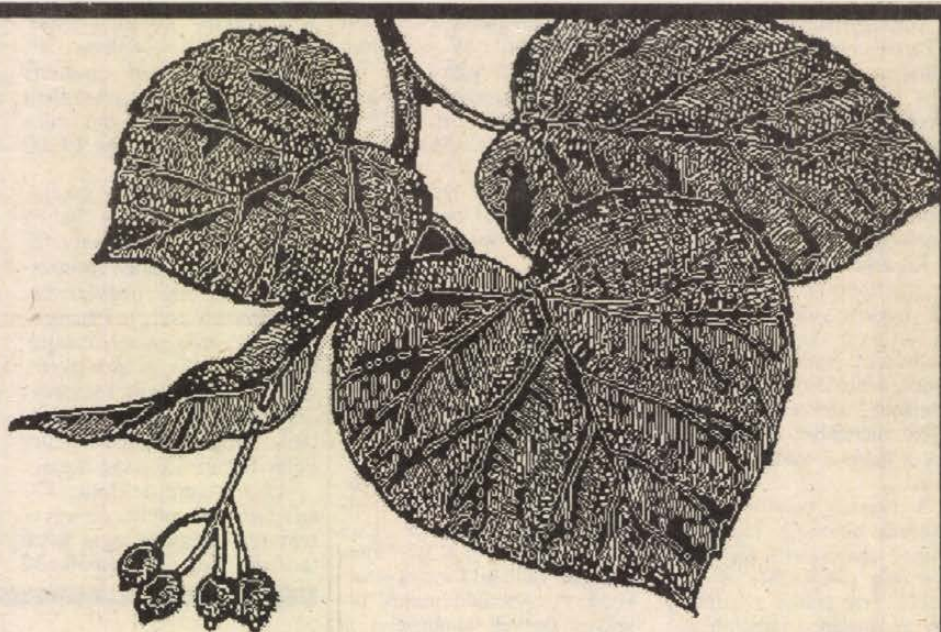
— Régi nagykátai óhaj, hogy álljanak meg pályaudvarán a gyorsvonatok, de legalább a sebesvonat. A felvetést erősíti, hogy Szolnok és Budapest között épp félúton fekszik a város. Nagykátát a környék közlekedési csomópontja, sokan innen buszoznak tovább a falvakba. Mondják: legalább húsz perccel megrövidítené az utazási időt ez a lépés. Foglalkozik-e a MÁV ezzel a kérdéssel?

— Ilyen igény rendszerint megjelenik az új kisvárosok részéről, említhetném Monort vagy Abony példáját. A távolsági utazási igények kiszolgálására viszont van egy érvényben lévő koncepciónk. Ennek lényeges eleme, hogy a gyorsvonatokat nem akarjuk „lerontani” távolsági személyvonatokká. Ami a menetidőt illeti: a vasúti vonalak nagyon rossz állapotban vannak, nincs pénz a felújításra. Legújabb példaként Szolnoktól Újszászig korlátoztuk a sebességet 100-ról 80 kilométerre. Nyilván növekedik az utazási idő. Emiatt megértést kértünk.

- tóth -



Ez a levél sok évvel ezelőtt ilyen állapotban hullott le az egyik cementgyár közelében.



Ez a levél pedig nemrég hullott le ugyanott.

TISZTA ÜGY



MAGYAR CEMENTIPARI SZÖVETSÉG