

MERRE TARTSON MISKOLC?

Jövőképek születnek

Egy olyan munka jelentős részét végezték el a közelmúltban a Miskolci Egyetem szakemberei néhány külső szakértővel együtt, amelyek eredménye sokunkban megfogalmazódó hiányérzet orvoslását is jelentheti. Az elkészült dokumentum ugyanis városunk fejlesztési stratégiáját körvonalazza, azaz megkísérel választ adni arra a nagy kérdésre, hogy merre haladjon Miskolc a jövőben? A miskolci városháza megbízásából elvégzett kutatás célja nem egy megvalósíthatatlan, ábrándképek sorozatából álló jövőképek kivetítése volt, hanem egy olyan reális, de mégis mindenki számára perspektívát nyújtó program megalkotása, amelyért lehet, és érdemes is tenni ebben a városban.

Nem politikai dokumentum!

Kobold Tamás polgármester fontosnak tartotta, hogy ne csak a szakértői kör dolgozzon ezen az alapvető dokumentumon, hanem kezdődjön el egy olyan szélesebb körű vita is, amelybe bekapcsolják a városi polgárság prominens képviselőit is. A vitában formálódó tanulmány kerül majd fejlesztési stratégiaként a város közgyűlése elé, hogy az fogadja el a dokumentumot, határozatokban is rögzítve, s így módon kijelölve azt a pályát, amelyen a város haladhat, s azokat a kereteket, amelyek figyelembe vételével kell majd a város életét befolyásoló apróbb és nagyobb döntéseket meghozni. A polgármester lényegesnek tartotta hangsúlyozni az eddigieket kommentálva: a hosszú távú céljainkat megfogalmazó stratégia a város társadalmának közös akaratát kell hogy kifejezze, s nem pártpolitikai érdekek mentén fogalmazódik meg.

Egy meglehetősen vastkos dokumentumról van szó, amelynek a kivehető „tömörítvénye” is több mint száz oldal. Ebből a dokumentumból lapunk többször is idézni fog cikkeink formájában, de így is



A városfejlesztés során a következő nemzedékekre is gondolnak.

csak kisebb részeket ragadhat ki, rávilágítva néhány összefüggésre.

Polgárvárossá válni

A tanulmány bevezetőjében olvashatjuk, hogy miként lettünk a „szocialista ipar fellegvára” büszke cím viselőjéből a negatív példák városa, ahol nagy a munkanélküliség, a szegénység, eluralkodott a lakótelepi sívárság. Természetesen a stratégia változtatni kíván ezen, s három pontban foglalták össze alkotói, hogy milyen jövőképet fel kell Miskolcnak tartania. Eszerint Miskolcnak harmonikus polgárvárossá, pénzügyi-kereskedelmi-ipari-tudományos központtá kell válnia, és szert kell tennie az európai vezetői szerepre. Bizonyos, hogy e három cél megvalósítása nem képzelhető el egy-két év alatt, de ha a 2002–2005-ig kitekintő terve-

zés jegyében a közös akarattal ezekért a célokért tesz is a polgárság jelentős része, akkor biztos, hogy jelentős előrehaladást lehet elérni.

Visszatérve még egyszer a politikamentességre: a tanulmány időtávja is mutatja, hogy több választási ciklus zajlik le a tervezett időszak alatt. Tehát valóban olyan dokumentumot kell elfogadnia a város közgyűlésének, amelynek gondolatai vezérlő elvként szolgálhatnak az esetleg változó összetételű közgyűlés, városvezetés számára is. A városlakók számára ugyanis rendkívül lényeges a folytonosság, hiszen még egy Miskolcnál sokkal gazdagabb település sem lenne képes elviselni a folytonos újakezdések terheit. (k-ó)

NINCS PÉNZ FEJLESZTÉSRE

Karosszériahibás buszok

Azt hiszem, sokan örültünk, amikor Miskolc két környezetkímélő városi autóbuszszal gazdaggott néhány évvel ezelőtt. Úgy gondoltuk: na végre, most beindult valami, fejlődik a város buszparkja. Azután rá kellett jönnünk, hogy mégsem. Maradtak a régi, hagyományos Ikarus buszok, amelyek sajnos mára már kiöregedtek, s több gondozást igényelnek, mint ezelőtt. Hogy melyek autóbuszaink „beteg testrészei”, arról Kocsis Józsefet, a Miskolc Városi Közlekedési Rt. autóbusz-karbantartó üzemvezetőjét kérdeztük.

– Legtöbb gond az autóbuszok karosszériájával van. Sajnos azt kell mondjam, hogy körülbelül 3–4 éve rohamos növekedés tapasztalható ezen a téren, s a karosszériával kapcsolatos problémák egyre több buszra kiterjednek. Mivel lényegesen megemelkedett a javítandó autóbuszok száma, ezért munkaszervezési módosításokat is végre kellett hajtunk, és túlórákat kellett megszerveznünk annak érdekében, hogy a megfelelő számú autóbuszokat biztosítani tudjuk.

– Jelenleg hány busz van a szerelőknél?

– A 217 darab városi autóbuszból 32 üzemképtelen buszunk van, amelyeken autószerelők, autóvilamosok szerelők és karosszérialakatosok dolgoznak három műszakban, azonban így is három-négy hónap telik el, amíg egy buszt vissza tudunk adni a forgalomba. Jelenleg az autóbuszok 50–60 szá-

Újszászy professzor vén diófája alatt

Népfőiskolai összefogás a hit és a szeretet jegyében

„Az egyházi népfőiskolák között meleg testvéri viszony építendő ki” – írta 1941-ben dr. Szabó Zoltán, akinek sírját nemrégiben megkoszorúzták a 60 éve indult egyházi népfőiskola egykori tagjai, illetve a 10 éve működő világi Sárospataki Népfőiskolai Egyesület képviselői. Ez a gesztus jelzi, hogy a népfőiskolai mozgalom él és virul, s nem a rivalizálás a cél, hanem a szolgálat.

A jubileumok kapcsán nagyon szép ünnepséget rendeztek Sárospatakon. Dr. Kovács Bálint, az Országos Népfőiskolai Társaság elnöke levelet küldött a Sárospataki Népfőiskolai Egyesülethez. Ebből idézünk.

„Kedves Barátaim!
Először is szeretném megköszönni azt a szíves fogadtatást, amelyben részünk volt. Köszönöm, hogy olyan szépen rendezték meg az ünnepséget, az emléktábla leleplezését. (A sárospataki református kollégium udvarán dr. Szabó Zoltán és dr. Újszászy Kálmán professzorok emlékére emléktáblát avattak. A szerk.) Életem egyik szép emléke lesz. Isten áldjon meg benneteket és minden munkatársatokat.

Mellékelten küldök két nyilatkozatot... bizonyítéka annak, hogy mi vagyunk az igazi Sárospataki Népfőiskola hagyományörzői és ápolói. Bizonyosság arról is, hogy Szabó Zoltánék nem a megosztás, hanem az egység munkálói voltak és azoknak kell lenniük a mai viszonyok között is, hogy a különböző irányú népfőiskolák, egyházi és nem egyházi jellegűek egységben képviseljék ezt a komoly ügyet.

Az alábbiakban közlünk abból a nyilatkozatból, amelyet dr. Új-

szászy Kálmán professzor volt otthonának vén diófája alatt tettek az egykori egyházi népfőiskolások.

„Alulírott volt népfőiskolások, Isten iránti hálával emlékeztünk az 1936–1948. közötti Sárospataki Népfőiskola Isten dicsőítő egyházunkat és népünket építő evangéliumi szolgálatára.

Szeretettel emlékeztünk a két áldott emlékü tanítónkra-nevelőnkre: dr. Szabó Zoltánra és dr. Új-

szászy Kálmánra. Az általuk kialakított hit és szeretet egységét építő szolgálatot, mint a sárospataki kollégium hagyományát is, a magunk részére kötelezőnek fogadjuk el, és kifejezzük reményességünket, hogy az újrainduló Sárospataki Népfőiskola és a református egyházunkban működő minden népfőiskola hit és a szeretet egységében fogja végezni szolgálatát.”

K. I.

Kérdések a miskolci tizenévesekhez (4.)

Sovány fiúk, kövér lányok

SZEK, ERŐSZAKKAL

Életkortól függetlenül a megkérdezett diákok fele reggelizik, tízórazik, ebédel, és vacsorázik. A tanulók harmada nem reggelizik, a nyolcadikosok 7, a tizenhét évesek 4 százaléka pedig naponta csak egyszer eszik. Jó, ha a diákok fele elégedett a testsúlyával, a fiúk inkább hízni, a lányok döntő többsége fogyni szeretne.

A TIT megyei szervezetének miskolci iskolásoktól érdeklődő kérdezői azt is firtatták, hogy elfordult-e, hogy valakit szexuális kapcsolatra kényszerítettek. A nyolcadik osztályos, szakmunkás-tanuló, szakközépiskolás, gimnazista, és 17 éves lányok koresportjainak mindegyikében volt olyan, aki erre igennel válaszolt, különbség inkább csak az arányokban mutatkozott. A nyolcadikosok esetében ez 6 százalék, a legmag-

sabb a szakmunkásképzősöknél (13%), a legalacsonyabb pedig a gimnazista lányoknál (4%). Megdöbbentő, hogy többször is szexuális erőszakot követtek el a szakközépiskolások három százalékán, a szakmunkásképzős lányok 1 százaléka pedig bevallotta: gyakran kényszerítik.

Arra kérdésre, hogy a szexhez szükség van-e hosszabb együttjárásra és szerelemre, a lányok 20, a fiúk 40 százaléka adott kisebb részben tagadó, nagyjából bizonytalan választ. Sajátos képet mutat az is, hogy kik, honnan szerzik a szexről tudni vélt ismereteiket. A lányok inkább a romantikus könyvekre, a fiúk egy része pedig pornófilmekre hagyatkozik. Az első csókban a tizenévesek szerint tizenhárom és fél évesen már illik túlesni, az első pettingelőmenyen pedig úgy tizenöt éves kor táján. A legnagyobb kérdés persze a szüzesség, a fiúk szerint ennek az átlag állapotnak 16, a lányok szerint 17 évesen illik véget vetni.

Írásunk elején említett tettünk már az erőszakkal összefüggő szexuális „élményekről”. Nos, a TIT vizsgálat eredményei alapján ennek leginkább a szakmunkásképzős és szakközépiskolába járó lányok vannak kitéve. S nem csak saját korosztályuk esetleges hibái miatt, hanem azért is, mert ők azok, akik gyakran számolnak be arról, hogy nehezen, nemegyszer pénzért megszerzett gyakorlati oktatási helyeiken szexuálisan is kiszolgáltatottak a munkaadónak, hozzátartozóinak, a felnőtt férfi kollégáknak. Nem véletlen, hogy az első „lefekvéshez” fűződő emléket a 17 évesek hat, a szakmunkás-lányok tíz, a szakközépiskolások tizenegy százaléka kellemetlennek, vagy kifejezetten rossznak tartja.

(Folytatjuk)

Megszépül a környezetük

Nyíró Pál, a 15. sz. önkormányzati választókörzet képviselője tisztelettel értesíti választópolgárait, hogy tovább folytatódik lakókörnyezetünk karbantartása, felújítása. Megépítik a Fábian kapu és Volodga közötti összekötő járdát, valamint a Jókai lakótelepen egy újabb kosárlabdapályát alakítanak ki. A közeljövőben felújítják a Kis-Hunyad utcában a játszótér és a pihenőparkot.

Tisztelettel kéri választópolgárait a rend és a tisztaság, valamint értekeink megőrzésére.

(A felújítási munkálatokat a Miskolci Közterület-fenntartó Vállalat munkatársai végzik, melyet a képviselő a saját képviselői alapszólásból finanszíroz.)

Aki akart dolgozni, azt elhelyezték

Víz alatt az edelényi bánya

Sokan reménykedtek, hogy talán még életben lehet tartani az edelényi bányát, de immáron sorsa megpecsételődött. Olyannyira, hogy már víz alatt is van, a bányabezárás, a vagyonhasznosítás a végéhez közeledik.

Csak jelzésszerűen a jelenlegi helyzetről, ugyanis szeretnék bővebben foglalkozni ezzel a bányabezárással, már csak a tanulságok miatt is. Mindenesetre alapkérdés ilyenkor, hogy mi történik az emberekkel, a berendezésekkel, mert hiszen már alig-alig működik bánya a megyében, s épp a speciális jellegből adódóan nehéz az elhelyezkedés, vagy éppen a vagyonhasznosítás.

Tudvalelvőleg az edelényi bánya úgynevezett vékonytelepi bánya, sajátos fejtési, elővájási technológiát igényel, s aki a vékonytelepet szókta meg, a bányabéli gömnyedést, az vastagtelepben nehezen találja a helyét. Talán ez is indokolja, hogy sokan – annak ellenére, hogy felkínálták nekik az elhelyezést – más bányában

nem vállalták a munkát. A Bánya-vagyonhasznosító Részvénytársasághoz tartozik a feketevölgyi és a puthoki bánya is, s ezekben igen keveset feladatot találni az edelényieknek. Sőt Lyukósbánya is vett át létszámot. Elmondhatjuk, működött a bányászszolidaritás, már ami a foglalkoztatást illeti.

A vagyonhasznosítás is célirányos volt. Amint lehetett, az említett két bányába vitték át. Ezek közé tartoztak az általános bányászati berendezések, például szállítószalag stb., ugyanakkor minden olajos, hidraulikus berendezést ki kellett szerelni a bányából, már csak a környezetvédelmi szempontokra tekintettel is. Ezáltal úgy tűnik, a vagyonvédelem is kellőképpen sikerült, legalábbis erről tájékoztatott dr. Ortó György, a részvénytársaság vagyonhasznosítási igazgatója. Kellő ellenőrzés mellett szerelték ki a réz- és szénfémkábeleket, s folyamatosan őrzik ma is a területet.

A jövő héten a helyszínen járva riportban számolunk be a feljemenyiekről. K. I.



Az MVK Rt. szakemberei nem panaszkodhatnak, hogy nincs munkájuk. (Szabán Gabriella felvétele)

zaléka karosszériás problémákkal áll a szerelőknél.

– Hány környezetkímélő autóbusza van az MVK Rt.-nek, s ezek hogyan váltak be?

– Egy szóló és egy csuklós környezetkímélő autóbuszunk van, amelyekben olyan motorok vannak, amik megfelelnek a környezetvédelmi normáknak. A közhittelemmel ellentétben ezek sokkal megbízhatóbbak, mint a hagyományos városi autóbuszok. Ez látható a javítás gyakoriságából, valamint a ráfordított költségekből.

– Hogy ha ennyire megbízható, miért nem vásárol többet belőlük az MVK Rt.?

– Bár a gazdasági kérdések nem hozzám tartoznak, de információink szerint elsősorban anyagiak

miatt nem várható a buszpark bővítése.

– A buszvásárláson kívül nincsen más megoldás?

– Június hónapban kipróbáltuk kísérleti jelleggel autóbuszainkban a „city” környezetkímélő gázolajat. A környezetszennyezés jelentősen csökkent, ugyanakkor gondot okozott a buszok teljesítménye, és a buszok fogyasztása is némi növekedést mutatott.

– Akkor egyelőre kilátástalan a helyzet?

– Úgy néz ki, hogy igen, ezért minden másnap úgynevezett napi vizsga alá vetjük az autóbuszokat, amelyeken megpróbáljuk kiszűrni a forgalom biztonságát veszélyeztető Ikarus-okat.

vazo