

Nem elég fontosak a székelyföldi utasok

Kényszerpályán, zsúfoltan közlekedő nemzetközi vonatok

• A következő évben sem lesz előrelépés a Székelyföldet Budapesttel összekötő nemzetközi vonatokon tapasztalható utazási körülményeket illetően. A csökkentett vagonszámok maradnak, Marosvásárhely elkerülésével pedig az elérhetőség is kedvezőtlenebb.

KOVÁCS ATTILA

A kevés férőhely miatt egymás sarkára taposó utasok, hosszú útra indulókat elbátoraltató, kedvezőtlen körülmények, a szolgáltatók részéről tapasztalható érdektelenség, háritás – ilyen most a Budapest és Brassó között közlekedő Corona és Hargita InterCity, illetve Romániában az InterRegio nemzetközi vonatok és utasaik helyzete. Székelyföld és utasai valójában sem a magyar, sem a román vasúttársaságnak nem fontosak – erről elég könnyű meggyőződni, amikor a mindössze három személykocsival közlekedő, zsúfolt Corona reggel befut a székelyföldi vasútállomásokra.

A másik az illetékes

Míg máshol a jó utazási feltételeket biztosító magánvonatok jelentenek konkurenciát a Román Vasúttársaságnak (CFR), illetve több nemzetközi járat is kiszolgálja az utazóközönseget, Székelyföld csak a nappali, illetve éjszakai órákban közlekedő Corona, illetve Hargita vonatokkal maradt, amelyek nemzetközilek ugyan, de mindkét országban belföldieknek számítanak, ha az utasok



Kevés a hely, sok az utas a Corona nemzetközi vonaton

▲ FOTÓ: GECSE NOÉMI

ról és a személykocsikról van szó. Az egy évvel ezelőtti menetrendváltáskor a MÁV-START eltávolította a Corona étkező- és 1. osztályú kocsijait azzal a magyarázattal, hogy nem kifizetődő ezek fenntartása, a hálókocsit pedig csak a nyári időszakban biztosította. Az egész évben közlekedő három személykocsi viszont korántsem biztosít elegendő helyet, mivel a jelentős belföldi utasforgalom nem csökkent, hanem az egyetemi hallgatók ingyenes utazási lehetőségének bevezetésével kifejezetten nőtt. A helyzet annyit változott, hogy a Coronán a hálókocsi 2019-ben egész évben jár majd, ez viszont különösebb javulást nem hoz, mivel hálókocsijegyet csak magyarországi célállomásig lehet vásárolni. További ülőhelyes kocsikat viszont annak ellenére sem csatoltak a szerelvényhez, hogy Hargita, Kovászna és Maros megye önkormányzatainak elnökei idén ezt közös nyílt levélben kérték.

Megkerestük az ügyben a MÁV és a CFR sajtóosztályát is, a két társaság részben egymásra háritja az illetékeséget. A Coronával kapcsolatosan a MÁV-START azt közölte, az utasforgalmi adatok alapján Magyarországon és a nemzetközi utasok számára is elegendőnek bizonyultak a vonaton felkínált ülőhelyek, fekvőhelyek és hálókocsihelyek. „A korábban a vonattal közlekedő első osztályú kocsit kevés utas vette igénybe, csakúgy, mint az étkezőkocsit. A vasúttársaság számára kiemelten fontos a Magyarország és Erdély közötti forgalom minél jobb kiszolgálása, ugyanakkor az is cél, hogy a nemzetközi vonatok fenntarthatóan és gazdaságosan üzemeljenek” – áll a válaszban. A zsúfoltságról azt írták, hogy a MÁV-START szolgáltatási területén ez nem tapasztalható, amit alátámasztanak a magyarországi belföldi és nemzetközi forgalomban megváltott menetjegyek eladási statisztikái is. Mivel Romániában a Corona vonatot a CFR

Călători közlekedteteti a két vasút közötti megállapodás alapján, utóbbi társaságot is megkérdeztük, hogy lehet-e bővíteni a szerelvényeket, de tőlük egy értelmezhetetlen magyarázatot kaptunk. Eszerint a Corona és Hargita vonatok a MÁV-START-tal kötött megállapodás alapján közlekednek, ez a protokollum a menetrendre, a helyek számára és a szerelvény összeállítására is vonatkozik.

Nem várt visszatérés

Azt is megkérdeztük a két vasúttársaságtól, hogy miért kellett a Hargita nemzetközi vonat útvonalát olyképpen módosítani, hogy a Déda–Marosvásárhely–Székelykocsárd–Aranyosgyéres szakasz helyett a Déda–Bethlen–Dés vonalon haladjon, és csak a nyári hónapokban, illetve karácsony és újév között, valamint húsvétkor és mindenszentek napja környékén csatlakozzon hozzá közvetlenül Marosvásárhelyről

induló és oda érkező személykocsi. „A Hargita vonatkörútvonal-módosítása a CFR Călători döntése alapján valósult meg. A MÁV-START a nemzetközi tárgyalásokon kérte a marosvásárhelyi közvetlen eljutási lehetőség további biztosítását, ezt a CFR Călători az utasforgalmilag indokolt időszakokban fenntartja, vagyis ünnepi időszakokban, téli és nyári csúcsidezőszakokban. A vonat romániai közlekedésében – beleértve az útvonalát – a CFR Călători az illetékes” – írta válaszában a magyar vasúttársaság. A CFR Călători szerint a Hargita visszatér a már bejáratott útvonalra, Marosvásárhelyt idén a 400-as vasúti fővonalon végzett felújítások ideje alatt érintette. Megjegyzik, hogy abban az időszakban, amikor a közvetlen csatlakozás szünetel, Marosvásárhely és Kolozsvár között az 1748/1749-es InterRegio motorvonatokkal lehet utazni, és átszállással elérni a Hargita nemzetközi vonatot.

Kéréseket tárgyalt, adatokat gyűjt a bíróság

Közel egy éve, hogy a Borboly Csaba és tizenkét másik személy elleni büntetőper tárgyalásának vezetésére új bírót jelöltek ki, miután a korábbi távozott. Azóta még a tanúk újbóli meghallgatása sem kezdődött el.

Mivel az érvényben lévő rendelkezések szerint a büntetőperet vezető bírónak kell meghoznia az ítéletet is egy per során, a korábbi bírót pedig távozott, a már elkezdett eljárást Borbolyék esetében is meg kell ismételni. Így ismét meg kell hallgatni a vádlottakat, amennyiben vallomást akarnak tenni, illetve a tanúkat is. Az említett per

idén még nem jutott el ideig, mert különböző, a vádlottak ügyvédei által megfogalmazott kéréseket, kifogásokat kellett elbírálni. Ugyanakkor a bíró írásban kért tájékoztatást az Országos Korruptióellenes Ügyészségtől (DNA), a Román Hírszerző Szolgálatról (SRI), valamint a Legfelsőbb Ítéltől- és Semmitőszéktől az elrendelt lehallgatások okairól, illetve a SRI és a DNA nyomozást, lehallgatásokat érintő együttműködéséről.

Nem jött válasz

A legutóbbi, novemberben elküldött átiratra, amelyben a bíróság

arra kér választ, hogy a hírszerző szolgálat milyen tevékenységet végzett a DNA által elrendelt műszaki megfigyelés, a nemzetbiztonsági okokból folytatott vizsgálat, illetve az ügyészek rendelkezései alapján, még nem érkezett válasz. A Hargita Megyei Törvényszéken ezért a tegnapi tárgyalást, amelyen a legtöbb vádlott és ügyvédek éppen emiatt meg sem jelentek, el kellett napolni. A bíró megjegyezte, mivel az ügy szempontjából fontosnak tartja ezeket az információkat, nem tehet mást, mint hogy elfogadja az ügyvédek által benyújtott halasz-

tási kéréseket. A per tárgyalása januárban folytatódik, várhatóan a kért adatok birtokában.

Kifogásolt útfelújítások

Az Országos Korruptióellenes Ügyészség 2013-ban a Hargita megyei önkormányzat elnökét, Borboly Csabát a közérdek ellen elkövetett többrendbeli hivatali visszaéléssel, magánokirat-hamisításra való többrendbeli felbujtással, hamisított közokirat felhasználására való felbujtással, közokirat-hamisítással, illetve rágalmozó feljelentéssel vádolta

meg, és vele együtt további tizenkét személyt küldtek a vádlottak padjára. A DNA szerint a vádlottak két megyei út – a Felsőboldogfalvától Erdővidékre vezető 131-es és a Csíkrákost Lóvesszel összekötő 124-es – felújítása kapcsán több mint 4,8 millió lejtel károsították meg Hargita megyét. A vádirat alapján az összeg a megőrzésre hagyott, ám a valóságban nem létező építési anyagok értékéből, valamint a közbeszerzési eljárásokról kizárt cégek ajánlatai és a tulajdonképpen leszerződött munkálatok értéke közötti különbségekből adódik. (Kovács Attila)