

Közüvélemény-kutatás vegyes eredményekkel

Fókuszban a városközpont

Az érdiek háromnegyede hallott az új városközpont kialakításáról, a Magyar Földrajzi Múzeum kibővítéséről, ám a Gesztelyi-ház felújításáról kevesebb mint fele értesült. A megkérdezetteknek mindössze ötven százaléka tudott arról, hogy a 2006–2010-es ciklusban Érd volt az ország legsikeresebben pályázó városa – derült ki egy augusztus eleji közvélemény-kutatásból, amelynek eredményeit Segesdi János alpolgármester ismertette múlt szerdai sajtótájékoztatóján.



A megkérdezettek mindössze fele hallott arról, hogy Érd az uniós projektek tekintetében az ország legsikeresebben pályázó városa

Augusztus elején – tehát még a Szent István-napi ünnepélyes átadás előtt – közvélemény-kutatást készítettett az önkormányzat a városközpont rehabilitációjával kapcsolatban. A telefonon, véletlenszerűen kiválasztott száz érdi felnőtt bevonásával végzett közvélemény-kutatás eredményeiről Segesdi János alpolgármester számolt be múlt szerdai sajtótájékoztatóján.

– Szerettük volna tudni, hogy az a fajta városközpont-kialakítás, amit a szakemberek álmodtak meg, mennyire nyerte el az emberek tetszését, és egyáltalán, mennyit tudnak a munkálatokról. Öt kérdéssel kerestük meg az érdieket. A legelsőre – hallottak-e róla, hogy új városközpont épült Érden – a megkérdezettek 79 százaléka igennel válaszolt. Ugyancsak több mint háromnegyedük egyetértett azzal, hogy a városközpont alkalmas a helyi közösségek találkozására, kultu-

rálisprogramokmegrendezésére, a város attraktivitásának növelésére (ezt a Főteravató fesztivál látogatottsága a gyakorlatban is igazolta). Az viszont szomorú – és vélhetőleg a mi hibánk is –, hogy a megkérdezettek mindössze fele tudott arról, hogy a 2006–2010-es ciklusban Érd volt az ország legsikeresebben pályázó városa. A közvélemény-kutatás adatai szerint az emberek nem tudják: az a munka, ami most már meglátszik a városon, országosan első helyre emelte településünket az egy főre jutó pályázati pénzek tekintetében – mondta Segesdi János, hozzátéve: legyünk büszkék arra, hogy ez a város nemcsak szeretett volna, de tudott is eredményt felmutatni.

– A városközpont építésével kapcsolatban az Európában egyedülálló Magyar Földrajzi Múzeum felújításáról és kibővítéséről a közvélemény-kuta-

tásban megkérdezettek mintegy háromnegyede tudott, és a megkérdezettek 71 százaléka helyesnek tartaná azt is, ha a múzeum alapítója, Balázs Dénes születésének napja a jövőben városi ünnep lenne. A Gesztelyi-ház átalakításáról és az itt helyet kapó galériáról azonban csak a megkérdezettek kevesebb mint fele értesült. A megnyitó azonban erre rációlt: akkora tömeget még nem látott a múzeum kertje, mint ezen alkalommal. Ebből is látszik: az a vélekedés, hogy egy „alvóvárosban” nincs szükség ilyenfajta kulturális létesítményre, nem állja meg a helyét – hangsúlyozta az alpolgármester.

Segesdi János sajtótájékoztatóján részletesen beszámolt az Érdi Napok programjairól is. Lapunk megjelenésekor a sportnap, az utcabál, a szoboravatás, a testvérvárosok találkozója már lezajlott, csakúgy, mint Kabdebó Tamás előadása. Megjelenésünk

napján tartották a Balázs Dénes Tudománytörténeti Konferenciát a Magyar Földrajzi Múzeumban. A programoknak azonban még nincs vége: ezen a szombaton kezdődik és szeptember 18-ig tart Érd-Ófaluiban a Nyitott Pincék Hete, az Érdi Pincetulajdonosok Egyesülete és a Termál Hotel Liget közös szervezésében. Hudák Mihály, az egyesület elnöke erről, illetve a szeptember 10-i szüreti mulatságról számolt be a sajtónak.

– A szüreti mulatság programját kézműves vásárral bővítettük, ami 12 órákor kezdődik a pincesoron. Fél egykor lovas kocsis felvonulás indul Érd belvárosába és vissza, hogy becsalogassa az embereket a mulatságra. A szőlőáldásra, illetve a rendezvény fő látványosságára, a hagyományörző szőlőfeldolgozásra (taposásra) fél háromkor kerül sor. Fél négytől táncegyüttesek lépnek fel a színpadon, a mulatság pedig utcabállal zárul. A Nyitott Pincék Hetében minden délután szeretettel várjuk a nagyközönséget a pincesoron, a Termál Hotel Ligetben pedig műsoros estéken és borvacsorákon vehetnek részt a vendégek – zárta szavait Hudák Mihály.

Mint Segesdi János elmondta, az Érdi Napok programjai ezzel korántsem érnek véget: a művelődési központban terménykiállítás, a Kastélydombon a KALOT-emlékmű újraavatása, a könyvtárban új kiadványainak vetített képes bemutatója, találkozó Bereményi Gézával, Csuka Zoltán-emléknap, kaktuszkiallítás és még sok más program várja szeptemberben az érdieket és a más településekről érkezőket. Bővebb tájékoztatást a város honlapján, az Érdi Napok programfüzetéből és természetesen lapunk hasábjain kaphatnak az érdeklődők.

Ádám Katalin

A szerkesztő jegyzete
Viccsek vagyunk?

Valamikor a hetvenes évek vége felé jelen sorok írója egy országos napilap tudósítójaként első ízben jutott el Nyugatra, konkrétan: Bécsbe. Magyar gazdasági napokat rendeztek, ahogy szokásban volt akkortájt: kiállítóterem a belvárosban, néhány híradástechnikai készülék, egy-két csepei szerszámgép, makettek és tablók villamos távvezetékekről, transzformátorállomásokról – és természetesen gulyás, meg cigányzene. Ahogy ott jövök-megyek, jegyzetelgetek, egyszer csak odajön és kezét nyújt egy barátságos úr, mondja, hogy kolléga, kinn él, és kérdezi: mi újság Pesten? (L. Pál volt, korábban Budapesten, aztán Bécsben újságíró, mostanában inkább könyveivel lett ha nem is népszerű, de ismert.) Mondtam egy-két dolgot, mi történt, mi hogyan alakult Budapesten akkoriban, de gyorsan abbahagyta velem a felsorolást, mondván, hogy nem ilyenekre kíváncsi, ezeket ő megtudja más forrásokból is. Hanem: viccet meséljek neki, vicceket, pesti vicceket. Lehetőleg frisseket, amiket még nem hallott. Meséltem, amennyit tudtam, de azóta is sokszor eszembe jut az eset: mennyire különlegesek, mennyire értékesek lehetnek ezek a kis magyar történetkék, ha egy hosszú ideje külföldre szakadt, egykori honfitársunknak is ennyire hiányoznak.

Gyakran kerül szóba manapság, miket is tartalmazzon a hungarikumok, vagyis az országhoz szorosan kötődő, nemzetre jellemző dolgok listája, a tokajitól a teliszalámiig – szerintem a magyar vicceknek mindenképp ott a helyük. Mi egy ilyen nevetgélős, vicces ország lennénk? Nem hiszem, másról van itt szó. Még csak nem is a gyakran hangoztatott

„legvidámabb barakk” elméletéről, inkább valamilyen sajátos szemléletről, a túlélést segítő világlátásról. Arról, hogy még a legnagyobb nehézségek közepette is észrevesszük a dolgok mögöttesét, azt a fonák oldalt, amelynek megmutatása akár az embertelen hatalmat is képes nevetségessé tenni. Az ötvenes, hatvanas években ha valaki vicceselésbe fogott, előfordult, hogy megkérdezték tőle: ez hány éves vagy? Egy, kettő, vagy több – és ez nem a vicc életkorát jelentette, hanem azt, hogy hány év börtönt lehetett kapni az elmondásáért. A hatalom ugyanis komolyan vette a nevetségessé tevést: például kemény büntetést kapott, aki annak idején az életszínvonal érzékeltetésére zsíros kenyeret helyezett a Csepel – akkor Rákosi Mátyás – Művek főbejáratánál álló Lenin-szobor kezébe, de olyan neves színészek, mint például Latabár Kálmán is részesültek rövidebb-hosszabb eltiltásban „viccelődésért”.

Természetesen nemcsak a politika, az aktuális hatalom lehet ezeknek a kis történeteknek a témája és célpontja, hanem gyakorlatilag minden, és ez valóban nemzeti sajátosság. Sőt: össznemzeti, a székelgyóbbéktól a tót atyafiakig, ide értve a cigány- és zsidóvicceket is, ugyanis mindezekből tudvalevően Magyarországon teremnek a legjobbak.

Más kérdés, hogy olykor a komolynak szánt megnyilvánulásokról, elhangzó kijelentésekről sem könnyű megállapítani; vajon, aki mondja, komolyan gondolta-e, vagy csak viccel – de ez már egy másik írás témája lehetne.

[Handwritten signature]

Autózás

Én már ugyan nem, de dédunokáim – akik kétezer után születtek – talán három, négy évtized múlva megérik, hogy benzin- vagy dízelmotorú járművel nem találkoznak. Gondolom, fél évszázad sem kell hozzá, hogy valamelyik országban megjelenjljön a „kártevő közlekedési járművek kiállítása”. Nyilván ott lesz majd a világhírű egykori autósodcsók darabjai mellett a hazai Csonka testvérek által készített, benzinhajtású autótól kezdve a Győrben gyártott gázolajjal robogó, dízelmotorral közlekedő Ikarus buszok egy-egy példánya is.

Talán a szélerő vagy a napfény által gerjesztett elektromos áram hajtja majd az autókat? Távolról sem. A jövő az elektromos, az úgynevezett hibrid motoroké! Jó, jó – mondja az átlagos közlekedési műveltséggel rendelkező autós –, de hát a jelenleg ismert „üzemanyag”, az árammal feltöltött akkumulátor nehéz és nagy teret foglal el! Bizony ez így van, de az áramforrás terjedelme az úgynevezett „hibrid motorok” megszületésével zsurorodóban van.

Most pedig nézzük, milyen is az a hibrid motor, amely ma átmenetet képez az elektromos motor és a hagyományos meghajtókkal (benzin, gázolaj) működőkkel szemben. Erről én is csak annyit tudok, amit összegyűjtöttem a legújabb közlekedési irodalomból és az internetről. Egyáltalán, mi is az a hibrid? Az idegen szavak szótára több területen alkalmazott és a gyakorlatban jelen lévő hibridet jelöl. A mi

esetünkben hibrid áramkörről van szó. Ennek lényege: több kivezetéspárt tartalmazó áramkör, melyben legalább egy-egy kivezetéspár között a csillapítás végtelen nagy.

Az új hajtómotor napjainkban a hibrid motor, amelyekkel immár több mint két évtizede foglalkoznak a világ autósait ellátó gyáróriások. Hadd ne nevezzem meg őket, hiszen nem akarom őket reklámozni, különösen nem egyiket a másik elé helyezni. Az autókat gyártó világcégek mindenkinél jobban tudják, földünk olajkészletei végesek és már most kimerülőben vannak. Az olajat, gázolajat, benzint más meghajtóanyagokkal szükséges helyettesíteni, különben ezek hiányában beállhatna a közlekedési csőd.

A hibrid motorok lényege: igen kevés, elhanyagolható mennyiségű benzin indítja be az autó villanymotorját, amely a gépkocsit mozgásban tartja. Jellemzője a környezet kímélése. A hibrid motor működése közben ugyanis semmiféle szennyezőanyag nem kerül ki a levegőbe! A hibrid motorok gyártását tanulmányozva kiderül: a világcégek nem titkolóznak, sőt kicserélik egymással tapasztalataikat és eredményeiket. Ennek köszönhető, hogy a benzinmotorral hajtott gépkocsikkal szemben már több hibrid típus felveszi a versenyt. Példaként: az egyik már használatban lévő kocsi két villanymotor hajtja. E kettő és a

3,3 literes V6-os összteljesítménye 272 LE, ami 2,6 másodperces gyorsuláshoz és 200 km/h fölötti végsebességhez elég. A hazai hibridkínálatban – az egyik japán típuson kívül – csak ez a modell szerepel. Mibe kerül egy ilyen, a hagyományos motorú autókhoz képest? Ma még nem lehet azt mondani, hogy olcsón árúsítják, de az elmúlt évekhez képest a használt hibrid kocsihoz a középjövödelműek már könnyen hozzájuthatnak. Úgy hírlík, hogy a japán gyártók mellett a kínaiaknak is szándéka nálunk hibridautó-gyártásba kezdeni. Ebben a témában a tárgyalások napirenden vannak.

Most már csak arra lenne szükség, hogy hazai úthálózatunkat is rendbe tegyünk. Rengeteg még a kátyús, gödrös út, a hazai autópályák és autótutak pedig egyre öregedőbb képet mutatnak. Autóútjaink keskenyek, s az útjainkat terhelő, egyre növekvő számú kamiontömeg mind nagyobb gondot, helyesebben több karambolt okoz. A karambolozó kamion képes órákra visszatartani, sőt megbénítani a személykocsik forgalmát. A torlódás olykor 5, 10, 15 km-es. Ez a probléma világméretű. Oka: a teherszállítás, amely azelőtt zömében a vasúton bonyolódott, néhány évtizede „gumikerekűvé” vált a közutakon, a kamionáratad közreműködésével. Egy évtizeddel ezelőtt írtam róluk, hogy „kilógnak a sorból” nagy tömegükkel és rakományukkal.

Miben maradunk? Próbáljunk meg figyelmesen vezetni, elkerülve a balesetet. **Bíró András**