

Ki fizeti a révést?



A Szakszervezeti Ifjúsági Szövetség is csatlakozik azokhoz a szakszervezetekhez, amelyek az Alkotmánybírósághoz fordulnak a felemelt lakáshitel-kamatokról hozott törvény felülvizsgálata miatt — határozta el múlt heti ülésén a Szakszervezeti Ifjúsági Szövetség választmánya.

A SZISZ véleménye szerint a Parlament által ez ügyben hozott döntés ellenében áll a Magyar Köztársaság alkotmányának szellemével, az európai polgári demokratikus hagyomá-

nyokkal, a jogállamisággal. Tekintettel arra a tényre, hogy a magyarországi lakás piac monopolizált, a választmány úgy véli, hogy a törvény visszaél a jelenlegi hiányhelyzettel.

A választmány nemcsak a törvény felülvizsgálatát sürgeti, de tiltakozik annak etikátlan végrehajtása ellen is. Emellett kezdeményezi a szakszervezeteknél, hogy jogszakkal, munkahelyi jogtanácsosaikkal tartanak jogsegély-szolgálati ügyeletet, adjanak információt a

választásra kényszerült lakástulajdonosok számára.

A lakosság jelentős részét érintő lakáskamat-emelés terhei úgy enyhíthetők, ha a munkaadók is részt vállalnak a hitelek visszafizetésében — jelentette ki Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke az EDOSZ kongresszusán a múlt héten Budapesten.

A szövetség elképzelése szerint azoknak az adósnak, akiknek már alacsonyabb összegű a tartozásuk, és kéri az adósság felének engedését, hogy a másik részét kifizethessék, segítségként a megmaradó hányadot a munkahelyi fizetési előlegként folyósíthatná. Nagyon sokan vannak viszont, akiknek még száz-ezer forinton felüli, vagy több száz ezer forintot is kitevő a tartozásuk. Az ő esetükben — ha kéri, hogy a takarékpénztár engedje el a kölcsön 50 százalékát — a munkahely a megmaradó összeg egyharmadát vállalhatná át, folyósíthatná fizetési előlegként. Az elképzelés szerint a másik egyharmadot az adós önerőből fizetné ki, és csak a maradék összeg után kellene az igen magas piaci kamatot kifizetni. Mindkét variációnál a munkavállalók 18 vagy 24 hónapos futamidővel kamatmentesen fizethetnek vissza munkahelyüknek a fizetési előlegként folyósított hitelt.

Az MSZOSZ és az OTP szakemberei már vizsgálják, milyen feltételekkel valósítható meg az elképzelés.

Alapítványok Csongrád megyében Szent Gellért és a női foci

Legtöbbjük a betegek, a rászorultakon kíván segíteni. A „Legdrágább kincsünk az egészség” alapítvány komplex egészségvédelmi rendszer létrehozására irányul. Egy másik, a „Modern medicina” az orvosi műszerbázis bővítését, és egy korszerű informatikai rendszer kiépítését tűzte célul. Ebben a formában próbálnak segíteni az életveszélyesen, vagy kevésbé súlyosan beteg gyermekeken, ha alapítványt tesznek a SZOTE Gyermekklinika intenzív osztályának fejlesztéséért, vagy a gyermekkorházért; a szembetegeken, amikor a szemészeti klinika technikai színvonalát szeretnék ezen a módon javítani.

Alapítvány szolgálja Makón az orvosi műszerek beszerzését, Hódmezővásárhelyen az egészségügyi ellátás feltételeinek jobbítását.

A betegségek megelőzése érdekében jött létre az „Egészséges Szegedért”, célja: a diák- és szabadidősport lehetőségeit támogatni. A „Szegedi sportbarát” többek között a női labdarúgást karolja fel. A „Mandala” támogat minden olyan kezdeményezést, amely a testi és lelki energiák újjáteremtéséért, a személyiség autonómiájának, az emberek belső szabadságának kiteljesítéséért fáradozik.

A szűkséget, a rászorultságot enyhítendő dolgozik a „Gondoskodás” az idős rokkantakért, egy másik a JATE mozgássérült hallgatói-

A közadakozás egyik, intézményesített formája az alapítvány. A társadalmi szokások megváltozása, a növekvő gazdasági nehézségek egyaránt számuk rohamos gyarapodásához vezettek. Annak jártunk utána, hogy melyek 91 alapítványa milyen célokkal jött létre.

nyok. Hódmezővásárhelyen így óvják meg a jó képességű cigány fiatalokat, Szentesen a cigányság egésze érdekében tesz a „Napkerék”.

A „Szent Gellért” alapítvány a hitoktatás elterjedését szorgalmazza, a „Tanítasok” az egyházi iskolák alapítását, felszerelését és működtetését.

Alapítványok születtek a települések egészségének fejlesztésére. Szeged, Csongrád, Domaszék és Algyő városrész nevét lehet megemlíteni, s a Csongrád megyei vagyonvédelmi alapítványt, de a mindszenti hősi emlékmű tervét is. Talán ide sorolható még a megyei önkéntes tűzoltók technikai ellátása javításának szándéka. Gazdasági természetű a „Európai gazdasági kapcsolatokért” (a kelet-nyugati közeledés elősegítésére), s a „Talent”, mely a vállalkozók közötti információáramlást hivatott elősegíteni. E formában oldja meg a társaságok jutalmát a Hódgép, dolgozóinak szociális, átképzési, üdültetési stb. problémáit az Autófer. Vanak már önszervező alapítványok is — a belkereskedelmi és a lényvállalati alkalmazottak éltek vele. A „Tiszafarm”, a „Partus” és a „Munkáért” a munkanélküliségre való felkészítést vállalja és segít az elhelyezkedésben.

Eddig mindössze egyetlen környezetvédelmi alapítványt jegyeztek be. O. J.

Versenyhelyzet

A 19 megyei és — huszadikként — az autópályagazgatóság a szervezeti változás lebonyolításával egyidejűleg azt a szépen hangzó feladatot kapta, hogy 1992. végéig készüljön fel vállalkozói-kivitelezői ágazata és útkezelői „üzletrésze” szétválasztására, s ezzel tegye magát versenyképessé a nagy utépítő cégekkel folytatandó versenyre. (A nem csak nevükben, hanem ténylegesen is közúti építővállalatok közül több osztrák kokettál mostanában, mint hírlík.) Mármint, hogy ez a piaci megmértés mit is hozhat majd a konyhára — tisztességgel megélhetést-e, vagy tönkremenetelt — azt igazából most még jóslani sem lehet. Hiszen még nem tudni, milyen vállalkozási formában, mekkora induló tőkével léphetnek versenybe a közúti igazgatóságoknál dolgozó utépítők. S ha mindez tisztázódik is kellő időben, akkor is újabb kérdésekre kell majd választ találni. Például, hogy a kifejezetten kezelői, üzemeltetési feladatok miképp teljesíthetők a — már most látszik — egyre zsugorodó költségvetésből.

Az a majdnem tragikusnak mondható állapot, ami ma jellemzi az ország közúthálózatát, a remélt 19 milliárd forint helyett — talán talán — megszerzhető 9-10 milliárdból az idén sem fog javulni, sőt... Ennek a keretnek a „lebontása” is várhat még magára — azt például tudják az igazgatóságok, hogy 235 milliót fordíthatnak 1991-ben a meglévő utak házilagos fenntartására, de hogy más cégektől — például burkolatmegerősítésre — mennyi pénz jut majd, arról mindmáig nincs tudomásuk.

A 235 millió is kevesebb a szükségesnél. Legalább 900 ezer négyzetméternyi útfelületet kellene újraburkolni — 250-300 ezerre futja. Elgondolható, hogyha az effajta tervszerű megelőzésre nem jut elég pénz, milyen ütemben gyorsul fel a már tartó romlás folyamat...

Hullámszani tilos!

Amikor a reálisan megvalósítható feladatokat számba vettük Németh Sándorral, nem kellett e sorok írójának túl hosszan

„Terveink — azok vannak...” Utak, sávok, jelzőlámpák

Hét és fél évvel ezelőtt „szervezeti korszerűsítés” címen, s az intézkedés gazdasági-szakmai előnyeit ecsetelve átalakították a hazai közúthálózatot fenntartó, addig „egymegyés” közötti igazgatóságokat. Itt a Dél-Alföldön a szegedi székhelyű Csongrád megyei és Bács-Kiskun megyei vállalatok össze. Nincs egy hónapja még, hogy visszaállt a régi rend, azaz újra csak a maguk megyéjének határain belül felelősek a szervezetek az utápolatokról. Túl az osztozkodáson, a szegedi igazgatói pályázaton „befutott” Németh Sándort (a korábbi szervezet vezetőjét) az újabb átalakulás következményeiről, s az 1320 kilométeres úthálózat bővítésének, korszerűsítésének esélyeiről kérdeztük.

jegyzetelnie. Az idén — kifejezetten miniszteri, az ország gazdasági érdekere vonatkozó döntés alapján — tervezik a 4406-os számú út Nagymágocs és a megyehatár közti, s a 4405-ös út Derekegyháza és a 45-ös útig tartó szakaszán (együttesen 23 kilométer hosszúságban) a pálya felújítását. S ha valaki most azt veti ellen, hogy de hisz annak a forgalma nem indokolja a korszerűsítést — nos, igaz van. Csak — hogy, itt magasabb szempontok munkálnak: az említett

útszakaszokon ugyanis a most már amerikai érdekelt-ségű orosházi üveggyártók szállítói fogják a gázpedált taposni, a törékeny rakományuk csak „hullámmentes” utat bír ki. Az ára: 180-200 millió. Arra a kérdésre, hogy lett volna-e üggyi szempontból sürgősebben korszerűsítendő út Csongrád megyében, bizony igen volt a válasz. A tárgyalások, hogy az üveggyártók járuljanak hozzá a költségekhez, nem vezettek eredményre.

Még egy „tételről” érdemes szólnunk az idei programból: folytatódik a négy sáv kiépítése a 47-es-en, egészen a Shell-külig. S ott be is fejeződik a szélesítés-átépítés, ugyanis az M5-ös autópálya nyugat-kelet irányú ága a benzinkút közelében csatlakozik majd be (a várost elkerülve) a Vásárhelyre vivő útra. (Olvasóink közül néhányan persze emlékezhetnek rá: az eredeti szélesítési terv a Budapesti körúti kereszteződést jelölte meg végső megállónként, ám ez csak akkor valósulhatna meg, ha a szegedi önkormányzat kezdeményező és fizető társ lenne. Aligha lesz hamarosan ilyen helyzetben...)

A 47-es út algyői hidján a két ártéri szerkezet kap az idén új burkolatot és szigetelést — aztán már el is fogyott a közúti igazgatóságoknak a költségvetéstől kapott pénze. Számítanak még arra, hogy a települések önkormányzatai is megrendelők lesznek — hiszen 120 millió forint értékű munkát kell vállalkozóként elvégezniük ahhoz, hogy a tavalyi átlagkeresetek ne csökkenjenek. Ezért a következő hetekben sorra járnak az igazgatóság vezetői lehetséges partnerei-

ket — az egyeztetés és a piakeresés szándékával.

Igazolások

Az elmúlt két évhez hasonlóan a Világbanktól is csurran-csöppen azért: az idén 130 milliót kapott a megye, miután gazdasági szemlésekkel kellett igazolnia egy-egy befektetés hasznosságát. Így sorolt a tervbe az 55-ös út Mórahalom előtti hat kilométerének burkolatmegerősítése; ezért kap vékony aszfaltrejteget az E75-ös városi bevezető szakaszának a lemezgyári és a Fonógyári úti kereszteződések közötti része, ahol a jelzőlámpákat is összehangolják; s a támogatás révén lesz a balra kanyarodóknak külön sávjuk a Horgosi és a Szabadkai út kereszteződésében. Csak ennyi — mondhatjuk, mire az lehet a replika; ha az idegen cégeknél megrendelhető munkák költségkerete ismert lesz, további munkákról is hírt adhatunk majd. Ahogy az igazgatóság vezetője fogalmazott: „terveink — azok vannak...” (Vázlatos rajzunk a valamikori jövő autópálya-kapcsolatait ábrázolja)

(pály)

