

AH/8160

DÉLMAGYARORSZÁG

SZERDA, 1991. OKT. 30., 81. ÉVF. 254. SZÁM

HAVI ELŐFIZETÉSI DÍJ: 185 FT, ÁRA: 7,40 FT



A kormánynak nincs pénze autópálya-építésre

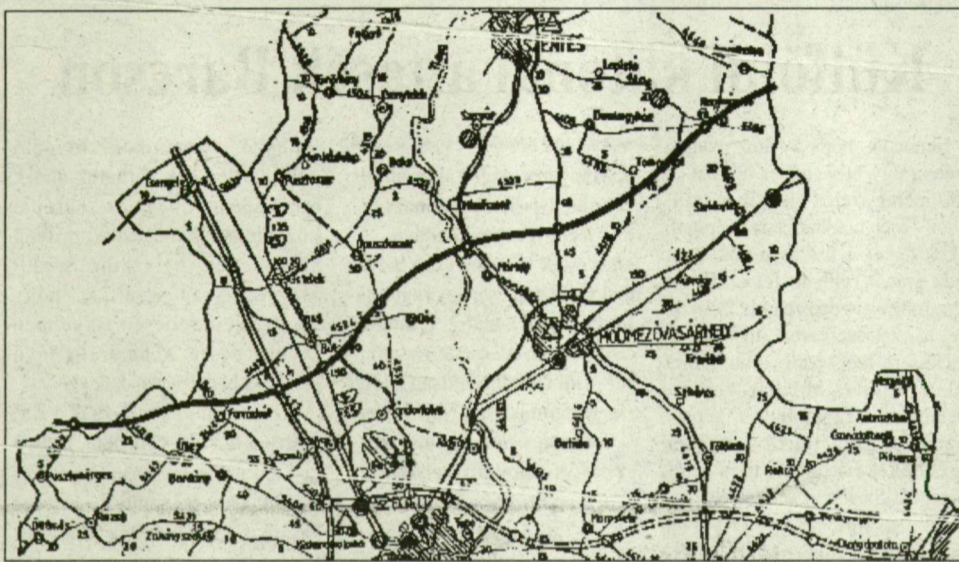
„Egy fillér állami támogatást sem kérünk!”

A nagy népi vitában – kell-e nekünk déli autópálya, vagy nem – már ütköznek a vélemények. Arról van szó, hogy Rábafüzesről egészen Beregszászig, hétszáz kilométer hosszúságban szelné át az országot a betoncsík, kétszázmilliárd forintos beruházás formájában.

Eddig százötven önkormányzat csatlakozott már a Déli Autópálya Kft.-hez, melynek vállalkozási igazgatójával, dr. Debreceni Ferencel, a kft. debreceni központjában találkoztunk. Az előzményekről annyit: 1989 végén, még a Németh-kormány idején szóba jött ez a nem mindennapi beruházás, ám a tervezés 1990 novemberében gyorsult fel, s maga a Déli Autópálya Kft. 1991 januárjában jött létre. Tíz hónap alatt elkészült a megvalósíthatósági tanulmány.

– Hol tart ma az autópálya ügye? – kérdeztük dr. Debreceni Ferencet.

– Kezdjük az elején, azzal, hogy az egész elképzelés újszerű és mint ilyenkor lenni szokott, jár vele egy csomó mellékhatás is. Túl nagy és túl hihetetlen volt ez sokak számára, de ma már egyre inkább és egyre többen megbarátkoznak vele. (Azt sem hitték, hogy tíz hónap alatt elkészíthető a megvalósíthatósági tanulmány!) Tíz megyét átfogó területfejlesztésre készült el a program, amelynek első számú létesítménye, az autópálya garanciális tényezője a többinek. Magyarországon szokatlan az alulról jövő fejlesztési elképzelés. A számítások kezdettől fogva megterülő beruházást mutatnak, mégis az ellenállást az váltotta ki, hogy az alulról szerveződő támogatási rendszer és szervezési mód meglepően hatott. Hiszen végül is az önkormányzatok karolták fel ezt a vállalkozást. Ők a terület érdekeinek képviselői, nyilvánvaló, hogy a déli autópálya vonzáskörzetében gazdasági hasznot is élvezhetnek.



A tervezett autópálya Csongrád megyei szakasza

Kezdetül fogva törekedtünk arra, s ez is a sikerünk egyik titka, hogy a helyi viszonyokat jól ismerő szakemberek munkáját megbecsüljük, aktivitásukat felhasználjuk. Ezért jutottunk el ilyen hihetetlen gyorsan a jelenlegi állapotokig, amikor is arra várunk, hogy a kormány kiírja a koncessziót. Ez olyan szerződés, amelynek értelmében az állam a tulajdonát képező javakat, például monopóliumokat meghatározott feltételekkel a vállalkozóknak a használatába engedi át.

– Az önkormányzatok lelkesedése, döntése érthető. Milyen a kormányzati szervekkel az együttműködésük?

– A pontos válasz kedvéért rögzíteni kell először is, hogy mi a filozófiája ennek a vállalkozásnak. Több alappilléren nyugszik. Az első, hogy ez nemcsak autópálya-építés, hanem olyan területfejlesztési program, amelynek első lépése maga az autópálya. A második pillér: vállalkozási alapon

szerveződik, tehát egy fillér állami támogatást nem kérünk, sőt, a mai gazdasági viszonyok között azt se várjuk, hogy állami garanciát kapjunk erre, s ez vonatkozik mind a hazai, mind pedig a potenciális külföldi tőkebefektetésre, koncessziós keretben. Ami együttműködésünket illeti az állammal, lényeges, hogy milyen területeken lehetséges ez. Több ágon. Ennek szellemében mi a megvalósíthatósági tervezet eljuttattuk több országgyűlési képviselőnek, miniszteriumokba, államtitkároknak és a miniszterelnök titkárságára. Azért nem egyedül a Közlekedési és Vízügyi Minisztériumhoz, mert nem egyszerűen csak közlekedésről van szó. Bár speciális helyzet ez hazánkban, ennek ellenére optimisták vagyunk. A kormányknak nincs pénze autópálya-építésre és nyilvánvaló, hogy szívesen veszi a magántőke bekapcsolódását. Mind ez nem jelenti azt, hogy a koncesszió kiírásának minden ágaboga megoldódott volna, hiszen

olyan jogi, műszaki koncepciót kell alkotni, amely alkalmas arra, hogy a nemzetközi normáknak megfeleljen. Másik terület a szakmai együttműködés. Ebben eddig is a legszélesebb körű egyetértést és együttműködést tapasztaltuk, hiszen elhíheti, nem azt írtuk le, ami az eszünkbe jutott, hanem a környezetvédelemtől kezdve a régészeti leletek, értékek megmentéséig, az út- és vízügyi helyzet figyelembevételéig, minden értelmű és egyeztetett gondolatot. Most a hatósági eljárások következnek. Ez a kettőszázmilliárd forintos beruházás mintegy hárommilliárd dollár külföldi tőke bevonását jelenti, s úgy gondoljuk, ha van esélyünk a jövőnköt így befolyásolni, az ország gazdasági fellendülését segíteni, akkor most nem szabad ezt a lehetőséget elszalasztanunk.

– Az érintett területeken élőknek milyen előnyök, hasznuk származik az autópályából? Rendelkeznek ilyen számításokkal?

– Maga az építés rengeteg munkaalkalmat teremt. Ez a terület eddig a tőke számára elérhetetlennek bizonyult, most viszont átforgalmazható a vidéket. A másodlagos, sőt harmadlagos vállalkozások is meghatározóak lehetnek. Az idegenforgalomban húsz ezer új munkahely teremthető a nyomvonalon mentén. Megváltozhat a termelési szerkezet, a mezőgazdaságban olyan új kultúrák teremthetők vagy éleszthetők fel, amelyek eddig a közlekedési nehézségek miatt háttérbe szorultak. Ilyen a virágkertészet, a zöldségtermesztés. Ha élelmiszeripari fejlesztéssel versenyképesé válik ez a terület, hat-hét óra alatt a nyugati piacokon megjelenhetnek a magyar termékek. Különösen nagy hatással lesz az autópálya a hátrányos helyzetű településekre. Hadd utaljak csak az ingatlanok felértékelődésére! A nemzetközi számítások és elemzések az ezredfordulóra lökésszerű forgalomnövekedést jósolnak. Nálunk tehát minden közlekedési ágnak fejlődnie kell. Pénz viszont nincs. Ha 15 év alatt megkétszereződik-megháromszorozódik az országúti közlekedés forgalma és marad a mai úthálózat, a toldozgatás-foltoztatás, az kész tragédia lesz. A költségvetést mentesíti tehát ez a beruházás, mert nemzetgazdasági szinten a megtakarítások kétharmadát az időmegtakarítás teszi ki. Kedvezőbb útvonallal, egyenletesebb üzemeléssel ez nálunk évi hárommilliárd forint üzemanyag-megtakarítás volna. Biztonságosabbá válhat a közlekedés. S 1996-tól, az autópálya átadásának évétől a főutak mai helyzetéhez képest évente körülbelül ezerszázalal kevesebb lenne a baleset. Számomra ez a legfontosabb.

SZ. LUKÁCS IMRE

TARTALOM

Tízmilliárd forint a Phare-tól	2
Vajdasági szervezet Szegeden.....	3
A Szieszta négy órája...4	
	
Interjú Baróti Dezsővel.....	5
Kapcsolatok	6
A Hősök kapujáról.....	7
Gyenes Kálmán csiki képei	16

Részvét(el)

Ez egészen biztosan elírás lehet, gondoltam, s gyorsan továbbhajtottam a hetilap hirdetési mellékletét. Aztán visszalapoztam, mert mégsem hagytam nyugodni a gondolat, hátha mégis pontos a szöveg, s tényleg 35 ezer forintba kerül személyenként, hogy valaki részt vegyen egy bizonyos konferencián. Akárhogy is nézem, Atrium Hyatt ide, angol előadók oda, koktél délelőtt, zárófogadás naplemente után, erre az alkalomra készült jegyzetfüzet, na jó, pávatollal – azért ez az összeg nem semmi! Te jó ég, 35 ezer forint az ma négyhavi létminimum! Egy kétkeresős, „középkader” család egyhavi (nettó?) jövedelme. Egy gyermekorvos kéthavi bruttó bére. Három kollégiumi nevelőtábor fizetése... Ugyan, ne filózz ezen – mondom magamnak –, a bt.-k, kft.-k, rt.-k konferenciára benevezett munkatársai nyilván nem saját zsebből állják a részvételi díjat, cégük költségként számolja el. S ugye, a konferenciaszervező cégeknek is élniük kell valamiből!

Ha nem is ilyen 35 ezrest, de egy-két, 6-8 ezres tanácskozást megnéztem magamnak mostanában. Mint a „sajtó képviselője”, ingyen, nagykegyesen. Még jó, hogy bérmentve, így legalább kívül-állóként látja az ember, hogy a szervezőknek a résztvevői létszám a fontos, a színvonal meg valahogy csak kialakul. Nem lepi meg immár, ha az üléselnök sem tájékozott, szegény, mi lesz a délutáni program, s szinte törvényszerűnek tetszik a hallgatóság véresztése és megfogyatkozása a tanácskozás második napján.

„Na, nekem erre nincs időm” – sügta oda nemrégiben egy ismerősöm, s feltűnés nélkül eltűnt az előcsarnok irányában. Pár nappal később, egy ugyancsak szakmájába vágó előadássorozaton már hiába is kerestem, az ő számára egyharmad nem szerveznek csábító tanácskozást.

Félek, ebből gond lesz. Elnéptelednek a szakmai fórumok, aztán meg is ritkulnak, s hogy még talpon maradhassanak kicsit a szervezőcégek, a részvételi díjak gyors iramban felfelé kúsznak majd. E roppant exkluzív és már tényleg zártkörű találkozók végül eljutunk oda, hogy a szervezők nem is bíbelődnek már az előadók meghívásával, a meghívók szétküldésével, a tolmácsolás, a tolmácsolás és üvegöntök beszerzésével, hanem csak kiadják a számlát minden lehetséges érdeklődőnek. Így mindenki haszonnal tudja a meg sem nyitandó konferenciát. Részvét(el)ünk nem kívánatos.

PÁLFY KATALIN



FOTÓ: NAGY LÁSZLÓ

Ki fog itt lakni?

Lebontották az állványzatot a Tisza Lajos körút és a József Attila sugárút sarkán épülő ház szökőkútira néző homlokzatáról is. A sokáig üresen álló telken Novák István tervei szerint épült meg az utóbbi idő legjelentősebb lakásegysége. A földszinti helyiségeket üzleteknek, s intézmények bérlik, a lakások pedig eladók – meghozza nem éppen olcsón. Nehéz is vevőket találni, de a lakásokonként többmillió vételár elegendő indok erre. Az önkormányzat (akkor még: tanács) tervei eredetileg kiutalt lakásokról szóltak, de a változások más irányba fordították a megvalósítást. A hatezer szegedi igénylő még egy ideig kénytelen türelemmel lenni...