

Állami támogatást is kap az üzemeltető Ködös távolban az M5-ös?



A napokban többször foglalkozott lapunk az autópálya bevezető szakaszainak építésével, ám ehhez legfontosabb mégis az lenne, hogy Szegedig, Rószkéig nyúljon a sztráda. Kérdéseinkre Garai Valéria, az Alföldi Koncessziós Autópálya Rt. kommunikációs vezetője válaszolt, ám az interjúkészítő nagy bánatára mégsem derül ki, pontosan mikor is ér ide az autópálya.

– Az AKA Rt. 2003-ig nem befejezni, csupán elkezdni köteles az autópálya továbbépitését – írtauk ősszel lapunkban, s ezt azóta sem cáfolták. Hogy van ez pontosan?

– A koncessziós szerződés értelmében társaságunknak 2003. december 31-éig opciója van Szegedig, illetve az országhatárig megépíteni az autópályát.

– Igaz az, hogy hetvenmilliárd forint az ára annak, hogy az építkezést az említett dátum előtt sokkal hamarabb elkezdjék?

– A számot nem tudom kommentálni, a kezdés időpontjának nincs ára. A közlekedési minisztérium és az AKA Rt. folyamatosan tárgyal, ám amíg ezek az egyeztetések tartanak, nem nyilatkozhatok. – A koncessziós szerződés szerint elegendő forgalom, bevétel hiányában az állam köteles fizetni az AKA-nak, s a hírek szerint ezt meg is teszi. Mekkora volt ez az összeg 1998-ban, lesz 1999-ben.

– Szerződés szerint az AKA Rt. igénybe vehet bizonyos állami támogatást, de a rendelkezésre álló pénzügyi keretet a cég megközelítőleg sem használja ki. Az AKA Rt. mindenben maradéktalanul eleget tesz a koncessziós szerződésbe foglaltaknak, s az üzleti tervnek megfelelően működik.

– Katona Kálmán miniszter ősszel azt mondta, az M5-ösön várhatóan tavasszal folytatódna a munkák, ám nem autópályával, hanem gyorsforgalmi úttal, a felmérések ugyanis ennek szükségességét támasztják alá.

– Tárgyalás folyik a minisztériummal, s amíg ez nem fejeződik be, addig nem tudok az ügyben érdemben nyilatkozni.

– Azért mond valamit a miniszter, Félégyháza és Kecskemét között csúcsidőn kívül elég gyér a forgalom, s csak néhány percen mérhető az időmegtakarítás.

– Az autópálya annál jobban betölti szerepét, minél hosszabb. A forgalom mind a Budapest–Kecskemét, mind a

Kecskemét–Félégyháza szakaszon növekszik, az utóbbin dinamikusabban.

– A jugoszláv NATO-bombázások meglátszanak az AKA forgalmi adatain? Visszavetette ez az építkezés újraindítását?

– A koszovói válság idején, az előző év azonos időszakához hasonlóan tizenöt százalékos csökkenést regisztráltunk az átmenő forgalomban. A tranzit mára még mindig nem állt vissza – figyelve a határátelkelők forgalmát –, ugyanakkor szeptember óta minden hónapban hét-tíz százalékkal nagyobb az M5-ös autópálya forgalma, mint a tavalyi esztendő azonos hónapjaiban. Vagyis, a kisebb tranzit mellett is növekedett a pályán guruló gépkocsik száma, amiből az következik: a helyiek mind nagyobb számban – az említett hét-tízszázalékos bővülést is meghaladóan – veszik igénybe a sztrádát.

– Bartha László, Szeged polgármestere nemrégiben elismerte, sem jogi, sem pénzügyi lehetősége nincs a városnak az építkezés felgyorsítására. Valamit tudhat?

– Az M5-ös nagyon fontos Szegednek, a Növekedéskutató Intézet tanulmánya szerint, ha a szűk infrastrukturális láncszemekre koncentrálódna a beruházások, akkor az ilyen területekre irányuló fejlesztések jelentősen emelik a GDP szintjét és a foglalkoztatást. Az itt befektetett tőke biztós, s az átlagósnál gyorsabb megtérüléssel. Ha a költségvetés finanszírozza az említett területeken a beruházást, akkor minden száz forint kiadás ötven forint hasznot hoz. Konkrétan az M5-ös autópálya gazdasági, társadalmi és környezeti hatását vizsgálta meg a Koping Datorg is...

– ...az elméletek gyönyörűek, bár az M5-ösnél az AKA Rt. a finanszírozó, míg a bérletes M1-esnek és M3-asnak az állam a gazdája. Mekkora kavarodást okozott a vegyes rendszer?

– Nem volt probléma.

– Mosonmagyaróvár és Budapest, sőt akár Füzesabony között egy eszten-deig autózik a miskolci, pesti, győri polgár, azon a pénzen, amiből a szegedi, félégyházi, csak öt-hat retúrt tud megcsinálni. Ezt hogy kezelik?

– Azt tudom mondani, amit korábban már említettem, a cég teljes összhangban működik a KHVM-el, vagyis, az AKA Rt. a megkötött koncessziós szerződés minden pontját maradéktalanul betartja.

– Elképzelhető, hogy az állam visszavásárolja a koncessziós jogot, van akkora összeg, amekkora meggyőzné az AKA-t?

– Erre nem tudok válaszolni.

Kovács András

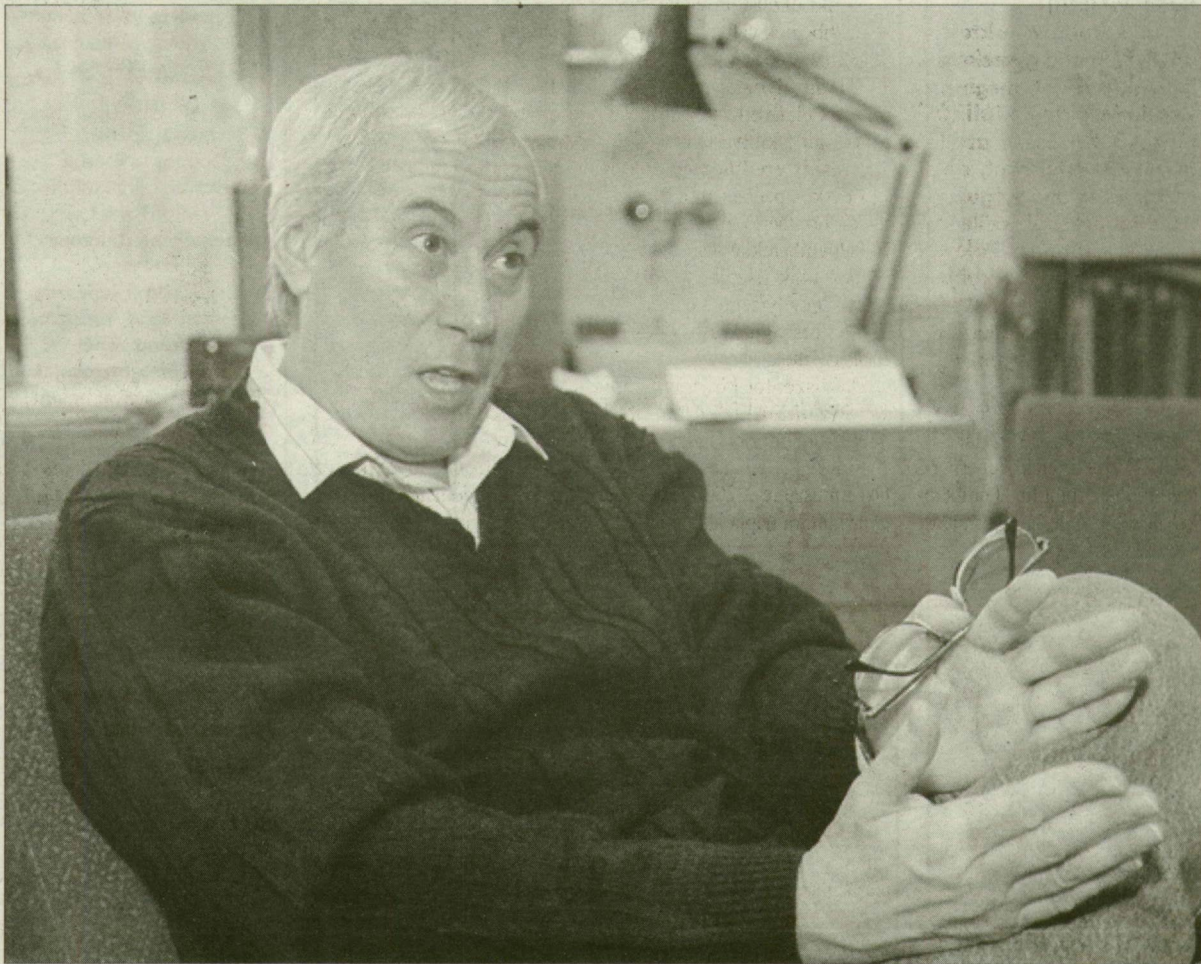
Belvízkárokról a rádióban

DM-információ

A belvízkárosultak helyzetével foglalkozik hétfői adásában a Magyar Rádió Szegedi Körzeti Stúdiója a 9 és 12 óra közötti műsoridejében. Az adásba az ország hét vidéki stúdiója is bekapcsolódik a budapesti mellett. A hallgatók riportösszeállítás

sokból ismerkedhetnek meg a legkritikusabb pillanatokkal, élethelyzetekkel. Kérdéseket is feltehetnek a műsor három órája alatt, melyeket a budapesti stúdióban a helyi védelmi bizottságok vezetők, vízügyi szakemberek, országgyűlési képviselők várnak a 62/474-244-es számon.

Szalay tanár úrral Szegedről, politikáról, az Országház hangulatáról Expolgármester, ellenzékben



Dr. Szalay István szerint nagy hiba Szeged kisvállalkozóit ekkora adóval sújtani. (Fotó: Schmidt Andrea)



Több, mint egy éve már, hogy dr. Szalay István elköszönt Szeged polgármesteri tisztétől.

Annyit még a politika iránt kevésbé érdeklődők is tudnak, hogy Szalay tanár úr (mert hogy ez a megszólítás illeik immár 1998 november óta ismét a Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Matematika Tanszékének vezetőjéhez...) nem szakadt el teljesen a közélettől, az MSZP országgyűlési képviselőjeként dolgozik a törvényhozásban. De arról eddig vajmi kevés hírt tudhattak meg a város lakói, miként vélekedik Szeged volt polgármestere a város elmúlt évének történéseiről. Mai beszélgetésünkben nemcsak erre vártunk választ dr. Szalay Istvántól, hanem arról is faggattuk: hogyan érzi magát a Parlamentben, mennyit tud segíteni szűkebb pátriájának ellenzéki képviselőként.

Lehet, hogy sok sérelem érte dr. Szalay Istvánt polgármestersége alatt, de egy biztos: arra nem panaszkodhatott, hogy túl keveset szerepelt a hírekben. Hol a városházi tudósításban fejthette ki véleményét, hol egy kiállítás megnyitóján szólt a művészet szerepéről, de készült róla fotó vasútállomáson emléktábla-avatás közben, repülőtéren a nagy szegedi zúnyógháború idején. Nem érdemtelenül szakadt nyakába ez a nagy publicitás, hiszen Szalay doktor azon a politikuskok közé tartozott, aki szeretett mindenhol személyesen megjelenni. Aztán egyszer csak az örökmozgó városirányító – a választók akaratából – átadta a polgármesteri széklet dr. Bartha Lászlónak, s bár országgyűlési képviselőként ma is aktív részese a magyar politikának, sokak számára

úgy tűnhet, teljes visszavonultságban telnek napjai. Ennyire megrázta volna az 1998 őszi elszenvetett választási kudarc? Netán úgy érzi, eleget lett a helyi politika civakodásaiból? Vagy boldog, mert visszatalált nagy szerelmeihez, a matematikához és az oktatáshoz?

Szívfájdalom nélkül

Még arra sem volt időm, hogy e három kérdésből akár egyet is föltegyek Szalay tanár úrnak. Ugyanis tanszéki szobájában, igazán rutinos nyilatkozóként, egy-két udvarias félmondat után máris elkezdte fölledzni a polgármesteri búcsút követő időszakot.

– Ma már különösebb szívfájdalom nélkül tudok visszaemlékezni 1998 végére, 1999 elejére, de minek is tagadnám, akkor bizony három hónapnak is el kellett telnie, hogy feldogozzam magamban a ténytet: Szeged polgárai mást választottak helyettem polgármesterüknek. Nem kis csalódás volt ez számomra, hiszen úgy éreztem, és érzem ma is, hogy vezetésem alatt sok fontos program indult el a városban, és nagyon sajnálom, hogy ezek végigfuttatásához már nem adatott meg a lehetőség. De hát nem egyedül az én példám, a magyarországi választási tapasztalatok azt mutatják, hogy a mi országunkban igencsak türelmetlenek a választók. Míg az USA-ban egy-egy választási ciklus után leginkább csak akkor kell távoznia a vezető politikuskoknak, ha nagyot hibáztak hivatali idejük alatt, nálunk mindig új embertől várják a problémák azonnali megoldását. Így történt ez hazánk szinte mindegyik, Szegeddel összehasonlítható, nagyobb városában, függetlenül attól, hogy polgármester kollégám milyen pártszínekben tevékenykedett.

– Ez persze önt aligha vigasztalja meg...

– Természetesen nem, hi-

szen, mint mondtam, én úgy érzem, sikeresnek ítélem meg az általam irányított önkormányzat 1994 és 1998 közötti munkáját. Hogy mást ne említsek, abban az időszakban több területen is sikerült előrelépünk annak érdekében, hogy Szeged valóban modern, komfortos európai város legyen. Kiépült a korszerű elektromos-, gáz- és telefonhálózat, megkezdődött egy világshírvonalú szennyvíztisztítómű építését, ezer panellakás felújítást valósítottunk meg, s az én irányításom alatt kezdődött meg a belváros rekonstrukciójának programja is. Aztán meg ne feledkezzünk a tömegközlekedés korszerűsítéséről sem: 13 új villamos szolgálja azóta is Szeged polgárait.

Torony alatt nem csatázik

– De mennyire szolgálja, segíti Szegedet, immár országgyűlési képviselőként dr. Szalay István? Ugyanis amióta leköszönt polgármesteri tisztéről, sokan úgy vélik, túlságosan is háttérbe húzódtok. Holott állandó meghívottként meglehetősen az is, hogy a városházi ülések kapcsán fejtsé ki véleményét akár az új önkormányzat, akár utódja, dr. Bartha László munkájáról.

– Valóban minden alkalommal meghívják a torony alatti tanácskozásokra, amit illő módon meg is köszönök, de nem hiszem, hogy feladatom lenne a városházi csatározás. Erre az MSZP önkormányzati frakciója hivatott, de ahogy én látom, igencsak beszűkült a mozgásterük. Egy biztos: Bartha polgármester sokkal könnyebben helyzetben van, mint én, hiszen jóval nagyobb a támogatottsága a közgyűlésben, mint nekem volt. Ami pedig az országgyűlésben végzett munkámat illeti: igyekszem mindent megtenni annak érdekében, hogy minél több segítséget kapjon városunk az országos vezetéstől, de sajnos ez ügyben nem köny-

nyú sikereket elérni ellenzéki politikusként. Legnagyobb megdöbbenésemre ugyanis azt tapasztalom a Parlamentben, hogy szinte semmilyen kapcsolat nincs a kormánypárti és az ellenzék széksoraiban ülők között. Még az országgyűlés folyosóin sem alakulnak ki beszélgetések. Márpedig e nélkül igencsak esélytelen egy ellenzéki honatya arra, hogy maga mellé állítva egy döntéshelyzetben lévő kormánypárti kollégáját, sikeresen lobbizzon választói érdekében. Természetesen amit tudok, megteszek, de biztosra veszem, hogy sokkal sikeresebb lehetnék úgy én, úgy bármelyik képviselő társam, ha egy, a mitől eltérő politikai kultúra honosodna meg a magyar Országgyűlésben.

– A nagypolitikával tehát elégedetlen. És Szeged város mai vezetésének munkáját hogyan értékelné?

– Hogy a pozitívumokkal kezdjem: nagyon örülök annak, hogy több, általam is fontosnak tartott program tovább folytatódik. Érttem ez alatt a belváros rekonstrukcióját, a Gábor Dénes szakközépiskola felújítását, a kórházi berendezések modernizációját. Ezekkel teljesen egyet tudok érteni. Néhány döntés esetében viszont azt mondanám: túl bátor, nagyot kockáztató a mai városvezetés. Legalábbis erre utal, szerintem, a Szetáv privatizációja (én ezt nem léptem volna meg), vagy a vízművet korábban magánosító CGE-vel folytatott vita.

Mit privatizáljon a város?

Ez utóbbi esetben már az én polgármesterségem idején is kiderült, hogy a város számára nem éppen előnyös szerződést kötött a Lippai polgármester úr által vezetett önkormányzat a franciákkal, de azt nagyon kétlem, hogy egy nemzetközi perből sikerrel keveredne ki a mai vezetés. És ha már kritizálhatok, hadd szóljak egy kifejezetten sértő ügyről is. A városháza nemrégiben megjelent „Ott-

hon Szegeden” című kiadványában, a hitelekéről szólva olyan sikeresen mostak össze különböző adatokat – gondolok itt a fejlesztési és a működési hitelek összegeire – hogy abból az derül ki, lám mennyivel jobban gazdálkodik a Bartha vezette önkormányzat, mint a Szalay irányította testület tette. Szeretném kiemelni, hogy polgármesterségem alatt soha nem vett fel működési hitelt a város. Ma valóban ki-sebb lehet a város hitelállománya, de ez nemcsak takarékoságra utalhat, hanem arra is, hogy ma jóval kevesebb fejlesztés, beruházás történik. Kérdelem én: jó ez Szegednek? Végül hadd szóljak az új adózási rendről: én bizony nem tartom helyesnek, hogy minden vállalkozót, legyen az kényszervállalkozó vagy milliárdos forgalmú nagy cég, egyforma adókulcs szerint terhel meg a város iparüzési adóval. Megítélésem szerint az én vezetésem alatt megszávozott adórend humánusabb volt, mivel figyelembe vette, hogy Szegeden – miként az Fekete Klára kiváló könyvéből, a Cégvesztőből jól olvasható – több, mint tízezer ember veszítette el az elmúlt évtizedben a munkáját. Közülük sokan nagy erőfeszítés árán tudják csak kisvállalkozásukból eltartani családjukat. Nagy hiba őket még ekkora adóval is sújtani. Én akkor is inkább a nagy cégek kiemeltebb adóztatása mellett voksolok, ha tudom, hogy ez Szegeden is sok társaságot érzékenyen érint.

Ipari park, logisztikai központ

– Mások bírálata után most egy kis önkritikára kérném föl. Beszélgetésünk elején megemlítette, miért érzi sikeresnek polgármesteri munkáját. Több mint egy évvel leköszönése után készített-e már olyan számvetést, amiből az derül ki, mit tart legnagyobb kudarcának?

– Az előbb szóltam a munkájukat veszített szegediekéről. Ha kudarcról beszélhetek, talán azt a tényt említeném, hogy polgármesterségem idején nem sikerült olyan ipari parkot kiépíteni Szegeden, amelyben ma már a város polgárait foglalkoztató nagy termelő cégek dolgoznának. Hasonlóan nagy fájdalom, hogy nem jártak sikerrel azok a törekvések, amelyek Szegedet logisztikai központtá szeretnék változtatni.

– Nem gondolt még arra, hogy ezeket a „hiányosságokat” mondjuk 2002-től pótolja: Vissza kíván-e térni a helyi politizálásba, esetleg ismét polgármesterjelöltként mérve meg magát a következő önkormányzati választásokon?

– Nem, ez véletlenül sem jutott eszembe. Teljes mértékben kielégít a matematika tanszéken végzett munkám, s parlamenti tevékenységem. Úgy érzem, a tőlem telhetőt megtettem a közezt Szegeden, s inkább tanári hivatásomnak szeretnék élni.

Bátyi Zoltán