

A kormány 120 milliárdra taksálja a már megépült M5-öst

Szegedi sztráda: csak 2003 után

A magyar vasút fejlesztése miatt jóval kisebb visszaesést szenvedett el a honi kötőtpályás áru- és személyszállítás, mint Európában. Az unió azonban ma már kiemelten támogatja a vasúthálózat fejlesztését – szögezte le tegnapi, szegedi látogatása során Fónagy János közlekedési miniszter. A politikus szerint erre bizonyosság, hogy a PHARE-alapból három magyar, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére irányuló pályázatot támogattak, összesen 12 millió euróval, míg közúti fejlesztést csak egy esetben. Ennek ellenére a miniszter nem tagadta: Szeged számára jelenleg az M5-ös autópálya továbbépítése a legfontosabb.

– Tudja-e, akarja-e befolyásolni a tárca az M5-ös autópálya továbbépítését? – A tárcának megvannak az eszközei ahhoz, hogy Kiskunfélegyházától tovább épülhessen Szegedig az M5-ös, ám ki kell várni azokat a jogi határidőket, amelyeket az AKA Rt.-vel kötött koncessziós szerződés meghatároz. A kormány nem kíván koncesszióban autópályát építeni a továbbiakban, ugyanakkor szeretnénk egy-egyesíteni a matricás autópálya-rendszert. Az építkezés csak 2004. január 1., az AKA koncessziójának lejártá után indulhat. Számítani kell arra



Fónagy János nem tud az autópálya nyomvonalának módosításáról. (Fotó: Karnok Csaba)

is, hogy mai áron legalább 120 milliárd forintba kerül a Budapest–Kiskunfélegyháza szakasz esetleges megvásárlása. Mivel a tárgyalásokon egyre közelednek az álláspontok, valószínűsíthető, hogy a jövő tavasszal meg-

egyezés születhet, tehát nem kell attól tartani, hogy Szegedtől Félegyházáig matricás, utána fizetős pályán közlekedhetnek az autók. Addig azonban a polgárok türelmét kell kérnünk. – De a gazdaság, a befek-

tetők nem biztos, hogy ilyen türelmesek lesznek... – Azt hiszem, a vészhangot éppen azok a gazdasági érdekcsoportok kongatják, amelyek szeretnék kivenni a részüket az autópálya-építésből. Az tény, hogy az autópá-

lya nem csak egyszerű infrastrukturális beruházás, hanem közvetlen gazdaságélénkítő hatása is van. De nem minden a pálya. Szeged ilyen tekintetben nincs elmaradott helyzetben, hiszen sem Pécsnek, sem Miskolcnak, sem Debrecennek nincs még autópályája. Az más kérdés, hogy a város gazdasága valószínűleg jobb helyzetben lenne, ha megépült volna a sztráda Szegedig.

– Korábban fölmerült annak a lehetősége, hogy a pálya először Kecskemétről Békéscsaba felé nyaradjon. Ezt megerősíteni látszik, hogy a miniszterelnök felajánlotta Magyarország támogatását az észak-erdélyi autópálya építéséhez, amely nem Nagylaknál lépne át a határt. Ezek szerint a kormány lemondott volna az M5-östől Nagylakig tervezett M43-as sztrádáról is?

– Nem tudok arról, hogy az eddigi, tervezett nyomvonalak megváltoztak volna. Azt sem hiszem, hogy a két tervezett sztráda kioltaná egymás hatását, sőt. A miniszterelnök egyébként is csak elvi lehetőségként említette az észak-erdélyi pályát. De azt sem szabad elfelejteni, hogy Orbán Viktor a szerb kormányfővel tartott megbeszélésén hangsúlyozta a Budapest–Belgrád autópálya-összeköttetés jelentőségét. Tehát: biztosan jön a pálya Szegedre!

Kéri Barnabás

Zsákmánya mellett aludt el a betörő

Munkatársunktól

A rendőrök ébresztették fel békés álmából azt a férfit, aki tegnap betört egy szentesi lakásba, majd miután összekészítette a zsákmányt – kávéfőzőt, kávé, konzerveket, és egyéb mozdítható apróságot –, elaludt. A férfi, aki a társasház udvaráról az ajtó befeszítve jutott a lakásba, valószínűleg a korábban elfogyasztott alkohol miatt szunynyadt el. Motoszkálását a szomszédok vették észre, és értesítették a rendőröket. A betörőt ébresztő rendőrök lopás bűntettének alapos gyanúja miatt indítottak eljárást a férfi ellen.

Felsőfokú mérnökasszisztens-képzés – már Szentesen is

Harmincöt pollákos hallgató

Az idei tanévtől felsőfokú mérnökasszisztens-képzés indul a szentesi Pollák Antal Műszaki Szakközépiskolában. Az akkreditált iskolai rendszerű oktatás műszaki informatikai mérnökasszisztensek képzésére vállalkozik. Az intézmény a Veszprémi Egyetemmel kötött együttműködési megállapodás alapján kapott engedélyt a kétéves, felsőfokú képzés beindítására. Augusztus 29-től 35 fiatal kezdheti meg tanulmányait a szakon.

Pénteken, azaz ma dől el, hogy a több mint negyven je-

lentkező közül kik kezdhetik meg szeptemberben Szentesen felsőfokú tanulmányaikat. Ugyanis az idei tanévtől nem csak középiskolásokat fogad a Pollák Antal Szakközépiskola, hanem lehetőséget kínál a felsőfokú képzésre is.

Nagy Gyuláné igazgató elmondta, hogy ezzel megvalósult az a több éves elképzelés, amely az intézmény oktatási lehetőségeinek szélesítésére irányult. A cél megvalósítását a megyei közgyűlés is támogatta.

Mivel a hatályos kormányrendelet értelmében a képzési programot csak felsőfokú intézmény nyújthatta be az oktatási miniszterhez, az iskola a

Veszprémi Egyetemmel kötött együttműködési szerződést. Ez egyben azt is jelenti, hangsúlyozta az igazgató, hogy az oktatás minősége mindenben megfelel majd a felsőoktatási követelményeknek. Az erre vonatkozó tervet szintén az egyetem állította össze.

Az elméleti és gyakorlati oktatáshoz szükséges személyi, technikai és infrastrukturális feltételeket a szakközépiskolának kell biztosítani, tudtuk meg Nagy Gyulánétól. A szakközépiskola arra is kötelezettséget vállalt, hogy megszervezi a hallgatók gyakorlati oktatását. A tanulók angol műszaki, szakmai nyelvi képzést is kapnak, illetve a

közgazdaságtan alapjaival szintén megismertetik őket.

A diákok félévente írásbeli és szóbeli vizsgán számolnak be. A képzés egyik jelentős előnye, mutatott rá az igazgató, hogy a kétéves akkreditált iskolai rendszerű felsőfokú szakképzést elvégzett hallgatók, felvételi vizsga nélkül folytathatják tanulmányaikat az ötéves egyetemi műszaki informatikai szakon. A Veszprémi Egyetem kötelezettséget vállalt arra is, hogy a képzésben elérhető 121 kreditpontból a részletezve megadott 41-et beszámítja a műszaki informatika szakra felvételt nyert hallgatók tanulmányai során.

N. Rácz Judit

Leülve



A Gazdasági Minisztérium szerint az ország ötödik legfejlettebb megyéjében lakunk. Hurrá! Most nevéssünk vagy sírjunk?

Az MTA monstre vállalkozásában stratégiai kutatások folynak: miként lehet Magyarország a többi EU-tagállam egyenrangú versenytársa. Erősen egyszerűsítve az a képlet, hogy az EU-nak nem a szép szemünk miatt kellünk. Nem is a felveszőpiacunk miatt, hiszen az csekély. Hanem a földrajzi elhelyezkedésünk miatt. Mert a kelet-ázsiai és az amerikai piaccal versengő egyesült Európa számára az igazi piacbővülést az Ukrajnával és Oroszországgal, valamint a Balkánnal folytatott kereskedelem jelenti. Számunkra tehát az a fő kérdés, hogy rajtunk keresztül, vagy megelőzve a lengyelek és a horvátok. Itt van egy földrajzi helyzetből következő esély, s mondjuk meg, mivel nincs természeti kincsünk, szinte ez az egyetlen. Képesek vagyunk-e kihasználni? Fejletti közlekedést, hírközlést, informatikát kell teremteni, hogy a tranzitszerepre pályázhassunk, s a pályák, a járműpark, a karbantartó hálózatok, a kiegészítő – például banki – szolgáltatások, a logisztika, az informatika kiépítése magával húzza majd a többi iparágat a fejlődésben, akár a múlt századi nagy vasútépítések idején. Na és van még egy esélyünk az európai versenyben: az élelmiszer-termelés és a -feldolgozás, amely szintén létező adottságokra, az éghajlati és a talajviszonyokra építhet.

Olyan ez a fönti, tudományosan „megálmodott” program, mintha csak különös tekintettel lenne éppen a mi kisebb térségünkre. Ha tranzitország, akkor Csongrád benne igazán tranzitmegye! Ha élelmiszer-termelés és -feldolgozás, akkor hol másutt, ha nem itt? Örüljünk! Ám ha azt nézzük, mennyire ennek a logikusnak tetsző koncepciónak, az „akadémikusan” kidolgozott stratégiának a szellemében történnek az élet dolgai – sírjunk! Elhiszem, hogy Csongrád megye pillanatnyilag az ötödik legfejlettebb. De mihez képest? Mi lehetne már itt, ha évtizede a fönti stratégia szellemében történtek volna a dolgok? És most hagyjuk a balkáni háborút – mindenki tudta, hogy vége lesz egyszer! Nagy a valószínűsége, hogy nem emiatt a katasztrófa miatt került katasztrófális helyzetbe ennek a hagyományosan élelmiszer-termelő és -feldolgozó országrésznek a termelése és az ipara. Hanem a katasztrófális hazai agrárpolitika miatt. Mostani információink szerint az 5-ös út sem a külsorzágok háborúja miatt nem bír autópályává változni, hanem a belső politikai csaták miatt. Ami a tranzitszerephez szükséges szolgáltatások szektorát illeti, például a bankit, annak viszont kiépültek itt az alapjai. Alighanem ennek köszönhetően vagyunk az ötödikek. Ha ez babér lenne – akkor sem kéne ülni rajta.

Székely László

„Iskolabuszok”

Munkatársunktól

Az iskolai előadási napokra meghirdetett járatait a Tisza Volán az első tanítási napon, augusztus 29-én, szerdán indítja meg. A helyközi közlekedésben 28-án, kedden ismét közlekednek azok a járatok, amelyek a hét első tanítási napját megelőző napra vannak meghirdelve, így például a nyíregyházi, tatabányai, salgótarjáni és tiszafüredi. Ezzel egy időben néhány menetrend-módosítás is életbe lép.

Új távolsági járat indul szeptember 2-től Szegedről Zalaegerszegré és vissza. A

gyorsjárat a hét utolsó előtti és utolsó iskolai előadási napjain, valamint a hét első iskolai napját megelőző napokon közlekedik kaposvári és nagykanizsai megállással. Új járat indul még Szegedről Mezőkovácsházán keresztül Gyulára, illetve Hódmezővásárhelyről Kecskemétre.

Szeged helyi forgalmában ismét közlekedik majd a 72-es, a 78H-s, a 83H-s és a 84F-es busz. Tekintettel az utasigényre, szeptember 9-ig a 7F jelű sziksóstói járatok is a legsűrűbb periódus szerint közlekednek.

Bécs: távol, és mégis közel vagyunk

Csongrád megye azért nem képes kimagasló gazdasági teljesítményekre, mert nincs autópályája és messze esik a nyugati határszéltől – hangzik el leggyakoribb magyarázat a régió szerepeire. Egy nemrégiben elkészült tanulmány azonban cáfolja az immáron köbe vésett állításokat.

A Gazdasági Minisztérium (GM) csaknem negyven szempont alapján nemrégiben elkészítette a kistérségek és a megyék fejlettségét mutató térképét. Ez kimutatja, hogy a gazdasági szervezetek száma, az infrastruktúra, a lakosság által fizetett jövedelemadó és még jó néhány ismérv szerint Csongrád megye az előkelő ötödik helyen áll. A felmérés legmeghökken-

több megállapítása azonban mégsem ez, hanem a következő: megdőlt egy hosszú évekig hangoztatott vélekedés, miszerint a dunántúli települések prosperálnak, míg az ország keleti felében nincs számottevő fejlődés. A szakemberek adatokkal támasztják alá, ma már sokkal inkább a Balassagyarmat–Battonya tengely a választóvonal, mintsem a Duna, és az ettől a képzületbeli egyenestől északkeletre eső kistérségek azok, amelyek lemaradtak és a jövőben még inkább lemaradhatnak a fejlődésben.

A GM megállapításai egybeesnek a KSH Területi Statisztika című folyóiratának májusi számában publikált egyik tanulmány állításaival. Szerzője, Tóth Géza nem kevesebbet bizonyít, mint hogy a Bécstől való távolságnak is sokkal kisebb a jelentősége a

Magyarországon telephelyet választó külföldiek szemében, mint ahogy azt mi gondoltunk. Az ezer főre jutó külföldi érdekltségű vállalkozások száma a Bécshez közeli Komárom-Esztergom megyében például viszonylag alacsony (100 körüli), míg Csongrád megyében – körülbelül 400 kilométernyire az osztrák fővárostól – magasnak (200) mondható. Az más lapra tartozik, hogy az itteni, Nyugatról érkezett, leginkább a szolgáltatásokban érdekelt befektetők kevesebb munkahelyet tudtak teremteni, mint a nyugati határszél termelő vállalkozásai.

A tanulmány szerint a Bécstől 300 kilométernél távolabbi megyeszékhelyek, mint például Pécs és Szeged, eddig viszonylag kedvező lehetőségeket kínáltak a külföldi befektetőknek. Csak össze-

hasonlítottak: Somogy megye kifejezetten vonzó területi adottságokkal rendelkezik, fejlettségét és befektetőinek számát tekintve mégsem hasonlítható össze Baranyával és Csongráddal. Ennek az az oka, hogy „Somogyország” közlekedése, úthálózata elmaradottabb, mint Győr-Moson-Sopron megyéé, s hogy többek között késik az M7-es országhatárig történő meghosszabbítása.

A szerző ugyanakkor azt is megjegyzi: a keleti országrész közel negyven szempont alapján fölrajzolt, térképe, az említett pozitív trendek könnyen megfordulhatnak, ha nem épül ki minél előbb az országot átszelő, a régiókat összekötő autópálya-hálózat. A Csongrád megyeiek számára annyira áhított M5-ös sztráda.

Foketo Klára



Bankbelső, felújítva. Pénzügyi szektor, mint húzóágazat. (Fotó: Miskolczi Róbert)