

A 43-as úton nagyobb a teherforgalom, mint az 5-ösön

Lobbiznak az M43-as korábbi megépítéséért

AZ M43-AS ÚT TERVEZETT NYOMVONALA



Forrás: Nemzeti Autópálya Rt.

DM-grafika

Folytatás az 1. oldalról

Az M43-as Szegedtől északra ágazik ki az M5-ösből, néhány kilométer után eléri a 47-es utat, majd Tápé és Algyő között egy kétszer egysávos hídon megy keresztül. A legújabb változat szerint a Tisza-Maros-szögben újra kétszer kétsávos autópályaként folytatódik Marosleléig, ahonnan autóútként épül meg a Makót északról elkerülő út. A folytatása a határig egyelőre bizonytalan.

Az út első, rövid szakasza már épül, az 5-ös főútig ezen lehet majd a hamarosan elkészülő autópályáról eljutni, ez vezeti majd a forgalmat Szeged felé. A szegedi polgármester, Botka László azt

szeretné elérni, hogy az M43-as továbbépítése már jövőre elkezdődjön. Botka ezt úgy képzei el, hogy a kormány megelőlegezi az M43-as építésére 2007-től rendelkezésre álló uniós forrást. Szerinte ez a legbiztosabb megoldás arra, hogy az M43-as minél előbb kész legyen.

A gyorsforgalmi út építése két évig tart, a Nemzeti Autópálya Rt. jelenlegi elképzelései szerint a 2007-es uniós költségvetési időszakban elsőként fognak hozzá az átadásra 2009-ben kerülhet sor – ha csak ki nem lobbizák a hamarabbi kezdést.

Felújítanak egy 1100 méteres szakaszt a 43-as úton. Rigó Mihály a megyei közútkezelő mű-

BUZÁS TÁMOGATJA

Makó polgármestere nagyon fontosnak tartja az M43-as mielőbbi elkészülését. Buzás Péter szerint tarthatatlan, hogy aszerint válasszanak iskolát a településen élők, hogy az a 43-as út melyik oldalán van. – Mint a láva, úgy ömlenek a kamionok Makón keresztül, kettészelve a várost. Virágos, élhető várost alakítunk, ehhez az elkerülő út nélkülözhetetlen – magyarázta. Hozzátette: Maroslele és a többi környező település fejlődésének is nagy lökést adhat a közeli Tisza-híd megépítése.

szaki igazgatója elmondta: egy évig tart, a Nemzeti Autópálya Rt. jelenlegi elképzelései szerint a 2007-es uniós költségvetési időszakban elsőként fognak hozzá az átadásra 2009-ben kerülhet sor – ha csak ki nem lobbizák a hamarabbi kezdést.

tani egy rövid szakaszon, illetve a 43-ason Ferencszállásnál. Meleg újrahasznosításos technológiával dolgozik a kivitelező, azaz a lemarat anyag jó részét visszaforgatják, így kevesebb nyersanyag kell, és kevesebb hulladék keletkezik.

M. B. I.

A WWF szerint a csongrádi duzzasztó ártana a Tiszának

Hideg és meleg a vízlépcsőről

Eliszaaposodna a Tisza, és vagyontokat kellene költeni a kotrására, ha megépülne a csongrádi vízlépcső – nyilatkozta a Természetvédelmi Világalap szakembere. A vízügyes mérnök szerint viszont amíg nincs hatástanulmány, nem szabad állást foglalni. A város országgyűlési képviselője szeretné elérni, hogy a duzzasztómű megépítése szerepeljen a Nemzeti fejlesztési tervben.

Nemrég több országos sajtóorgánumban is megjelent a hír: Vincze László országgyűlési képviselő szeretné elérni, hogy a csongrádi vízlépcső kerüljön be a következő nemzeti fejlesztési tervbe. A fideszes politikus, mint arról korábban beszámoltunk, ebben a kérdésben bírja a Csongrád megyei közgyűlés támogatását is. Ma pedig Becsey Zsolt európai parlamenti képviselő társaságában tart tájékoztatót a helyszínen. Az elmúlt évtizedben, ha a megye jövőjéről, a fejlődés lehetőségeiről esett szó az itteni politikai fórumokon, mindig szóba került, hogy „hajózhatóvá kellene tenni a Tiszát”, ennek feltétele a megfelelő vízállás, ehhez pedig „meg kell építeni” Csongrádnál azt vízlépcsőt, amit már a hetvenes években terveztek.

A Természetvédelmi Világalap (WWF) Tisza-programjának vezetője, Siposs Viktória viszont a napokban azt nyilatkozta az origo.hu-nak, nem szabad megépíteni a vízlépcsőt, mert lelassítaná a folyó sebességét, a meder feltöltődne iszappal, emiatt állandóan kotorni kellene. Fontosabb a folyó mentén élők nyugalma, „mint a hajózás mellett vakszó szűk érdekcsoport” boldogulása. Megkérdve néhány Tiszához kötődő embert, kiderült, a sarkosan fogalmazó programvezető véleményét szeliden ugyan, de többen is osztják. Gaskó Béla biológus, a Móra Ferenc Múzeum igazgatóhelyettese például azt mondja, egy teljes mértékben kívülről tud-



A Tisza Csongrádnál. A természetvédők szerint eliszaaposodna

Fotó: Tésik Attila

mányos centrummal, valamelyik egyetemmel kellene hatástanulmányt készíttetni. Gaskó sajnálná, ha a tartósan magas vízszint miatt megváltozna az árterek élővilága: ez is érték, vigyázni kell rá.

– Amióta működik a Vajdaságban a törökbecsei duzzasztó, elindult folyamat, amelynek eredményeképp mára majdnem teljesen eltűnt a szegedi szakaszról is az őshonosnak számító kecsege és a márna, szaporodik viszont az iszapos élőhelyeket kedvelő ezüstkárász; egyre több a vízinövény, pár éven belül itt-ott megjelenik a nád is – mondja Erdei Attila, többszörös magyar bajnok versenyhorgász. – Ez a víz lassulása, az eliszaaposodás miatt van így. Józan paraszti ésszel meggondolva, ha nő az iszapréteg, egy idő után a vízszint is nőni fog, emelni kell a gátat. Ha valaki hihető érvekkel cáfolja meg mindezt, akkor meggyőzhető vagyok.

A kiskörei vízlépcső megépítése ellen is tiltakoztak harminc éve, most mégis kivételes vízi élőhely, a horgászok és madármegfigyelők paradicsoma a tározó – véli Dobi László, az Atikövizig igazgatója. Azt mondja, valóban hatástanulmányt kell készíteni, és nem szerencse a WWF programvezetőjének ex katedra véleménye, mert csak politikai természetű vitát szít. Tényleg meg kell vizsgálni, milyen hatással járna a csongrádi vízlépcső működése. Ugyanezt mondta Csongrádon Gombos András, a KÖVIM államtitkára is. Az igazgató szerint a mérleg másik serpenyőjében van a hajózhatóság mellett az is, hogy a duzzasztó után elkészülhetne a Duna-Tisza-csatorna, amely öntözővízzel látná el az elszivatagosodó Homokhátságot, nagyon sok, mezőgazdaságból élő embert.

BAKOS ANDRÁS



Gazdálkodás a Tiszával

BAKOS ANDRÁS

A csongrádi vízlépcső terve szép, és lehet is lelkesedni érte. A rendszerváltás óta sok jó szándékú ember hitt és hisz abban, hogy ha elkészül a duzzasztó, és biztonságosan hajózhatóvá válik a Tisza, az uszályokon megint messzire és olcsón jut el a vidék bűze. Megépülhet a Duna-Tisza-csatorna, amellyel a klímaváltozás miatt lassan kiszáradó Homokhátságon nagy területek válnak öntözhetővé. Ez pedig jó megélhetést jelentene sok embernek.

A Természetvédelmi Világalap Tisza-programjának vezetője nem lelkesedik a tervért. A vízügyes szakember viszont azt mondja, el kell készíttetni a hatástanulmányt – a törvény szerint enélkül egyébként sem lehetne hozzáfogni egy ilyen beruházáshoz –, aztán minden kiderül. Addig kár lenne vészmadárgörkörülni.

Én nem vagyok biológus, sem vízepítő mérnök, politikus sem, így nem leszek azok között, akiknek a véleményén, szak tudásán, meggyőzőkészségén múlik majd a terv sorsa. Engem, Tisza mellett élő embert elsősorban az érdekel, hogy az a szervezet, amely a zsilipet majd kezeli, mit lát a folyóban: istenadta, szabályozandó víztömeget, vagy élő szervezetet, hogyan gazdálkodik majd.

Nem kell messze menni Csongrádtól a riasztó példaért: ott van a közelben a Kurca. A legutóbbi halpusztulás után volt, aki a horgászok sírásmaira úgy válaszolt: tudomásul kell venni, ez egy öntözőcsatorna, az egyesület saját felelősségére telepítette be hallat. De vajon ha a halak nem döglének meg, hogyan derült volna ki, hogy nem víz, hanem undorító lötyty az, ami keresztülfollik a megye harmadik legnépesebb városán? Szintén tanulságos történet az, ami az algyői főcsatornánál játszódik le évről évre. Ez a víz szép környezetben van, gátján ott a tájvédelmi körzet határát jelző kőcsagos tábla. Tavasszal, amikor van benne víz, tényleg szép hely. Aztán eljön az őszi, és a vízügy kihúzza a fürdőköd dugóját, mert muszáj. Csak egy vékonyka érben csorog valamennyi sárga lé. Akkor a közeli faluban hirtelen nagyon olcsón lehet halat venni: zsákszámba szállítják éjszakánként az orvhalászok, akikre vadászik a rendőr. Pedig ezek az emberek végső soron csak mentik, ami menthető. Hiszen a kis vízben elfogy az oldott oxigén, és hamarosan megdöglének a halak, amelyeket aztán hatóságilag ki lehet lapátolni kukába, illetve bele lehet engedni a Tiszába.

Szép példának viszont ott a kiskörei és a tiszalöki lépcső közötti Tisza-tó, amely a szabályozás előtti folyót idézi.

Az összehasonlítás sántít – mondhatja erre bárki –, hiszen a Tisza nem csatorna. Tényleg nem. Én csak azt szeretném, ha senki se nézné annak, soha.

Bírság az útépítőknél

A Gazdasági Versenyhivatal (GVH) versenytanácsa 1,313 milliárd forint bírságot vetett ki 14 kartellező út- és hídépítő cégre, amelyek 2001-ben és 2002-ben, kiírt hat főút építésével kapcsolatos közbeszerzési pályázatokon vettek részt. Az út- és hídépítő cégek ugyanis rögzítették, hogy az adott pályázatot melyik cég szerzi meg, illetve, hogy esetenként a nyertesek alvállalkozóként mely másik vállalkozást vonják be. A 14 társaság közül a legmagasabb, 335,7 millió

forintos bírságot a Strabag Rt.-re rótták ki a hivatal. A 47-es főút Algyő és Hódmezővásárhely közötti szakaszát négysávuá szélesítő Hódút Kft.-nek 73,5 millió forint bírságot kell fizetnie. A jogsértéssel érintett pályázatok értéke mintegy 13,7 milliárd forintot tett ki. Az ilyen típusú kartell az Európai Unióban is a leg súlyosabban szankcionálható versenykorlátozások közé tartozik, mivel közvetlenül és alapvetően torzítja a közpénz hatékony elosztását, és árfelhajtó hatású.



mazda

**NYÍLT
HÉTVEGE**

**szeptember
23-24-25**

**Mazda3
Mazda5
Mazda6**

tesztvezetéssel

**kipróbálható
és megtekinthető**



Mazda Márkakereskedés • C-Mobil Kft.
Szeged, Napos út 6. • Nyitva tartás: h.-p.: 8-17-ig
Tel.: 62/553-217, -218, -219