

A BM szerint a társulásiügy: sikertörténet

## Négyszázmillióval kap többet két kistérség

Jövőre egymilliárd-háromszázmillió forint plusztámogatást kap a Dél-Alföld a leghátrányosabb vidékek fölzárkóztatására. A megyében ez Kistelek és Mórahalom kistérségét érinti. A Belügyminisztérium szerint a társulások létrehozása sikertörténet volt. Az érintettek szerint is fontos eredmények születtek, elsősorban ott, ahol már a BM kezdeményezése előtt is összefogtak egy-egy feladat ellátására.

A Dél-Alföld várhatóan 1 milliárd 300 millió forint plusztámogatást kap 2006-ban a régió leghátrányosabb kistérségeinek felzárkóztatására – tájékoztatót a Belügyminisztérium sajtóosztálya. A lapunkhoz eljuttatott információk szerint ez Csongrád megyében két településszövetséget érint: a törvény által meghatározott szabályok értelmében Mórahalom és Kistelek környéke tartozik a leghátrányosabb 48 kistérség közé. A kormány úgy döntött, 2006-tól elkezdődik a felzárkóztatás, várható, hogy ez a két kistérség – a rendes társulási támogatáson felül – együttesen közel 400 millió forint pluszfejlesztési forráshoz jut.

A Belügyminisztériumban sikertörténetként, a belügyminiszter, *Lampérth Mónika* sikereként értékelik a kistérségek létrehozását, a rendszer kidolgozását. A miniszternek a hivatalba lépésekor az volt az egyik legfontosabb célja, hogy létrejöjjön a magyar közigazgatás új szintje a helyi és a megyei önkormányzat között. Az volt a meggyőződése, és így látja most is, hogy az önkormányzatok problémáinak zöme ebben a körben megoldható, ezt nemcsak a modellkísérletek bizonyították, hanem a korábbi tapasztalatok is. Hiszen sok helyen – így a megyében is, például Makó térségében – már korábban is hoztak létre társulásokat

az önkormányzatok egy-egy feladat közös, takarékosabb ellátására. Ez év novemberére Magyarországon a 166 kistérségből 165-ben megszületett a társulás, a program teljesült. A Belügyminisztérium normatív támogatással segíti a többcélú kistérségi társulások működését, és a még mindig zajló modellkísérleteket, így a makóit is. Erre a célra 2004-ben a megyében több mint 250 millió forint, míg 2005-ben közel 450 millió jutott, és 2006-ban várhatóan körülbelül ugyanennyi pénz marad erre a feladatra. Ez azt jelenti, hogy átlagosan minden kistérségre közel 170 millió forint többlet jut három év alatt. E nagy döntő többségét oktatási, szociális, egészségügyi feladatra fordíthatják a társulások.

Nagy Sándor, Kistelek polgármestere lapunk kérdésére elmondta, valóban sok eredményt hozott a program. Ugyanakkor a többcélú társulások megalakítása jó néhány kistelepülésen először azzal az eredménnyel járt, hogy megszűnt az iskola önállósága, összevonták más településen működő intézményekkel, aminek nem volt jó visszhangja, és ez érthető. Ám ez a probléma Kistelek környékét nem érinti. Az itteni települések is kihasználták a lehetőséget, közösen működtek például a pedagógiai szakszolgálatot. Most pedig egy olyan, vállalkozásokat segítő központot építenek, amely nemcsak ingyenes pályázatírással, de szükség esetén az önről megszerzésében is segíti a helyi cégeket. A polgármester, aki a kistérségi társulás elnöke, azt mondta: most arról kell döntenünk, hogyan finanszírozzák a beruházást. Mert igaz ugyan, hogy hátrányos helyzetű kistérségnek számítanak, és ez sok kedvezményt jelent, de a jelek szerint a megnyert támogatásból idén már nem látnak pénzt.

B. A.

## Az M9-es gyorsforgalmi út építése közelebb hozhatja a kulturális fővárost Szeged–Pécs: nagy a távolság

Egészen Szegedig megépülhet az M9-es autópálya. A szekszárdi hídon átvezetett gyorsforgalmi út a jelenlegi elképzelések szerint Kiskunhalas térségében ér véget, de már készül a sztrádatörvény módosítása. A régió és a Nemzeti Autópálya Rt. is szeretné egészen Szegedig elhozni az utat.

Bár Szeged az Európa kulturális fővárosa címre pályázó Pécs fő partnere, a két város között nincs gyors közúti vagy vasúti kapcsolat. Az eljutást az M9-es és az M6-os autópálya javíthatja, a Szeged–Szabadka–Baja vasútvonal újrajelölését is vizsgálják. Az M9-est és a Szeged–Baja vasutat *Botka László* szegedi polgármester a napokban tartott fórumon fontos fejlesztési célként jellemezte. Mivel azonban a vasútvonalat a trianoni határ kétszer is átelleni, annak helyreállítására csak hosszas előkészítés után lehet esély. A szegedi polgármester említette a Szeged–Pécs közötti repülőjáratok lehetőségét is. Pécs repülőtere alkalmas is nagyobb utasszállító gépek fogadására, a szegedi továbbfejleszhető. Szakemberek azonban arra figyelmeztetnek: legfőbb egy Szeged–Pécs–Bécs ráhordó járat érné meg, a két város közötti forgalom és távolság mellett egy Szeged–Pécs járat nem él meg.

Pécs 2010-ben lesz Európa kulturális fővárosa, addig legnagyobb eséllyel az M9-es autópálya valósulhat meg – már kész a Kaposvári elkerülő szakasz és a szekszárdi híd. A 2003-ban elfogadott sztrádatörvény szerint a Sopron–Kaposvár–Szekszárd–53-as főút közötti szakaszok előkészítését 2007-ig be kell fejezni. A sztrádatörvény tervezett módosítása során kerülhet be a jogszabályba: ne csak az 53-as útig, hanem Szegedig húzódjon az M9-es.

Az ehhez szükséges tervezés



első fázisa hamarosan megkezdődik. A Dél-Alföldi Regionális Fejlesztési Tanács elkülönítette a pénzt egy olyan tanulmány elkészítésére, amely nemzetgazdasági szempontból vizsgálja az M9-es Csongrád megyei szakaszának hasznosságát, ezt a megye készített el – tájékoztatót *Marosvári Attila*, a Csongrád megyei közgyűlés alelnöke. Marosvári lobbizik a Szeged–Baja vasút érdekében is, de hogy 2010-ig egy kapavágást is tehesse ezen a vonalon, arra nem lát esélyt.

A Nemzeti Autópálya Rt. vezérigazgatója egy szegedi szakmai fórumon azt mondta: azon dolgoznak, hogy az M9-esből „hiányzó láncszem” bekerüljön a sztrádatörvénybe. Kérdésre válaszolva *Szilágyi András* hozzátette: a Szeged–Pécs közös pályázat az Európa kulturális fővárosa cí-

mért előlegítheti a politikai döntést a Dél-Dunántúl és a Dél-Alföld közötti kapcsolat javítására. Nagy Sándor szegedi városfejlesztési alpolgármester lapunk kérdésére azt mondta: Szeged számára első az M5-ös autópálya befejezése, majd az M43-as következnek, az M9-es megépítése nem rövid távú cél. Az a fontos – tette hozzá –, hogy meglegyenek a szükséges tervek, hiszen az

M43-as ügye is a jó előkészítésnek köszönhetően halad ígéretesen előre.

Az M9-es leendő nyomvonalával párhuzamos főúton egyelőre nem olyan nagy a forgalom, hogy gyorsforgalmi útra legyen szükség. Nagy Sándor azonban megjegyezte: az M9-es az M1–M0–M5 tengely tehermentesítését is szolgálja.

M. B. I.

### AUTÓVAL, BUSSZAL, VONATTAL

Egy útvonaltervező program szerint autóval Baja–Bonyhád felé haladva két és fél óra alatt lehet a szegedi Széchenyi térről a pécsi Széchenyi térre érni. Busszal 3 óra 35 perc a legrövidebb menetidő, de csak egy gyorsjárat közlekedik naponta. Napi 7 járat van még, 4 óra 10–15 perc alatt érnek Pécsre. Évekkel ezelőtt létezett közvetlen vonat Szegedről Pécsre (Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas–Bátaszék felé), ma a leggyorsabb utazás – Kiskunfélegyháza és Kiskunhalas felé, dombóvári átszállással – 5 óra 28 percig tart.

E heti nyerteseink 36 éve előfizetői a Délmagyarországnak

## A gyerekeknek, unokáknak vásároltak

Hosszú bevásárlólistával érkezett a szegedi Tesco Áruházba tegnap Szántó Gyuláné a férjével. E heti Telekosár-játékunk nyertesei gyermekeiknek, unokáiknak és dédunokáiknak is vásároltak. A 30 ezer forintos nyereményből illatszereket, élelmiszereket, hentesárut raktak a kosárba.

Telekosár-játékunk sorsolásakor egy sándorfalvi előfizetőnknek kedvezett a szerencse. Szántó Gyuláné és férje 1969 óta előfizetői az újságnak. Ötven éve házasok, két gyermekük, három unokájuk és két dédunokájuk van.

– Egy kedves női hang tudatta velünk a telefonban, hogy ezen a héten nekünk kedvezett a szerencse, mi költhetjük el a 30 ezer forintot az áruházban – mondta Gyula bácsi. – Rögtön körbetelefonáltam a gyerekeket, mire van szükségük. Ezzel a kívánáslistával jöttünk most el. Népes a család, egy fiunk és egy lányunk van, az unokáink *Timea*, *Balázs* és *Viktória*, a dédunokáink *Bálint* és *Adél*.

Gyula bácsi mesél a régi időről: ötven évvel ezelőtt mondták ki a boldogító igent. 1969-ben költöztek saját házába, akkor fizették elő a Délmagyarországot. Gyula bácsi édesapjától megörökölte a méhészetet, 54 éve foglalkozik ezzel. Korábban 70–80 méhcsaládja is volt, manapság már csak 30. Otthon árulják a mézet, visszatérő vásárlók is vannak. Gyula bácsi nagymamája volt az első boltos Sándorfalván. Édesanyja is a boltban dolgozott, tőlük tanulta a kereske-

dés aranszabályát, amit mind a mai napig szem előtt tart: a kuncsaft holnap is kell.

Julika néni 1960-tól a helyi termelőszövetkezet könyvelője,

majd főkönyvelő-helyettese volt. 1972-ben a takarékszövetkezethez szerződött dolgozni, főkönyvelőként, innen ment nyugdíjba. Miközben Julika néni az illatszere-

rek között válogat – először az unokák kapnak egy-egy szép csomagot –, Gyula bácsi elmondja: a hosszú házasság titka az, hogy a férj és a feleség szeresse egymást – anyagi érdekek nélkül. Nekik is voltak nehéz időszakok, de mindig talpra álltak. A másik fontos dolog, hogy egymás rigolyáit el kell viselni és összhangra kell törekedni.

Miközben Julika néni a húsozpultnál áll sorba, a férje kedvesen figyelmezteti, vegyen oldalast is, mert ő azt nagyon szereti. Julika az étolajos sor felé veszi az irányt, Gyula bácsi közben még azt is elmondja, míg fiatal volt, a sportot olvasta el az újságban elsőként, ma, idős korában pedig a gázsijelentéssel kezd a lapot. Ezen jól nevetünk, mert az idős férfi, annak ellenére, hogy túl van egy nagy betegségen, a humorát nem veszítette el. Lassan megtelik a kosár. Elbúcsúznak, Gyula bácsit és Julika nénit a nagy csomagokkal cégünk autója viszi haza Sándorfalvára.

Játékunkban ön is sorra kerülhet még, kedves olvasó, nem kell mást tennie, mint figyelni felhívásunkat az újságban, és beküldeni nekünk a nyereményszelvényt. Hiszen újra sorsolunk, és a jövő héten egy újabb szerencsés előfizetőnk költheti el a 30 ezer forintos nyereményt.

NYEMCSOK ÉVA



Szántó Gyula és felesége, Julika a népes család minden tagjának vett valamit a Tesco Áruházban

Fotó: Gyenes Kálmán

## Pénzszerző úton Klagenfurtba

Bérelt busz visz bennünket Klagenfurtba, ha sürgős hitelre van szükségünk: ez az út fejenként 12–13 ezer forintba kerül, egyenesen a sofőrnek kell fizetni, s várhatóan nem utazunk egyedül. Egy olvasónk jelzése nyomán utánajártunk, s megtudtuk: nehéz hitelhez jutni, ha az embernek nincs jó fedezete, de nem lehetetlen. Csak bátorság kell hozzá.

MUNKATÁRSUNKTÓL

Azzal kereste fel a minap vásárlási szerkesztőségünket *Szabó Ferenc*, hogy nehéz helyzetbe került éveken keresztül, s a bajból azóta sem bír kilábalni. Olvasónk jelentős közüzemi tartozást halmozott fel a felesége halála után. Törlesztgetett, ám a hátralék csak nem akart elfogyni. Kétségbeesésében ki akarta használni azt a lehetőséget, melyről a postáládájába dobott színes szórólappal olvastam. Végül azonban mégis visszalépett, hiszen a cég 227-437 százalékos kamattal adott volna kölcsönt. A heti majd négyezer forintos részleteket pedig már az első héttől fizetni kellett volna.

Valóban nehéz helyzetbe kerülhet az, akit rokonai, barátai nem tudnak kisegíteni kisebb-nagyobb kölcsönökkel. Az újságokban számtalan kisebb-nagyobb hitelközvetítő kínálja szolgáltatásait. Az érdeklődő hamar megtudhatja, ezek a bankok ajánlatokat kínálnak tovább, s gyorsan kiderül az is, pénzt nem adnak akárkinek, valamiféle fedezet mindenképpen kell. Az összeg nagyságától függ, hogy elég-e a jövedelemigazololás vagy a nyugdíj, esetleg jelzálogot kell tetetni az ingatlanokra.

Egyszerű érdeklődőként mi is érdekes ajánlatokkal gazdagod-

tunk, egymillió, szabad felhasználású hitelfelvételi lehetőség után érdeklődve.

Például osztrák személyi kölcsönt igényelhet a rászoruló. Ehhez mindenféle, a magyar bankoknál is kívánatos dokumentumot kell beadnunk, s ugyanakkor 30 ezer forint előzetes költséget is ki kell pengetnünk. A hitelszerződés aláírásáért azonban Klagenfurtba kell utazni. Mikor erre megakad a hangunk, a telefon másik végén ülő közvetítő azonnal közli, a szerződés természetesen magyar nyelvére is megoldott, egy bérelt kisbuszszal az utazási költség fejenként 12–13 ezer forint lenne, amit a sofőrnek kell kifizetni. A hitel amúgy 15 évre szólna, s 6–9 százalék közötti kamatra folyósítják. Úgy, hogy az euró magyar bankszámlára érkezik, aztán viszont forintra váltódik a Nemzeti Bankon keresztül.

Tájékoztatót kaptunk olyan lehetőségről is, hogy bizonyos vállalkozás szívesen kifizeti a nagy összegű tartozásokat. A helyettünk jótállókkal való minden találkozás százezreinkbe kerül(nek), ahogy az is ugyanennyit kóstál, ha a jötevő az érdekünkbe bárhová is elmegy ügyet intézni.

**TÉMA**  
az olvasótól

**TESCO**