

Késő délutántól szabad az út

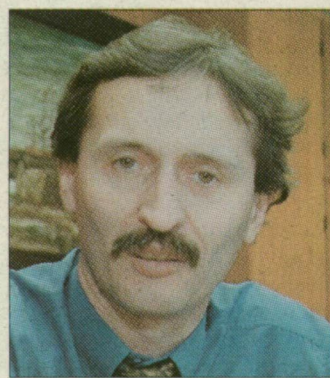
December 10.: átadás, örömmünnep

December 10-én, szombaton 13 órakor ünnepélyes külsőségek közepette adják át az M5-ös sztráda Kiskunfélegyháza–Szeged közötti szakaszát a város határában, az északi csomópontnál. Az avatáson előreláthatóan részt vesz Gyurcsány Ferenc jelenlegi és Medgyessy Péter volt miniszterelnök, Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter, valamint Botka László, Szeged polgármestere, országgyűlési képviselő. Információink szerint az autósok majd csak a késő délutáni órákban hajthatnak rá először a sztrádára.

A régóta várt autópálya-szakasz átadását az önkormányzat örömmünnepel szeretné emlékeztetéssé tenni: 15.30 órától a Klauzál téren ünnepi programot szervez. Fél négytől az Útközband játszik, 16 órától a Republic ad koncertet, majd 19 órakor tűzijáték és lézershow kezdődik. Ezen program keretében a Délmagyarország és a Délvilág elbűsültatja sztrádaórát (a részletekről a későbbiekben számolunk be lapunkban).

Nem csupán fejlődési lehetőség, kihívás is a sztráda

Alaptalannak tűnik a gazdasági csodavárás



Tráser Ferenc



Lengyel Imre

Egy fővárosi ügyvédi iroda könnyebben tud szegedi ügyfeleivel foglalkozni, ha gyorsul a közlekedés. Az autópálya-építés tehát nem csupán lehetőséget, kihívást is jelent a régió gazdasága számára. A szakemberek szerint nem várható a hagyományos fekdolgozóipar Szegedre települése.

A hamarosan elkészülő autópályán a javak nemcsak Szegedre áramlanak, hanem Szegedről könnyebben eljutnak a sokkal fejlettebb fővárosba. Közgazdászok arra figyelmeztetnek: az autópálya megépítésével kapcsolatos „csodavárás” túlságosan derülendő. A munkaerő áramlása az első időkben épp Szeged–Budapest irányú lehet, feldolgozóipari üzemek betelepülése pedig nem valószínű.

Sokan remélik azt, hogy az autópálya megépítésével nagy számú munkahely jöhet létre, akár az ipar is újra fejlődésnek indulhat Szegeden. Lengyel Imre professzor azonban ezt nem tartja reálisnak. A szegedi közgazdász egyetemi tanár a regionális gazdaságtan egyik legismertebb hazai kutatója a Mindentudás Egyetemének szegedi előadásán kiemelte: a rutinszerűen végezhető tevékenységeket a nagy nemzetközi vállalatok kiszervezik az olcsó munkabéru országokba. Ilyen összeszerelő üzemek megjelenése azonban nem biztos, hogy valódi fejlődést és tartós, magas jövedelmű munkahelyeket teremt. Erre a globálisan is versenyképes, tudásalapú gazdaság képes inkább. Ennek megteremtésére jelent esélyt az egyetem és a város által kidolgozott Biopolisz-konceptió.

Az autópályával kapcsolatos hallgatói kérdésre válaszolva elmondta: a gyorsforgalmi út szükséges és fontos beruházás: a tudásalapú gazdaságban is lényeges a személyszállítás, hogy a fővárosból másképp óra alatt Szegedre lehessen érni. Az autópálya-építésnek kétségtelenül lesz kedvező hatása, hiszen a pályák egyben egy fejlettebb tengelyt is jelentenek. Lengyel elmondta: a kilencvenes évek elején Magyarországon a rutin feldolgozóipari feladatokat végző vállalatok települtek az autópályák mellé. A betelepülő cég számára azonban a sok szempont közül csak egy az autópálya megléte. Szegeden ráadásul

nem tömörül nagy tömegben olyan jellegű munkaerő, amely egy összeszerelő üzembe fölvehető. Az a gárda, amely egykor az itteni üzemekben dolgozott, nem tud visszakerülni a munkaerőpiacra. Ezért a professzor szerint nem várható, hogy a Dél-Alföldre tömegesen jönnék ezután feldolgozóipari üzemek. Ha települnek is a térségbe ilyen vállalatok, akkor az összeszerelő üzemek a kisebb városokba mennek, miközben Szegeden a szolgáltatások és a tudásalapú gazdaság fejlődik.

Az autópályának azonban kétös hatása – folytatta –, az elszívó hatás már látható Szeged gazdaságán, egyes cégek elvitték innen tevékenységeik egy részét. Az is várható, hogy bizonyos típusú tevékenységeket végző cégek Budapestre könnyebben jönnék majd Szegedre, ezzel a helyi szolgáltatókat versenyre készítetik.

INGÁZÓK ÉS KÖLTÖZŐK

Az autópályán könnyen elérhető, fejlett főváros „kiszípolozhatja” a szegedi szürkeállományt – véli Tráser Ferenc. Az egyetem gazdasági és műszaki főigazgatója, Szeged logisztikai szerepének kutatója szerint ennek egyszerű a magyarázata: Budapestben több pénz, jobb karrierlehetőség várja a képzetteket. Megfigyelhető, hogy a frissen végzett pályakezdeők, akik mobilabbak, úgy építik föl az életüket, hogy ott fognak dolgozni, élni, ahol nagyobb a jövedelemszerzési, a karrierépítési lehetőség, nagyobb a munkaerő iránti kereslet. Aki nem ilyen mobil, akit Szegedre köt a családja és az egzisztenciája, az inkább ingázik a két város között – ez az autópálya megépítésével egyszerűsödik. Tráser arra hívta föl a figyelmet, hogy az autópálya elkészülte utáni első egy-két évben a mobilizálódásra képes értelmiség könnyebben elmegegy, elhagyja a várost. Ez a folyamat szerinte két-három év múlva egyenlítődik.

Tíz kilométerenként csomópont

Karnyújtásra a fő útőértől

Amikor 2004-ben hosszú várakozás után nekifogtak az M5-ös építésének, azonnal lobbizni kezdtek a polgármesterek, hogy befektetőket csábítsanak a térségbe. Valamennyi településen előrehaladott tárgyalásokról számolhatunk be a térség könnyű elérhetősége miatt.

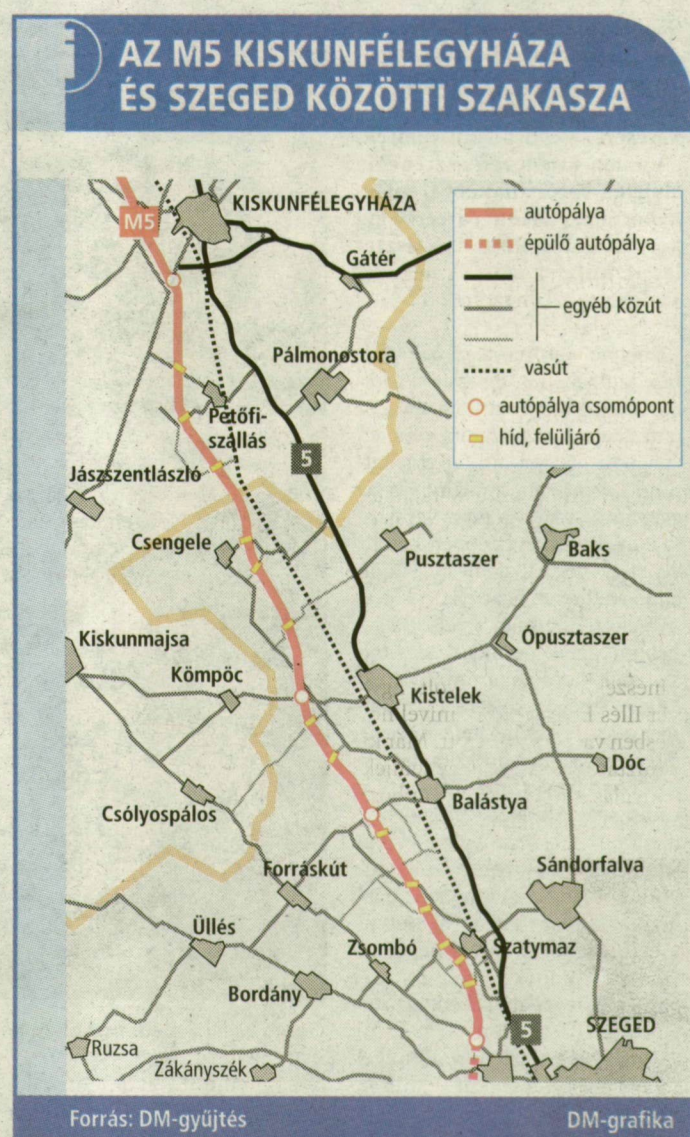
Teljes az egyetértés Csongrád megyében abban, hogy az M5-ös átadásából csak profitálhatnak a települések és a helyi vállalkozások: megoldódnak a közlekedés, a szállítási problémái, időt takaríthatnak meg az utazással az emberek. Noha a fejlődés valószínűleg nem lesz olyan látványos, mint a 16 évvel ezelőtti sztráda-hoz jutott Kecskemét esetében, de az autópálya beruházásokat élénkítő szerepe kétségtelen.

Ha ránézünk a térképre, jól látszik, hogy a pálya melletti települések szinte karnyújtásnyira, 6-10 kilométerre fekszenek az M5-östől. A sztráda jól átjárható, a Kiskunfélegyházától Szegedig tartó 45,4 kilométeres szakaszon az ökológiai átjárókkal együtt 32 híd vezet át. Csongrád megye durván 30 kilométeren, szinte tíz kilométerenként egy csomópont (a szegedi északi, a balástyai és a kisteleki) segít abban, hogy minden irányból rá lehessen hajtani az M5-ösre.

Jól dolgozott a balástyai lobbizás – az országgyűlési képviselők, polgármesterek pártállástól függetlenül fogtak össze –, visszaküldte a tervekbe a lehajtó, aminek köszönhetően a községben

vállalkozói övezet alakított ki a csomópont mellett. Kisteleken és Mórahalmon a gyógyturizmus fellendülésében, valamint abban bíznak, hogy a mezőgazdaságból élők áruja gyorsabban elérnek az ország különböző piacaira, áruházaiába és külföldre. Még Sándorfalva is könnyedén rácsatlakozhat a sztrádára. Szentes esetében azonban egyelőre még nem látszik, hogy profitálhatna az M5-ösből, közel 40 kilométeres távolsága nem sokkal kevesebb, mint a korábbi Kiskunfélegyháza–Szeged táv hossza a régi 5-ösön. A szentesiek a csongrádiakkal együtt, akárcsak eddig, Kiskunfélegyházánál juthatnak fel az autópályára.

Még Hódmezővásárhely is fellendülést, közvetlen autópálya-összeköttetést remél az M5-östől, de csak az M43-as megépítésével, s a 47-es út hiányzó hat kilométerének kiszélesítése után. Akkor a városból az M43-asig egy négysávos tíz kilométeres úton lehet eljutni. Szeged pedig régióközpontként, lendő biopoliszként élvezheti a könnyű elérhetőséget. Az M5-ös érkezésének híre például lendített a logisztikai központ régóta hódzó beruházásán is.



Az autópálya pozitív és negatív hatásai

Benépesülhetnek az ipari parkok

A magyar autópálya-hálózat hossza a nyugat-európai sztráda-hálózathoz képest elmarad. Az év elején Magyarországon még csak 569 kilométer autópálya, illetve 73 kilométer autótűt volt.

Tóth Géza, a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) munkatársa Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban című nemrégiben megjelent tanulmányában azt elemezte, csodavárás helyett milyen valódi szerepet tulajdonítsanak a sztrádának az állampolgárok.

Az autópályák konkrét gazdasági hatásaként a tanulmány kiemeli, hogy a gazdaságélénkítő

hatások akkor is jelentősek, ha az adott szakasz kihasználtsága elmarad a tervezettől. Abban az esetben lehet komolyabb befektetések számítani a sztráda mentén, ha állami és önkormányzati részről az ipari parkok létesítésével ösztönzik a cégek letelepedését.

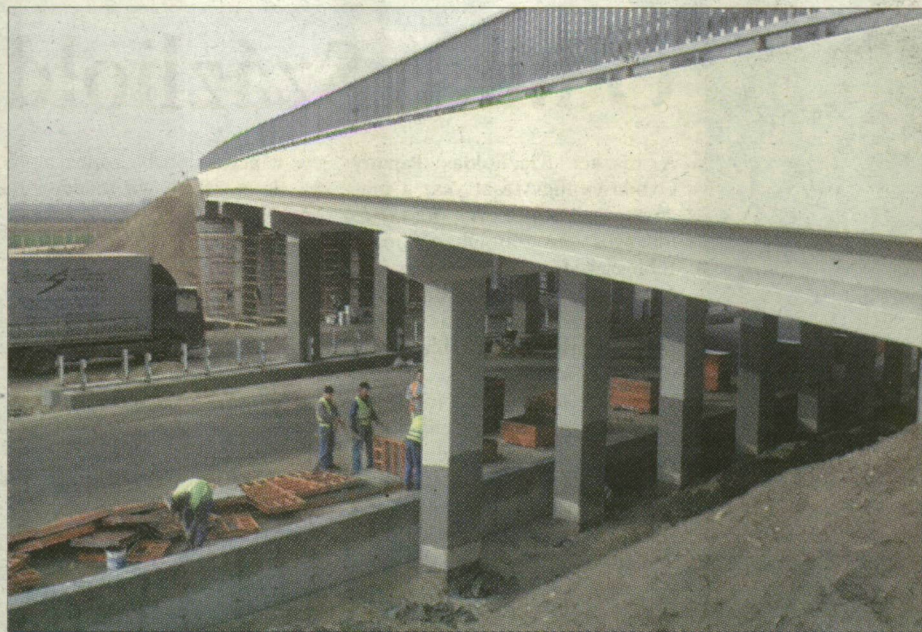
A szakemberek között ugyanakkor nincs egyetértés abban, hogy az autópálya-építés szoros és pozitív kapcsolatban van-e a GDP-növekedéssel. Az egyik álláspont szerint az infrastruktúra fejlesztése ugyan fejlődéssel jár, de pontosan ugyanakkora többletet hoz, mintha azonos mértékű befektetéssel, munkaerő- és nyersanyag-felhasználással bármely más területet fejlesztenénk. A másik tábor

ugyanakkor azt vallja, hogy az infrastrukturális beruházás jóval jelentősebb hatással van a GDP-re: a fejlesztések keresletet indítanak el, a kiszolgáló iparágak ennek nyomán növekedni fognak.

A tanulmány felsorolja az autópálya-építés negatív hatásait. Az autópályák ellenzői leggyakrabban a várható forgalombővüléssel indokolják álláspontjukat. A nyomvonal közelében jelentősen nő a levegő szennyezettsége és a zajterhelés. Az autópálya két oldalán például 6-6 kilométer széles szennyezett levegőből álló alagút alakul ki. A szántóföldi termelésre a sztrádák mellett elvileg nincs lehetőség, a pálya közvetlen közelében a talaj és a növényzet erősen szennyezett, a 200 méteres sávban termelt növények emberi fogyasztásra alkalmatlanok.

SZTRÁDATÖRTÉNELEM

A Budapest–Tatabánya közötti 49 kilométeres útszakasz, a későbbi M1-es építése volt az első beruházás, amely 1961-ben kezdődött el, majd megépült a Balaton felé tartó M7-es jelű felautópálya. Az M1-es építése 1975-ben folytatódott, 1977-ben a pálya elérte Győrt, de a Hegyeshalomig tartó vonal csak 1996-ban készült el. Az M5-ös bal pályája 1989-re épült ki Kecskeméti, 1990-re készült el az Újhartyánig tartó teljes értékű sztráda, s csak 1998-ra ért Kiskunfélegyházáig. Pár év szünet után 2002-ben az M7-es szélesítése és Zamárdiig történő meghosszabbítása mellett az M3-as is eljutott Polgárig. A közelmúlt: az M9-es kis darabját 2003-ban adták át, az M3-ast 2004 végére Görbeházig hosszabbították meg, elkészült az M7-es Becsehely és Letenye közötti szakasza, idén átadták a Balatonszárszó–Ordacsehi közötti pályát. Három hét múlva avatjuk az M5-ös Szegedig érő szakaszát.



Utolsó simítások az egyik felüljárónál

Fotó: Schmidt Andrea

A béka nem gyalogol öt kilométert

Mivel az M5-ös vonala kettévágja az állatok természetes élőhelyeit, hosszú időnek kell eltelnie ahhoz, hogy a természet alkalmazkodjon az új helyzethez.

Az élőhelyek szétdarabolódtak azzal, hogy tavaly elkezdődött az M5-ös építése. A természetben kialakult bonyolult táplálékláncban zavarok álltak be, egyik populáció nem tud a másikkal keveredni (a jövőben belterjes tenyészetek alakulhatnak ki), ráadásul a különböző állatok – hüllők, kétélűek és emlősök – nem jutnak el szaporodóhelyeikre – foglalta össze Molnár Gyula biológus, szegedi önkormányzati képviselő tömören az élővilágot ért károkat. Egy békának akár öt kilométert is gyalogolnia kellene, hogy átjuthasson a túoldalra, mivel a 45 kilométeres szakaszon csak kilenc ökológiai átjáró épült.

Az autópálya nyomvonalának kijelölésekor a Kiskunsági Nemzeti Park szakemberei igyekeztek minimalizálni a károkat, meghajolva azon érvek előtt, hogy egy sztráda nem kanyarodhat. Mivel a Csongrád megyei területeken a

legértékesebb élőhelyek a tanyák között fekvő úgynevezett szemlyékes mocsárterek, a szakértők igyekeztek a „legkisebb rossz” elve alapján megvédeni a környezetet.

Molnár Gyula elmondta: még mindig vérzik a szíve amiatt, hogy az M5-ös építésének tavalyi hirtelen kezdése „állatirtással” járt: Szatymaz és Balástya között, amikor júniusban az erdőt is letarolták, a petét rakó rovarokat, fészkelő madarakat zavarták meg. Csak három hetet kellett volna várni ahhoz, hogy a fiókák kirepüljenek.