

TERMÉSZETES ÉS SZOROS EGYÜTTMŰKÖDÉSÉRŐL BESZÉLT A KÉT MINISZTERELNÖK

Nabucco és a közös energiapolitika

Természetes és szoros együttműködésről beszélt a két miniszterelnök a közös kormányülést követően a szegedi városháza házasságkötő termében, kiemelve a Nabucco-projekt, a közös energia- és klímapolitika, illetve az energiahálózatok összekapcsolásának fontosságát. A társminiszterek öt nyilatkozatot írtak alá.

MUNKATÁRSUNKTÓL

Szimbolikus a helyszín: a kormányülés végére olyan természetes és szoros az együttműködés, amennyire csak lehet – jelentette ki a szegedi városháza házasságkötő termében Gyurcsány Ferenc és Calin Popescu Tariceanu a közös kormányülést követő sajtótájékoztatón. Ha frigy nem is, számos megállapodás kötöttetett a mintegy kétórás megbeszélés végén: öt dokumentumot írtak alá a két nemzet társminiszterei.

A magyar-román operatív programban való együttműködésről Bajnai Gordon nemzeti fejlesztési és gazdasági miniszter, illetve Borbély László, a román fejlesztési, középítkezési és lakásügyi miniszter állapodott meg, ugyanők közös nyilatkozatot írtak alá a Duna-térség fenntartható fejlődésének érdekében létrejövő együttműködésről is.

Az Európai Unió klíma-energia csomagjáról szóló közös nyilatkozatot a két külügyminiszter, Göncz Kinga és Lazar Comanescu szignálta, a határokat átlépő bűnözés megelőzéséről és leküzdéséről szólót pedig az igazságügy-miniszterek, Draskovics Tibor és Catalin Marian Predoiu. A határ menti egészségügyi együttműködés részleteit fektette le közös dokumentumban a két szakminiszter, Székely Tamás és Eugen Nicolaescu.



■ A NÉHÁNY ÓRÁS EGYÜTTES ÜLÉSEN SZÁMOS FONTOS MEGÁLLAPODÁS SZÜLETETT

Fotók: Karnok Csaba

- Építkezésről szólnak a találkozónk, nem a konfliktusok miatt szükséges tűzoltásról – értékelt Gyurcsány Ferenc, kiemelve a kormányülés legfontosabb, „építkezésekről szóló” ügyeit: a Constanta-Fiume vasúti fővonalról és az autópálya-építésről szóló megállapodásokat (lásd külön írá-

sunkat). Bejelentette: egyezség született a kolozsvári Mátyás-szobor restaurálásáról, jövőre átadhatják a felújított alkotást. A verespataki aranybánya ügyében nincs közös nevező: a magyar kormány továbbra sem ért egyet a beruházással – amelynek engedélyezését tavaly szeptemberben egyelőre

felfüggesztette a román környezetvédelmi minisztérium.

- Maximális egyetértés van viszont abban, hogy kulcskérdés a közös energia- és klímapolitika, a sok vitát kavart Nabucco kőolajvezeték megépítése – hangsúlyozta a magyar kormányfő, román kollégája pedig ide so-

rolta még az energiahálózatok összekapcsolását, és a Duna mint európai közlekedési folyosó fejlesztését is. Calin Popescu Tariceanu bejelentette: a Nabucco-projektről az év végéig aláírhatják a kormányközi megállapodást.



Újjáépülhet a szegedi Tisza-híd és a temesvári vasút



■ SZEGEDNÉL MÁR KÉSZÜL AZ M43-AS ÚJ TISZA-HÍDIG TARTÓ SZAKASZA. A ROMÁNOK MAKÓ ÉS NAGYLAK KÖZÖTT IS AUTÓPÁLYÁT SZERETNÉNEK GYORSFORGALMI HELYETT

Támogatta a Fiume-Constanta nemzetközi vasúti fővonal ügyét a kormányülés – vagyis újjáéledhet a Szeged-Temesvár vasútvonal, felépülhet a városban a déli Tisza-híd. Lesz gázvezeték is, továbbra sem dőlt el azonban, mikor éri el az M43-ast a románok autópályája.

R. TÓTH GÁBOR

- Kiemelten fontos a Fiume és Constanta közötti vasúti fővonal kialakítása, ehhez új pályára van szükség Szeged és Temesvár között – fogalmazott Gyurcsány Ferenc miniszterelnök a magyar-román kormányülés után. - Ez azért áttörés, mert a két kormány először foglalt állást abban, hogy támogatja az útvonalat – kommentált Botka László, Szeged polgármestere.

Mint korábban megírtuk: Szeged önállóan esélytelenül pályázott volna a déli Tisza-hídra, mert egyszerű, városi összekötő hídra nem nyerhetne uniós pénzt – pedig az építmény legalább 15-20 milliárd forintba kerül.

Ha viszont egy nemzetközi vasúti hálózat részeként valósul meg a beruházás, Szeged nemcsak vasúti, hanem egyben kétszer egysávos közúti hidat is nyer a projekttel. Ráadásul megújulhat a Szeged-Temesvár vasútvonal is, felélné a gazdasági kapcsolatokat. Ehhez nagyjából a Tisza-parti város egyéves költségvetésének megfelelő összeg, 40-60 milliárd forint kell majd.

A közös kormányülésen a két közlekedési tárca feladatuk kapta a magyar-román-szerb-horvát-olasz uniós nagyprojekt előkészítését.

- Önmagában az útvonal megtervezése, a megvalósíthatósági tanulmány elkészítése 3-4 évbe telik. Cél, hogy a 2013-as költségvetési ciklusban elkészüljenek a tervek, hogy 2014 legelején, amikor megnyílik az új uniós fejlesztési ciklus, ez legyen az első projekt, amelyet benyújtunk az EU-nak – tájékoztatott Botka László, kiemelve: a déli Tisza-híd az M5-ös és az M43-as autópálya mellett a harmadik nagy infrastruktúra-fejlesztés

tés ebben az évtizedben Szegeden. Az M43-assal kapcsolatban Gyurcsány Ferenc bejelentette: a román fél Makó és Nagylak között is autópályát szeretne a tervezett gyorsforgalmi út helyett. „Magyarország megvizsgálja a kérdést”. Ami biztos: 2010-re Makóra érhet az autópálya, 2012-re pedig befejeződhet az építkezés. Calin Popescu Tariceanu román kormányfő ezúttal sem fogalmazta meg egyértelműen, mikor „találkozhat” a magyar és a román szakasz, a 2012-es határidőt nem említette, mivel az EU felé „nehézkés eljárási követelményeket” kell teljesíteniük.

A kormányülés megerősítette: elhárult az akadály a Szeged-Arad gázvezeték megépítése előtt. A 109 kilométeres összeköttetés 2009-re megvalósul, Algyőnél stratégiai gáztározót létesítenek – ezzel a két ország gázellátása összeforr.

Az ülés révén külön magyar-román operatív program jön létre a határ menti együttműködések támogatására, hogy az Interreg program helyébe lépve újabb támogatási forrásokat hozzon Szegednek és Temesvárnak.

➔ **BÉKE ÉS EGYETÉRTÉS.** – Nemcsak a két ország, hanem az európai közvélemény is Szegedre figyelt tegnap. Jó érzés, hogy a két ország eddig komoly feszültségekkel terhelt kapcsolata mostanra pozitívvá vált. Úgy gondolom, ez az a megbékélés, együttműködés, amit az elmúlt két évtizedben Szeged is képviselt a határ menti kapcsolatokban – nyilatkozta lapunknak Botka László.