2013. augusztus 29., csütörtök • LXXI. évfolyam • 201. szám, 16 oldal • 230 forint, előfizetőknek 150 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Büntető csapást készítenek elő a nyugati hatalmak a szíriai vegyi támadás miatt

- David Cameron brit miniszterelnök a békés lakosság megvédését sürgeti.
- Damaszkuszban már az ostromra készül a lakosság. **Az ügy →4**

SALY NOÉMI MUZEOLÓGUS A KÁVÉFŐZŐK VÁGYAIRÓL

Kultúra →12

Dugódíj Már lehetetlen tartani a bevezetés uniós egyezség szabta határidejét

Alkutúra Brüsszelbe



Féklámpa-világítás a belvárosban FOTÓ: MÓRICZ SIMON

Szalai Anna

A fővárosi önkormányzat háromtagú küldöttséget meneszt Brüsszelbe, a delegáció tagjai a dugódíj bevezetésének elhalasztásáról tárgyalnak majd. Lapunk információi szerint a küldöttség tagjai – *György István* és *Szeneczey Balázs* főpolgármester-helyettesek, valamint *Vitézy Dávid*, a Budapesti Közlekedési Központ vezetője – elsősorban a P+R parkolók hiányára, illetve az 1-es és a 3-as villamos felújításának elhúzódására hivatkoznak majd. (A küldöttséghez a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség képviselői is csatlakoznak.)

A városvezetés abban bízik, hogy személyesen könnyebben meggyőzhetik az Európai Bizottság képviselőit. Az unió illetékesei egyelőre nem is válaszoltak a fővárosi önkormányzat e tárgyban írt megkeresésére. Az Európai Bizottság tagjai ugyanakkor minden korábbi budapesti látogatásukon megerősítették: nem egyeznek bele a dugódíjra vonatkozó passzusok törlésébe a 4-es metró támogatási szerződéséből, de még a halasztásba sem.

A behajtási díjat jelen állás szerint legkésőbb 2015-ben – az uniós támogatás elszámolásának lezártáig – be kellene vezetni. Ellenkező esetben az unió kötelezettségszegési eljárást indíthat Budapest ellen, amelynek eredményeként akár szerződést is bonthat. Ez a 4-es metrónak megítélt 181 milliárd forintos támogatás teljes vagy részleges visszafizetését jelentené. Ez csődbe vihetné Budapestet. De a behajtási díj – mint arra *Tarlós István* főpolgármester korábban felhívta a figyelmet – közös állami-fővárosi vállalás volt, elvégre a beruházás 21 százalékban az államé. Mindezek alapján különösen furcsa, hogy az Országgyűlés tavaly nyár elején nem adta meg a bevezetéshez szükséges törvényi felhatalmazást a városvezetésnek. Az indítványt egyébként György István is leszavazta, mondván, még nem készültek el a szükséges infrastrukturális beruházások, ráadásul „idő előttinek” tartotta a forgalomszabályozási eszköz bevetését. (A Parlamentben szép számmal ülő kerületi polgármesterek szintén időszerűtlennek tartották a dugódíjat.) Csakhogy az unió éppen erre alapozta a 4-es metró megtérülési számításait, így ha ez borul, akkor a támogatási szerződés egész feltételrendszere sérül. S emellett aligha megy el az unió szó nélkül.

A következő év azonban nemcsak itthon, hanem az unióban is érzékeny politikai időszak lesz az európai parlamenti választások miatt. Így jövő nyárig vélhetőleg mindkét oldalon mással lesznek elfoglalva. Addig Budapest is „büntetlenül” húzhatja az időt különféle tárgyalásokkal, levelezéssel. Ám a 4-es metró átadása után minden uniós biztos számára nyilvánvalóvá válik, hogy Budapest nem kívánja teljesíteni a szerződésben foglaltakat. Így várhatóan ezt követően indítják el a kötelezettségszegési eljárást.

Budapest egyébként akkor sem tudná a 4-es metró megnyitásával egyidejűleg bevezetni a dugódíjat, ha akarná. Lapunk információi szerint az Orbán-kabinet álláspontja nem változott a kérdésben: ebben a ciklusban bizonyosan nem adnak felhatalmazást a fővárosnak az akár szűkített körű behajtási díj bevezetésére sem. (A fővárosnak egyébként arra is jogot kellene kapnia, hogy a kerületi tulajdonban lévő utakon is szedhesse a díjat.) De most már az is keveset lendítene az ügyön, ha engedélyt kapna minderre. A BKK által készített tanulmányterv szerint a díjbeszedő rendszer kiépítése legalább 1-1,5 évet vesz igénybe. A szükséges P+R parkolók még többet. Nem is annyira az építés, mint inkább a kiszemelt telkek megszerzése. Kelenföldön az állammal, Hűvösvölgyben magántulajdonossal, másutt a kerületekkel alkudoznak immáron két éve kevés eredménnyel.

A kapus rendszer kiépítése egyébként 2009-es árakon 2,5 milliárd forintba, míg a kapcsolódó közlekedési beruházások 37 milliárd forintba kerülnének. Ezt azonban sokallta a városvezetés, így az autósokat ehelyett szúrópróbaszerű, illetve kamerás ellenőrzéssel vennék rá a fizetésre. A korábbi tervek szerint Pesten a Hungária körút, Budán a Margit körút vonalában húzódott volna a zónahatár. A napi díj 500 forint körül lett volna 6–19 óra között. A dugódíj összegét egyébként nem írta elő az unió, a fenti összeget sem a szerződésben foglaltakhoz, hanem a BKV kieső állami normatívájának pótlásához szabták. A főváros évi húszmilliárd forint bevételt remélt a dugódíjból.

ÖTÖDIK HASÁB

300+

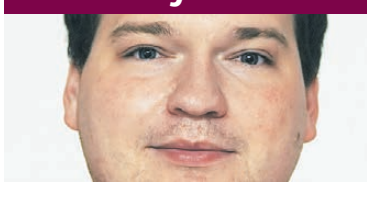
Ismét háromszáz forint felett jár az euró, és ennek idehaza senki sem örül. A vénasszonyok nyarának áldásait külföldön, last minute árakon élvezni kívánó turisták éppúgy nem, mint az itthon maradottak, akik a rezsicsökkentésekkel ajándékba kapott pár ezer forintjukat hagyják most ott a boltban az importtermékek drágulása miatt. De az is elég, ha elmennek pénteken megtankolni az autójukat.

A gyengülő forint az importon keresztül olyan mély lyukat üt az emberek pénztárcáján, amelyen simán kifolyik az idei évre belengetett háromszázalékos reálbérnövekedésből felhalmozott kisebbfajta „vagyonka”.

A politikusok kötelességüknek érzik ilyenkor, hogy megnevezzék a felelősöket, akik 300 forint fölé lökték az eurót, de ezzel most lyukra futnának, mert hiába vágott kedden egy méreteset Matolcsy György az alapkamaton, ezúttal ő is vétlen, ahogy a Kósa–Szijjártó betliduó sem mozgatta most meg az árfolyamot. A szíriai események, az esetleges amerikai katonai beavatkozás félelme áll a háttérben, s erre a piacok a szokásos módon reagálnak: szabadulnak a forinttól és a kockázatos befektetésektől. Nagyban köszönhetően az Orbán-kormány teljesítményének, amivel elérte, hogy Magyarországot a bóvli kategóriában tartják számon a befektetői porondon.

Tőlük tudjuk azt is, hogy távlatokban kell gondolkodni, és meg kell látni a drága euróban rejlő pozitívumokat is. Vigasztalódhatunk például azzal, hogy Németh Szilárd rezsibiztos már meghirdette a tízszázalékos októberi energiaár-csökkentést, és ez a háromszáz fölötti euróval biztosan jó lesz arra, hogy kivéreztesse azokat a renegát energiaszolgáltatókat, amelyek önként nem hajlandók nonprofit üzemmódra átállni. *(A szerk.)*

Vélemény



Hitelesek

Varga G. Gábor úgy véli, az adósmentés természeténél fogva mindig a politika fegyvere lesz. →**9**

A takarékok Trianonja

Ez a kisajátítás erkölcstelenebb, mint az 1947-es – írja Dávid Ferenc. →**10**

Péntek reggel

NÉPSZABADSÁG magazin

- Farkas Franciska, Bódy Gergő az alternatívok motivációiról.
- Fáy Miklós tárcája a futásról, Zatopekről és Alain Mimounról.
- Könyv a Sub Rosa rovatban: Miért félek a nőktől?

Konkurenciát kaphat a Jobbik, ébred a Magyar Hajnal

A parlamenti szélsőjobboldal hátországát masszív frontvonalak szabdalják, ráadásul egy új radikális szereplő is feltűnt a színen, amely akár párttá is alakulhat. →**6**



ÚJRA BAJBAN A PETŐ INTÉZET

Hiába a világhír, régóta ingatag a Nemzetközi Pető Intézet anyagi helyzete, ma pedig már csak a kiadások kétharmadát fedezi a mind nehezebben elérhető állami támogatás. Egy speciális normatíva véget vetne a pénzügyi bizonytalanságnak, de erre hiába várnak a szakemberek. →**11**

FOTÓ: TEKNŐS MIKLÓS

9 770237 377046 13201