2014. szeptember 4., csütörtök • LXXII. évfolyam • 207. szám, 16 oldal • 230 forint, előfizetőknek 150 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Ma kezdődik a kétnapos NATO-csúcs, ahol az ukrán helyzet a fő téma

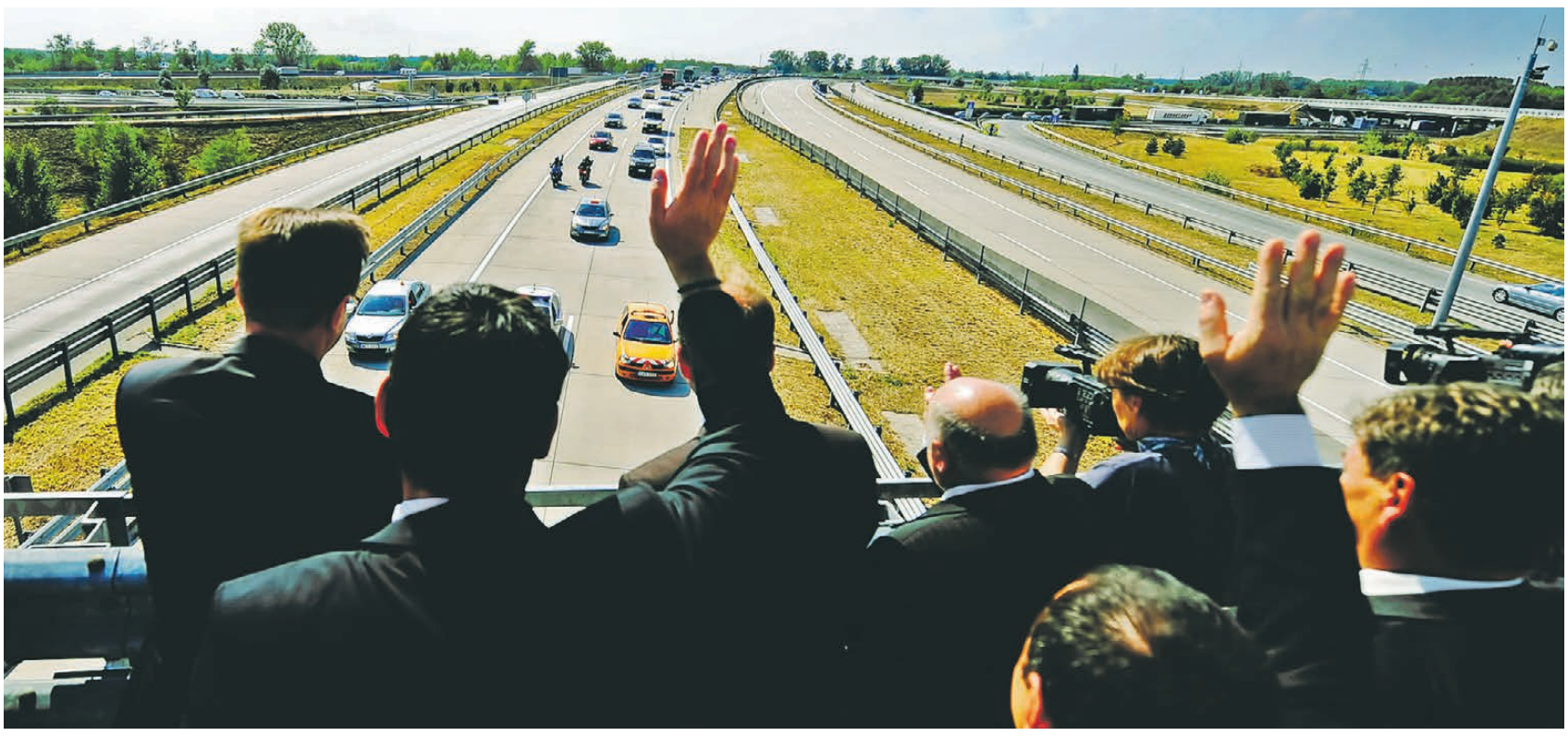
- Putyin hétpontos rendezési tervet javasol, de az EU-nak vannak kételyei.
- Obama: Moszkvának fel kell hagynia a szakadárok támogatásával. →7

LEGENDÁS KÉPEK: CSAK A SZEMÉT NÉZZE!

Kultúra →11

Közlekedés Aggályosnak tartják, hogy a Közgép egyedül nyerhet

Visszalőtték az M0-st



Tavaly augusztus 31-én adták át az 51-es főút és az M5-ös autópálya közötti 6,3 km hosszú szakaszt FOTÓ: KURUCZ ÁRPÁD

Elmaradnak az őszi gigadugók az M0-son, lefújták ugyanis a hárosi Duna-híd és a hozzá vezető sztrádaszakasz teljes átépítését. A hivatalos indok az, hogy elköltötték a beruházásra korábban rendelkezésre álló uniós keretet. Van egy nem hivatalos is, ami megerősíti a Fideszen belüli küzdelmekről szóló híreket: a Közgép lett volna a nagy esélyes.

Kapitány Szabó Attila

Lefújták az M0-s régi pályájának felújítását az M6-os autópálya és az 51-es főút között. A 30-35 milliárd forintos beruházásról a döntéshozók ugyanakkor nem mondtak le: napirenden maradt az elhasználódott aszfaltburkolat betonra cserélése éppúgy, mint a nyolcvanas évek tervezési hibája nyomán púpos hárosi Duna-híd lebontása és teljes átépítése. A kivitelezők kiválasztására július elején elindított közbeszerzés visszavonásáról többféle magyarázat kering: egyesek szerint a „források átcsoportosítása", mások szerint a „verseny szélesítése" miatt határoztak így. Az autósok mindenesetre örülhetnek, a tavaly nyár óta irányonként három sávon használható autóút őszre beharangozott szakaszos, akár fél szélességű lezárása egy ideig még nem okoz torlódásokat.

A néhány hónapos halasztással a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) aligha a közlekedők kegyét kereste. Lapunk úgy tudja: *Tasó László*, a szaktárca infrastruktúráért felelős államtitkára arra hivatkozva kezdeményezte a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt. folyamatban lévő közbeszerzésének visszavonását, hogy a beruházás finanszírozására az Európai Unió 2013-ban lezárult költségvetési ciklusában már nem maradt pénz. A Közlekedési Operatív Program (Közop) forrásait ugyanis a kormány tervbe vett beruházásai felemésztették. Az M0-s Csepel-szigeten átvezető szakaszának egyébként Brüsszelben már elfogadott felújítása így már csak a 2014–2020 közötti költségvetési időszakban, az Integrált Közlekedési Operatív Program (IKOP) keretében valósulhat meg. Rossz előjel, hogy *Lázár János*, a Miniszterelnökséget vezető miniszter a brüszszeli pénzekből finanszírozandó nagy útfejlesztések sorában csak az autópályák országhatárig történő kihúzását és az új komáromi Duna-híd megépítését emelte ki a minap, az M0-s beruházásról nem is ejtett szót.

Egyelőre nem lehet tudni, hogy a NIF mikor fut neki ismét a 11,5 kilométeres pályaszakasz felújítása lebonyolítására pályázó sztrádaépítők versenyeztetésének. A hírek szerint azonban lehetséges, hogy az M0-s déli szektorában a bal pálya átépítése csak két részben valósulhat meg. A szaktárcánál ugyanis állítólag aggályosnak tartják, hogy a hárosi Duna-híd átépítéséért érdemben csak nagyon kevesen szállhatnának versenybe. A háromszáz méter hosszú acélszerkezet elkészítésére legalábbis a hazai cégek közül alighanem kizárólag a Közgép Zrt. és annak konzorciuma vállalkozhatna. Ami a gyakorlatban azzal járna, hogy ha az autóút átépítésére osztatlan közbeszerzés keretében találnak kivitelezőt, a költséges munkák egyetlen cég, illetve partnerei kezébe kerülnének. Ez pedig a mostani helyzetben, amikor *Orbán Viktor* kormányfő és a Közgép-tulajdonos *Simicska Lajos* számos ügyben akasztott tengelyt egymással, úgy tűnik, probléma lett a kormány számára.

Visszatérve: abban az esetben ugyanakkor, ha a régi aszfaltpálya felbontását és betonozását, illetve az útszakasz két hídján az aktuális szerkezeti beavatkozások elvégzését külön projektként kezelnék, a részfeladatokért egy hídépítés során egyébként labdába sem rúgó cégek is versenybe szállhatnának. Vagyis kissé szélesedne a verseny. A betonozás, a szalagkorlátok és a zajvédő falak építése, esetleg a soroksári híd mellett lévő 510-es út és az 5101-es összekötő út halásztelki csomópontja aszfaltburkolatú felüljáróinak munkálatai önmagukban is jelentős megrendelést jelentenek. S ez még akkor is igaz, ha a 15 milliárd forintot meghaladó hídépítési feladatok valószínűleg így is a Közgép csapatánál landolnak.

Feltéve persze, hogy a hárosi Duna-híd teljes elbontásáról és új szerkezetének felépítéséről a döntéshozók nem mondanak le. A negyedszázada forgalomba helyezett híd teljes átépítésére ugyanis nem feltétlenül elegendő indok, hogy mérnöki szemmel nem nevezhető tökéletesnek a formája. A bontásra az sem látszik igazán kielégítő magyarázatnak, hogy a százéves élettartamra tervezett szerkezet alakja évről évre változik valamelyest. Szakemberek szerint az útpálya elhasználódására való hivatkozás sem teljesen meggyőző.

Bárhogy lesz is azonban, annyi biztos: a közlekedők nem ússzák meg az M0-s régi pályájának cseréjét, illetve az ezzel járó sávlezárásokat, forgalomtereléseket. A beruházás műszaki tartalma ugyanis a hírek szerint a halasztástól függetlenül egyelőre nem változott. Újdonság legfeljebb az lehet, ha a munkák jövő tavasszal kezdődnek meg, és befejezésükre nem 2017 nyarán, hanem közvetlenül a 2018-as országgyűlési választás előtt kerülhet sor.

ÖTÖDIK HASÁB

Fiktív

Minden kormány gazdasági hitelességének alapja az, hogy nem fogalmaz meg olyan állítást, ami gyökeresen szembemenne a valósággal. Ez axióma: GDP-ről, inflációról, belső fogyasztásról nem szabad lódítani. Mármint túl nagyot. A valóságot szebb színben lefesteni nem elegáns, de lehetséges. De csak addig, hogy a kincstári optimizmus ne legyen sima hazugság.

E vékony határt feszegette a kabinet az eltelt fél-egy évben azzal, hogy rendre mesés, rekordméretű belső fogyasztásnövekedésről számolt be, ezzel igazolva a rezsicsökkentés és az unortodox gazdaságpolitika sikerét. Úgy is, hogy az adminisztráció jól tudta: a kilencvenes évek kiskereskedelmi bummját idéző adatok egy statisztikai anomália miatt, időlegesen álltak elő. A trafikokban ugyanis megkezdték az online elszámolást. A korrekt és pontos adatok nagyobb forgalmat mutattak, mint korábban gondolni lehetett. Nem volt trükk, csak jobb adatszolgáltatás meg némi fehéredés – ez jelent meg óriási bővülésként.

Mostanra szétpukkant a lufi. A kiskereskedelmi indexek immáron újra a valóságot tükrözik: a belső fogyasztás jobb esetben is csak stagnál. A probléma csak az, hogy a teljes kiskereskedelem online kasszásítása miatt ugyanez rövidesen nagyban is megismétlődhet. Ez már a GDP-adatot is jócskán torzíthatja. Ráadásul akkor majd jóval kevésbé lesz követhető, hogy ténylegesen mit tükröznek a forgalmi mutatók, miből adódik az eltérés. Ekkor kiemelkedően fontos lesz/lenne a kormány szavahihetősége. A piacnak ugyanis el kell fogadnia, hogy tényleg bővült a gazdaság (amint azt állítani fogják).

Csakhogy valós veszély, hogy ezek után már azt sem hiszik el, ha tényleg lesz egy kis növekedés. *(A szerk.)*

Vélemény



Bazármagyarország

Pető Péter szappanbuborékba ojtott kérészélethez hasonlítja a kormány kodifikációs munkáját. →9

Levél az őrzőkhöz

Székely Sándor, a szolidaritás mozgalom társelnöke beszélgetni ösztönöz. →10

Péntek reggel

NÉPSZABADSÁG magazin

- Szegvári Katalin és Bajzáth Sándor búcsút int a múltnak.
- Goya kísértetei, avagy Milos Forman sem a régi új.
- Bobby Fischer sem jött rá, melyik volt a hibás lépés.

Egyre keményebb a Lázár János és Tarlós István közötti vita

Bár sokaknak úgy tűnhet, hogy a főpolgármester és a kancelláriaminiszter közti vita afféle színjáték, ez nem így van: a helyzet Orbán Viktort is foglalkoztatja. →3



NAVRACSICS JÓ POZÍCIÓT KAPHAT

Nincs reváns: bár Orbán Viktor korábban élesen támadta az utóbb az Európai Bizottság elnökévé választott Jean-Claude Junckert, a magyar részről EU-biztosnak jelölt Navracsics Tibor, akivel tegnap tárgyalt, a vártnál is kedvezőbb ajánlatot kaphat tőle. →2

FOTÓ: MÓRICZ-SABJÁN SIMON

9 770237 377046 14207