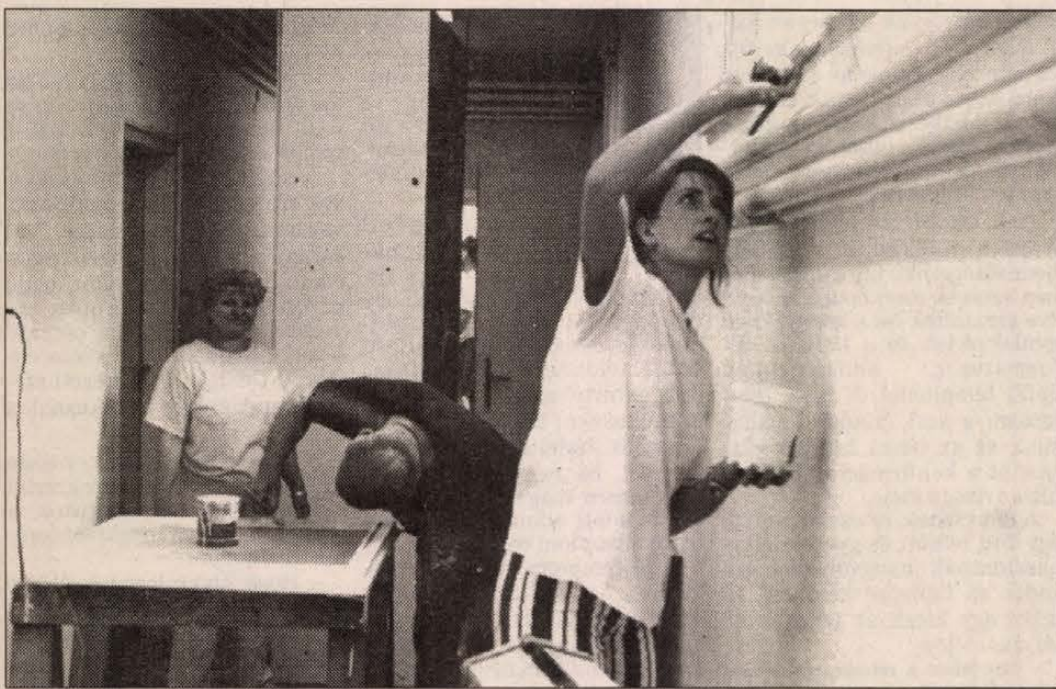


Holland segítség a gyermekvárosnak

Amstelveen közel került Fóthoz



Szabadságuk idejét áldozták fel

Amstelveenben, a német határ mentén egy hollandiai kisvárosban – ahogy *Udvarhelyi Tivadar* alapítványi elnök nevezi, a holland Sopronban – működik az a karitatív szervezet, amelyik sok millió forint értékben végez felújítási-beruházási munkákat a főtí Károlyi István Gyermekközpontban.

A „Szent István Alapítvány a magyarországi állami gondozott gyerekekért” célja az élet árnyékos oldalára került gyerekek segítése. Ennek egyik formája az életkörülmények javítása, a családi házak, nevelőotthonok felújítása. Főten három lakásotthon fürdőszobáját, WC-jét újítja fel egy tizenhat fős brigád. A holland szakem-

berek szabadságuk idejét áldozták fel e munka kedvéért. A három konyhát nemcsak festik és mázolják, hanem a teljes bútorzatot és a konyhafelszereléseket is kicserélik. A festék egy holland érdekltségű magyar cég adománya, a bútorokat, tűzhelyeket, hűtőszekrényt s az egyéb felszereléseket a mesterek, miként a munkaeszközöket is, Hollandiából hozták magukkal. Az elvégzett munka a főtíaknak óriási segítség, hiszen ilyen nagyszámú felújításra a jelenlegi körülmények között csak több év alatt lennének képesek.

Tervezve sem lehetett volna jobban időzíteni a munkát. A napokban Magyarországra lá-

togatott Beatrix holland királynő. A királynői látogatás közvetett ajándéka a főtí gyerekeknek három felújított lakás.

Váraljai Bálint

HANCSOVSKIZSÓ FELVÉTELE

Budakeszi torlódások

MUNKATÁRSUNKTÓL

A főváros közvetlen szomszédságában fekvő Budakeszi legnagyobb gondja a közlekedés. Az M0-sról, az M1-esről és az M7-esről is gépkocsik áradata érkezik szinte a nap minden órájában a községbe, hiszen az Észak-Budára tartó hatalmas forgalom a község központján keresztül bonyolódik. A szó valódi értelmében, hiszen például vasárnap délután öt óra tájban lehetetlenség átkelni gyalogosan az egyik oldalról a másikra.

A közelmúltban a helyi önkormányzat pályázatot nyújtott be egy Budakeszi-Telki közvetlenebb összeköttetését jelentő és Budakeszi belső forgalmát jelentős mértékben csökkentő út építésére. (Korábbi cikkünkben tévesen Budakeszi-Páty közötti útösszeköttetésről írtunk.) A sikeres pályázat eredményeként 15 millió forintot kaptak, ami – kiegészítve a helyi forrásokkal – talán elég lesz a munkálatokra.

Ezzel azonban még nem oldódik meg a legnagyobb gond, a közszécsentrum túlszűfolttsága. Az autópálya felől érkező forgalom elterelését szolgáló új út építése ugyanis sok százmillió forintba kerülne, de erre aligha lesz pénz valamikor is az önkormányzatnak. Ehhez külső segítségre lenne szükségük.

A veszélyre készülni kell

Ifjú polgári védelmiek Budaörsön

A honi polgári védelem 60. évfordulója alkalmából ifjúsági polgári védelmi versenyek zajlottak az elmúlt hetekben Pest megyében. A döntőre a budaörsi repülőtéren került sor.

Nyolc általános iskolai és négy középiskolai csapat került a megyei döntőbe, ahol a hatágú csapatoknak egyszerre kellett teljesíteniük a 13 részből álló feladatort.

Mint *Bartos Imre* ezredes, megyei polgári védelmi parancsnok elmondta, a vetélkedő izgalmai mellett a résztvevők már most hasznosítható munkát is végeztek, hiszen a versenyen való részvétel feltétele volt elkészíteni az egyes vezető települések úgynevezett veszélytérképeit.

A megyei polgári védelmi verseny döntőjének végeredménye. Általános iskolák: 1. dunakeszi Körösi Csoma Sándor Iskola (felkészítő tanár: *Szentkirályi Fittler József*), 2. szentendrei Barcsay Jenő Iskola (*Dulai Tézé*), 3. Fáy Iskola, Gomba (*Máté Józsefné*).

Középiskolák: 1. II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola és Gimnázium, Szentendre (*Mihály Jánosné*), 2. Flór Ferenc Egészségügyi Szakközépiskola és Gimnázium (*Bencsik Ernő*), 3. MH 7215 Szakközépiskola, Tápiószecső (*Viola István* százados).

G. J.

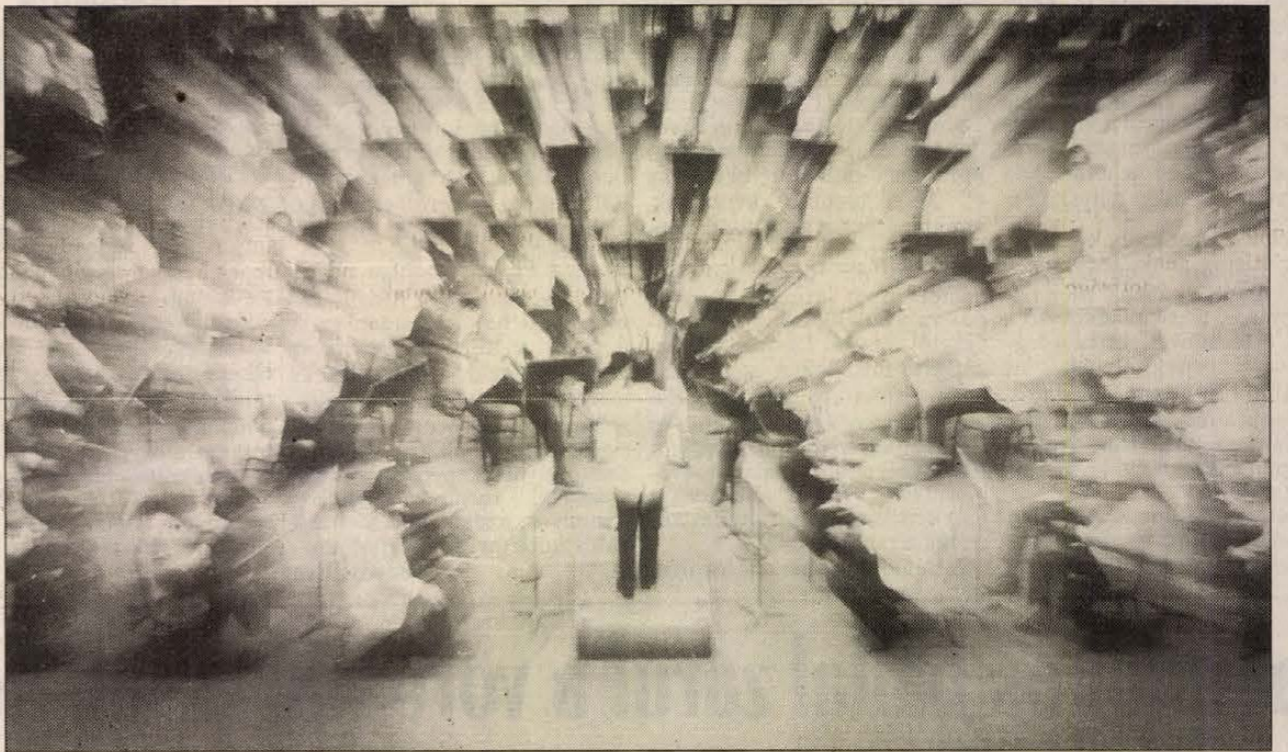
Vácdukai jubileum

A hivatal tortát hozott

Két évtized eseményeit, a sok kirándulás, színházlátogatás élményeit és emlékeit foglalta össze *Masa Miklós* klubvezető, a vácdukai nyugdíjasklub fennállásának huszadik évfordulóján. A községi kultúrházban rendezett ünnepségen ott voltak a váci, örbottyáni, vácrátóti és váchartyáni klubok képviselői is, és a helyi klub tagjaival együtt nézték-hallgatták az iskolások műsorát. A legnagyobb sikere azonban a polgármesteri hivatal ajándékának, egy hatalmas tortának volt.

B. J.

Szárnyaló hangok...



...amelyeket a valóságban is élvezni lehet.

Az Európai Kereskedelmi Bank különböző lekötött betéti szolgáltatással

- az EKB I., az EKB II., az EKB Európa és az EKB manager betéttel - áll lakossági és kisvállalkozói ügyfelei rendelkezésére.

A betéti formák kialakításánál ügyfeleink eltérő igényeire, az ahhoz történő rugalmas alkalmazkodásra helyeztük a hangsúlyt. Az 500 ezer forint feletti betéteknél a következő kamatokat fizetjük:

Lekötési idő	Évi kamat	Lekötési idő	Évi kamat
1 hét	17,00-19,00	3 hó	22,90-23,50
2 hét	18,00-20,00	6 hó	23,00-23,50
1 hó	22,50-23,00	12 hó	22,40-22,75

EKB - A JÖVŐ BANKJA



EURÓPAI KERESKEDELMI BANK RT.

Vác, 2600 Széchenyi u. 2. Tel.: (36) 27/316-526 Fax: (36) 27/316-994

WILKENS

Vita az autópályák úthasználati díjáról

Kapuépítés vagy matriacaragasztás?

Amióta kormány szinten szóba került az autópályadíjak fizetése, a fúttak által érintett települések lakói élénk akcióba kezdtek. Érthető, hiszen az úthasználati díj bevezetése érinti a használókat, de azokat a településeket is, amelyek autópályaközélen vannak, hiszen akik nem tudnak vagy nem akarnak fizetni, azok a településeken átvezető utakat fogják használni.

MTI-JELENTÉS

Kormányzati elképzelés szerint Magyarország fizető autópályáin a jövőben díjbeszedő kapuk épülnek majd az úthasználati díjak beszedésére. Az autópályán közlekedő autósoknak tehát a pályára való felhajtáskor és lehajtáskor vagy a fizetési útszakasz valamely el nem kerülhető részén egyszer sorompóhoz kellene állnia. Olaszországi tapasztalatokkal már rendelkező autós számára nem teljesen ismeretlen módszer bevezetése azonban feltehetőleg hazánkban nem a legmegfelelőbb.

Az autópályát használók gyakorlatilag kétféle előnyvel számolhatnak. A gyorsabb haladással járó időmegtakarítás, és az egyenletesebb haladási sebességgel elérhető üzemanyag-megtakarítás vonzóvá teszi az autópályán való közlekedést. E két előny azonban akkor válik érzékelhetővé, ha hosszabb távolságok megtételéről van szó. Magyarország autópályái – az ország méreteinek megfelelően – rövidek. A jelenlegiek – az M1-es kivételével – sehol nem érik el a száz kilométert. A távolságok tehát igen rövidek, ezáltal az időben és üzemanyagban jelentkező megtakarítások is igen csekély mértékűek az országos úthálózaton való haladással szemben. A tervezett kapuknál való megállítás tehát a minimális előnyök elvesztését jelenti: az időmegtakarítás a fizetési procedúrával eltöltött idő alatt vesz el, az üzemanyag-megtakarítás pedig magával a fizetéssel.

Ennek eredményeképpen a forgalom visszatérülhet az országos úthálózatra, amely ez esetben helyenként elviselhetetlen mértékűvé válhat.

A Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara által elvégzett hatásvizsgálat szerint a két

számjeggyel jelölt utakon a forgalom növekedésével együtt komoly mértékben növekedni fog a balesetveszély. Emellett az autópályadíj helyett üzemanyagra költött források itt környezetszennyezésként fognak lecsapódni.

Az eddig megismert tervek szerint nem lehet mindenütt díjbeszedő állomásokat építeni, ezért olyan bekötő útszakaszok kerülnek lezárásra, amelyeken ma jelentős forgalom halad. Nem elhanyagolható, hogy ezáltal le- és feljárók építésére fordított források vesznének kárba.

A jelentős idegenforgalommal rendelkező mediterrán államokon kívül – ott, ahol az autópályák megépítését követően vezették be az autópályahasználati díjakat – más megoldást találtak a további útpépítések és útfenntartásokot szolgáló úthasználati díjak beszedésére. Svájcban az autópályát igénybe vevők a szelvérdőre ragasztott matricával igazolják, hogy eleget tettek díjfizetési kötelezettségeiknek. Ezt a megoldást alkalmazza Csehország, Ausztria és Szlovákia is.

A Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara javaslata szerint, amelyet tényfeltáró és hatásvizsgálatát követően eljuttatott a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszterhez, érdemesebb volna a svájci modellt követni. Az általános díjas matriкас rendszer ugyanis lehetővé tenné az időszakos bérletek kiadását, a járműfajta megfelelő elkülönítését és az országba lépő külföldiek úthasználati díjának beszedését.

Ezzel elkerülhetővé válna, hogy a gazdaságilag elmaradottabb keleti régiók a kapuk építésének következtében nagyobb terhet vállaljanak az országos autópályahálózat fenntartásában és továbbépítésében, mint a fejlettebb nyugati országrész.