

A KÖZLEKEDÉS PRIORITÁST ÉLVEZ

A KÖZLEKEDÉS FELTÉTELEINEK JAVÍTÁSA AZ EGYIK LEGNAGYOBB KIHÍVÁS ZALA MEGYÉBEN. A TERVEK KÉSZEN ÁLLNAK MIND A KÖZUTAK, MIND A KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT TEKINTETÉBEN. FORRÁSOKRA VÁRUNK – MONDTA LAPUNKNAK ADOTT INTERJÚJÁBAN DR. PÁL ATTILA, A MEGYEI KÖZGYŰLÉS ELNÖKE, AKI ÚGY VÉLI, NAGYON FONTOS, HOGY AZ EURÓPAI UNIÓS TÁMOGATÁSOKAT CÉLIRÁNYOSAN TUDJUK FELHASZNÁLNI.

– Két megyei jogú város és aprófalvas településszerkezet jellemzi a megyét, mindez sok tekintetben meghatározza a lehetőségeket. Melyek a fejlesztési prioritások?

– Igen, a megye szerkezete e tekintetben meghatározó jellegű. A földrajzi adottságokból is következik, hogy a közlekedési lehetőségek javítása a legfontosabb célok között szerepel a munkahelyteremtés mellett – fogalmazott. – A megyei jogú városok közül Nagykanizsa esetében az M7-es autópálya révén megoldott a megfelelő közúti megközelítés. E városban a megfelelő nagyságú iparterület biztosítása a feladat – ennek megoldására ígért van. Zalaegerszeg esetében a kormánydöntés ad reményt a helyzet javítására. Jelenleg zajlanak a tárgyalások, hogy a várost – a meghatározott 2x2 sávon – a korábbi 76-os úton keresztül miként csatlakoztassuk az M7-es autópályához, illetve a 8-as főúthoz. A megyében útművelés tekintetében vannak „napfényes” területek, például Hévíz-Keszthely térségében, de Göcsejben bizony jócskán akadnak problémák, ahogy Zala többi részén is. Sajnos a mellékúthálózat alaposan elöregedett, leromlott: körülbelül 20-30 éve vár felújításra. Alapos, részletes vizsgálatokat, számításokat végeztünk,

a tanulmányokból egyértelműen kiderült, hogy az úthálózat teljes felújítása – s nem új szakaszok építése, hanem a meglévők rendbetétele – több mint negyvenmilliárd forintba kerülne. Ez hatalmas összeg, ám ha elosztjuk 4-5 évre akkor nem tűnik elérhetetlenül soknak. Bízunk benne, hogy sikerül hazai forrásokat is szerezni.

– *Említette a kerékpárút-hálózatot is. Jól tudom, hogy készült felmérés, felújítási terv?*
– A „Zala két keréken” címet viselő programról van szó. Nem kétséges, hogy a kerékpározásnak nem kizárólag turisztikai, hanem gazdasági hatásai is vannak. Fontos, hogy a hálózatot alkotó megfelelő szakaszok, összeköttetések meglegyenek.

Bár voltak fejlesztések e területen, szakemberekkel, civil szervezetekkel közösen készítettünk egy felmérést, melynek keretében minden elvégzendő munkát látstromba vettünk. A számítások során kiderült, hogy teljes kerékpárútrendszer kialakítása 19 milliárd forintba kerülne.

– *Indul az újabb európai uniós ciklus, meglehetősen nagy forrásokkal. Zala megye mire számíthat?*

– Az uniós források hatvan százalékát közös jövőnk miatt is gazdaságfejlesztésre és munkahelyteremtésre kell fordítani. Sajnos nem kis problémát jelent, hogy nincs, vagy kevés a szakképzett munkaerő, a nyugat elszívó hatása is érvényesül, közel a határ, s nemcsak Ausztria és Németország, hanem Szlovénia is riválist jelent a foglalkoztatásban. Nem túl jók az átlagkeresettel kapcsolatos adatok sem. A legfrissebb táblázatok vannak a kezembem, melyek szerint megyénk e tekintetben hátulról a negyedik helyen áll a rangsorban 123 ezer forintos nettó átlagkeresettel. Szabolcs-Szatmár az utolsó 110 ezerrel, Budapest az első 204 ezerrel, a vidéki megyék közül pedig Győr-Moson-Sopron vezet 169 ezerrel. A helyzet az, hogy régiós szinten viszonylag jók a Nyugat-Dunántúl eredményei, ám ha az ide tartozó megyéket nézzük, akkor

Dr. Pál Attilát a megye turisztikai beruházásairól is kérdeztük. Elmondta, az idegenforgalom a fejlesztések egyik legfontosabb területe. A megye turisztikailag hangsúlyos része természetesen Hévíz és a Balaton, de nagy szerepet kapnak a gyógyfürdők is Zalakarostól Kehidakustányig, valamint a kistelepüléseket életben tartó falusi turizmus.

– Az európai uniós pénzek felhasználása e területen sem egyszerű a szabályozás miatt – mondta. – A szálláshelybővítés nem szerepel a lehetőségek között, pedig akár Keszthelynek is szüksége lenne egy színvonalas szállodára. A 23 milliárd forintból juthat más turisztikai attrakciókra, de a hét évre szóló 2-3 milliárd forint kevés. Ebből az összegből csak elkezdni lehet a fejlesztéseket, tehát mindenképp szükség lesz hazai források bevonására is.

jelentősek a különbségek. Győr és Vas adatai javítják a régió átlagát, ugyanakkor Zalában alacsonyabbak a keresetek. Ha pedig tovább bontjuk a területeket, mondjuk, megnézzük a járásokat, akkor még inkább akadnak jelentős különbségek. Szembesülünk az átlagnál magasabb



munkanélküliséggel is, például egy letenyei, vagy zalaszentgróti járás esetén. Gondot jelent az is, hogy a régió fejlett és kevésbé fejlett megyéi számára egyforma támogatási intenzitással írják ki a pályázatokat. A felzárkóztatásra szoruló térségekben alacsonyabb önerőt kellene a pályázatokhoz előírni. Ezeket az adatokat, a fenti problémákról szóló információkat eljuttattuk már a döntéshozókhoz, bízunk érveink megértésében. Az uniós ciklusra visszatérve, fontos, hogy olyan vállalkozásokhoz jussanak pályázati források, melyek hatékony fejlesztéseikben a munkahelyteremtésre tudják helyezni a hangsúlyt. A támogatások három fő cél mentén érkeznek: a vállalkozások felzárkóztatására, a versenyképesség növelésére, területfejlesztésre.

Zala megyének a 2014-2020-as ciklusban 23 milliárd forint áll rendelkezésére a Területi Operatív Programban. Ebből az összegből azonban nem mindig közvetlen gazdaságfejlesztés valósítható meg – erre az egyéb operatív programok, például a GINOP hivatott –, ám másodlagosan igen, mégpedig olyan beruházásokkal, melyek segítik a vállalkozások működését. A források rendelkezésre állnak, a kérdés az, hogy megfelelően el tudjuk-e költeni azokat, mivel az EU-s szabályozás nagyon kötött.