

DÉL-MAGYARORSZÁG

A MAGYAR SZOCIALISTA MUNKASPART LAPJA

57. évfolyam, 273. szám

Ára: 50 fillér

Szombat, 1967. november 18.

Szeged közlekedési helyzete, távlati fejlesztésének alapjai

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter is részt vett és felszólalt az ülésen

A Szeged m. j. városi tanács tegnapi ülésének napirendjén több, a város lakosságát közvetlenül is érintő kérdés szerepelt. Közülük is első sorban az a tanulmányterv kelthet érdeklődést, melyet a város közlekedésének helyzetéről és távlatairól dolgoztak ki. (E tanulmánytervet — mint lapunkban már ismertettük — a városi párt-végrehajtóbizottság és a városi tanács végrehajtó bizottsága idén október 24-i ülésén megtárgyalta és készítette elő a mostani tanácsülésre.) Az ülésen részt vett dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, akit Perjési Lászlóval, az MSZMP Szeged városi bizottsága első titkárával, Csakmág Györggyel, az MSZMP Csongrád megyei bizottsága osztályvezetőjével, Árvai Józseffel, a városi tanács vb elnökhelyettesével, Méri Sándorné és Mison Gusztáv tanácsstagokkal együtt az elnökségbe választottak. A tanácsülés elnöki teendőit Kardos László tanácsstag látta el.

A tanácsülés a közlekedési tanulmányterven kívül megtárgyalta és elfogadta a lakóházak rendjéről szóló tanácsí rendelet és az ideai központi községfejlesztési alap módosításáról szóló javaslatokat. Tudomásul vette a Csongrád Megyei Népi Ellenőrzési Bizottság második félévi munkatervét.

Együtt a város növekedésével

A város általános rendezési tervének programja már elkészült, a program a fejlesztést három részre bontotta: az 1980-ig, a 2000-ig, és a 2040-ig terjedő időszakokra. Az út- és Vasútervező Vállalat által készített közlekedésfejlesztési tanulmány is ezt a felosztást vette alapul és a város várható fejlődését megfelelően igyekezett felvázolni a közlekedés tervszerű fejlesztésének legfőbb irányát.

Az iparfejlesztés, különösen a szénhidrogénkutatás és feltárás következtében gyorsan fejlődő járműforgalom mind a város, mind a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium tulajdonában levő városi utakat nagy mértékben igénybe veszi. Ezért a város területén levő utak felújítását és építését a következő években a tervezetnél nagyobb ütemben indokolt végezni.

A város egyetlen közötti hidjának forgalma a tervezési kapacitást már meghaladta, lehetséges kapacitását 1968-ban eléri. A 43-as számú út forgalma erősen növekszik majd a nagylaki határátkelőhely megnyitása után: a második közötti hid mielőbbi megépítése tehát halaszthatatlan, tervezésével kapcsolatos előmunkálatokat már ebben az ötéves tervben jó volna megkezdni. A Római és az Odesszai körút körvé elképzelt Tiszahíd — érvényesítve a város úthálózatának gyűrűs-sugaras rendszerét, összekötne a városra áthaladó főközlekedési utakat és megoldaná a Maros-szögben levő olajmezők összekötését is.

A városi forgalom másik gyenge pontja az Izabella-híd. Túl sokáig már nem halasztható átépítése az E 5-ös nemzetközi út és az ipari körzetek forgalmát oldaná meg.

A második tervezési ütemben a belső városrész járműforgalma oly mértékben növekszik, hogy a külső körút megépítése is szükséges lehet. A Tarjántelep kiépítésével együtt megépül a külső körút első szakasza. 2000 után a déli Tiszahíd megépítése is időszerűvé válhat; a terv a Bécsi körút, illetve az Oldal utca folytatásában jelöli meg helyét. A várost elkerülő M 5-ös autópálya építésére előreláthatóan 1980 után lesz szükség.

A tanulmány figyelme fordít a sűrűn lakott terüle-

tek gépkocsis parkolási lehetőségeinek feltárására, és a közutak és a vasút szintbeli kereszteződéseinek megszüntetésére is. Leghamarabb a budapesti vonal Kiskundorozsma állomás melletti kereszteződésének megszüntetését javasolja.

A város tömegközlekedését villamosok és autóbuszok bonyolítják le. A villamosvasútnak — mint ismeretes — hat vonala van, de csak a fővonal kétvágányú. A szükséges felmérések után a tanulmány készítői úgy találták, hogy az egy vágányú vonalak kapacitásuk kimerültségig forgalomba maradnak, ezután részben kétvágányúvá kell átépíteni őket, részben autóbuszok veszik át utasaikat.

Az autóbúszvonalak fejlesztésére a várost átszelő járatok indítása látszik legcélszerűbbnek. Az autóbúszközlekedés műszaki igényeinek kielégítésére a Bakay Nándor utcában épülő telephely nagy távlatban is elegendő, a telephely az autóbúszok tárolására is alkalmas, és ezért a Marx tér és környékének jelenlegi túlszűfolttsága megszüntethető.

Szeged vasúti csomópontja a MÁV a nagyalomás végállomásként kívánja fenntartani a személyforgalom részére, ahol — később peron alagútakat építhet. A város teherforgalmát a Tiszta, a rókusai pályaudvaron, az újszegedi és a dorozsmai állomások bonyolítják le.

A Tiszán a felszabadulást megelőzően jelentős hajóforgalom volt. Az áruszállítási igény felmérésére a Mélyépitési Tervező Vállalat tanulmányterveket készített. Ennek megfelelően a Tiszát egyre inkább felhasználják áruszállításra. A személyhajó forgalom fejlesztése elsősorban a kiránduló igények kiszolgálására szükséges.

Szeged közforgalmi repülőtere a korszerű repülőgépek fogadására már nem felelt meg, ezért nincs repülőforgalom. A tanulmány az új repülőtér helyét /Zsombó térségében jelöli ki. Megépítését elsősorban az áruszállítás indokolja: Szatymaz és Kiskunhalas zöldség- és gyümölcsstermesztő vidékének primőr árui gyors elszállítására a repülő a legalkalmasabb. A személyszállítás később sem jöhet számításba, a repülőtérhez való kiutazás és a városba

való beutazás időtartama lerontja a rövid távolságú repülőutazás előnyét.

A közlekedésfejlesztési tanulmány elkészítésének célja elsősorban az volt, hogy alapokat, irányt adjon a

A tanulmányterv vitája

Börcsök Lajos a Petőfi Sándor sugárút végén levő „halálkanyar” mielőbbi megszüntetésére hívta fel a figyelmet. Dr. Imre Ottóné az autóbúszközlekedéssel kapcsolatos észrevételeit mondta el. Nagy István felszólalásában helyeselte azt az elképzelést, hogy a helyi autóbúszközlekedés számára nem kell központi pályaudvart építeni. Nitsinger Gyula elsősorban arról beszélt, hogy milyen nagy szükség van a második Tisza-hídra. Peták József a meglévő villamoshálózat fejlesztési lehetőségeit eszterelte. Bárdos Miklós a város útjainak rossz állapotáról szólt. Kalmár István hangzottatta, hogy a ságvári telepek milyen örömmel vennék a 2-es villamosjárat meghosszabbítását. Dr. Palotás Gyula a benzinkutak tervszerű elhelyezésére hívta fel a figyelmet.

Perjési László felszólalásában hangzottatta, hogy a közlekedési tanulmány fontos a város további fejlesztésének szempontjából. Elsősorban arra alkalmas, hogy megalapozza a konkrét tennivalókat, az illetékeseket megóvja a rögtönzéstől. A város közlekedése sokat fejlődött az utóbbi években, s az új célok e fejlődés eredményeképpen tűzhető ki. A terv értéke az is, hogy a legfontosabb kérdésekre koncentrált, s nem merül el a részletekben. Leszögezte, hogy a nagyobb összegeket igénylő beruházások mel-

A városi tanács ülése

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa pénteken ülést tartott.

Az Elnöki Tanács — a múlt évben megjelent választójogi törvény alapján — törvényerejű rendeletet alkotott, melyben az országgyűlési képviselőknek és a

fejlesztéshez, hogy a rendelkezésre álló beruházási költségeket mindig a célnak legalkalmasabb módon használhassák fel. A tervezettel kapcsolatos vita felszólalói is ennek tudatában mondták el észrevételeiket.

lett a közlekedés jó megszervezésével, megfelelő intézkedésekkel is megoldható sok probléma.

Takács Máté javasolta, hogy a kisgarázsok építésére nagyobb figyelmet szenteljenek.

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter felszólalásának bevezetőjében megállapította, hogy a közlekedési tanulmányterv jelentős és mérték tartó munka, kevés város rendelkezik ilyen tudományosan megalapozott elképzelésekkel. Mint mondták, az egész országban előtérbe kerültek a közlekedési kérdések. Most készül el az ország új közlekedéspolitikai terve. Erre azért van szükség, mert a hazai közlekedés már túlnőtt azon, hogy csupán a hazai szállítási feladatokat végezze el. Mivel az ország jelentős nemzetközi közlekedési és kereskedelmi útvonalon foglal helyet, az export-import szállításokkal a népgazdaság számára újabb bevételeket tud szerezni.

Zsiga Sándor a villamosvonalak üzemeltetésének gazdaságosságáról beszélt felszólalásában. Molnár Imre a városi közlekedés több veszélyes pontjára hívta fel a figyelmet.

Árvai József foglalta össze a vitában elhangzottakat, majd a tanácsülés a tanulmánytervet és a vele együtt beterjesztett határozati javaslatot elfogadta.

Interpellációk, javaslatok

A tanácsülésen ismét több kérdés, javaslat, interpelláció hangzott el. Dr. Nagy Attiláné sürgette, hogy a József Attila sugárút és a Lenin körút kereszteződésének forgalmát mielőbb rendezzék, a járművezetők számára túlröt szereljének fel. Kiss Kálmán a III. kerületi Csendes és Szivárvány utca vízellátásának megoldását kérte. Peták József szóval tette, hogy az elavult plakátokat nem távolítja el a Hirdető Vállalat, s ezzel rontja a városképet. Engi József javasolta, hogy a mellékutcák közvilágítás lámpáira szereljenek fémkosarat, hogy a rongálást el lehessen kerülni. Dunai József elmondta, hogy mióta Petőfitelepen bevezették a magasnyomású vizet, igen sok a csőrepedés, s a javítók nem jelentik be előre, ha lezárják a hálózatot. Dr. Imre Ottóné kifogásolta, hogy a dobozüzemet a Kígyó utcából ismét belterületre, a Párizsi körútra helyezték át. Kovács István elmondta, hogy a tarjáni lakótelep helyéről kivágták fát a Köztársaság téren nalmozták fel, ami igen ve-

szélyes, mert az ott játszódozó gyerekek már két ízben tüzet gyújtottak. Takács Máté kérte, hogy a végrehajtó bizottság vizsgálja meg, hogy a korábbi rendelkezés értelmében jártak-e el az illetékesek a tarjánleplei fák megóvására. Dr. Nemes Attila intézkedést kért a város útjai gyors elhasználódásának megelőzésére. Hampel Ferenc az istvánleplek kérését tolmácsolta, akik a háztartási gáz bevezetését sürgetik lakásaikba. Baráth József hiányolta, hogy a Tolbuhin sugárút rendezésekor kivágták gesztenyefákat nem pótolták. Lacsán Mihály kérte, hogy a Rákóczi téren helyezték el a tér nevét jelző táblákat. Kardos János felszólalásában arra hívta fel a figyelmet, hogy miután a szakemberek megállapították, hogy az annak idején bauxit betonból épülő házák élettartama igen rövid, Szegeden is meg kellene vizsgálni állapotukat.

A tanács szalgazgatási szervei az elhangzott észrevételekre, interpellációkra 15 napon belül írásban választ adnak.

Az Elnöki Tanács ülése

tanácsstagoknak két általános választás közötti időben sorra kerülő választását szabályozza.

A törvényerejű rendelet értelmében, ha országgyűlési képviselő vagy tanácsstag helye megüresedik, az országgyűlés, illetve a tanács megbízásának idejére új országgyűlési képviselőt, illetőleg új tanácstagot kell választani.

A törvényerejű rendelet kihirdetése napján lép hatályba.

Az Elnöki Tanács felhatalmazta a kormányt, hogy a mezőgazdasági lakosság jövedelemadója vonatkozó szabályokat rendelettel állapítsa meg.

Az Elnöki Tanács a kisvárdai járás Dombrád községéhez tartozó Újdombrád, Újtelep, Karkhalom és Borgászka nevű települések elnevezését „Újdombrád”-ban állapította meg.

Az Elnöki Tanács végül egyéb ügyeket tárgyal.

A háztáji gazdaságok jövedelemadója

A háztáji gazdaságok adóztatásának jelenlegi rendszere nem veszi figyelembe a használt földterület nagyságát és művelési ágát.

A kormány rendelete — adózási aránytalanságokat — úgy intézkedik, hogy a háztáji gazdaságok jövedelemadóját differenciáltan kell megállapítani, figyelembe véve a ténylegesen használt földterület nagyságát — a töredékholdakat is — és a művelési ágat.

A háztáji gazdaságokra megállapította adóterlet természetesen csak a termelőszövetkezeti törvény rendelkezéseinek megfelelő nagyságú háztáji területekre alkalmazható. Az ennél nagyobb háztáji gazdaság után az eddigiekhez hasonlóan a birtokcsoport szerinti egyéni tétellel kell adózni.

Adómentesség illeti meg háztáji gazdasága után azt a mezőgazdasági termelőszövetkezeti tagot, akit a tsz eltartásban, illetve öregségi vagy munkaképtelenségi járadékban részesít, az állami tartalék-szölők és tartalék-gyümölcsösök haszonbérletjéért.

A háztáji gazdaságok adózási szabályait kell megfelelően alkalmazni az illetmény-földet használókra is. A mezőgazdasági lakosság jövedelemadóztatási rendszerének alapvető vonásai — az adóterletek kismértvű korrekciója mellett — továbbra is megmaradnak. Az egyéni gazdálkodók jövedelemadóját növénytermelésük átlagjövedelmé és lovaik (szővéreik) darabszáma után állapítják meg. Ha a jövedelmük az átlagosnál magasabb, tiszta jövedelmük alapján adóznak. A növénytermelés átlagjöve-

delme után fizetendő adót a használt földterület nagysága, művelési ága és az átlagos kataszteri tiszta jövedelem alapján kell megállapítani.

A föld használóját 400 négyyszögölög, illetve szőlő, kert, gyümölcsös művelése esetén 200 négyyszögölög adómentesség illeti meg.

A 65. életévét betöltött férfi, illetőleg a 60. életévét betöltött nő 50 százalékos, de legfeljebb 1000 forint adókedvezményben részesül, amennyiben a földhasználaton kívül más adóköteles jövedelmi forrása és vele együtt adózó munkaképes férfi családtagja nincs.

Az alapszabályszerűen működő termelőszövetkezeti csoport, szőlő- és gyümölcs-termelő szakszövetkezet, szakcsoport és hegyközség tagját 20 százalékos kedvezmény illeti meg annak a földterületnek az adójából, amely után a szövetkezeti alapokhoz hozzájárulást kell lerónia. Az adókedvezmény abban az esetben engedélyezhető, ha a tag anyagi hozzájárulási, valamint a közgyűlés határozatában foglalt egyéb — munkateljesítési, stb. — kötelezettségeinek eleget tesz és gazdaságában idegen munkaerőt nem alkalmaz.

A kormányrendelete az egyes községekre (városokra, kerületekre) érvényes adóterletek megállapítását — az országos adóterletek alsó és felső határa között — a járási (városi, kerületi) tanács végrehajtó bizottságára ruházza. A megyei tanácsok végrehajtó bizottságai — a gazdasági adottságok mérlegelése mellett — az országos adóterletek felső határától is eltérhetnek.

A kormányrendelet 1968. január 1-én lép hatályba.

Szovjetunióban élő magyar internacionalisták érkeztek hazánkba

Kedves vendégeket fogadtak a Ferihegyi repülőtéren pénteken délután Budapestre érkezett a Szovjetunióban élő magyar származású internacionalisták egy csoportja. A vendégek fogadására a repülőtéren megjelent Uszta Gyula altábornagy, honvédelmi miniszterhelyettes, Otta István vezérőrnagy, a Hadtörténelmi Intézet és Múzeum parancsnoka, valamint Gábor István, a Magyar Partizán Szövetség főtitkára, aki az internacionalista veteránokat meleg szavakkal köszöntötte a partizán szövetség, a Honvédelmi Minisztérium és a Magyar—Szovjet Baráti Társaság nevében.

A 11 tagú csoport: Obernyik István (Újpest), Kertész Ferenc (Óbecse), Bálint János (Karácsonyfa), Durmics Mihály (Enying), Szenyeri Mihály (Sátoraljaújhegy), Bóc Károly (Újpest), Gorszkij Vilmos (Kisvárdá) Nagybalái János (Ózd), Németh Pál (Győr), Fónad Imre (Mátra-derecske) és Kallimár József (Nyíregyháza) két hetet tölt Magyarországon.

Walter Ulbricht fogadta a Varsói Szerződés tanácskozásának résztvevőit

Walter Ulbricht, az NSZEP KB első titkára, az NDK államtanácsának elnöke, Heinz Hoffmann hadseregtábornok, az NDK nemzetvédelmi minisztere, az NDK és a Varsói Szerződés többi országának számos katonai vezetője, közte hazánkbeli Csémi Károly altábornagy, vezérkari főnök, honvédelmi miniszterhelyettes és Oláh István vezérőrnagy, honvédelmi miniszterhelyettes. A fogadáson megjelent Jakubovszki marsall, a