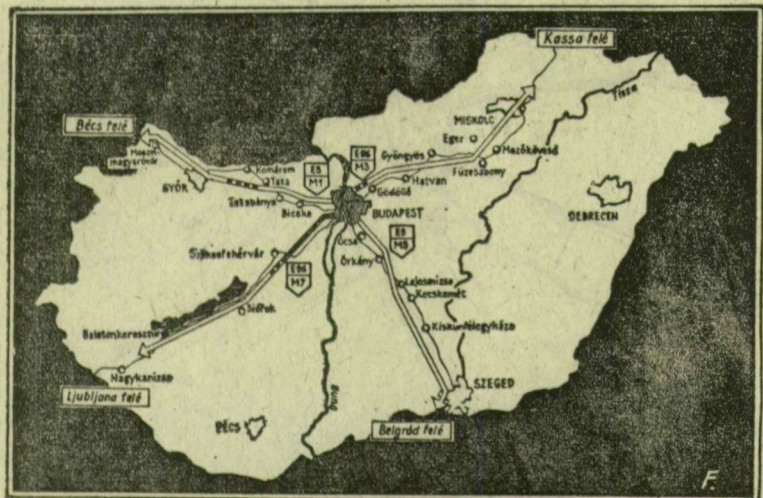
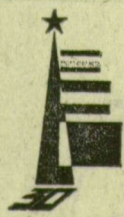


Európa 5-ös útja



Két — átlós irányú — autópálya kiépítése szerepel a hazai tervekben.

A tiszai hajózásból mifelénk jószerével már csak a strandolók szállító vízbuszok maradtak meg, ám a város megőrizte régi helyét: ma is a Dél-kelet-Európát a kontinens központi részeivel összekötő út mentén fekszik. S ami a közép-korban a folyók víztükrére volt az utazó, kereskedő ember számára, az manapság — a vasút mellett — egyre inkább az utak aszfalt- vagy betoncsíkja lesz.

Európa 5-ös útja, egyik legfontosabb transzkontinentális országútja, érinti Szegedet. Immár jó néhány esztendője E5-ösnek nevezzük a budapesti országutat, a magyarországi közúthálózat — véletlen az egyezés — 5-ös számú főútvonalát. Az elnevezés már jó néhány éves múltta tekinthet vissza, pedig számunkra a számozás előtti E jelzés csak mostanában kezd megkapni valódi értelmét. Az út mostanában kezd valóban európai úttá válni. A rajta járó kamionok Teherántól Hamburgig vagy Londonig járnak, s a személyautók száza- in az oly gyakori I, D, vagy YU jelzésen kívül egyre többször látni az angol GB-t, vagy éppen arab rendszámot.

Ahhoz, hogy az E5-ös valóban Európa útja legyen, s a turisták, no meg az áruszállítás számára a jövőben is ez maradjon a kedvezőbb útvonal, s ne válasszák a fárasztó, hegyvidékeken át épülő autópályákat, új útra van szükség Magyarországon. S nemcsak a nemzetközi, de a hazai forgalom számára is. Már készülnek az 5-ös autópálya tervei, s ha minden jól megy, 1985-ben már kétszer kétszemes út köti össze Budapestet a jugoszláv határral. Addig azonban még több mint tíz esztendő van hátra, s a gyorsan növekvő forgalom mindenképpen szükségessé teszi az utak rendbe hozását, a városi átkelőszakaszok újjáépítését.

A határtól Szeged központjáig terjedő szakaszon lényegében már befejeződött ez a munka.

Igaz, a Petőfi Sándor sugárút alkalmassá tétele viszonylag könnyű feladat volt. Am az északi szakasz, a Kossuth Lajos sugárút és a Budapesti út átépítése már jóval keményebb dió. Mindenekelőtt a forgalom miatt. Az E5-ös valóban Európa országútja, ám belföldi forgalma mégis jóval nagyobb, mint a nemzetközi. Többek közt emiatt is volt könnyebb elterelni a forgalmat a déli szakaszcáról, vagyis a Petőfi Sándor sugárútról az ugyancsak aszfaltos Rákóczi utcára és a Hunyadi János sugárútra. Az északi szakasszal már merőben más a helyzet. Az köti össze ugyanis a Belvárost az ipari övezettel, Budapesttel, és a Duna-Tisza közének tekintélyes részével. Mivel a Tolbuhin sugárút átépítése nem készült el idejében, ennek a délinél jóval nagyobb forgalomnak az eltereléséről kellett gondoskodni, vagyis terelőutakat építeni. Arról nem is beszélve, hogy a csatornahálózat átépítésénél figyelembe kell venni a nagyszabású városfejlesztési terveket: Rókus (Északi városrész) tervezett rekonstrukcióját. A csatornázás, a közvilágítás, a különböző közelművek átépítése, az utépítések, a villamosvágányok áttelepítése, az új Izabella-híd összesen mintegy 350 millió forintba kerülhet.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a várossal együtt közösen finanszírozza ezeknek az utaknak az átépítését. Ez érthető, hiszen részét alkotják az országos közúthálózatnak, s így a KPM kezelésében vannak. Am, a városnak is bőségesen van mire költenie a negyedik ötéves tervben ütfelújításra, és fenntartásra rendelkezésre álló 236 millió forintot, és a fejlesztési keret nem egészen 132 millióját, amelyből 80 millió forint az északi közúti híd építésének megkezdésére szolgál.

Az UVATERV által 1967-ben készített közlekedéshálózat-fejlesztési terv azzal számol, hogy a

város vonzáskörzetéből naponta bejövő forgalom oly gyorsan növekszik, hogy a bevezető főútvonalak 1980–1990 között már nem lesznek képesek megbirkózni a járművek tömegével. Erdemes megemlíteni, hogy 1956 és 1964 között a forgalom majdnem kétszeresére nőtt. Újszeged és Szeged között pedig több mint két és félszeresére. S ez a növekedés azóta még gyorsabbá vált, most ötvenként mintegy kétszeresére nő a forgalom.

Ráadásul a szegedi közúthálózatnak jó néhány kritikus pontja is van, főként amiatt, hogy a város belterületén egyetlen hídon kell lebonyolódnia a forgalom tekintélyes részének. A sugárutak egyike sem folytatódik Újszeged felé, a Lenin körútnál véget érnek. A Belváros szűk utcái pedig már a mai forgalommal is csak nagynehezen bírkóznak meg.

A város egészséges fejlődése, annak következtében, hogy mindinkább elkülönülnek egymástól a lakóterületek és az iparövezet, ismét megnőnek az úthálózat terhei, csakúgy, mint annak következtében, hogy a lakótelepek — Tarján, Északi városrész, Rókus — a város peremén, az igazgatási és kulturális központoktól, a szórakozóhelyektől, s egyelőre az üzlethálózatól is távol helyezkednek el. Mindehhez azt is érdemes figyelembe venni, hogy immár több mint 7 ezer személyautó van Szegeden, számuk az utóbbi öt évben majdnem megháromszorozódott.

Az új híd megépültéig mindenképpen nehézkes marad Szeged közlekedése. A jelenlegi útfelújítások és fejlesztések viszont — amellet, hogy mai gondjainkon is enyhítenek — előkészítik a jövő szegedi közlekedését. Az Április 4. útjának átépítése sokat javít Alsóváros helyzetén. Ez — csakúgy, mint az újszegedi utépítések, például a Szőregi úton, vagy a sugárutak újjáépítése — mindenképp arra szolgál, hogy a városba bejövő forgalmat meggyorsítsa, s egyúttal közelebb hozza egymáshoz az egyes városrészeket, vagyis a lakásokat és a munkahelyeket, no meg a Belvárost. Mindez nagyon fontos a város jövője szempontjából.

A tömegközlekedés és általában a közúti forgalom számára a legfontosabbak nyilván a sugárutak és körutak. Erre kell tehát elsősorban gondot fordítani. Nyilván új utakat kell építeni a lakótelepek kiszolgálására is, hiszen azokon a területeken a legnagyobb a laksűrűség, egy-egy út ott szolgálja a legtöbb ember kényelmét. Am, az is régi gondja a városnak, hogy igen sok a földes, kövezetlen utca, amelyek nemcsak az ott lakók számára kényelmetlenek, hanem porossá, piszkossá tehetik az egész várost. A gázprogram végrehajtását követve a két körút között megkezdődött az utcák aszfaltozása, s a következő ötéves tervben be is fejeződik ez a munka. Az aszfaltzott mellékutakra vár többek közt az a feladat is, hogy parkolási lehetőséget biztosítsanak a városi személyautó-közlekedés számára, s egyirányúsítva tehermentesítsék a körutakat, sugárutakat. A fő cél azonban az, hogy a tömegközlekedés megjavuljon — többek közt éppen az utépítések és a villamoshálózat fejlődése révén.

Milliók a föld alatt



A közművesítés a városi fejlődés egyik alapvető tényezője. Szeged tisztas közepevárosi mivoltának egyik bizonyítéka éppen az, hogy meglehetősen tekintélyes múltta tekintetét vissza a város közművesítése. A múlt század második felében, 1883-ban például már 19 kilométer volt a csatornahálózat hossza, amely a korabeli Magyarországon csöppet sem volt megvetendő. Ezek a téglafalazott csatornák az árvíz után, a Belváros újjáépítésekor épültek. A csatornahálózat hossza természetesen tovább növekedett: 1945-ben 66, 1969 végén pedig már 92 kilométer volt, manapság pedig 109 kilométer. S amit még érdemes elmondani: a régi, téglából épült csatornák egy része még most, száz esztendő múltán is használatban van.

Azon, hogy helyenként százéves csatornák szállítják a város szennyvizét, érdemes egy pillanatra elgondolkozni. Meghózzá két szempontból is: részint azért, mert már igencsak megértek a cserére, hiszen a téglafalazat és „boltozat” viszonylag csekély mélységben, és a mai szegedi forgalom alatt nem a legidőállóbb. Ezek az öreg csatornák sokáig már nem bírják. Am még így is figyelemre méltó a tény, hogy száz esztendőig szolgálták a várost, s néhány évig még minden bizonnyal helyt kell állniuk. E ténynél jobban aligha illusztrálhatná bármi is, hogy a közműveket legalább annyira építjük a jövőnek, mint saját magunknak. Mai építkezéseinkre még inkább áll ez, mint a régiekre, hiszen a beton időtállóbb anyag, mint a tégl.

Evente Szeged is sok millió forintot temet saját földje alá. De hát ennél hasznosabb célokra aligha költött pénzt a város. Hiszen a közművek hálózatának fejlesztése előfeltétele mindenféle fejlesztésnek. Nemcsak a lakásépítkezéseknek vagy az iparosításnak, hanem az utépítéseknek, s ily módon a közlekedés fejlődésének, s egyáltalán: a városiasodásnak. Hiszen utat is csak úgy célszerű építeni, ha előtte már lefektették a közműveket, hogy azok építésekor ne kelljen újra és újra felbontani a már elkészült utakat. Ezt a célszerű sorrendet egy gyermek is ki tudná jelölni, csak hogy e célszerűség rengeteg pénzbe kerül. Ezért Szeged is csak most kezd utolérni önmagát, mivel a népgazdaság fejlődése csak az utóbbi öt-éves tervekben tudott elegendő pénzt biztosítani a város intenzívebb fejlesztésére.

Bőségesen lehetne sorolni a példákat az immár célszerű — mert ha szűken is, de van miből — fejlesztés illusztrálására. A gázprogram végrehajtása közben például együttműködtek a vezeték és az utak építői. A két körút között a földgázvezeték megépülte után kapott végre aszfaltburkolatot sok-sok utca. Bár

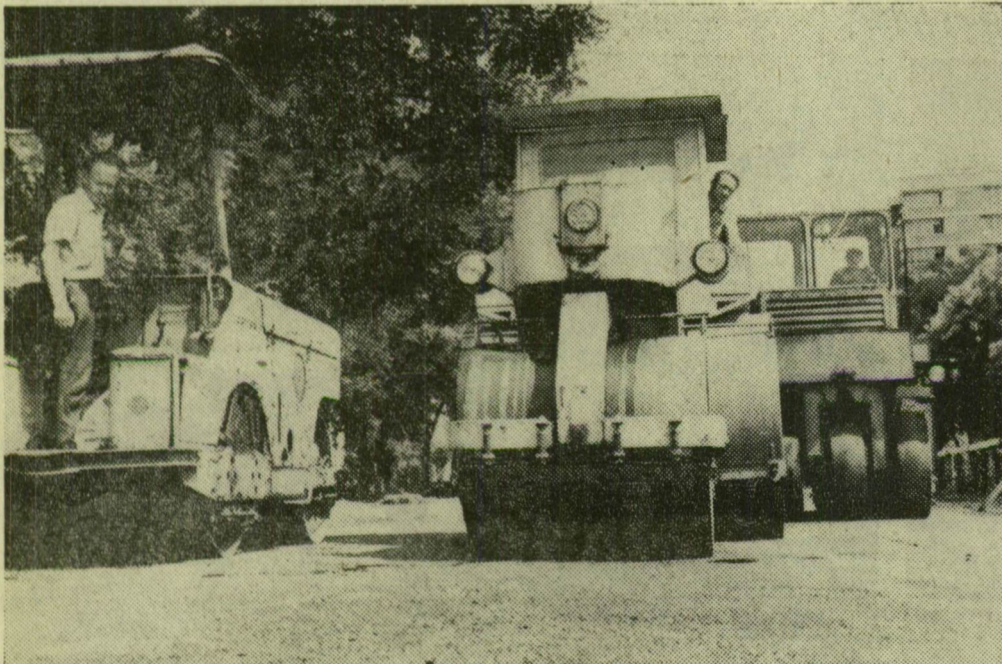
az új telefonközpont majd csak 1976-ban kezd meg működését, sok helyen már megépítették a hozzá szükséges kábelhálózatot, hogy akkor ne kelljen újra feltúrni a már elsimított utcákat. Hasonlóan építik a vízvezetékeket és csatornákat: a jelennek és a jövőnek egyaránt dolgozva. S ez utóbbról a csatornázásról érdemes többet is szólni, ha másért nem, hát azért, mert ez került a legelőbbre. Eppen ezért rendszerint a csatornahálózaton múlik elsősorban egy-egy város továbbfejlődése.

A meglehetősen gyors ütemű szegedi közműfejlesztés legnagyobb vállalkozása a várost körülölelő hulladékcsatorna építése. Az átlagosan közel két méter átmérőjű főcsatorna felső szakaszának — a Vám tér és Tarján között — nagy része már elkészült. Ez a szakasz a Kossuth Lajos és a Tolbuhin sugárút csatornáival együtt több mint negyedmilliárd forintba kerül, ára az előzetes számítások szerint megközelíti a 280 milliót. Vagyis a negyedik ötéves tervben közműfejlesztésre rendelkezésre álló 370 millió forint nagy részét egyetlen építkezés viszi el: a főcsatornát. A folytatás sem lesz sokkal olcsóbb. A Vám tértől a Holt-Tiszáig tervezett alsó szakasz a következő ötéves tervben kell befejezni. Ez a sajtóval készülő csatornaszakasz várhatóan mintegy 180 millió forintba kerül majd, tehát mintegy felét köti le az ötödik ötéves tervben előreláthatóan rendelkezésre álló közműfejlesztési keretnek. Ugyancsak a következő ötéves terv feladata lesz az iparkörzet csatornázásának befejezése, s a főcsatorna végére tervezett szennyvíztisztító építésének megkezdése. A tisztító teljes megépítése mintegy 200 millió forintba kerül majd.

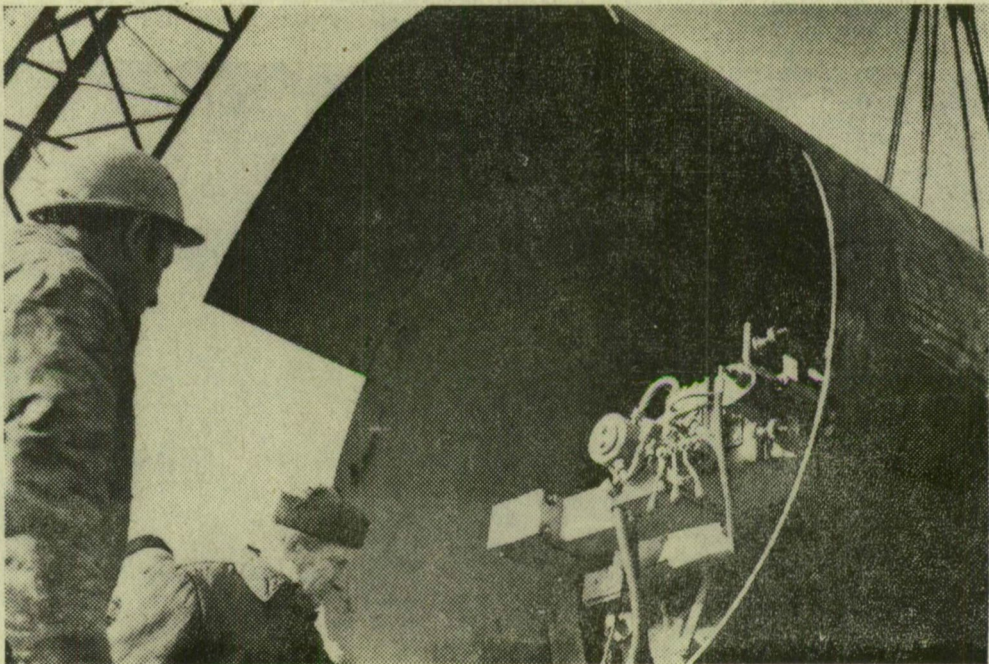
Sok-sok milliót nyel el tehát minden évben Szeged földje, ám ezeken a milliókon múlik a város továbbfejlődésének lehetősége. A főcsatorna terem lehetőséget az előregedett hálózat tehermentesítésére, lakásépítkezésekre és iparfejlesztésre egyaránt.

Irtat:
**FEHER KÁLMÁN,
OLTVAI FERENC,
SZÁVAY ISTVÁN**

Fényképezte:
**LIEBMANN BÉLA,
SOMOGYI KÁROLYNÉ**
Szerkesztette:
FEHER KÁLMÁN



A gyorsan növekvő forgalom mindenképpen szükségessé teszi az utak rendbe hozását, a városi átkelőszakaszok újjáépítését.



A közműfejlesztés legnagyobb vállalkozása a várost körülölelő főgyűjtőcsatorna építése. (A szovjet fúrópajzs beemelése az indítóaknába.)