



## A szegedi útépitések helyzete és kilátásai

### KERÉKASZTAL

Kerekasztal-beszélgetésre hívta meg szerkesztőségünk Prágai Tibort, Szeged megyei város tanácsának elnökhelyettesét és Németh Sándort, a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium hőmérvészárhelyi Közüti Igazgatóságának vezetőjét, hogy segítségükkel áttekintsük a szegedi belső útépitések, útfelújítások helyzetét és kilátásait. Mai összeállításunkban a fontos közérdekű témával kapcsolatos kérdéseinket és az ezekre adott válaszokat ismertetjük.

1.

A közvélemény tájékoztatlan arról, hogy melyik útnak ki a gazdája, melyik felújítást ki szervezi és pénzeli, s melyik vállalat építi — így első dolgunk lenne, hogy ezt áttekintsük. A közös érdekek hogyan érvényesülnek ebben a rendszerben? Milyen az együttműködés az érdekelt beruházók és kivitelezők között? Ki szervezi és irányítja a kooperációt?

NÉMETH SÁNDOR:

Szegeden számos állami út vezet keresztül, s ezeknek belső, városi szakasza is a KPM Közüti Igazgatóságának kezelésében van. Legjelentősebb közöttük a budapest-szegedi főút, amelynek végleges városi nyomvonala a Budapesti út, a Dorozsmai út, a Kossuth Lajos sugárút, a Párizsi, Londoni, Moszkvai körút és a Petőfi Sándor sugárút, Szabadkai út. A szeged-baja-bátaszéki főút a városban a Tolbuhin sugárúton és a Bajai úton halad. Az Attila utca, a Nagy Jenő utca, a Széchenyi tér, a Kállai Ödön utca, a közúti híd, majd azon túl a Székely sor és a Szőregi út a szeged-nagylaki főút része. A debrecen-szegedi főút városi nyomvonala az Algyői út, a József Attila sugárút, a Brüsszeli és a Párizsi körút — s a Kossuth Lajos sugárútnál csatlakozik az E5-ös úthoz. Így a József Attila sugárútnak a Nagykörúttól a Belváros felé eső szakasza a tanács kezelésében van. A KPM-é még a csongrád-szegedi összekötő út a Nagykörútig, a makó-maroslele-szegedi út belső folytatása, a Felső Tisza-part, Római körút vonalán a József Attila sugárútig, és a kiskunhalas-szegedi út átvétele szakasza, amelyre most az 5-ös számú főút forgalmát terelik.

Ezekben a belső útszakaszokon az útfelújítás, korszerűsítés gazdája a KPM Hőmérvészárhelyi Közüti Igazgatósága.

PRÁGAI TIBOR:

Az anyagi kötelezettségek ezen az elven különülnek el: a városi utakat a tanács, az állami utakat a KPM építeti, javíttatja, korszerűsíti. Mégsem szigorú törvény ez azonban, hiszen ha magasabb rendű korszerűsítést kíván a város, a költségvetésből vállalnia kell. A most folyó nagy felújításokból tanácsai vállalkozás az Április 4. útja felújítása és a

sítás. Ha valamelyik alvállalkozó nem tudja tartani a tempót, óhatatlanul elveri a sorrendben utána következőket. Az 55-ös utat a múlt év végére szeretnénk volna befejezni — az ALÉP azonban a villamospálya építésével nem lett kész határidőre, és sodort minden más kivitelezőt. Az Aszfaltútépítő Vállalat felkészült a burkolatépítésre, de már csak olyan időben foghatott volna munkához, amikor az időjárás nem kedvezett a technológiának, így nem volt garancia a minőségre. Tavaszra maradt tehát a feladat.

Minden tanulság arról győző meg bennünket, hogy nem az igazgatási eljárás és nem a burkolatépítés üteme okozott vagy okoz késedelmet, hanem a sok alvállalkozó együttműködésének gyöngesége. Ha minden közreműködő betartja az operatív ütemtervekben előírt határidőket, az útkorszerűsítés végső határideje tiszteletben tartható. Ezért is fontos, hogy a KPM a koordinációt magához vonta, hiszen a közreműködő vállalatok nagy része felüyleleti hatáskörébe tartozik.

PRÁGAI TIBOR:

Már a beruházás gondolatának születésekor sokoldalú együttműködésre van szükség. Az előkészítés szakaszában érteniük kell egymást beruházónak, lebonyolítónak, tervezőnek, építő vállalatoknak, közműtulajdonosoknak, rendőrségnek és közlekedési vállalatoknak. Az avult közművek felújítását a közműtulajdonosoknak kell vállalniuk, az útkorszerűsítés terhére csak áthelyezések végezhetők. Ennyi érdekelteket egy akaratra téríteni szinte képtelenség, hiszen gyakran nincs meg a vállalatoknak a szükséges anyagi fedezetük, vagy kapacitáshiány miatt nem tudnak időben lépni a folyamatba.

Ez a haladatlan munka, ennek hosszú az útja. Menet közben gyakran kell improvizálni, tervet módosítani, hiszen öreg közművek, a feltételezhető kepest eltérő viszonyok derülnek ki lépten-nyomon. S valamennyi ilyen „fölfedezés” időt rabol, korrekciót követel, módosítja a tervezett haladást.

2.

A lakosságban az a meggyőződés él, hogy sokat markoltunk egyszerre, s a város közlekedése nagyon nehezkessé vált, bizonyos pontokon szinte megbénult az útfelújítások, bontások, terelések miatt. Milyen célszerűség vagy szükségesség diktálta, hogy szinte minden fontos utat egyszerre vettek munkába? Vagy késedelmek miatt sűrűsödtek így össze a gondok?

NÉMETH SÁNDOR:

A motorizáció fejlődése, a forgalom ugrásszerű növekedése egyértelműen sürögő feladattá tette az 5-ös és az 55-ös főutak átépítését. A sorrend meghatározása logikus volt: előbb meg kell építeni az 55-öst, hogy erre terelhesük az 5-ös út forgalmát. Az Izabella-híd építése és a Kossuth Lajos sugárúti villamospálya középére helyezése ugyanis csak teljes útlezárással végezhető. Az 55-ös úton azonban jelentős késedelmet okozott a főgyűjtőcsatorna megépítésének elhúzó-dása és a vágányépítés. Azt is erős logika diktálta, hogy az 55-ös út építésével párhuzamosan elkezdjük az 5-ös főút korszerűsítésének első szakaszát, hiszen a hágyári csomópontnál és a Fonógyári úti csomópontnál terelésre semmiféle lehetőség nincsen, s a régi, 6 méteres burkolaton a forgalmat tovább fenntartani már nem lehetett. Sajnos, több hónapos késéssel jutottunk el odáig, hogy az 5-ös út forgalmát el tudtuk terelni, s ezzel megteremtettük az Izabella-híd bontásának lehetőségét.

PRÁGAI TIBOR:

Valóban késedelembe voltunk már a munka indulásánál. Az 55-ös út teljes befejezésének határideje a Veresács utcáig 1974. októberre lett volna, a szocialista szerződés szerint. Ez körülbelül 90 százalékos készenléttel sikerült is, a koptatóréteg felhordásán kívül szinte minden elkészült. A belső szakaszon — a Veresács utca és a Nagykörút között, illetve a nagykörúti csomópontnál — 1975. május 1. volt a határidő, a szerződés szerint.

Több kivitelezési probléma miatt erről lecsúszunk.

Az „egyidejű kezdés” így lett ennyire egyidejű. A KPM és a városi tanács egy akaraton volt ezeknek a fontos utaknak a felújításában, s az együttes anyagi lehetőségek, meg a kapacitás jelenléte találkozott a feltétlen szükségességgel.

A tanács kezelésében levő utak felújítása ugyancsak program szerint halad. Az Április 4. útja teljes befejezését 1975 végére vállalták eredetileg. A nagyállomási csomópont nélkül bizonyára meg is lesz, hiszen a DELÉP megbízható szándéka és ígérete a fedezet. A József Attila sugárút kétvágányú villamospályájának megépítése úgy került napirendre, hogy a negyedik ötéves tervre 37 millió forint plusz keretet kapott Szeged a KPM-től közlekedésfejlesztésre, s ebből az összegből nem csak a Kossuth Lajos sugárúti pályát lehet megépíteni. Ezt a támogatást nem engedheti ki a város a kezéből, hiszen reális közlekedési gondokat tud vele megoldani.

3.

Az építők szocialista szerződésben vállalták kötelezettségét bizonyos határidők tiszteletben tartására és egymás munkájának támogatására. Milyen eredményt hozott ez a mozgalom?

PRÁGAI TIBOR:

A munka fontossága, nagysága és az érdekelt sokasága természetesen kínálta a szocialista együttműködés lehetőségeinek maximális kihasználását. A városnak nemcsak anyagi érdeke, hogy sikerrel és időben megvalósuljon úthálózatának felújítása, így a városi pártbizottság kezdeményezésére 1973-ban szocialista együttműködési szerződést kötött a KPM közúti főosztálya, a városi tanács és a kivitelező vállalatok. A szerződés tartalmazza a munkák befejezésének határidejét. Tulajdonképpen a szerződés meghozta a maga ösztönző hatását, mert bár a Tolbuhin sugárúton a már említett késés súlyos következményekkel jár átmenetileg, a végső határidőkhöz képest másfél hónappal csupán a késedelem. Sajnos, az azóta megszünt ALÉP sem műszaki felkészültségben, sem munkaerő-ellátottságban nem tartott ott, hogy a villamospálya építésének igényes feladatát időben el tudta volna végezni. A többi alvállalkozó azonban — a KEVÉLÉP és az Aszfaltútépítő Vállalat — fölkészült a szerződésben vállalt kötelezettségekre.

Ha most a közreműködő vállalatok a végső határidőtől számolnak visszafelé, reálisan, ugyanaz jön ki a számításból: minimális és ilyen hatalmas munkánál jelentéktelenné zsugorodik a késedelem. Erre nemcsak a vállalatok határozott ígérete utal, hanem a KPM által szervezett koordinációs bizottságnak is ez az álláspontja.

NÉMETH SÁNDOR:

A szocialista szerződés igen ösztönző. Amikor eredetileg megfogalmaztuk, a részfeladatok ismeretének hiányában abszolút pontos részhatáridőket sem lehetett megállapítani. Az azonban bizonyos, hogy a szerződés becsületét igenis megvédi az aláírók, amikor az eredetileg tervezett terminusra végeznek. Egyetlen vállalatot sem szabad magyarázkodásokat, kibúvókat elfogadni. Ezzel az erkölcsi eszközzel is meg kell követelni tőlük a ma már szabatosan és pontosan megfogalmazott, időszzerű részfeladatok teljesítését.

4.

Korábban szó volt arról, hogy a KPM esetleg megépíti az E5-ös útnak a nemzetközi forgalmat a városból elterelő szakaszát. Később autópálya építésének tervéről kaptunk tudósítást. A KPM-nek milyen elképzelései vannak ma erről?

NÉMETH SÁNDOR:

Amikor az 5-ös számú főút korszerűsítéséről döntést hoztak, a tanulmánytervek variánsai között valóban volt olyan is, amelyet javasolt. Más nyomvonal kijelölésének lehetősége is fölmerült a városban. A műszaki és gazdaságossági vizsgálatok nem

szavaztak azonban az új változatok mellett, s ennek eredménye, hogy az eredeti vonalvezetéssel, a városon keresztül vezetve korszerűsítjük.

Az UVATERV most dolgozik az országos autópálya-hálózat előkészítő tervein. Ebben a programban szerepel az 5-ös autópálya is. Az alapkonceptió az, hogy először mintegy 60–80 kilométer sugarú körben, a fővárosból kiinduló legforgalmasabb pályaszakaszok épülnek meg. Az 5-ös pálya első, Újhartyáni vezető szakaszát a hatodik ötéves terv (1980–85) első éveire ütemezik. Ezután következne a Kecskeméti, majd az országhatárig vezető szakasz, tehát Szeged térségében az építés időben, még meglehetősen messze esik. Ez a pálya 2x2 nyomú lesz, és valóban elkerüli Szegedet, Domaszék térségében szeli majd át a határt.

5.

Ha már utakról beszélünk, ma már természetesnek vesszük, hogy a jelenlegi nagy felújítás után is következnek új meg új feladatok és tervek, különösen a városi kezelési utakra fér majd rá a gondoskodás és a fejlesztés. Mik a város és a KPM legközelebbi elképzelései?

PRÁGAI TIBOR:

A jelenlegi korszerűsítésekkel kialakul a szegedi úthálózat rendszere minden égtől felé. Ezek között az utak között azonban jobb kapcsolatokat kell teremteni. A KPM ígéretet tett a Fonógyári út szélesítésére. Ez meglehetősen sürögő, hasonlóan időszzerű a 43-as út Attila utca két körút közötti szakaszának meg erősítése. Távlatibb gondjaink között tartjuk számon a harmadik körút kiépítésének folytatását, a Lenin körút átépítését a Dugonics téri csomóponttól a Radnóti gimnáziumig, és az Odesszai körútnak a leendő híd-fővel való összekapcsolását. A József Attila sugárút vezető szakaszának ivkorrekciója és szélesítése is szerepel a tervek között, a Nagykörútig.

NÉMETH SÁNDOR:

Még nem ismerjük a következő ötéves terv lehetőségeit, de szándékunkban van korszerűsíteni a Csongrádi sugárút, a 43-as út kivezető szakaszát, s valóban szerepel programunkban a Fonógyári út szélesítése. A József Attila sugárút sorsáról még nem tudunk időt mondani. Itt jelentős korrekcióra van szükség, s a munka igen nagy volumenű. Ugyancsak az ötödik ötéves tervben gondolunk a kiskunhalasi út bevezető szakaszának felújítására, Dorozsmától az 5-ös úti csomópontig.

6.

Végül minden kérdésnek ugyanaz a summája: hol van az „itt” vége? Mik a KPM és a város tervezett és lehetséges határidői a folyamatban levő nagyarányú szegedi útfelújítások befejezésére? Mikor lesz komplett a jelölés a Tolbuhin sugárúton át; mikorra várható a szalagátvágás az Izabella-hídon?

NÉMETH SÁNDOR:

A Tolbuhin sugárúti munkák befejezésének határideje 1975. június 30. Ekkor kerül végleges nyomra az 55-ös és az 5-ös út terelt forgalma. Az E5-ösön a hágyár és a Fonógyári út között szintén június 30-ig kell végezni. Innen a Vásárhelyi Pál utcáig, az Izabella-híddal együtt 1976. végére kötelez a határidő. Ez a legnagyobb munka, hiszen a villamosvágányokat itt is át kell építeni, s nem kis feladat a 161 méter hosszú, 4 forgalmi nyomával készülő Izabella-híd sem. Ugyanerre a határidőre végzünk a Vadász utcáig terjedő szakaszal, beleértve a forgalomirányító berendezéseket is.

Mindent összefoglalva: a Tolbuhin sugárúton már csak mintegy másfél hónappal tart a közlekedési kényelmetlenség, a Kossuth Lajos sugárút pedig bő másfél év múlva vehetik birtokukba újjávarázsolva a szegediek és az átutazók.

A beszélgetést vezette és feldolgozta:

SZ. SIMON ISTVÁN