

Az autó - csak közjáték?

Megfontolandó kérdések a szegedi közlekedés szervezésében

Alighanem unalomig ismerősek azok a hírek, amelyek a nagyvárosok közlekedési csődjéről, a rengeteg autó által okozott forgalmi dugókról számolnak be. A már megszokottat legföljebb néhány hír teszi változatosabbá és érdekessé. Például az, hogy Párizsban a bankrablók mopeden menekültek a csúcsforgalomban a rendőrségi gépkocsik elől — és sikerrel. Mert hiszen autó úgysem tarthat lépést az autófolyamban bújáló kis-motorral, de még kerékpárral sem. Vagy az, hogy néhány olasz nagyvárosban időnként ingyenessé teszik a tömegközlekedést, hátha rá szoknak az autósok is a buszokra. A legújabb hír pedig már egészen meglepő, de legalább ennyire természetes is: egy angliai városban tíz percen át mutatnak pirosat a belvárosi közlekedési lámpák, hogy elvegyék az autósok kedvét a városi közlekedéstől.

Szeged is sorra kerül?

Vajon Szeged mikor kerül sorra, mikor válik reménytelenné autóval járnivalóvá? Talán nem is túl sokára. Hiszen már ma is gyakori, hogy az autósok hiába keresik céljához közlekedési szabadparkolóhelyet, nem talál. Márpedig az eleve megkérdőjelezi az autózás hasznát, ha a parkolóhely keresgélése miatt tíz percet is el kell vesztegetni, s még jókora gyaloglásra is szükség van ahhoz, hogy valaki eljusson céljához. Marad tehát a tömegközlekedés?

Sok szempontból szól mellett, hiszen a tervek szerint előbb-utóbb Szegeden is ki-tíltják a magánautókat a Belvárosból, a Lenin körúton belüli területekről. Akkor pedig még inkább érdemes lesz busszal vagy villamossal járnivaló, az autósok egyre növekvő táborának is.

Érvek és ellenérvek

Fejlesztetni kell tehát a tömegközlekedést. Ezt a célt szolgálja többek között a főközlekedési utak átépítése is, s a 4-es villamosvonal átépítése. Már az idén elkészül a József Attila sugárút, a két vágány, jövőre pedig a Lenin körút átépítése kerül sorra, amelynek közepén — egyelőre a Centrum áruházig — szintén két vágány épül a 4-es villamos számára. Nyilván javítani fogja a közlekedést, a tömegközlekedés lehetőségeit, ha elkészül az Északi körút a Kossuth Lajos sugárúttal, s a Tarjánból, Felsővárosból, no meg a leendő Északi városrészből az iparövezetbe utazóknak nem kell a Belváros felé kerülni, növelve az ottani közlekedés zsúfoltságot.

Sok-sok érv szól tehát a tömegközlekedés, és fejlesztésének szükségessége mellett. Hiszen bebizonyosodott, hogy ugyanazon az úton az autóbusszok vagy villamosok tízszer-hússzor több embert tudnak szállítani, mint a magánautók. Az autó — úgy tűnik — csak amolyan közjáték a városi közlekedésben, hiszen éppen a magánautók számának gyors gyarapodása teszi lehetetlenné használatát. Ahhoz ugyanis, hogy Szegeden né- tán tíz év múlva is ésszerű legyen autóval közlekedni, sok százmillió beruházásra — nagy parkolóhelyek, városban belüli gyorsforgalmi utak stb. — lenne szükség, amelyre sehogy sem lehet a városi költségvetésből. És ráadásul ésszerűtlen is lenne ilyesmire pénz köl-

ni, még ha volna is, egyszerűen a kis távolságok miatt. Az azonban nyilvánvaló, hogy ha rendszeresen nem is, alkalmanként mindenki használni fogja a jövőben is autóját városi utakra. S az is nyilvánvaló, hogy legyen majdan bármily jó is a tömegközlekedés — ideális egyhamar úgysem lesz —, sokan ragaszkodni fognak ahhoz, hogy saját járművel közlekedjenek, kerékpárral, vagy az ésszerű és egyre divatosabb mopeddal. Hiszen, ha legalább nyaranta kerékpárral jár valaki dolgozni, elkerülheti a zsúfolt buszok, villamosok kellemetlenségeit, s nem kell várakoznia sem. Éppen a viszonylag kicsiny szegedi távolságok teszik nagyon is vonzóvá a közlekedés individuális lehetőségeit, arról nem is beszélve, hogy a kerékpár olcsó és egészséges eszköze is a közlekedésnek. Ezeket a lehetőségeket is figyelembe kell tehát venni a tömegközlekedés fejlesztésével együtt a városfejlesztésben.

Tágítható utak

Manapság Szegeden kerékpározni némi bátorságot is követel, akkora lesz lassanként a forgalom. S azt is be kell vallani, ma nem szívesen látott jármű útjainkon a kerékpár. Az ok egyszerű: lassú, az utak általában keskenyek, s néhány kerékpáros már magához „idomítja” az autók és autóbusszok sebességét is. Nem is szólva a veszélyekről, ami miatt sokan nem is vállalkoznak arra, hogy kerékpáron járjanak.

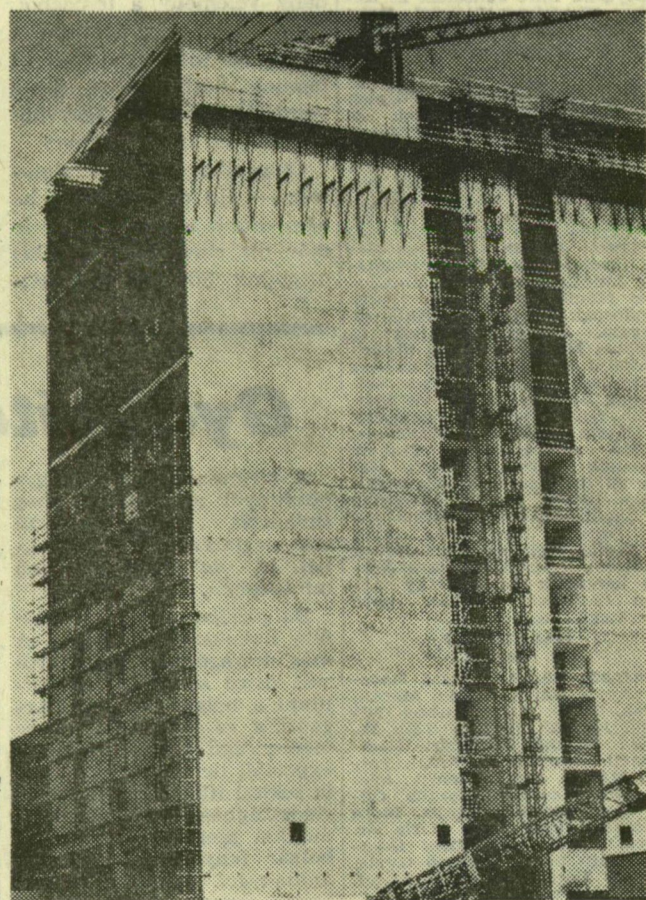
Mondhatnánk: hiszen a budapesti utcákról is kiveszték a kerékpárokat. Igen, de ott azt indokolják a nagy távolságok. Szegeden más a helyzet. Csak éppen kerékpárutakat kellene építeni. Vegyünk sorra néhányat az emellett szóló érvek közül. Manapság például a Szilléri sugárút alig képes megbirkózni Tarján és Petőfitelep forgalmával, s még csak most épül Felsőváros.

Elsősorban a kerékpárosok lassítják le a forgalmat, miattuk kintlónak lépésben a buszok. Szélesíteni kellene milliókért az utat? Nem, csak a járda és az úttest között el kellene helyezni kétoldalt egy méter széles kerékpárutat. Vagy a Nagy-körút! Hiába van két forgalmi sáv, a kerékpárok miatt csak egyet használhatnak a járművek. Veszélyes, s lassítja a forgalmat ez a helyzet, hiszen a teherautók is — ez egyébként tilos lenne, de hát a KRESZ nem számol a kerékpárosok sorával — a belső sávon közlekednek. Márpedig akárhogyan is nézzük: luxus, hogy a kerékpárok méter vastagon alapozott, 10–20 tonna hordozására szánt úton járjanak. Hiszen a kerékpárútnak jóformán alapra sincs szükség, elegendő szinte egy aszfaltrejteget húzni az úttest és a járda között levő helyre. Olcsó és praktikus.

A világ jó néhány városában gondolkodnak már az utak építései a kerékpárosokra. Ez nálunk, Szegeden is indokolt lenne a fontosabb közlekedési irányokban. Van is rá lehetőség a Nagykörúton, a Szilléri, a József Attila és a Petőfi Sándor sugárúton is. Ezáltal sok-sok milliót megtakaríthatunk, hiszen a sokszor már zsúfolt Nagykörút kerékpárok nélkül hirtelen tágassá válna. Ahol pedig nem lehet kerékpárutat építeni — például a Tolbuhin vagy a Kossuth Lajos sugárúton —, ott arról kellene gondoskodni, hogy a kerékpárosok a párhuzamos utcákon, jó úton járassanak. Ennek előfeltételét már részben megteremtették a terelőutak is.

Nem boszorkányság — technika — szoktuk mondani. Valóban nem kell boszorkányság ahhoz, hogy viszonylag olcsón tágassá tethessük zsúfoltat vált útjainkat, akár egyetlen, a következő öt éves terv alatt. Ez azt is elősegítené, hogy a tömeg- és az egyéni közlekedés valóban jó szimbiózisban élhessen egymással.

Szávay István



Somogyi Károlyné felvétele

A régi szegedi vágóhid helyén ötszáz vagonnyi befogadóképességű szalámiérlelő-tornyot épít a DÉLEP, a Csongrád megyei Állatforgalmi és Húspari Vállalat részére — csúszsaluzó megoldással. A kormány által kiemelt beruházás részeként megvalósuló torony építése, a kezdeti nehézségek után, befejezéséhez közeledik

Mai nők – mai társadalomban

Nyugdíjas fonó mesélte élete történetét. Elbeszélésében híven meg-rajzolta a hajdani munkásszón-nyok sorsát, a negyven év előtti küszkö-dést, gondokat. Példája egy sok közül. Amikor első gyermekét szülte, kimaradt a gyárból, s nem tudott visszakérülni, csak a felszabadulás után. Mégis benne irigység a mai nőkkel szemben. Lányai már másképp élnek, s csöndesen mondogatja: nagyon jól van ez így. Nem kell azt hinni, hogy túl könnyűnek tartja a mai asszonyok életét. Csak könnyebbnek. mint a sajátját.

Szocialista rendszerünk adósságot tör-lesztett a nőknek. Olyan adósságot, amit előző századoktól örökölt. Lenin írta a „Munkásnőkhöz” című cikkében: „A tör-vény előtti egyenlőség még nem teljes egyenlőség. Az a célunk, hogy a munkásnő ne csak jogilag, hanem a gyakorlati élet-ben is legyen egyenlő... A proletariátus nem vívhatja ki a teljes szabadságot, ha nem vívja ki a nők teljes szabadságát.” Az MSZMP Központi Bizottsága 1970 fe-bruárjában megvizsgálta a magyar nők helyzetét, s határozatot hozott a nők po-litikai, gazdasági és szociális helyzetének javítására.

A határozat születése óta eltelt évek-ben sokat léptünk előre a „nőkérdésben”. És elsősorban a gyárakban, üzemekben tapasztalható nagyarányú fejlődés.

A főleg nőket foglalkoztató üzemekben a korábbi években általában alacsonyab-bak voltak a kereseti lehetőségek, mint más munkahelyeken. A nőpolitikai hatá-rozat megjelenése óta javult a nők bé-rszíne. A nagyobb problémákat nem is a munkabérek körül kell keresnünk. Pillanatnyilag sokkal fontosabb kérdés ép-pen a munkakörülmények javítása. A kenderfonógyár pártbizottsága a közel-múltban állapította meg, milyen sok ten-nivaló akadt még a nők fizikai munká-jának könnyítése érdekében. A gépesítés nem elég hatékony, további korszerűsítést igényel az anyagmozgatás. S ha már az anyagmozgatásnál tartunk, feltétlenül em-lítést érdemelnek a kereskedelembe dolgozó nők. Még mindig gyakran látni a boltokban ládákat cipelő asszonyokat.

Nyugtalanító évek óta rögződő állapo-tokat napjainkban is változatlanoknak látni, s tudni, hogy mindez merőben el-lenkezik pártunk állásfoglalásával és tár-sadalmi rendszerünk jellegével. Szeren-csére, ez utóbbi jelenség a kevesebb. A gyárakban — ahol az anyagi lehetőségek engedik — korszerűsítik a termelést, gé-pesítéssel csökkentik a nehéz fizikai munkát. A textilművek láncszérvelő üzem-részeinek munkásnői egy műszakban hu-szonöt kilométert gyalogoltak, ez súlyos megterhelést jelentett számukra. Mióta a „guruló” széken, ülve dolgoznak, kevésbé fáradnak el. A munkakörülmények javí-tása függ tehát az anyagi lehetőségektől is. A takarékosagát azonban nem sza-bad félreértelmezni: a munkát könnyítő költségekre mindig jusson a forintjaink-ból.

A nőpolitikai határozat foglalkozik a tanulókkal is: „A vállalatok, az intézmé-nyek és a szövetkezetek vezetői a tovább-képzésre vonatkozó oktatási és iskolatá-tási tervek kidolgozásánál törekedjenek arra, hogy a megfelelő képességekkel rendelkező női dolgozók megfelelő szá-mban kerüljenek továbbképzésre.” A köz-vetlen munkahelyi vezetők ismerik beo-szítottjaik képességét. Akit alkalmasnak lát-nak továbbképzésre, próbálják erre rá-venni, foglalkozzanak vele, segítsenek ne-hézségeit megszüntetni, gyermekelhelye-

zés, három műszak és egyéb szempontjá-ból. Ne sajnálják a tanulmányi szabad-ságot kiadni. A kiválóan képzett szakmun-kásnők teljesítményében többszörösen ka-matoznak az elveszettnek tartott munka-napok.

A mi társadalmi rendszerünk lehetővé tette a lenini gondolat megvalósítását. A nők részt vesznek a vezetésben, illetve fo-lyamatosan bekapcsolódnak. A kenderfo-nógyárban például az idén nő neveztek ki a személyzeti osztály vezetőjévé. A textilművek pártbizottságának titkárat valamennyien ismerjük, országgyűlési képviselőként is. Az újszegedi szövőgyár párttitkára is nő, valamint a konzerv-gyár igazgatója. Sorolhatnánk azoknak a nőknek példáit, akik bizonyították helyt-állásukkal: alkalmasak nagyobb közössé-gek vezetésére. Mégis, 1970 óta Szegeden inkább csak művelődési intézményekben, kulturális vonalon emelkedett a nők szá-ma vezető beosztásokban. Az ipar — kü-lönösen a nehézipar — kissé elmaradt ilyen tekintetben. Ennek összetett oka van. A nők elsősorban tudománygyete-meken szereznek diplomát, sok a közgaz-dász is, de műszaki pályán még nem tel-jes a „honfoglalás”. A gumigyár főmér-nőke nő, az algyői pb-gáztöltő telep veze-tője is, de általában kevés a nők között a műszaki mérnök, s közülük is kevesen kerülnek vezető beosztásba. Az okok ere-dője szemléletbeli tényezőkre vezethető vissza. A felszabadulás után a nők mun-kába állását nehezítette az előítélet: ma-radjanak csak a fakanál mellett. Napja-inkban ennek enyhébb formájával kell számolnunk: a nőknek nincs tekintélyük az iparban, gyengék a vezetői tevékeny-ségre. Az előítéletek felszámolásával tá-gabbra lehetne nyitni a műszaki egyete-mek kapuit a nők előtt. Aki rátermett kö-zülük, miért ne lehetne egy-egy gyár mű-szaki vezetője?

Többször megtörtént, hogy a tanács-tagnak jelölt, választói bizalmát él-vező asszonyt éppen a családja tar-totta vissza a tisztség vállalásától. Az is előfordult, hogy a nők, kishitűségből, a múlt árnyait hordozó, megcsontosodott szemlélet miatt, nem vállalnak közéleti szerepet. Sok nő a kettős — munkahelyi és otthoni — tennivalók gátolnak a tár-sadalmi tevékenységben. Ezért is ropant sajnálatos, hogy nálunk még mindig gyermekcipőben jár a szolgáltatás. A leg-elemibb dolgok is gondot jelentenek. Időt rabló a bevásárlás. Megoldás: a kereske-delmi hálózat fejlesztése. Időt rabló a csa-lád napi élelmezése, a főzés. Megoldás: a vendéglátóipar korszerűsítése. A párt nó-politikai határozata egyértelműen ki-mondja: „A kereskedelmi üzlethálózat, valamint az olcsó étkezést biztosító ven-déglátóipari hálózat fejlesztésénél gondos vizsgálat alapján figyelembe kell venni az adott környéken lakó dolgozó nők ígé-nyét.” Súlyos teher a közéleti, társadalmi tevékenység szempontjából a gyermekin-tézmények „nyitva tartása” is. Ót órákor legkésőbb minden délután futni kell a ki-csikért a bölcsődebe, óvodába. Sok csa-ládban segítenek a férfiak, de még töb-ben segíthetnének.

Az egész társadalom feladata feloldani az előítéleteket, eldobni az idejét mulla szemléletet, s könnyíteni a nők háztartá-si, gyermeknevelési munkáját. Társadalmi összefogással kell érvényesíteni a nők egyenjogúságát, és azt, hogy hátrányos helyzetűk az élet minden területén meg-szűnjék.

Bálint Ibolya

Alkotmánynap ünnepségek a szegedi járásban

Ma, kedden délután és es- te már megemlékeznek az Alkotmány napjáról a sze-gedi járásban, nagyközségei-ben, falvaiban. Forráskúton, a művelődési házban este 7 órákor kezdődik az ünnepi gyűlés, szónoka Juratovics Aladár országgyűlési képviselő. Kükesházán este 6 óra- kor tartják az ünnepi me- emlékezést. Ekkor adják át a község lakosságának a „Kiváló Határőr Község” ki-tüntetését.

Augusztus 20-án, szerdán délelőtt Kisteleken, a Kos-suth téren tartanak nagy-gyűlést. Előadója Hantos Mi-hály, a megyei tanács elnök-helyettese. Ekkor avatják fel a helyi általános iskola kollégiumát. Domaszéken, a szokásoknak megfelelően

munkás-paraszt találkozó-t rendeznek. A szakszövetke-zet tagjai a Szegedi Kon-zervgyár dolgozóit látják vendégül ezen a napon. Dél-előtt 10 órákor kezdődik a munkás-paraszt találkozó a művelődési házban. Bibók Istvánné országgyűlési kép-viselő mond beszédet. Az ásoththalmi erdőben is nagy-gyűlést tartanak. Felavatják az erdei tornapályát.

Különleges bútorok

A svéd Adamant keres-kedelmi cég megrendelésére különleges nyaralóbútorok gyártását kezdték meg a Sümegi Ipari Szövetkezet asztalosai. A természetes színű bútorokat fenyőfából készítik, s ezeket a svéd cég által szállított matt lakkal vonják be. A natúr színű bútorokat különleges sárga-réz veret díszíti. A minta-kollekciót nagy elismeréssel fogadta a svéd megrendelő, s az idén már 2 millió fo-rint értékű bútort exportál-nak. A következő években pedig ennek többszörösét.

Üzemavatás

Tegnap, hétfőn délelőtt átadták az Elektroakusztikai Gyár új üzemi épületét. A hatszintes, világos, modern üzemben készítik ezentúl a stúdiótechnikai berendezéseket, a sportpályák hangosítófelszereléseit. (MTI)