

DÉLMAGYARORSZÁG

77. évfolyam, 226. szám
1987. szeptember 25., péntek

A MAGYAR SZOCIALISTA MUNKÁSPÁRT
SZEDED VÁROSI BIZOTTSÁGÁNAK LAPJA

Havi előfizetési díj: 43 forint
Ára: 1.80 forint

Tudósítás a megyei tanács üléséről

Közeleti munka, közlekedés-fejlesztés, állattenyésztés

A Csongrád Megyei Tanács tegnap, csütörtökön Szegeden, Papdi József tanácselnök vezetésével ülésezett. A testület munkájában többek között részt vett Horváth Károlyné, a megyei pártbizottság titkára; Katona András, a közlekedési minisztérium főosztályvezetője; Dobrai Lajos, a MEM főtanácsosa. Az ülésteremben ott voltak a városok és nagyközségek társadalmi-politikai életének vezető képviselői is. A testület megvitatta és elfogadta a végrehajtó bizottság két tanácsülés közötti tevékenységéről szóló beszámolót; Molnár Sándor, a népfront megyei bizottságának titkára terjesztette elő a megyei tanács tagok közéleti munkájáról szóló jelentést. Petrik István, a tanácselnök általános helyettese javaslatára fogadta el a tanács a megye hosszú távú közlekedésfejlesztési tervét; majd Kiss Lajos, a tanács mezőgazdasági és élelmiszerügyi osztályának vezetője képet adott az osztály munkájáról, az állattenyésztési célkitűzések teljesítéséről.

A testület az előterjesztések között több fontos kérdésben döntött. Meghatározta a megye vizsgáldokozási-fejlesztési koncepcióját, hozzájárult pólóirányzatok engedélyezéséhez, és egyetértett, hogy a vásárhelyi tanács november 1-jétől 49 millió forint névértékben, ötéves lejáratú, 12 százalékos kamattal Hódó városrészt nyolc általános iskolai és nyolc középiskolai tanterem építéséhez kölcsönt bocsásson ki. Jövőre a testület a jövő évi fejlesztési terv megalapozó számításait, ugyanis a központi szervek tájékoztatása szerint 1988-ban a szabályozott forrásokból megvalósítható tanácsai fejlesztés 394 millió forinttal csökken az eredeti éves tervhez képest. Ez a „diéta” különösen a szegedi beruházásokat érinti majd érzékenyen, de természetesen a kistéleplések is jelentősen megérzik a fejlesztés visszafogását. (E téma részletes ismertetésére lapunkban még visszatérünk.) Erdemey elismerése mellett a testület elfogadta Kiss-Horváth Sándorné megyei tanácsnagjáról történő lemondását, aki a megyéből elköltözött, és így a mezőgazdasági bizottsági tagsággal járó megbízatásának sem tud eleget tenni.

Értékes mandátumok

Az új rendszerű választások nyomán, tehát 1985-től kedvezőbbek lettek a testületi munka személyi feltételei. Megnőtt a mandátumok értéke és becsülése, a tanács tagok és a választók szemében. Ezt hangsúlyozta egyebek között Molnár Sándor, amikor értékelte a népfront nevében a megyei tanács tagok közéleti tevékenységét. A társadalmi munkások többsége bizonyítani akarja, hogy méltó a választók bizalmára, komolyan veszi érdekeik képviselését. Ez a szemlélet hozzájárult ahhoz is, hogy színvonalasabb legyen a testületi tevékenység. A tanács tagok közéleti szereplése azonban több ok miatt is nehezebbé vált. A lakosság elvárása nagyobb lett, és kifejezetten az érdekösszeköttetések. Sajnos, ezzel együtt járt a települések fejlesztési forrásainak elapadása. Az értékelés szerint a munkahelyek többsége a tanács tagot elengedi a rendezvényekre, de más irányú segítséget ritkán nyújt közmegegyezéses ellátásához.

A megyei tanács tagok közéleti szereplésének mérlegelésénél kiderült az is, hogy általában elismert sze-

mélyiségek a lakosság körében, gyakran keresik fel őket a választópolgárok problémáikkal. Megfelelő kapcsolatot alakítottak ki a megyei vezetőkkel és a szakigazgatási szervekkel. A választási ciklus kezdetén a népfront külön segítséget nyújtott közszereplésükhöz. Jelentős segítséget nyújtott a helyi tanácsok feladatainak elvégzéséhez is. Szóba került a különböző bizottságok tevékenysége, a területi csoportok munkája, és a megyei tanács tagok más közéleti funkciója is. E téma napirendi vitájában szórt kért Bódi György (Zsombó), rámutatott arra, hogy könnyű a megyei tanács tag helyzetét ott, ahol a közigazgatás vezetői kreatív, ambiciózusak és egyenesen cselekszenek. Dudas Kálmán (Üllés) a közéleti munka pszichológiai összefüggéseit elemezte. Javasolta, hogy a társadalmi munkások a jövőben még több segítséget nyújtsanak egymásnak.

Többféle előtanulmány jártul hozzá a megye hosszú távú közlekedési fejlesztési tervének kidolgozásához. A tanácsülés előtt a tervjavaslattal foglalkozott a népfront, az szmt és más társadalmi szervezet szakbizottsága is. Így tudományos dolgozatnak beillő irathalmazt kaptak kézhez a megyei tanács tagok. Egyebek között ebből tájékozódhattak arról, hogy az országos közutak 4,5 százaléka esik a megye területére, és forgalmi részesedésük is ilyen arányú. Teherbírási elégtelenség miatt 6 éven belül szükséges lenne a burkolat megerősítése a főhálózat 110 kilométeres, az alsóbbrendű utak mintegy 500 kilométeres hosszán. A tanácsai közutak kiépítésége jelentősen elmarad az országos átlagtól. A megye helyközi tömegközlekedését munkanapokon több mint ezer autóbuszjárat szolgálja ki. A kocsipark általában korszerű, ám gondot okoz Szegeden a Marx téri buszpályaudvar zsúfoltsága. A megye területén levő vasútvonalak hossza 312 kilométer, és a közelmúltban fejeződött be két fontos fővonal korszerűsítése, megkezdődött Makó-Tiszatenyő vonal teljes rekonstrukciója. Elhasználták a vasúti pályaudvarok, és szükséges mielőbbi felújításuk. Folyamatosan elszorvadt a vízi közlekedés a Tiszán. Ez azért is sajnálatos, mert

legolcsóbban a folyón lehet szállítani.

Milyen az utasforgalom?

Lényeges változás következett be a személyszállításban azáltal, hogy emelkedett a gépkocsik száma. A megyén kívüli mozgásban a személyautó a meghatározó. Az autóbusz szinte kizárólag megyén belüli szállítási feladatot lát el. Kevesebben szállnak buszra, vonatra az 1982-es tarifaemelés óta. Az ingázók száma meghaladja a 30 ezret, és 10 százalékuk több mint egy órát tölt el naponta utazással. A megyei szállítási igényeket alapjában kiszolgálja a közlekedési ágazat, átmeneti feszültségek csak akkor mutatkoznak, amikor a mezőgazdasági termést takarítják be. A közutakon a zsúfoltság fokozta a balesetveszélyt, és ezért is indokolt a fejlesztés, amelynek meghatározásánál több gazdasági és társadalmi körülményt vettek figyelembe. Így egyebek között az ipar termékszerkezetének korszerűsödik, a mezőgazdaságban folytatódik a gabonatermelés, a szőlő- és zöldségtermelés kibővíti, megnő a kis- és háztáji gazdaságok szerepe. Ingázással továbbra is számolnak, de társadalmi elvárás, hogy az utazással töltött idő ne haladja meg a napi egy órát. A koncepció a különböző körülmények egybevetése után számol azzal, hogy az ezredfordulóig az M5-ös autópálya elérje Szegedet, a 43-as számú főút nyomvonala alapvetően nem változik, a 47-es főút Szeged és az algyői hid közötti szakasza négysávos lesz. Az alsóbb rendű közúthálózat fejlesztése során több kistéleplés között a jelenlegi földutakat szilárd burkolattal kiépítik.

Az ezredfordulóig tekintő hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepció grandiózus — részleteire most nem térünk ki — és elsősorban azon alapszik, hogy néhány esztendő múlva az ország gazdasági helyzete jobb lesz, és az elképzelések nem maradnak papíron. E napirendi kapcsán szórt kért Szerető Balintné (Csanytelek), aki reményét fejezte ki, hogy a 6 kilométer hosszú út, amely a kacsaringós falun megy keresztül, valamikor elkerüli a községet. Javasolta, vizsgálják felül, ne történhesen meg a pénzpozsekolás, hiszen gyakran előfordul, ugyanazt a burkolatot egy évben háromszor is javít-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Településpolitikai konferencia

A településpolitika időszerű kérdéseivel foglalkozó országos tanácskozás kezdődött csütörtökön Pécsen, az Akadémia Regionális Kutatások Központjának, valamint az MSZMP Központi Bizottsága Társadalomtudományi Intézetének rendezésében. A tanácskozáson két fontos tudományos program — a terület- és településfejlesztés, valamint a helyi társadalom- és önkormányzat-kutatás — munkatársai folytattak eszmecsere egymással, s a témában érdekelt gyakorlati szakemberekkel. A konferencia munkájában mintegy száz közgazdász, jogász, szociológus, építész, településtervező, néprajzkutató, közigazgatási szakember vesz részt.

Őszi BNV '87

Járművek — szárazon és vízen

Igencsak sok érdeklődőt vonzanak a kőbányai vásárvárosba a legújabb gépkocsik, motorkerékpárok. A négykerekűek szabadterei standjain reggeltől estig hatalmas a tolongás. Erdekes, hogy míg az elmúlt években szinte megközelíthetetlenek voltak a nagy tömegtől a nyugati és japán autógyárak gépcsodái, addig az idén elsősorban a legújabb szovjet típusokat fonja körül az embergyűrű. Lehet, hogy nőtt a vásárlátogatók realitásérzéke? Ki tudja? Mindenesetre, azért akadt csodálójuk a főhehért, áramvonalas Mazda 626-osnak, vagy a legújabb Daihatsu-modelleknek is. Úgy tűnik, a japán Toyota gyár is változtatott piaci stratégiáján. A megszokott kiskocsi helyett most inkább exkluzívabb, nagyobb modellekkel jelentkezett. Például a Calica kétajtós coupéval. Hogy mit tud az új kocsi? Kilenven kilométeres utazósebesség mellett mindössze 5,9 liter benzint fogyaszt, maximális sebessége 210 kilométer óránként. Aki mégis emellett a „járgány” mellett voksol, annak nem ajánljuk, hogy a városban ki is próbálja, mire képes a

sebes vasparipa. (A büntetés garantált!) Kevésbé lehet száguldani a Skoda legújabb, 130 L típusával. Igaz, a maximális sebességet itt is megnövelték 10 kilométerrel óránként. Újdonság még az elektromos üvegmosó és a fekvőhelyre alakítható ülés, a „kaszni” azonban a régi.

A szovjet Avtoexport standján ismét találkozhatunk a Lada Szamarával. Sokan találgatták, mikor lehet már végre idehaza is kapni belőle.

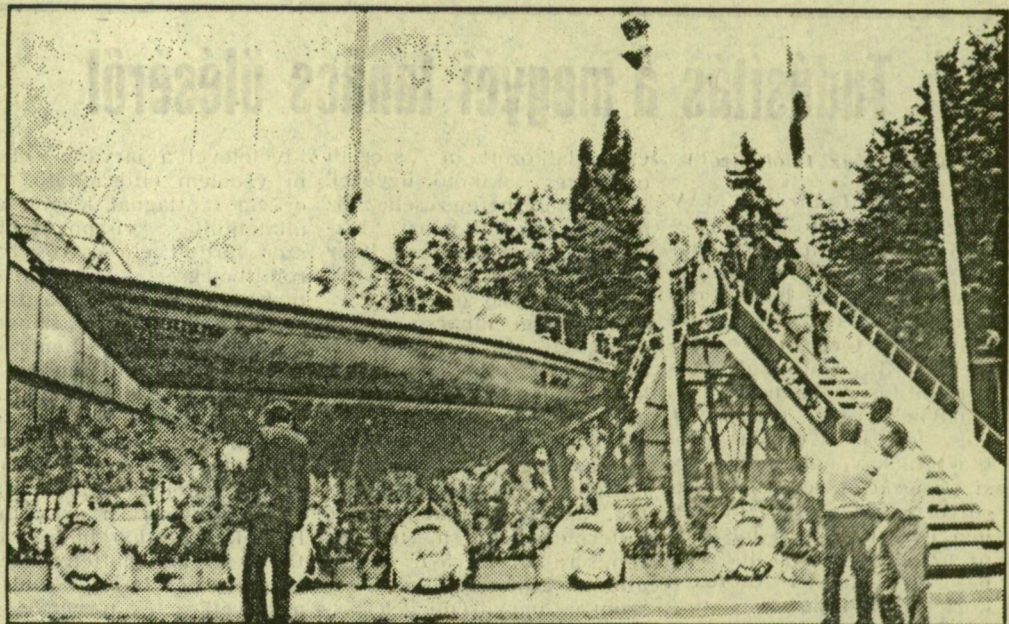
Az igazi sláger a formájában, technikájában teljesen megújult Zaporozsec (ZAZ) volt. Legtöbben ezt a kocsit igyekeztek kívül-belül megbogarászni, hiszen jövőre néhány darab már a hazai piacra is jut belőle. „Tavrija” fantáziánévvel hallgató, csinos kiskocsi mellőss meghajtású motorjával stabilitást, biztonságos utazást kínál a benne ülőknek. Műszerfalával, kagylóüléseivel, formatervezett „arcával” vetekszik a nyugati négykerekűek szépségével. Hogy műszakilag mit tud? Nos, üzemanyag-fogyasztásban minden bizonnyal közelíti a világszínvonalhoz: mindössze 4,8 litert „eszik” száz kilométeren, miközben

90 kilométeres utazósebességet képes elérni. Maximális sebessége már kevésbé világszínvonalú: mindössze 135 kilométer óránként. Igaz, egy kis ügyességgel még az autópályán is össze lehet szedni egy cseppet vele. Úgy látszik, a konstruktorok megfogadták a magyar reklámszakemberek intelmét: gyorsítson lassabban! A kocsi ugyanis csak 18 másodperc alatt éri el a 100 kilométeres óránkénti sebességet.

A hazai járműipar — az Ikarus, a Rába — most talán maradt az őszi vásárról. A tavaszi beruházási javak seregzeleménél ugyanis már bemutatkoztak, sőt az Ikarus akkor nagydíjjal térhetett haza.

Néhány jármű-kiegészítőt is bemutatott az NDK-beli Transzportmaschinen Külkereskedelmi Vállalat küldöttei. Lakókocsik, utánfutók, lakóautókat szerepelnek többek között a repertoárjukban. Igaz, elhozták két hagyományos gépkocsijukat, a Trabantot és a Wartburgot is — de újdonságot aligha tudtak mutatni rajtuk. Pedig a vásárlátogatók igen csak fürkésztek a két járművet, jobb-e, szebb-e elő-

R. G.



A négykerekűek mellett legalább akkora sikere volt a vásárváros bejártaához közel felállított St. Jupátnak. A világjáró hajót közelebbről csak a türelmesebbek tudták megtekinteni, mivel egész nap több száz méteres sor kígyózott a vitorlás körül