



— A „mienkhez” hasonló mélységű terve csak Pest megyének van, ahonnan a vizsgálati módszereket kölcsönözték. Ezek beváltak. De mi indokolta eredendően a két és fél éves munka elkezdését?

— Az elmúlt 15 év folyamataiból kiindul. s ugyancsak másfél évtizedre, tehát legalább az ezredfordulóig előrenéző tervezés abból a megfontolásból credezethető, hogy céltudatos beruházáspolitikát folytatni, népgazdasági elvárásokból adódó ágazati feladatokat megfogalmazni, nemzetközi kötelezettségeket teljesíteni csak a múltbéli és a várható tendenciák ismeretében lehet. Az ágazaton belüli munkamegosztásnak terület- és településfejlesztési kihatásai, infrastrukturális következményei vannak, összefüggése a foglalkoztatottsággal, az ipari és mezőgazdasági termeléssel, az egészségügygel, oktatással, de még az idegenforgalommal is — nyilvánvaló. Indokként talán ennyi is elég lenne, de van még valami: anyagi bőségben könnyű kényelmesnek lenni, a szükségben azonban nem szabad összevissza lépegetni, ide-oda kapkodni. Az utat jelző karókat szeretjük volna hát pontosan kitűzni, ugyan közlekedésről van szó, mégis jelképes értelemben. A megyei tanács közlekedési osztályán készült terv a Szegedi Közüti Igazgatóság, a MÁV Szegedi Igazgatósága, a Tisza Volán közreműködésével, a Közlekedési Minisztérium és az Uvaterv rendszeres konzultációs segítségével fogalmazódott meg, s a társadalmi vitasorozatban is megmértetett.

— Jövahagyása, 1987 szeptembere óta történt egy s más ebben az országban. Nem gondolja, hogy három öt-éves terv is kevés lesz, s ez a terv így, ahogy megfogalmazódott, veszít a realitásából?

— Stílszerűen szólva: az ember mindig akkora utat tesz meg, amennyire van üzemanyaga, ha az a végcélig nem is tart ki. Időnként meg kell állni tankolásra és a következő útszakasz pontosítására. Biztos vagyok egyébként abban, hogy — miként a számítástechnika, vagy a távközlés fejlesztését kikövetelte az élet — a közlekedését sem lehet sokáig mesterségesen visszafogni.

— Akkor hát induljunk el! Startoljunk a jelenből — terjedelmi okokból lemondva az áruszállítási folyamatok jellemzőiről.

— Az országos közutak 4.5 százaléka (1332.4 kilométer) van Csongrád megyében: a főutak 35.7 százaléka, az alsóbb rendű utak 44.5 százaléka nem megfelelő szélességű, a burkolatok 4.8 százaléka „túrhetetlen” vagy „nem megfelelő” minősítést kapott. A 72 híd 29-nek a teherbírásával, vagy a szélességével van baj. A tanácsai kezelésű, csaknem 3 ezer kilométer hosszú úthálózat kiépítettsége igen alacsony, a száz „tanácsai” hídnek csak a feléről mondható el, hogy teherbírása megfelelő. Mégis munkanapokon a megyén belüli forgalom nagy része a közutakat terheli, a vasútnak csak 7.5 százalékos a részesedése. (A megyén kívüli utazásoknál 21.1 százalékos.) A hétvégeken valamivel jobb munkamegosztás alakul ki a közút és a vasút között: megyén belül 14.6, megyén kívüli utazásoknál pedig 30.1 százalékos terhelést vezet le a vasút. A közúton bonyolódó forgalom belül is adódik egy érdekes arány: munkanapokon az autóbusz a nagyobb, 64.2 százalékos forgalom a megyén belül — szemben a személygépkocsi 28.3 százalékos részaránnyal. De ha már a megyén túli uticélokot vizsgáljuk, fordul a helyzet: a busz 8.5 százalékaival a személyautó 70.4 százalékos aránya áll szemben! Ekkora szóródást látván a tömegközlekedési szolgáltatási színvonalban kell keresnünk valami hibát!

— Mielőtt az olvasók gyomrát végképp megterhelnék további „állapotjelző” számokkal, kérem, jellemezze röviden a közhasznú járművek teljesítményét is — az egyszerűség és a mi olvasóitáborunk kedvéért: a szegediekét.

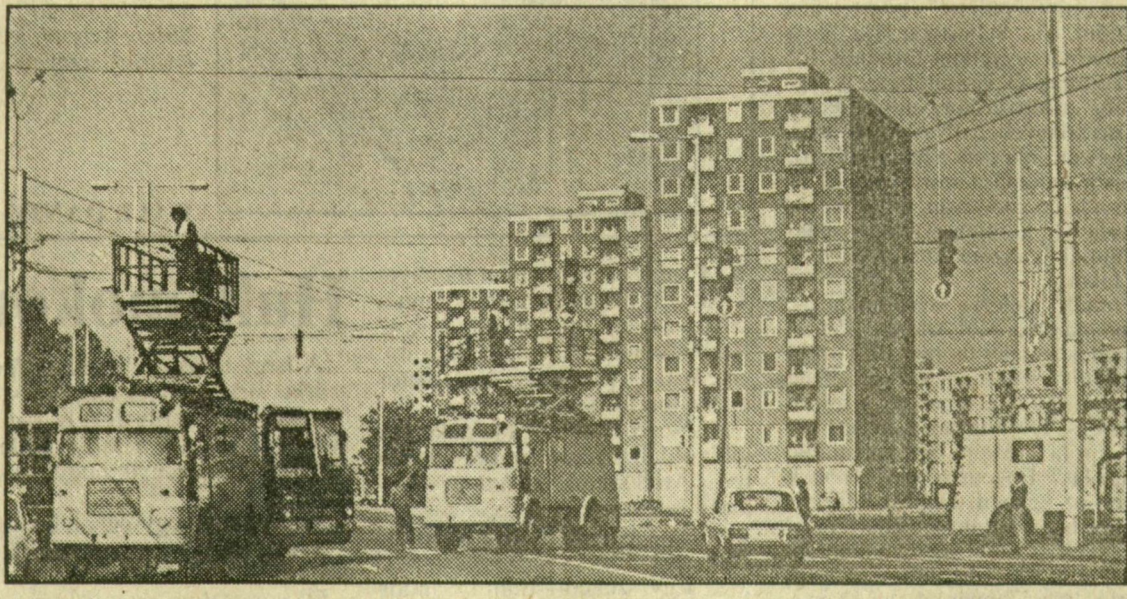
— A Volán mintegy száz autóbussza 108.6 kilométeres hálózaton 88 millió utast szállít évente, az SZKV villamos- és trolihálózatának 35.4 kilométerén pedig 80.5 millióan utaznak egy évben. Ami gond: a villamosok és pályák műszaki állapota.

— Az eddig leírtakból milyen általános következtetéseket vonhat le?

— Felesleges többletterhelést viselnek el a városok a közúti és vasúti hálózat centralizáltsága miatt. Az

JÖVŐKÉP — ÚTJELZŐ KARÓKKAL

Vázlat Csongrád megye hosszú távú közlekedésfejlesztési tervéről



ágazatok közti munkamegosztásban kedvezőtlen tendencia az egyéni közlekedés túlsúlya a közhasznú tömegközlekedés ellenében. Az áruszállításban is a közútnak van elsőbbsége a vasúttal szemben (79.4 százalék!). s adott, megtermelt értékre magas szállítási költség jut. Mindezekre tekintettel, s a megye közlekedési hálózatának szerkezeti, műszaki és forgalmi hiányosságait számba véve alakítottuk ki a hosszú távú közlekedésfejlesztési tervet.

— Vagyis innentől kezdve fogalmazunk jövő időben:

— A várható általános tendenciák közül az egyik legfontosabb: a jelenlegi, ezer lakosonkénti 134 gépkocsi helyett 250-nél kell számolnunk, e járművek mai, 8 és fél éves átlagéletkora 6 és félre csökken. A munkásszállítást fokozatosan átveszi a menetrend szerinti tömegközlekedés — ez utóbbiban kevesebb lesz a felesleges párhuzamosság. Az áruszállításban növekszik a vasút és a hajózás szerepe, fejlődik a tényleges expedítori tevékenység a korszerű csomagolással és anyagmozgatással együtt. Az elsőrendű főutak elkerülnek minden települést, és külön szintben keresztezik a vasutat. Javul a belterületi úthálózat kiépítettsége. A megyén kívüli utazásoknál a Szeged—Gyula és Szeged—Baja irányban várható vasútforgalom-növekedés. A megyén belül a hétvégeken, az üdülőtérületeken (Szikszó, Ásotthalom, Ópusztaszer, Csongrád, Mártély) kell számolni növekvő forgalommal — Szeged telítettsége miatt.

— Milven hálózati fejlesztések következnek az eddigiekből?

— A konkrétumok elé kívánczik, hogy az Országos Közúthálózat Fejlesztési Terv (OKFT) új kategóriákba sorolta az úthálózat egyes elemeit. A törzshálózat új gyűjtőfogalom — új a számozás is —, ezen bonyolódik a nemzetközi, országos, regionális és megyénken belüli főbb forgalom. Mi az OKFT hálózati javaslatát megtartottuk, de helyenként módosítottuk a helyi adottságok alapján.

— Akkor hát: M5-ös autópálya...

— Megyei szakasza a budapest—szegedi vasútvonallal majdnem párhuzamos. Csengelét keletről. Szegedet nyugatról kerüli el, s új határátelőhelyen, a maitól 400 méterrel nyugatra hagyja el az országot. Tervezett négy csomópontja a kistelek—kiskunmajsai útnál, az M43-as autópálya elágazásánál, az 59-es (ma 55-ös) bajai útnál, s az 50-es (ma E5-ös) úton, a röszei bekötőútnál lesz. A pálya a mai 5-ösnél 5.4 kilométerrel rövidebb, kétszer két forgalmi sávját 1-1 leállósáv határolja, középen öt méter szélesen a zöld sáv. Az ezredfordulóig indokolt vol-

na teljes hosszban a fél pálya kiépítése, a Szegedet elkerülő szakasszal kezdve.

— M43-as...

— Az OKFT-ben különösebb előtanulmányok nélkül jelölték ki a nyomvonalát, mi a meglévő kötöttségek miatt módosító javaslatot tettünk. A teljes M43-asnak ugyanis csak az európai egységes úthálózati rendszerben van jelentősége, megyei szakaszának kiépítését nem indokolja a távlati közúti forgalmi terhelés sem. Ezért megvalósítása is ütemezetten, autópálya-jelleggel várható. Más feladatot tölt be azonban az M5-ös és a 47-es főút közti szakasza! Biztosítja az M5-ös autópálya városi kapcsolatát és tehermentesíti azt az átmenő forgalomtól, ezért egyidejűleg kell megépülnie az M5-ös Szegedet elkerülő szakaszával! A teljes útszakasz hossza egyébként 56 kilométer, öt csomóponttal és egy új tiszai híddal: Tápétól északra.

— Megmarad azért a régi 43-as is, ugye?

— Lényegében változatlan nyomvonalon, egy-két, belterületet elkerülő szakasz kiépítésével, a mezőhegyesi vasútvonal felett közúti felüljáróval. Dél-Ujszegedet megkerülve, helyenként a burkolat megerősítésével, az ívek módosításával. A 45-ös főút vonalát Szentesen kell módosítani a belterület elkerülésére, s vagy két tucat ívét kell korrigálni. Vizsgálatunk óta megerősítették a burkolatot. Új műtárgyra Szentesen, a fábianszabasi vasútvonal felett lesz szükség. A 47-esen, jelentőségét és forgalmát tekintve a megye második fontos főútján Algyő hídjá és Várárhely között kell bővíteni az út kapacitását új nyomvonalon, tehermentesítve a Szántó Kovács János utcát is. Az útnak el kell kerülnie Székutas belterületét, most szélesítésére nincs hely. Szeged és az algyői hídfő közt a kétirányú szélesítés már a VII. öté-

A teljes terjedelme 453 oldal. Rövidített összefoglalója is csak körülbelül 70 oldalra fért rá — nem számítva a térképmelléleteket. További sűrítése — 10 gépelt, azaz egy újságoldalnyi terjedelembre — óhatatlanul válogatásra készíti a summázót. Ebbe a helyzetbe került munkatársunk, Pálffy Katalin, amikor Csongrád megye hosszú távú közlekedésfejlesztési tervéről faggatta Balló Zoltánt, a megyei tanács-vb közlekedési osztályának vezetőjét. Tekintessék akár mentegőtőzésnek hát: a következőkben csupán nagy vonalakkal rajzoltatik meg a kép e 4263 négyzetkilométernyi terület közlekedésfejlesztésének jövőjéről.

ves terv feladata, a munkálatok megkezdődtek. Végül még egy főútról, az 59-esről röviden: az országos külső főútgörű részeként az M5-ös autópálya és Szeged közti szakaszát kétszer két sávossá kell szélesíteni, a pesti és csabai vasút alatt átvezetve. Indokolt a mórhalmi elkerülő szakasz kiépítése is, valamint 22 ív korrekciója, s a burkolatok szélesítése és erősítése.

— A mostani 5-ös utat miért nem említette?

— Mert ha az új autópálya legalább fél szélességben járható lesz, az 5-öst visszaminősítik másodrendű úttá. Am az M43-as csomóponttól a házgyárig négy nyomra bővül, a Szabadkai úti részt szélesíteni kell a medencés kikötő közúti kapcsolata miatt, s közúti aluljáróval számolunk ugyanott, a pesti vasútvonal kereszteződésénél. A másik másodrendű, a 450-es főút vonalvezetésének módosítása indokolt Szentesen és Csongrádon — elkerülve a belvárosokat. Az ezredforduló környékén három vasúti kereszteződést volna indokolt külsőszintűvé átépíteni, a szentes—szolnoki, illetve-felegyházi vonalon.

— Az úgynevezett törzshálózati összekötő utak közül kérem, a szegedieket közvetlenül érintőkről szóljon.

— A megyét észak-déli irányban feltáró csongrádi út 453-as jelű lesz, szegedi bevezető szakasza — az M5-ös — M43-as nyomvonalakon keresztül — a város egyik kapuja. A csabai vasútvonalnál külsőszintű kereszteződést. Csanyteleken nyomvonal módosítást, és szinte teljes hosszban burkolatszélesítést, ívkorrekciót, a hidak átépítését javasoljuk. Az 542-es jelű Szeged—Kiskunmajsa—Soltvadkert útvonal elsősorban a balatoni kapcsolat és a Szegedről kitelepülők miatt válik fontossá. (Gondoljon csak Zsombó népszerűségére!) Szélesítése, megerősítése, s

vonalának csekély korrekciója szükséges.

— A mellékutak hálózatán mire lehet számítani?

— Ismét csak a Szegedhez közeleket említeném: mihályteleki, dorozsmai, gyálarcéti utak szélesítése, a Pusztamérges—Rúza, Balástya—Sándorfalva, Gátér—Pusztaszer, Gátér—Tömörkény, Tömörkény—Pusztaszer, Pusztaszer—Ópusztaszer, Algyő—Sándorfalva közti összekötő út kiépítését igényelné a forgalom. A tanácsai kezelésű közterületi utaknál egyes sűrűbben lakott tanyás térségekben, a belterületeknél a földutak részbeni kiépítésével számolhatunk — szerényen.

— S ami a kiszolgáló létesítményeket illeti?...

— A szakirodalomban megfogalmazott igények szerint az ezredfordulóra további 130 kútoszlop telepítése válik szükségessé az új, s a meglévő üzemanyagotöltő állomásokon. A szervizhálózat bővítésével 1 millió 140 ezer üzemóra évenkénti kapacitástöbbletet kellene elérni. Szegeden a Marx téri buszpályaudvarról a helyközi forgalmat le kellene választani — a rókusi pályaudvar előtere kínálkozik alkalmas helyül. Már csak azért is, mert a rókusi vasútállomás kínálja a lehetőséget, hogy a szegedi központi személypályaudvar is ott épüljön meg.

— És a további vasúti fejlesztések?

— Szükség van a rókusi és a dorozsmai pályaudvar közvetlen kapcsolatára, illetve a medencés kikötő vasúti kiszolgálására és a Tisza-pályaudvar kitélepitésére. A dunántúli vasúti kapcsolat sokat nyerne a Szabadkán keresztüli közös (szakmai szóval: peage) vonallal, mely 70 kilométerrel volna rövidebb! Ehhez a Rókus és Ságváritelep közti vágányt helyre kellene állítani. Pályarekonstrukció szükséges Ujszeged—Mezőhegyes, és Szeged meg Pest között is. Idővel el kellene oda jutni ugyanígy, hogy három-három óránként induljon ezen a vonalon expresszvonat. Lehetővé kell tenni, hogy a többi megyeszékhelyt egy napon belül meg lehessen járni. Szeged és Várárhely közt meg kell teremteni az elővárosi jellegű vonatkapcsolatot.

— A közúti személyszállításban mire számíthatunk?

— Szorgalmazni szeretnénk az expressz és gyorsjáratú buszközlekedést Budapest, Szekszárd, Siófok, Pécs, Békéscsaba—Debrecen, a Velenicei-tó és Szeged közt, valamint a turnusváltási napokon Parád-fürdő, Hajdúszoboszló és Gyula meg Szeged közt Aradra és Újvidék, Belgrád felé is indokolt lesz gyorsjáratot indítani, de talán még Bécsbe, Grazba is. Kisteleknék nagy valószínűséggel önálló város környéki busz közlekedésre lesz szüksége.

— Van-e realitása a vízi és légi személyszállításnak?

— Menetrend szerinti személyforgalommal nem számolunk. A komp mindhárom helyen megmarad az ezredfordulóig — ma így látjuk, Szeged általános rendezési tervé Zsombó közigazgatási területén jelöli ki a megye egyetlen kiépíthető polgári repülőtérét. Szeged és Szentes helikopterleszálló helyet is tartalékol, de ezek 2000-ig valószínűtlenek. Számolunk azonban az MHSZ szegedi sportrepülőtérének fejlődésével.

*

— Lassanként végére érünk a közlekedésfejlesztési tervnek. (Igaz, néhány alfejezetet, amik pedig épp a komplexitást igazolják — ilyenek a járművek műszaki vizsgáztatásával, a vezetőképzéssel és vizsgáztatással foglalkozó részek is, de meg inkább az áruszállítás várható fejlődését elemző lapok — kénytelenek voltunk „átugrani”.) Befezésül hadd idézzem a terv zármondatát. „Három ütembe soroltuk a megvalósítandó létesítményeket. A tervnek nem feladata ezek időtartamának meghatározása, de nem is lenne reális a népgazdaság ezredfordulóig való fejlődési ütemének ismerete nélkül. Az ütemezés alapja pusztán a műszaki, forgalmi szükségesség. Megvalósulási sorrendjének meghatározásával elősegítjük a fokozatos rendelkezésre álló pénzügyi keretek célzerű felhasználását, az ágazati belső arányok optimalizálását

