



Ma ismét közgyűlés Tíz témában kell dönteni

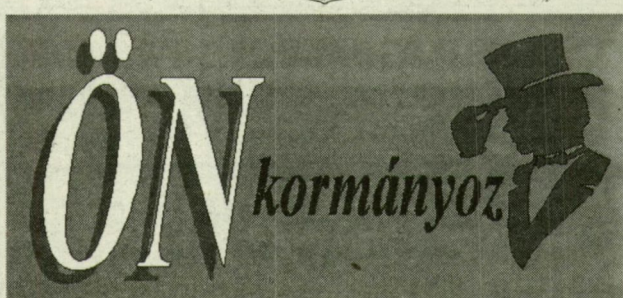


■ Ma folytatása következik az április 22-én megkezdett képviselő-testületi ülésnek. Az egy héttel előtírt tanácskozáson több mint 40 napirendi pontban kellett (volna) dönteniük a

városhatáraknak, időszűke miatt azonban ez elmaradt.

A mai összejövetelen tíz fontos kérdésben kell majd vitát lebonyolítani és döntést hozni. Elsőként a város köztisztasági helyzetéről lesz szó, ami a vendégforgalom, de a szegediek hétköznapi és ünnepi „közérzetének” szempontjából is alapvetően fontos kérdés. Napirenden szerepel továbbá a Szent Dömötör torony műemlék önkormányzati tulajdonba adása, a város és a SZOTE együttműködési megállapodása, az idei díszpolgári cím adományozása, ingatlanügyek rendezése és a Polgármesteri Hivatal átszervezésére vonatkozó javaslat.

A tanácskozás délután három órakor kezdődik a Városháza dísztermében.



Ön (is) kormányoz!

Minél több időszerű és hasznos, a „gyakorlatban” is felhasználható információt szeretnénk Olvasóinknak nyújtani a ma induló és a jövőben csütörtökönként megjelenő új rovatunkban – az Ön kormányoz című összeállításunkban. Címéből ítélve értelemszerűen adódik, hogy témáinkat az önkormányzati tevékenységben, az azzal kapcsolatos, járulékos területeken „leljük fel”. Célunk, hogy az önkormányzati munka nyilvánossága minél hozzáférhetőbb legyen minden polgár számára. Ez pedig tájékozottságának fokozásával érhető el.

Reméljük, hogy összeállításunk elnyeri Olvasóink tetszését, esetleges észrevételeikkel, megjegyzéseikkel, javaslataikkal pedig segítik munkánkat.

■ Tavaly novemberben „nyitott” a szegedi önkormányzat, vagy ha tökéletes pontossággal akarunk fogalmazni: a Polgármesteri Hivatal Panaszirodája. Sajátos feladatkört ellátó szervezeti egységként működik, s ebből adódóan a város polgárai a lehető „legváltozatosabb” kérdésekkel fordulnak az irodához. Dr. Zöldi Klárát az eddig eltelt időszak munkájának tapasztalatáról kérdeztük.

■ **A tisztségviselői (polgármesteri, alpolgármesteri és jegyzői) fogadóórák mellett ebben az irodában mondhatják el panaszait, sérelmeiket az állampolgárok, ahol nemcsak önkormányzati hatáskörbe tartozó kérdésekről informálódhatnak, ebből következően tehát jogsegélyszolgálatként is működik. A panaszírókai „fogadóórakból” milyen előnyük származik vagy származhat az állampolgároknak és egyben az önkormányzati munkavégzésnek?**

– A szakirodákra, közgyűlési bizottságokra, tisztségviselőkre ruházott hatáskörbe tartozó ügyekben tájékoztatást tud nyújtani, úgymint: jogszabályi háttér, kérelem, tartalom-kellék, jogorvoslati lehetőség stb. Az általános (hétfői, szerdai) ügyfélfogadási napokon kívüli időszakban is meg-

Mit sérelmeznek a szegediek?

Dr. Zöldi Klára, a polgármesteri hivatal panaszirodájának vezető jogásza nyilatkozik

hallgatási, véleménykérelmi, intézkedési lehetőséget biztosít. Az iroda információszolgáltatása csökkenti, illetve felgyorsítja más szervek és a vezető tisztségviselők ügyfélforgalmát.

■ **Voltaképpen „szűrő jellegűnek” is minősíthetjük az így betöltött szerepét?**

– Mindenképpen. Egyrészt az ügyfelek jogaik és kötelezettségeik ismeretében, gyakran lecsillapodott indulatokkal keresik fel az eljárási jogszabályokat, másrészt ugyanazon ügyfél ugyanabban az ügyben tett bejelentésére kiküszöbölhető a párhuzamos ügyintézés.

■ **Mire panaszkodnak a leggyakrabban a szegediek?**

– Szociális törvénnyel kapcsolatos ügyek, birtokviták, lakásügyi jogszabályok, a lakosságot érintő közgyűlési határozatok tartoznak a leggyakrabban sérelmezett vagy pontosításra váró ügytípusok közé.



■ **Néhány adattal szemléltetné a panaszírók ügyfélforgalmát?**

– Az 1993. év első három hónapjában a következőképpen alakult az

ügyfélforgalom: januárban 210, februárban 170, márciusban pedig 195 szegedi polgár keresett meg a panaszirodában.

■ **Jellemző-e az ügyfelek „megjelenési” gyakorisága?**

– Ez teljesen kiszámíthatatlan, hiszen hétfő reggeltől péntek délutánig folyamatos az ügyfélfogadás, s volt olyan hét, amikor összesen két ember jelent meg, de olyan nap is, amikor negyvenen kerestek fel. Az elmúlt másfél hónapban az utóbbi jellemző.

■ **Tapasztalható-e a közgyűlési döntéseket követően a polgárok fokozottabb érdeklődése?**

– Képviselő-testületi döntések vonatkozásában elenyésző az ügyfél. Inkább a rákérdezés jellemző: jól értettük-e, jól hallottuk-e?

■ **Fél év távlatából hogyan értékelik a polgárok tájékozottságát a**

fedezet mindössze csak az elmúlt évben szervezés alatt álló Klebelsbergtelep meghatározott számú utcájának csatornázására elegendő.

További területeken egyelőre csak az önerős csatornaépítés szervezési, előkészítési munkáinak elvégzésére van lehetőség.

Csatornaépítésre 33 millió

Az önerős csatornaépítés támogatására ez évben 33 millió forint áll rendelkezésre. Az elmúlt évben a költségvetés 100 millió forintot biztosított erre a feladatra. A beérkezett igényeket figyelembe véve az előző évben előirányzott pénzügyi keretnek 2–3,5-szeresére volna szükség. A jelenlegi pénzügyi

Kapható a Közgyűlési Közlöny

Bizonyára sokan nem tudnak róla, hogy a városnak létezik egy helyi közlönye, amely tulajdonképpen az önkormányzat hivatalos „lapjának” tekinthető. Ez a Szeged Megyei Jogú Város Közgyűlésének Közlönye a képviselő-testület által hozott rendeleteket, mint helyi jogszabályokat tartalmazza. Természetesen a rendeletek nyilvánosságát, a lakos-

ság széles körű tájékoztatását szolgálja. Nem árt tudni: ami megjelenik benne, a kihirdetés napjától (amikor először nyomtatásban közlik) érvényes.

A közlöny elolvasható az ügyfélszolgálati irodában, de aki alaposabban szeretne tájékozódni, ugyanitt, húsz forintért meg is vásárolhatja a kiadványt.

város dolgaiban? Kellően informáltak?

– Nemcsak a várost illető dolgokban, hanem alapvető kérdésekben sem.

■ **Hogyan lehetne ezen javítani?**

– A mai körülmények között ez nem túl egyszerű. Én ha tehetném, egy állandó csatornát biztosítanék, tévének, rádióknak, amely folyamatosan tájékoztatna a lakosságot érdeklő és érintő dolgokról.

■ **Ebből adódóan: miként értékelik lapunkban az Ön kormányoz című közérdekű, állandó rendszerességgel megjelenő, hasznos információkat tartalmazó új rovatunkat?**

– Örömmel vettem tudomásul. Mindenképpen hézagpótló szerepet tölt majd be. Mert tudni kell, hogy bármilyen felkészült és türelmes egy ügyintéző, ha egy dolgot naponta százszor el kell ismételnie, nem biztos, hogy mindig ugyanolyan alaposan, türelemmel mondja végig az okfejtést, a magyarázatot. Ebben (is) „be kell segítenie” egy ilyen tájékoztatónak.

Kisimre Ferenc

■ Szegeden a legnagyobb forgalom a Kossuth Lajos sugárúton és a Nagykörúton megy. Az ezeken az utakon számolt legnagyobb, úgynevezett átlagos napi forgalom nagysága: 26 900 jármű/nap, és 26 500 jármű/nap volt. Nemcsak városunk legnagyobb forgalmú útjai ezek, hanem országosan is jelentősek. Az 1. sz. főút átkelési szakaszán 22 900 jármű/nap, a szolnoki átkelési szakaszon 28 700 jármű/nap értéket számoltak. Miközben épül a Győrt elkerülő M1 autópálya és a szolnoki elkerülő szakasz új Tisza-átdal, Szegeden a hatalmas forgalom és következményei a hosszú távú fejlesztési terv készítőinek fel sem tűntek. A koncepcióban kulcsszereplő a Nagykörút, melyet egy déli Tisza-híd építésével körre kíván kiegészíteni.

A járműszám elkerülhetetlen növekedése miatt a Nagykörút forgalma évről évre tovább nő. A koncepció szerint erre jön többletként az a Belvárosból kiszorított járműtömeg, mely ma a Tiszával párhuzamosan mozog. Újszeged déli részének fejlesztése egy új városrészt eredményez. Az ott élő, dolgozó emberek mozgása, az életükhöz szükséges rengeteg áru mozgatása mindmáig a Nagykörút forgalmát fogja növelni. Végül a belvárosi Tisza-híd tervezett forgalomcsökkentése miatt a Tiszára merőleges irányú forgalom is a Nagykörútra kerül.

Az M5 autópályáról a Kálvária sugárúton lejáró és Nagylak felé tartó kamionok nagy része a déli híd felé fog kanyarodni, mivel ezen át rövidebb úton elérik a román

határt. A déli híd egyúttal egy új kamionos útvonalat is megnyit. Megszűnik a mellette lakók viszonylagos nyugalma. Ma még megszagolható, meghallgatható a Bécsi és a Párizsi körút környezetének különbsége. A Bécsi körút mentén élők helyzete hasonlítani fog azokéhoz, akik a Párizsi körút mellett próbálnak élni.

A koncepció készítői nem tudnak vagy nem akarnak tudni arról sem, hogy Szeged vezetői a vidéki magyar városok balesetveszélyességi országos listáját. Százhuszonnégy vidéki város rangsoroltak balesetszáma alapján. Szeged áll a legrosszabb helyen. Egyetlen megyében sem koncentrálnak a megyei balesetek annyira a megyeszékhelyre, mint Szegeden, hiszen itt történik az összes megyei balesetek közel harmada.

Egy, az eddigiektől független vizsgálat elemezte a nemzetközi teherforgalmat vívó országos főutak baleseti helyzetét. Közé az 1-es, a 3-as, az 5-ös, a 7-es, a 15-ös stb. főutakat. Az országban a legveszélyesebbnek a 43. sz. főutat találták. Ráadásul a 43. sz. főút baleseteinek majdnem fele Szegeden történik. A Szegeden áthaladó országos utak 10 felletti számú átkelési szakaszait elemezve az is kiderült, hogy a balesetek több mint fele csak két átkelési szakaszon (5. és 43. sz. főút) történik. Egy igen szigorú feltételekkel dolgozó, baleseti góckutatási vizsgálat eredménye szerint az 5. sz. főút szegedi átkelési szakaszán belül, az Izabella-híd és a rőszkei kiágazás között található szakasz 78 százaléka baleseti

■ Vita Szeged jövőjéről 31. Szeged budapesti nagykörútja

Egy Szegedre is érvényes megállapítás szerint a város közlekedésének minősége alapvetően befolyásolja a városi környezet minőségét, a kettő együtt pedig a városlakók életminőségét. A városlakók kellemetlenül érintő hatások, mint a zaj, a légszennyezés és a közúti balesetek a forgalomnagyságtól függenek.

góc. A 43. sz. főút Kossuth sugárút és Sziléri sugárút közötti szakaszának 67 százaléka baleseti góc.

Talán érdekes: megyénkben sehol sincs annyi jelzőlámpa, mint a szegedi Nagykörúton. Összehangoltan, zöld hullámot biztosítva, több mint tíz éve! A közhiedelem ezt a megoldást a biztonság csúcspontjának tekinti. Sajnos, a valóság erre rácsófol. Mintha a jelzőlámpák nem hoznák a tölték elvárt, vagy inkább a nekik tulajdonított biztonságát. Hála a JATE, a JGYTF, az Élelmiszeripari Főiskola lelkes kutatóinak, rengeteg adat van már a szegedi úthálózat melletti légszennyezésre, zajszintekre vonatkozóan. A Nagykörút mentén már ma is az egészségügyi határérték többszöröseit mérték, néha tizenháromszorosát. A

LANDSAT műhold szerint Szeged felett egy szennyezett levegőből álló bura figyelhető meg. Szeged legnagyobb tanulólétszámú általános iskolái, gimnáziumai, az I. Kórház, a Gyermekkórház, a Rendelőintézet, a SZOTE intézetei szenvednek nap mint nap már a mai forgalomtól is. Tanítani csak zárt ablakok mellett lehet (és tanulni?). A kórházban zárt ablak mellett sem tudják a szükséges tisztaságot, a pihe- nést biztosítani.

Ez mind nem számít? Ha ma is ilyen rossz a helyzet, mi lesz a megnövekedett forgalom esetén? A Nagykörút a város nagyon beteg, rehabilitációt követelő közepé. Az országban szinte sehol sem ömlik a város közepén a tranzitforgalom egy háromnegyed körön. A mai utak mai kiépítésével a korábbi

városvezetés a város közlekedését, közlekedésszervezését egy olyan kényszerpályára állította, amelynek felhagyása sokba kerül. Fel nem hagyása pedig egyre több.

A megelőző években a forgalommal a problémákat is az egyik utcáról a másikra tették át, a gondok megoldása helyett. A koncepciókészítők mégis ezt a rossz gyakorlatot akarják követni. A fejlett motorizációjú országok szakemberei óva intenek bennünket attól, hogy a városokban széles, egybefüggő utakat alakítsunk ki. Teljesen ellentétes a modern tendenciákkal az is, hogy a magát hosszú távú koncepciónak tituláló anyag nem, vagy alig szentel figyelmet a várost elkerülő utakra, vagy a forgalomcsendesítésre.

Elkerülő út kellene, P+R parkolókkal, mely lehetővé tenné a városi forgalom átszervezését. Az elkerülő út és a város közötti erdősávval. A nagy parkolóban áruházakkal. A parkolókhöz igazított tömegközlekedéssel. Ma még ezekre mind megvan a szükséges terület. Sajnálom, hogy városunk még azt sem tudta elérni, hogy a dorozsmai kamionterminál mindjárt a beindulásakor össze legyen kötve a városon kívül az 5. sz. főúttal. Az országban és a helyi érdekek egyszerre valószínűsíthető volna meg. A két nagy határátkelő miatt egy évben annyi kamion dübörög át a városon, mint amennyi a legnagyobb forgalmú magyar átkelőhelyen. A határátkelőhelyek és a kamionterminál a város ártalmas pontjai vannak. Az autópálya – fizető jellege miatt – még az 5-

ös főút irányú forgalomnak is csak egy részét fogja elvinni, a 43. sz. főútból pedig semmit.

Ezer település kéri az elkerülő út kiépítését. Ha a szegediek erről hallgatnak, abból soha semmi nem is lesz, pedig a városnak jó adottságai vannak. Az elkerülő út hosszabbítása összekötné Aradot és Temesvárt Szegeddel. A régióközponti álmokat is segítené egy jó út. Természetesen közben megoldaná másik hét település szegedihez hasonló gondjait is.

Az 50 km/órás sebességgel korlátozás olyan országokból ered, ahol előbb kiépültek a települést elkerülő utak. Akiknek már fontos az idő, azok ezeken tudnak haladni. Nagyon lényeges lenne a cél megfogalmazásán túl tenni is valamit az úgynevezett szövet-szerű városszerkezetért, a városi funkciók egyenletes szétosztásáért. Semmit sem tehet a közlekedésszervező akkor, ha minden lényeges célpont egy fél négyzetkilométeres területen belül található.

Talán az is kiderül a cikk-ből, hogy a város közlekedési helyzete bonyolultabb annál, mint ahogyan a koncepció feltételezi. Az eddigi ötletszerű fejlesztéseket lehet tovább vinni, de mivel ennek „gyümölcsét” naponta élvezhetjük, kérdés: érdemes-e? Talán a közlekedéssel foglalkozó szakmák szegedi képviselőinek is kellene erről beszélgetniük.

Dr. Rigó Mihály