

Érdekes tanulmányát ajánlotta nemrégiben elolvasásra dr. Rigó Mihály, a Szegedi Közúti Igazgatóság munkatársa. A 43-as számú főút környezeti hatásai Szegeden címet viselő elemzést (megjelent a Városi Közlekedés c. folyóirat tavalyi negyedik számában) nem csupán tényfeltáró, adatösszegező volt, hanem érdemes szélesebb nyilvánosság előtt ismertetnünk, hanem mert a szerző egynemely megállapításával „beleszólhat” a 43-as távolabbi jövőjét eldöntő szakmai vitákba.

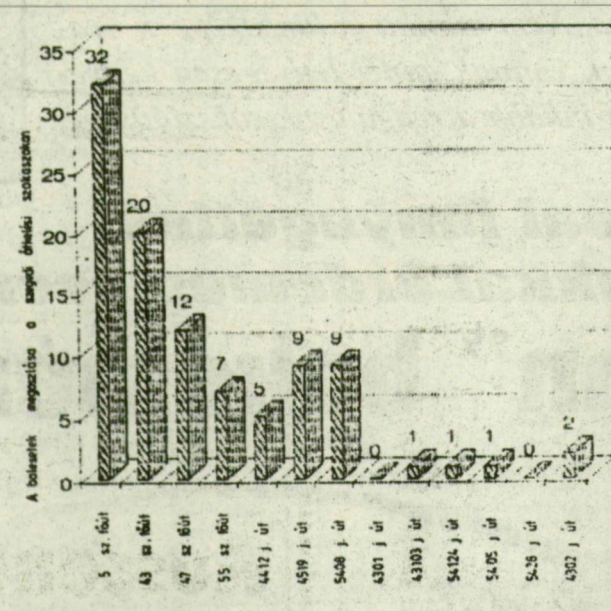
A közelmúltban Szegeden bemutatkozott holland DHV Environment and Infrastructure elnevezésű cég is hasonló megállapításokra jutott egyébként számítógépes, egyebek közt a 43-as főút forgalmi adatait is modellező programja révén. Ezek legfontosabbika – mint arról annak idején tudósításunkban is beszámoltunk –, hogy a Csongrád megyében sürgető úthálózatfejlesztési beruházások közül az élre kell tenni a Szegedet északról elkerülő, a megyét kelet-nyugati irányban átszelő új, egyelőre 430-asnak nevezhető út építését. Amely, még ha csak kétszer egy sávós lenne is, nem csupán Szegedet, hanem a jelenlegi nyomvonallal most igen hátrányosan érintett – értsd: kettészelt – többi települést is tehermentesítené egészen Nagylakig. Hogy milyen indokokkal és miképp, arra adja meg a – lehetséges, csak egyik – feleletet a szegedi szakembernek a következőkben ismertett tanulmánya.

Az 52 kilométer hosszú 43-as főút a hetvenes években kapott két nagy hídját, a szegedi és a makói „jóvoltából”, a nagykörúti összehangolt lámparendszer és a 4-6 sávúra, egyébként pedig hét méteresre, a makói átkelési szakaszon több helyen „faltól falig” szélesített burkolat miatt még azt a forgalmat is szippantja magához, amely pedig esetleg másfelé is haladhatna. Rádásul – ez alighanem egyedülálló az országban – a főút hosszának 45 százaléka településen belüli, úgynevezett átkelési szakasz!

### Baleseti helyzetkép

Mivel a megye többi főútja sincs sokkal szerencsésebb helyzetben, ebben a tényben keresendő az ok, hogy az országos átlagtól eltérően Csongrád megyében fölborulnak a lakott területen és azon kívül bekövetkezett balesetek arányai. Az országban a megyeszékhelyeken az összes baleset 12 százaléka, egyéb lakott területen 40, lakott területen kívül pedig 48 százaléka következik be – durván tehát 10-40-50 az arány –, Csongrádban pedig e számsor: 31-33-36!

# Hatástanulmány a 43-as útról Szeged a legveszélyesebb



A balesetszámok megoszlása a szegedi átkelési szakaszokon

A vizsgálódás körét tovább szűkítve: az 1991-es baleseti statisztika szerint 124 magyar vidéki város közül Szeged az első a kétes dicsősége, s vezetői a megyeszékhelyek listáját is. (Lásd: első ábránkon) Szegeden 13 országos közút átkelési szakasza található – ezek közül kettőn, az 5-ösön és a 43-ason következnek be az összes baleset 52 százaléka – több, mint az összes többin együttvéve! (Második ábra.)

A bekövetkezett balesetek számítógépes feldolgozásakor kiderült, hogy a 43-as első, 1351 méter hosszú, a Kossuth Lajos sugárút és a Szilléri sugárút közti szakaszának 67 százaléka baleseti góc – annak ellenére, hogy ott 12 és fél éve működik az elméletben a forgalombiztonság legkomolyabb biztosítékának tartott zöldhullám! Úgy látszik, a gyakorlat más... (Nem igazolja az elméletet Makó főtere sem, ahol 1977 óta van jelzőlámpa, mégis baleseti gócnak számít.)

A balesetek típusát vizsgálva Rigó Mihály tanulmányában rámutat: a segédmotorosok-kerékpárosok (31 százaléka), a gyalogosok (18 százaléka) elszenvedte/okozta magas baleseti arányból nem szabad azt a következtetést levonni, hogy járdák és kerékpárutak tömegének építésével az arányok csökkenthetők. Ugyanis kiderült: a járműfolyam keresztezésekor történik e balesetek 76 százaléka!

Egyébként a 43-as összes balesetének 47 százaléka is keresztező mozgás közbeni volt... A településenkénti megoszlást jellemzik a Szegedi Közúti Igazgatóság nyilvántartásában regisztrált, az 1980 és 1992 közti időszakban az átkelési szakaszokon bekövetkezett, személyi sérüléssel végződött balesetek adatai:

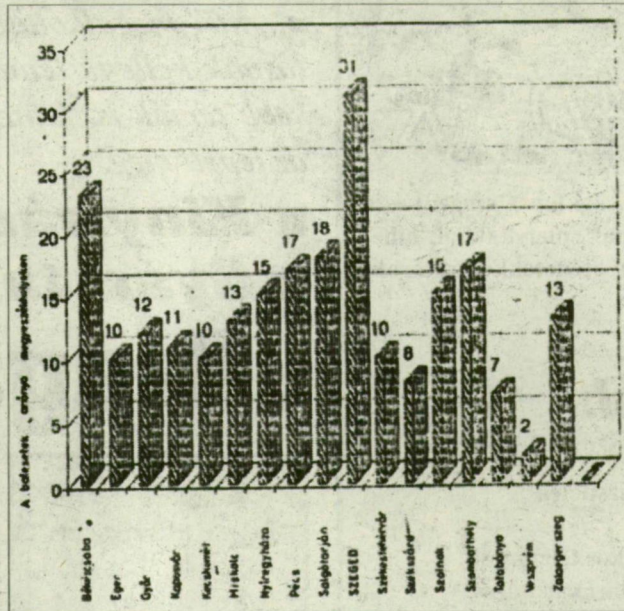
Szeged-Szőreg	387	(41%)
Deszk	45	(5%)
Klárafalva	12	(1%)
Ferencszállás	26	(3%)
Makó	213	(22%)
Apátfalva-Magyarcsanád	73	(8%)
Összesen	756	(80%)

Tehát közel 13 év 951 balesetének 80 százaléka belterületen történt!

### Tudósok állítják...

A járművek okozta zajszint hatásáról a tanulmány szerzője szakembert szólaltat meg. Dr. Kertai Pál (BME): „amíg a gyenge zajok hatására elsősorban a magasabb rendű idegtevékenység zavart, a közepes erősségű hangok alkalmazását érzékület, a szív súlyának növekedése, a gyomor és a vese működésének csökkenése, valamint a mellékvese működésének fokozódása (stresszreakció) követi...”

Ami a port illeti, a JATE kutatói a 43-ason a megengedett határérték 13-szorosát is mérték (az átlag hétszeres volt). Az Élelmiszeripari Főiskolai Kar kutatói pedig megállapították: a hét végi, változó forgalom hatásaként a levegőben lévő por maximális és minimális értékének hányadosa 18! A légszennyezés mértékét az is jellemzi, hogy a megengedett ólomtartalom nyolcszorosra is mérhető volt a 43-as egyik csomópontjában. A műholdfelvételeket értékelő műegyetemi vizsgálat szerint Szeged feletti, légszennyezett bura a városi közlekedésnek is tulajdonítható, meg annak is, hogy itt, az Alföld legmélyebb részén a szennyezőanyagok megülnek a gödörben. (Gyermekgyógyászok szerint Szegeden, a város fekvéséből adódóan az



Megyék baleseteinek összehasonlítása a megyeszékhelyeken történt balesetek aránya alapján

országos átlagnál jóval több az asztmás-allergiás gyermek.)

Kommentár nélkül álljon itt még egy adatsor – arról, hogy különböző betegségekben az országban és Szegeden hányan halnak meg:

A 100 ezer lakosra jutó halálesetek száma

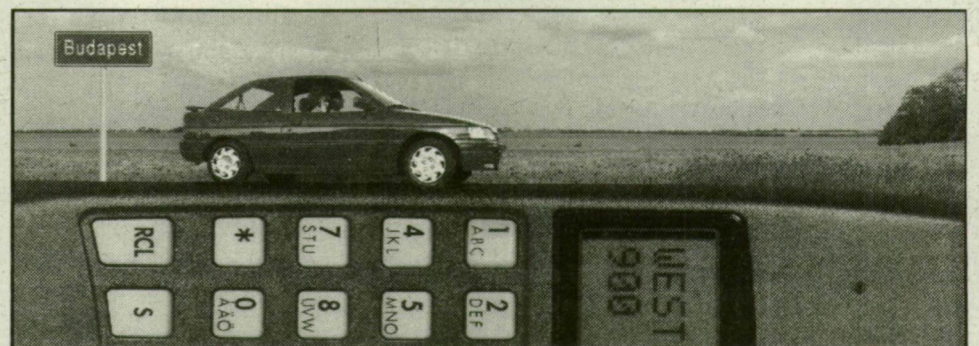
	országos átlag	Szeged
Tbc és késői Prosztrata	8,3	8,4
rosszindulatú daganata	11,5	12,3
Agy rosszindulatú daganata	5,3	5,9
Heveny szívinfarktus	136,6	142,8

A húgy-ivarrendszer betegségei 18,9 20,4  
Tüdőgyulladás és influenza 10,6 20,7

### Mi a megoldás?

„Az M43-as autópálya gondolata évtizedes. Az érintett települések és a járművezetők természetesen nagyon örülnének egy autópályának.” De: „kétségek merülnek fel a kis forgalom nagyság miatt... egy nagyon rövid szakasz kivételével még a mai 43-as főúton is kihasználatlan a kapacitás.”

Pály Katalin



## Legközelebb még közelebb

Westel 900. A GSM mobiltelefon rendszer. Sokak élete már elképzelhetetlen nélküle. Mert a Westel 900 a szabadságot, a biztonságot és a minőségi szolgáltatásokat jelenti az Eurofon-tulajdonosoknak.

Westel 900. A leggyorsabb hálózatfejlesztés Magyarországon és kapcsolat-teremtés külföldön. Hazánkban egyre

több az olyan hely, amelyet már bekapcsoltak a rendszerbe, s egymás után jönnek létre más országokkal is a barátságos szerződés.

A Westel 900 most örömmel tudatja, hogy megyeszékhelyén, illetve környékén már Ön is egyszerűen és gyorsan hozzájuthat GSM készülékéhez, az Eurofon kártyához és szolgáltatásainkhoz.

Westel Rádiótelefon Kft. üzlet:

Szeged, Tisza Lajos krt. 2-4., Tel.: (06-60) 327-600

Ofofórt üzletek:

Szeged, Kárász u. 16., Tel.: (06-62) 312-390 • Hódmezővásárhely, Andrassy u. 5-7. Tel.: (06-62) 341-181, (06-30) 414-071 • Szentés, Kossuth tér 5., Tel.: (06-63) 314-601 (06-30) 414-064

Beszerezés gépkocsiba:

VOLVO Veszprémi Autószalon, 6727 Szeged, Algyői út 65., Tel.: (06-62) 473-000

**Ne soha többé taraboljában!** CSAK TÁRCSÁZNI KELL TELEFONOS  
HIRDETÉSFELVÉTELÜNK VALAMELYIK SZÁMÁT, ÉS HIRDETÉSÜK BIZTOS CÉLBA ÉRI!  
481-281, 7-19-ig (Csak felárral és gyász!)  
320-239, 7-15-ig  
318-999 8-12, 14-17-ig

**ÜZLETEK ÉS IRODÁK BÉRBE ADÓK, IL. MEGVÁSÁROLHATÓK**  
a négy hónapos átalakítás után megnyitóló  
Bartók téri üzletházban.  
Kedvező ár, igény szerinti kialakítás. Tel.: 311-038

**KOVÁCS JÁNOS**  
élelmiszer-háztartási áruada  
6725 Szeged, Hajnal u. 20.  
lenyomatú bélyegző elveszett.  
1994. július 21-től használata érvénytelen

**VADHUS-ÁRUSÍTÁS!**  
Fácán, őz, vaddisznó, vadkacsa.  
Baromfiüzlet  
Rózsa u. 6.

**Irodahelyiségek hosszú távra kiadók.**  
Érdeklődni lehet egész nap a 472-966-os telefonon



Westel 900. A kapcsolat.