

SZIESZTA

NAPI MELLÉKLETEK

Hétfő A DÉL SPORTJA,

A PÉNZ BESZÉL

Kedd GYÓGY-ÍR

Szerda LÉGYOTT

Csütörtök BIZALMASAN

Péntek DÉLMADÁR

SZERKESZTI: ÚJSZÁSZI ILONA, WERNER KRISZTINA ■ 2007. JÚNIUS 9.

WWW.DELMAGYAR.HU

KERESZTÜL-KASUL CSONGRÁD MEGYÉN – KAMIONNAL, TEHERAUTÓVAL

Túlterhelt és töredezett utak foglyai

Rosszul állapotották meg az útépités fontossági sorrendjét, és nem adnak pénzt a karbantartásra a politikusok – mondják Szegeden, majd végig a 43-as és a 47-es úti menti településeken, meg az elkerülő gyűrűk hiánya miatt az autópáratban fuldokló városokban. Suzukink és egy tehergépkocsi fülkájából, meg a bitumenszalag széléről pillantottunk Csongrád megye közúthálózatára.

A leggyakorlottabb úrvezetőnek is összeszorul a gyomra, mikor előtte-mögötte-mellette ott a kamion, s neki e mozgó emeletes blokkok közé ékelődve kell az úton haladnia, fékeznie, sebességet váltania. Szerda kora délután: egyetlen lámpaváltás és öt-nyolc kamion kanyarodik a szegedi Kossuth Lajos sugárút és a Párizsi körút kereszteződésében Nagylak felé.

Mozgó monstrumok

– Elviselhetetlen a dübörgés. A benzingóz miatt csak éjjel lehet ablakot nyitni – panaszkodik a szegedi Párizsi körúti házban élő Bea. A Kossuth Lajos sugárúton érkezik az áradat, mert az autópályán Szegedig utazók-szállítók 80 százaléka az északi kapun át jut el ide.

– Félelmetes úttá lett a 43-as az utóbbi fél évben – jelenti ki Szalai József, aki a Hansa Kontakt Kft. megrakott kocsijával hajnali ötkor indult árut teríteni – előbb a 47-esen Csorvásig, aztán Makón, vagyis a 43-ason át vissza Szegedig. A hivatásos sofőr 11 éve tapasztalatból tudja, hogy milyen veszélyes, mikor egy-egy „bevállalás” úrvezető előzni kezdi a 75, de néha

Logisztika

– Már nem csak a Duna jelent választóvonalat az ország módosabb és elmaradottabb része között, mert a Kecskemét vonalától északra és délre lévő területek között is mélyül a szakadék – összegzi tapasztalatát Lengyel István. A Tisza Volsped Kft. vezetője szerint itt, délen nincs jelentős ipari termelés, kevés az innen elszállítható áru, ezért itt a fuvarozó is kevesebb, mint az ország más vidékein. Az autópálya ideért, de késve, addigra a nagyobb multik, a logisztikai központok Aradra, Temesvárra költöztek. Ezért is egyre nagyobb lesz az átmenőforgalom.

90 kilométerrel robogó kamiont. Az úrvezető szemszögéből legalább ennyire félelmetes, mikor a két-három kamion konvoja fogja sietősre és száglud az utakon.

A 43-as 52 kilométeres szakaszának 45 százaléka településeket szel át. Szenved minden ottani város és falu. A balesetek száma, illetve a tehergépjármű okozta karambolok aránya



Kamionscorda teszi halálúttá a 43-ast

nem nőtt, mert annyira zsúfolt az út, hogy szinte lehetetlen a gyorsajtás, ami a legtöbb közúti tragédia okozója – magyarázza a táblázatba is foglalható adatok alakulását Radics Róbert százados, a megyei rendőr-főkapitányság közlekedésbiztonsági osztályvezetője. A zsúfoltság miatt a Szeged-Makó közötti utazási idő a korábbi harminc percről egy órára nőtt – tudjuk Szalai Józseftől.

Hatványozott rombolás

A sűrű egymásutánban érkező teherkocsik annyira rongálják a sokkal kisebb megterhelésre tervezett közúthálózatot, hogy a rombolás mértékének

érzékeltesére „tíz a negyedik-ötödiken hatvannyal” számol a szakember. Magyarországon megengedett, hogy tíztonnás mozgó monstrumok dübörögjenek végig az utakon. Egyetlen megrakott kamion nagyobb kárt okoz, mint ha ugyanazon az útszakaszon csak személygépkocsi, de abból tízezer száguldana.

– A legkátyúsabb úton Kiskunhalas felé autózva, a megyehatár közelében zötyköldehetünk, de az M5-ös is nagyon rossz minőségű már – kutat emlékeiben Szalai József, aki harmadik helyre a 43-as út egyre romló állagú testét teszi.

Az autópálya is Nagylak felé irányítja a fuvarozók érdeklődését – véli Kunos Gyula, az orosházi határőrigazgatóság sajtószóvivője. Míg korábban Ártándnál keltek át azok, akik Románia felső fertályára igyekeztek, addig e fuvarozók egy része most, hogy az autópályán gyorsabban haladhat, Nagylak felé veszi az irányt. De a forgalom drasztikus növekedésének legfőbb oka Románia és Bulgária uniós tagsága: az eddig Szerbiát érintő tranzitforgalom is Magyarországon zúdul át.

KÖZÚTI BALESTEK CSONGRÁD MEGYÉBEN

TELEPÜLÉS	ÖSSZESEN		TEHERGÉPJÁRMŰVES* KARAMBOL ARÁNYA (%)	
	2006	2007**	2006	2007**
Szeged	422	162	9,7	7,4
Makó	73	24	4,1	4,1
Vásárhely	93	40	12,9	5,0
Szentes	108	45	12,9	11,1

*Az autóbusszokkal együtt.
**2007. június 7-ig.

Forrás: Csongrád megyei Rendőr-főkapitányság DM-grafika

Így a 43-as út mentén élők látják és szenvedik el az Isztambul-Hamburg közlekedési folyosón, és hagyományos kereskedelmi úton haladó forgalom méreteinek hirtelen megnövekedését.

Sebek és hiányok

Az M43-as és az ehhez tartozó új Tisza-híd megépülése Csongrád megye elsőrendű érdeke. Már több politikus is ki mondta: 2010-ig elkezdik az M43-as építését. Ezért aztán a most szolgáló 43-as nyomvá-

lyús, kátyús és töredezett testének gyógyítása nem várható.

A megye legveszélyesebb útszakasza a Szeged-Makó-Nagylak vonal – Kapsz Gábor, a Tisza Express Kft. vezetője szerint. Nála a második a 47-es kétszer egy sávosnak maradt két és fél kilométeres szakasza az algyői híd és Hódmezővásárhely között. Az itteni útszelésítés mellett sürgető feladatnak a még csak a tervezőasztalon létező, városokat elkerülő utak megépítését teszi a közlekedési szakember.

ÚJSZÁSZI ILONA



Teherforgalom rombolja a kisebb megterhelésre tervezett közúthálózatot



Forgalmas úton haladva is másképpen kell vezetni egy teherautót, illetve egy személykocsit – mondja Szalai József

FOTÓK: KARNOK CSABA