

A TERÜLETFEJLESZTÉS ÉS A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT ÖSSZEFÜGGÉSE A II. TISZAI VÍZLÉPCSŐ TÉRSÉGÉBEN*

KECSKÉS SÁNDOR

a műszaki tudományok doktora

MSZMP Központi Bizottsága, Budapest

A regionális fejlődés törvényszerűsége, hogy egy nagyobb létesítmény építése majd üzembehelyezése megváltoztatja a távolabbi környezet arculatát is. Az üzemeltetés serkentően hat a gazdasági életre, átalakítja a gazdaság szerkezetét, megváltoztatja a lakosság életkörülményét és követelményt támaszt az infrastruktúra kielégítésére. Az így felmerülő igények nem nélkülözhetik a közlekedés fejlesztését, amely egy-egy nagy létesítménynél már az építést megelőző időszakban szükségessé válik, az építőanyag és a berendezés helyszínre szállítása miatt is. Az ilyen irányú fejlesztés már a mű üzembehelyezése után is megfelel a követelményeknek.

A II. Tiszai Vízlépcsőnél egy speciális esettel van dolgunk. A létesítmény elkészülte után még nagyobb mértékben válik szükségessé a közlekedés elemzése, megtervezése, kiépítése, egy területen több közlekedési ágazat fejlesztése. A felmerülő szállítási feladat nemcsak a szunnyadó szállítási szükségletet változtatja nyílttá az elkövetkező években, hanem a vízi közlekedésben nagyobb fejlesztési lehetőséget biztosít az ágazat számára.

A bekövetkezett változások miatt a terület és településhálózatfejlesztés távlatait a közlekedés kapcsolatával kell egybevetnünk. A területfejlesztési irányelvekről szóló határozatok a területi és a közlekedési tervezés közös feladatává teszik a közlekedés és településhálózatfejlesztésnek a közlekedés politikai koncepciót is figyelembe vevő összehangolását. A közlekedés és hírközlés országos hálózata a területi szerkezet fejlesztésének fontos eszköze. A területfejlesztési irányelvek között a közlekedési hálózatok fejlesztésére vonatkozó határozott, konkrét feladatok is megfogalmazást nyertek. A településhálózat-fejlesztési koncepció figyelembevételét kötelezővé tették, mind a beruházások területi elhelyezésénél, mind a nyomvonalak kijelölésénél.

A térség jövőbeni közlekedési szükségletét fokozza:

- a meglévő és a fejlődésben levő ipar,
- a fejlődés alatt álló intenzív mezőgazdasági termelés,
- az üdülő és a turista forgalom.

* Előadás a Tiszavidék-fejlesztési Tudományos Napokon. Karcag, 1974. szeptember 11.

A létesítmény végső üzembehelyezésével a közlekedésen keresztül kialakul egy szűkebb és egy a térben távolabbi vonzáskörzet. A szűkebb vonzáskörzethez tartoznak a közeli megyék települései, a távolabbiakhoz a teljes két északi tervezési körzethez tartozó valamennyi megye, de még Békés és Pest megyék egy része is. A későbbiek során a szomszédos országok turistái is felkeresik majd a hatalmas vízfelület környékét. Az egyes vonzáskörzetek befolyásolják majd a közúti, vasúti, de a víziközlekedés fejlesztését is. A víziközlekedés fejlesztésénél nagy jelentősége lesz a Csongrádi Vízlépcső és a Duna—Tisza Csatorna megépítésének, amelyen keresztül a térség bekapcsolható az európai nagy víziútrendszerbe.

A szállítási szükségletek kielégítésére a szárazföldi közlekedés alaphálózatai rendelkezésre állnak. Szükség van a hálózatok minőségi fejlesztésére és a tározó közvetlen közelében a belső úthálózat megtervezésére, kiépítésére, de erre az utóbbira csak az üdülői település megtervezése, a terület rendezése után kerülhet sor. A rendezési tervek Heves és Szolnok megyék tanácsai adatszolgáltatása és irányítása mellett készülnek.

A közlekedés az előzőekhez kapcsolódva a következő ágazatok fejlesztését tervezi.

Közúti közlekedés

A terület megközelítése közúton távolabbról a főútvonalakon, közelebbről az összekötő majd a kiépülő gyűjtőutakon lehetséges. A Középtisza-vidéki üdülőkörzethez tartozó községek a regionális rendezési terv szerint: Borsod-Abaúj-Zemplén megyéből: Négyes és Tiszavalk, Heves megyéből: Poroszló, Sarud, Újlőrincfalva, Kisköre és Tiszanána, Szolnok megyéből: Abádszalók, Tiszaderzs, Tiszafüred és Tizzaszőlős.

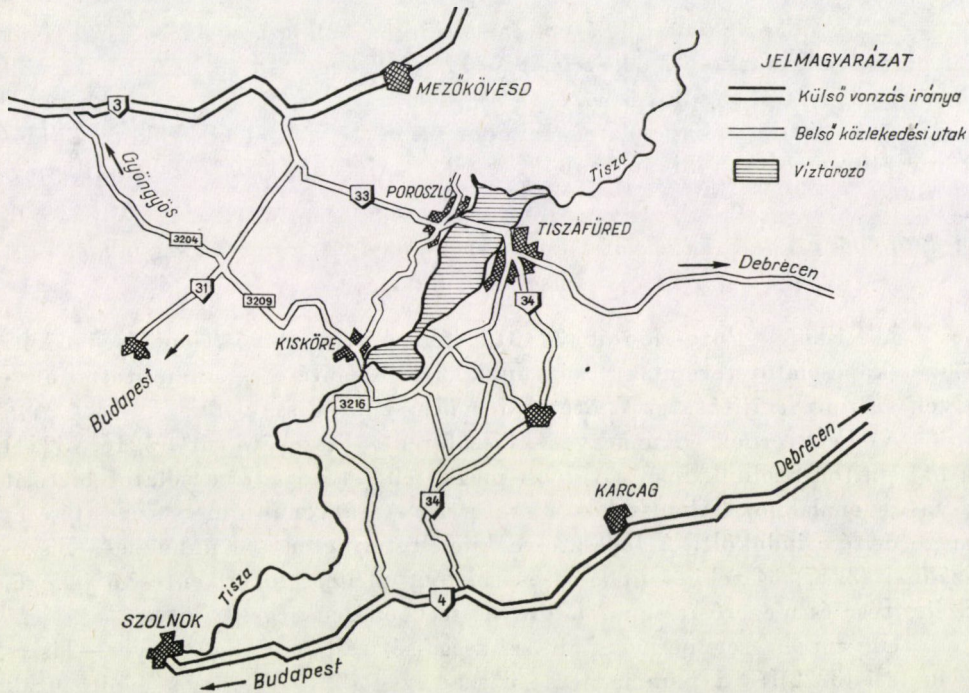
Tartós és rövid idejű üdülésre alkalmas települések: Tiszafüred, Kisköre, Abádszalók és Poroszló.

Horgászati igényeket kielégítő települések az előzőeken kívül: Négyes, Sarud, Tiszaderzs (vadászati igényeket is kielégít), Tiszanána, Tizzaszőlős, Tiszavalk és Újlőrincfalva.

Az általános rendezési tervek az üdülőkörzet fejlesztési irányainak megfelelően készülnek. A rendezési tervek készítésénél nagy gondot kell fordítani a fürdő- és csónakázó helyek kijelölésére, ésszerű határok közötti koncentrálásukra a közművesítési gondok csökkentése miatt.

A területfejlesztés ipartelepítési lehetőségeivel nem kívánok foglalkozni, erről más előadásokban lesz szó. Az itt jelentkező szállítási szükségletek kielégítésében viszont a szárazföldi közlekedési ágak mellett nagy szerepe lesz a víziközlekedésnek. Ezt a rövid kitélet csak a szállítási szükségletekre való utalás miatt említettem meg.

A tározó közúti megközelítés szempontjából két országos jelentőségű fővonal között fekszik, 3-as és 4-es, amelyekből további kétszámjegyű főutak, majd alacsonyabbrendű összekötő utak ágaznak ki. Az érintett főközlekedési utak a forgalmi igényeket vonalvezetési, burkolatvastagsági, burkolatfelületi szempontokból ki fogják elégíteni. Az alsóbbrendű utakat az elkövetkező ötéves tervekben burkolat szempontjából, ha szükséges, 6 m-re ki kell szélesíteni és



1. ábra. A Kiskörei Vízlépcső térségének úthálózata

meg kell erősíteni. A szélesítés és megerősítés sorrendiségét a forgalmi terhelés és az állapotfelmérés alapján kell eldönteni, figyelemmel a terület gazdaságfejlesztési irányaira, az üdülőkörzet és a távolabbi települések kapcsolataira.

Távolabbi városok és az üdülőkörzet közúti kapcsolata a jobb parton és a bal parton (1. ábra)

Budapest—Gyöngyös irányából a 3-as sz. főközlekedési út, amely Gyöngyösig az üdülőkörzet kialakításának első üteméig az M 3-as autópályával bővül. Itt kell megemlíteni a 31 és 33-as főközlekedési utakat, valamint a Gyöngyös—Heves—Pusztataskony-i (3204, 3209) összekötő utat, amelynek megerősítése az V. ötéves tervben indokolt.

Miskolc és Eger felől a 3-as és 33-as főközlekedési utak jelentősek. Állapotuk kielégítő. A 33-as főközlekedési út Poroszló—Tiszafüred közti szaka-

szának átépítése az artéri mőtárgyakkal együtt az alapberuházás költségei terhére az üdülőkörzet első ütemének kiépítéséig megvalósul.

Debrecen felől a 33-as főúton van kapcsolat az üdülőkörzettel. Az üdülőkörzet második építési ütemének Tiszafüred átkelési szakaszát új nyomvonalra kell helyezni. Szolnok—Törökszentmiklós felől az üdülőkörzet megközelíthető a 4-es, 34-es főutakon és Fegyvernek—Kunhegyes—Tiszafüred-i összekötő utakon.

A 4-es főközlekedési út átépítése 1975-ben befejeződik, a 34-es sz. főút jelenleg 4 m-es burkolatának szélesítése 1975-ig, megerősítése 1977-ig készül. Az összekötőútról később szólok.

A nemzetközi kapcsolatok fejlődésével a külföldről érkezők az üdülőkörzetet az említett főbb útvonalakhoz való csatlakozásokról közelíthetik meg.

A főúthálózat és az üdülőkörzet közvetlen kapcsolata, valamint az üdülőterület belső úthálózata

A Kisköre—Poroszló-i út (3213) a jobb parton fekvő településeket köti össze, kapcsolatot teremt a vasútvonalakkal. Kiépítése és az említett irányelvek szerinti felújítása az V. ötéves tervben szükségessé válik.

A Fegyvernek—Kunhegyes—Tiszafüred-i összekötő út (3216, 3221) a bal parton Szolnok felől rövidebb megközelítést ad és kapcsolatot biztosít a vasútvonalakhoz (Abádszalók, Tiszafüred). Az útvonal 6 m-es szélesítése és megerősítése indokolt. A fejlesztésre kijelölt területen a Kunhegyes—Tiszaszőlős-i (3217) összekötő út a 34-es sz. főút mellett tehermentesítő jellegű. Szélesítése és megerősítése a VI. ötéves tervben szükséges.

Ugyanezen tervperiódusban szükségessé válhat a Kunhegyes—Tisza-gyenda-i (3222) és a Kunmadaras—Tiszaderzs-i (3219, 3218) összekötő utak szélesítése és megerősítése is. Az utak kiépítése nagyjelentőségű az üdülőkörzet megfelelő színvonalú ellátása miatt. Ugyancsak a VI. ötéves tervben indokolt lesz a Kunhegyes—Abádszalók-i (3221) út megerősítése, amely már most 6 m széles burkolattal rendelkezik.

Az üdülőkörzet *belső úthálózatát* képezi a Kisköre—Poroszló-i és a Fegyvernek—Tiszafüred-i (3216, 3221) összekötő utak, mint főgyűjtő utak. Ezen főgyűjtőutak figyelembevételével a kijelölt üdülőkörzeteket egy-két, esetleg három gyűjtőúttal is célszerű lesz bekötni.

A *gyűjtőutak*, de a *lakóutak* kijelölésénél is célszerű felhasználni a meglévő mezőgazdasági utakat és azok nyomvonalában elhelyezett mőtárgyakat. A vízparthoz vezető utak céljára fel kell használni a beruházással egyidőben kialakított földutakat, mivel a földutakon a tervezett védőgát melletti csurdalék csatorna mőtárgyai elkészültek vagy építés alatt állnak. A *belső úthálózat sűrűségét* a rendezési terv tartalmazza majd feltüntetve a közösségi telkek helyét és nagyságát is.

Összehasonlító műszaki- és pénzügyi adatok

Meglevő út 6 m-re történő szélesítése és megerősítése: 2,8 millió Ft/km. Új nyomvonalon történő építésnél 6 m széles burkolat és 9 m koronaszélesség esetén 7 millió Ft/km. A meglevő utak korszerűsítésének gazdaságossága nem vitatható. Ezért csak a legszükségesebb esetben kell a vonalvezetést korszerűsíteni vagy teljesen új nyomvonalon vezetni az utat, mert a mezőgazdaságilag hasznosítható területet is megkíméljük. Az új nyomvonalak építésénél a költségeket növelheti még az altalaj kedvezőtlen volta. (2. és 3. ábra)

A Kiskörén megépített üzemi híd szélesítését a KPM tervbe vette. Az eddig végzett vizsgálatok alapján szélesítés után a híd két nyomon sebességkorlátozással a közúti átkelő forgalmat le tudja bonyolítani és ezzel a közös közúti—vasúti híd a közúti közlekedés alól tehermentesül.

A közúti közlekedést kiszolgáló létesítmények

Üzemanyagtöltő-állomások Kiskörén, Tiszafüreden és Hevesen vannak. A Hevesen elhelyezett állomást a közeljövőben lebontják. Ezen kívül a fejlesztést a regionális terven belül mindkét parton biztosítani kell.

Szerviz ellátás szempontjából Tiszafüred, Gyöngyös és Eger látják el a térséget. Egyszerűsített fejlesztésről e területen is gondoskodni kell. A bal part fejlesztése elengedhetetlen.

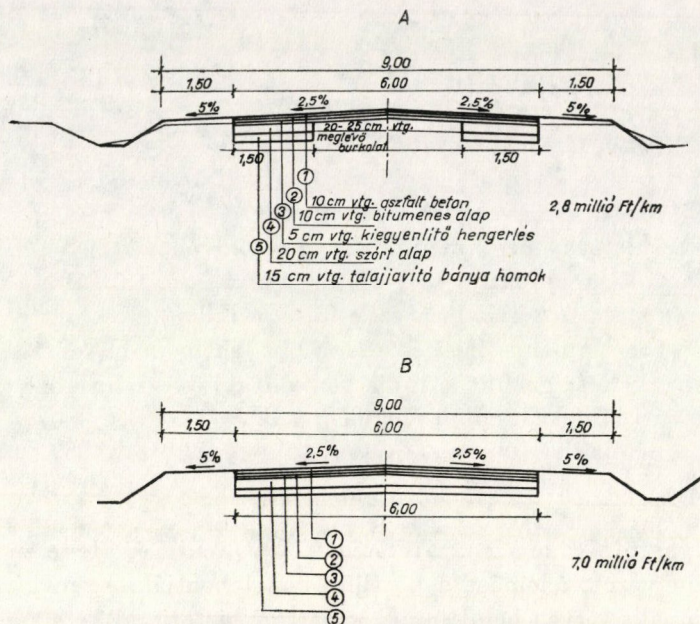
Parkolóhelyekről a rendezési terv keretében kell gondoskodni a közintézmények és közösségi szolgáltató egységek (éttermek, fürdőhelyek, nagyobb szórakozási létesítmények stb.) térségében.

A közúti közlekedéssel összefüggő autóbusz közlekedést a regionális terv alapján a kiépítés sorrendjében kell megtervezni viszonylat és menetrend szempontjából. A vasútállomásokhoz az ott közlekedő vonatokhoz a csatlakozást biztosítani kell. Hasonló elvet kell biztosítani a távolsági, környéki és az üdülőkörzet belső közlekedésének összehangolásában. Mérlegelve a járatok sűrűségét a parkoló és megállóhelyeket a tömegközlekedéshez ki kell alakítani. A jelenlegi helyzet már most nem felel meg a követelményeknek. Az egész tömegközlekedést korszerű alapokra kell helyezni. Az üdülőkörzeten belül a forgalmat egy vállalat bonyolítsa le, az igények alapján.

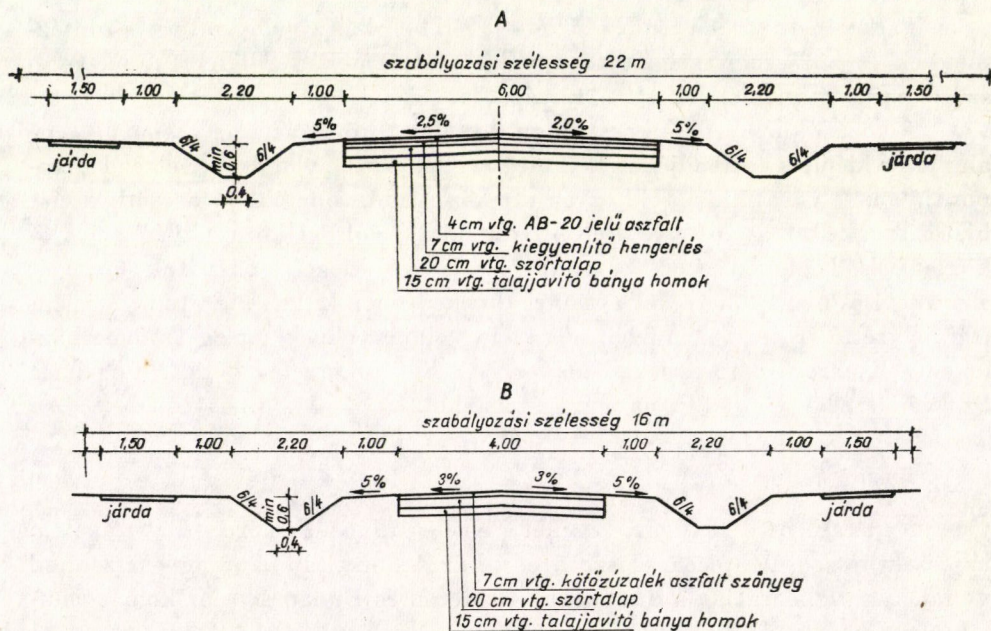
Vasúti közlekedés

A víztározót délnyugati végénél a Kisújszállás—Kisköre—Kál—Kápolna, az északi részen Debrecen—Tiszafüred—Füzesabony és a Karcag—Tiszafüred vonalak csatlakoztatják a Budapest—Debrecen és Budapest—Miskolc fővonalakhoz.

A Kisújszállás—Kál—Kápolna vonal korszerűsítése 1975-ben befejeződik. A vonalon 20 Mp tengelynyomás és 60 km/h sebesség lesz. Kisköre állomáson



2. ábra. Útkorszerűsítés keresztmetszénei
A = meglévő útburkolat felhasználásával
B = új nyomvonalon



3. ábra. Mellékutak minta-kétszélvényei
A = gyűjtőtűt
B = üdülőkörzeti -és egyéb út

1974. II. félévében új felvételi épület építését kezdi el a MÁV és 1975-ben befejezi az építkezést.

A *Karcag—Tiszafüred*-i vasútvonal Karcag—Kunmadaras közötti szakaszának átépítése megtörtént, Kunmadaras—Tiszafüred között az átépítés az V. ötéves terv első felében fejeződik be. Az átépítés után az egész vonalon 20 Mp tengelynyomású járművek közlekedhetnek 60 km/h sebességgel.

Debrecen—Füzesabony-i vonalon a tengelynyomás 18,5 Mp a sebesség 60 km/h. A vonal korszerűsítését a MÁV az V. ötéves tervben elkezdte és kb. 1980-ban befejezi. A vonal átépítése után a tengelynyomás 20 Mp és a sebesség 60—80 km/h lesz.

A vonalak átépítése egyszerű korszerűsítéssel történik, ami által a vonalvezetésben nem történik változás. A nagyobb sebességnövelés több költséget jelentene. A vonalakon jelenleg vegyes vontatással történik a személy- és áruszállítás lebonyolítása. A kedvező járműbeszerzés hatására a két utolsó vonalon megszűnik a gőzvontatás. A *Kisújszállás—Kál—Kápolna*-i vonalon később is gőzvontatás marad.

A vasúti mellékvonalak közötti csatlakozása a térségben megoldódik, a fővonalak állomásain a csatlakozás biztosított. A közlekedéspolitikai menetrendi részét az üdülési idényre meg kell majd tervezni, a kulturált utazást biztosítani és a vertikális kooperációt a közúti és vízi közlekedéssel megvalósítani. A két vasúti fővonal állomásain szükség szerint az autóbuszjáratok csatlakozásáról is gondoskodni kell.

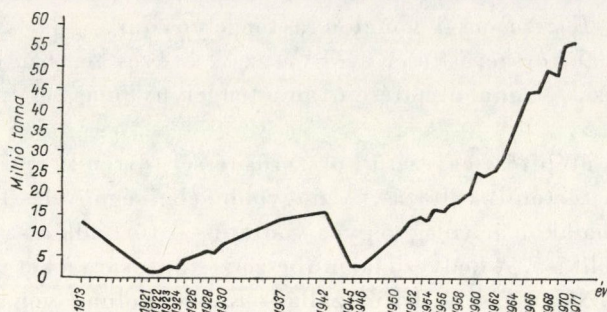
Vízi közlekedés

A II. Tiszai Vízlépcső kiépítésének hatása a távolabbi létesítményekkel együtt nagyjelentőségű azért is, mert Európa vízrajzi térképét mélyreható folyamat alakítja át, amely a későbbiekben kihatással lehet országunk egész víziközlekedési fejlődésére. E kérdéssel azért szeretnék egy szélesebb felületen foglalkozni, mert az igaz, hogy a Kiskörei Vízlépcső a víziútrendszer kialakításában kis létesítmény, de helyi jelentősége fontos láncszem az egész rendszerben, még akkor is, ha a hajózás a komplex fejlesztésben nem játszott nagy szerepet. A hajózás csak a komplex fejlesztés eredményeit használhatja fel.

1981-ben a *Duna—Rajna—Majna* víziút eléri a Dunát és ezzel megvalósul a Kelet—Nyugat-Európát összekötő egységes víziúthálózat. A víziút 13 országot köt össze, amelynek gerince a Duna és a Rajna.

A Duna csatornázása Ausztriában, továbbá (6 vízlépcső és egy közös a Csehszlovákokkal) a magyar szakaszra két közös építésű vízlépcső tervezése folyamatban van, de a későbbiekben még két vízlépcsőre lesz szükség. A Duna alsó szakaszán is elkészülnek a vízlépcsők, a vaskapui jugoszláv—román közös vízlépcső elkészült. Ez alatt újabb létesítmény építésére született határozat. A legalsó kisebb esésű szakaszon 4 vízlépcső van előirányozva a bolgár—

román illetve a román—szovjet szakaszon. Teljesülé akkor válik majd ez az európai víziútrendszer, ha megvalósul a Rhone—Rajna összekötése, a Duna—Odera—Elba csatorna és a Bug—Pripjaty összekötésével a kelet-európai körforgalmú víziút is kiépül. A folyók csatornázása és a csatornák megépítése nagy költséget jelent, a terepviszonyok okozta nehézségek miatt.



4. ábra. A dunai áruszállítás alakulása 1913. és 1971. évek között

A Duna áruszállítása rohamosan növekszik. Különösen 1963—1971 között vált a fejlődés dinamikussá, amikor a dunai forgalom megkétszereződött. (4. ábra) A víziszállítás gazdasági jelentőségét tükrözi az 1000 Mp áruszállító kapacitás különböző szállítóeszközökre vonatkozó beruházási igénye:

A szállítóeszköz			
Neme	Db.száma	Élettartama (év)	Beruházási értéke (millió Ft)
Önjáró hajó	1	50	12,5
Vasúti kocsi (mozdonnyal)	50	30	26,5
Gépkocsi (20 Mp KRAZ 258 típus)	50	10	26,0

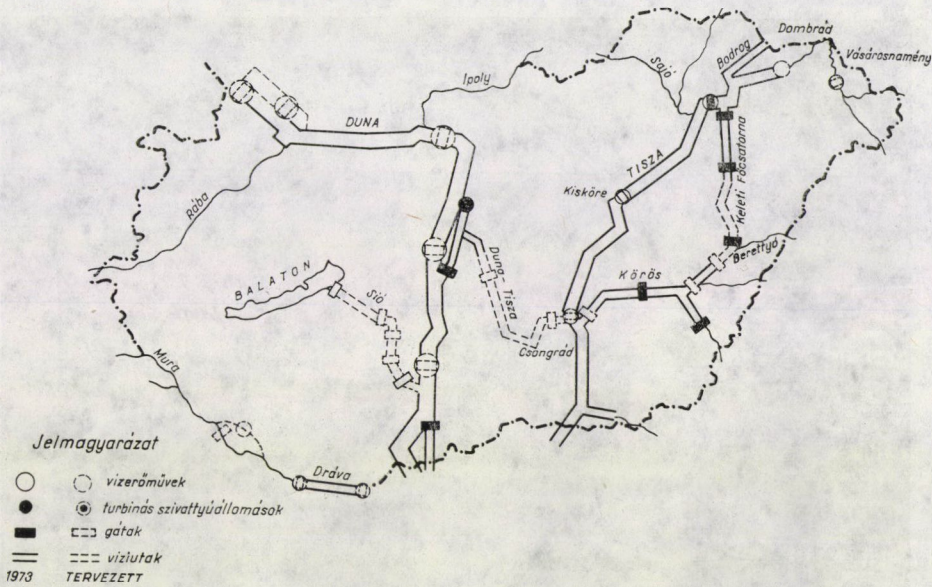
A víziszállítás további gazdasági előnye, hogy egy LE vonóerő kapacitással hajón nyolcszor annyi áru továbbítható, mint vasúton és közel harmincszor annyi, mint közúton. Ezen kívül a vízi-szállításnak kisebb a munkaerő igénye is. Az utóbbi időben azért irányul a figyelem a vízi szállításra, amelyet országunk belső szállítási igényeinek kielégítésére is fel kell használni.

A Duna és Tisza többcélú vízi nagylétesítményeinek szerepe

A Duna völgyében a többfeladatú művekhez a hajózási igényeken kívül elsősorban a vízerőhasznosítás, az árvízvédelmi, vízrendezési és vízellátási célok megvalósítása csatlakozik. A Tisza völgyében elsősorban a mezőgazda-

sági vízhasznosításnak van nagy jelentősége, amely további munkával, a vízszintes vonalvezetés kedvező átépítésével biztosítani fogja az utóbbi időben visszaesett hajózás fellendülését.

A Tisza csatornázása tehát az egész ország szempontjából kiemelkedő fontosságú, mert lehetővé tesz 700 000 ha-nyi területi öntözést, villamosenergiát szolgáltat és 600 km hosszú állandóan hajózható víziút létesül (5. ábra).



5. ábra. Magyarország víziút hálózatának fejlesztése

A csongrádi térségben megépülő vízlépcsővel az egész Alföld és Komoró—Záhony áruforgalmi csomópont is bekapcsolódhat az aldunai hajóúton keresztül a Duna—Fekete-tengeri hajóforgalomba.

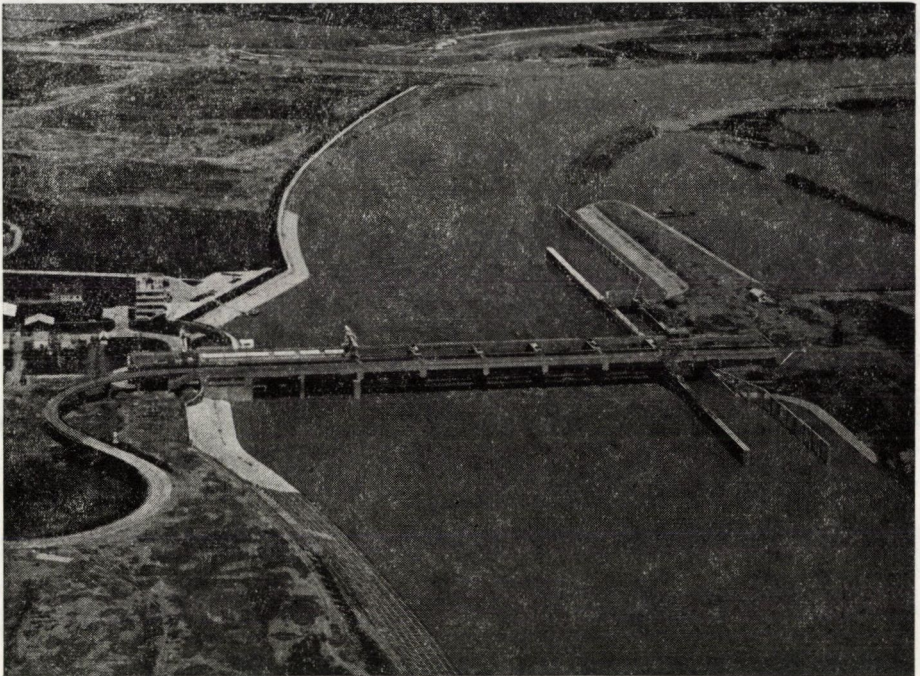
A tiszavölgyi vízkészletek kimerülése miatt vízpótlást a Kiskörei és Csongrádi Vízlépcsők és tározók üzembelépése után a Dunából lehet biztosítani. A Duna vízének átvezetéséhez meg kell építeni a Duna—Tisza csatornát, amely szintén része lehet az európai víziútszisztemnek. Az újabb hajóútot befolyásolni fogja az érintett terület gazdasági fejlődését, lehetőséget nyújt a területfejlesztés újabb megvalósítására. Lerövidíti a délkelet európai és nyugati kikötők közötti útvonalat.

A Szovjetunióból származó behozatalunk 68%-a nyersanyag, energia és félkésztermék, amelynek szállítására kedvező feltételeket jelent a hajózás követelményeire kiépített Duna és Tisza, valamint a Duna—Tisza csatorna.

A hajózás tehát a vízgazdálkodás céljára épített létesítmények kedvező hatását használja ki, kiegészítve a vízlépcsőt a hajózás céljára szükséges zsi-

lipekkal. Ez történt a II. Tiszai Vízlépcsőnél is (6. ábra). Már szó volt arról, hogy az átívelő üzemi hidat alkalmassá teszik közúti közlekedés céljára, amelyet korábbi megfontolással, jobb megoldással gazdaságosabban lehetett volna megépíteni.

A tározói vízfelületen létre kell majd hozni a kirándulás és átkelés célját szolgáló személyszállítási kishajózást is. A hajózás útvonalát a regionális tervvel



6. ábra. A Kiskörei Vízlépcső duzzasztó műve

összhangban az üdülőterületek kialakításának megfelelően kell kijelölni. A vízfelületen lehetővé válik a vitorlás és csónakázási vízisportok megszervezése is.

A vízlépcső lehetővé téve a kedvező tiszai hajózást, mezőgazdaság számára szükséges műtrágya szállítást kielégítheti, a műtrágya gyártáshoz szükséges foszfát gyártóműbe szállítását is, amely Budapestről (a Szabad kikötőből) vasúton jut el rendeltetési helyére.

A hírközlés

A térség településein kézikapcsolású telefonállomások vannak. Már az első ütemben indokolt a fő települések központjainak korszerűsítése, a távhívásos rendszer megvalósítása.

Az üdülőkörzet fejlesztésével egyidőben indokolt a kisebb települések postahivatalainak és telefonközpontjuknak korszerűsítése. Az üdülőtérületek központjában üdülőhelyi postahivatalokat kell létesíteni. Az ilyen irányú igények megtervezése csak a regionális tervek elkészültével realizálható.

Összefoglalás

A II. Tiszai Vízlépcső megépítése nagy hatással van a térség gazdasági fejlődésére. A gazdasági fejlesztés olyan szállítási igényeket teremt, amelynek kielégítésére a különböző közlekedési ágazatokat fejleszteni szükséges.

A terület jellegéből következik, hogy elsősorban a közúti közlekedés az, amely a nagyobb feladatok megoldására a legalkalmasabb. A főútvonalak vonalvezetése és burkolata a térségbe irányuló forgalom számára megfelelő. Az összekötő és a későbbiek során kialakítható gyűjtőutak átépítése, korszerűsítésük és megerősítésük a legtöbb esetben szükségessé válik. Tulajdonképpen ez az ágazat az, amelyet térségcentrikusan kell fejleszteni.

A vasúti közlekedés a térség szállítási igényeitől függetlenül is korszerűsödik. A terület sajátos jellegéből adódó igényeket itt is figyelembe kell venni. Meg kell teremteni a kulturált utazás feltételeit.

A vízi közlekedés fejlesztését a víziútrendszer megjelenése segíti elő. A kedvező hajózási feltételeket kell kihasználni. Az üdülési idényben gondoskodni kell a kirándulásra és átkelésre alkalmas hajópark megteremtéséről, a vízisport kiépítéséről. A hajózás a nagytávolsági ipari szállítási igényeket és a partmenti mezőgazdasági szállításokat szolgálja. A hírközlést a terület fejlődési igényei szerint kell kiépíteni.