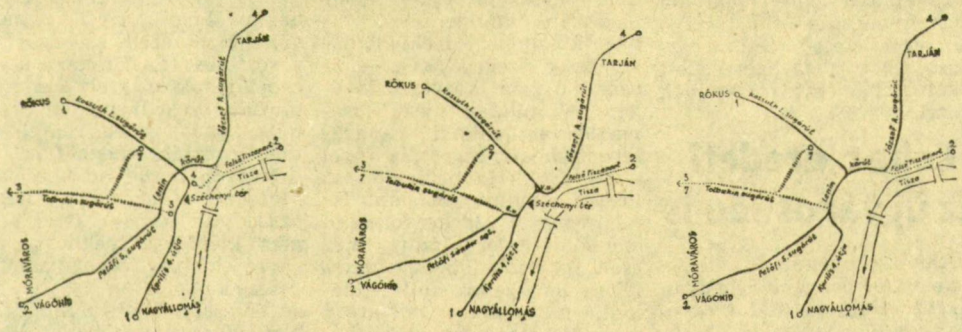


A Széchenyi téren át kötik össze Tarját Móravárossal



Első variáció. Korábban úgy tervezték, hogy a Vágóhidat a Lenin körúton át kötik össze Tarjánnal

Második variáció. Ezt találták megvalósíthatónak. (Rövidítések: S. u. = Somogyi Béla utca, V. u. = Vörösmarty utca)

Harmadik variáció. Érdekes ötlet csupán. A Lenin körúton belül nem maradna villamos

A szegediek szeretik a villamost. Hogy miért? Talán azért is, amiért mindegyik kedves, romantikus, főleg, ha késve jön, amikor sietünk, s olyan szűfolt, hogy már egy gombostűvel sem fér rá több. Tény az, hogy szeretik, az újszegedi járat elmúlását csaknem megsiratták. Érthető tehát, hogy amikor a város illetékesei elé került annak eldöntése, hogy a már épülő Tarját és a tervezett móravárosi új lakónegyedet (nyugati városrészt) miként kapcsolják be a város közlekedési hálózatába, a jó öreg villamosra gondoltak.

Életrevaló ötlet

A 2-es (vágóhídi) és a 4-es (most már nem gedóinak, hanem tarjáninak nevezett) villamosvonal egybekapcsolásának terve nagyjából ismeretes. Vonala, a Petőfi Sándor sugárút, Dugonics tér, Lenin körút, József Attila sugárút lett volna. Ennek következtében a 2-es Felső-Tisza-parti és a 4-es Tanácsköztársaság útja-Vörösmarty utcai nyulványa megszűnne. A Lenin körút villamos nélküli részét az elmúlt években felújította a tanács, a már villamospályás részéhez a Dugonics tértől kiindulva 1970 tavaszán kezdenek hozzá. A terv szerint itt már eleve úgy alakítanák ki az úttestet, hogy annak közepén kétpályás villamos legyen elhelyezhető. Ehhez a műszaki dokumentáció is elkészült. A munkát több szakaszban szándékoznak elvégezni, s a kivitelezés költsége elérte volna az 50 millió forintot.

Körülbelül az eddig elmondottaknál tartottak, s az ügyet befejezettnek tekintették, amikor befutottak a Belvárosi rekonstrukciójára kiírt országos tervpályázat pályamunkái. Ezek közül az egyik szegedi (Borvendég Béla, Bachesz János, Prágai János terve) a Tarján és a Móraváros eddigtilt alapon eltérő összekötését javasolta. Az ötlet igen megnyerte a bíráló bizottság, különösképpen a benne dolgozó közlekedési szakemberek tetszését.

A javaslat a következő: a Petőfi Sándor sugárútról a villamos a Dugonics téren kanyarodik rá a Somogyi Béla utcai sínre, s a 3-as villamos mostani végállomásánál forduljon be balra, a Kelemen utcába, az 1-es villamos vonalára. Ezen haladjon a Széchenyi térig, ahol előbb a Vörösmarty utcán, majd a Tanácsköztársaság útján, a jelenlegi 4-es villamos nyomvonalán jut el a József Attila sugárúthoz, a tarjáni végállomásra. Ebből következik, hogy a Lenin körúton ezután egyáltalában nem lesz villamos. A 2-es

vonal Felső-Tisza-parti szakaszát megszűnéséig lehet kötni a financia előtt egy ívvel a Tanácsköztársaság úti pályába.

Átszállással vagy nélküle

Az első meghökkenés után hasonlítsuk össze az első és a második variációt. Az első megvalósítása esetében aránylag egyszerű a villamos vonalának vezetése, de a Lenin körúton sokszor meg kellene állnia a kocsiknak (például a Dugonics térenél, a Centrum Áruház körül, a Takaréktár utcánál, a Radnóti gimnázium körül), ami lassítaná a közlekedést. A kétpályás villamos mellé a kétpályás közúti közlekedő sáv és az 1-1 leállósáv a gyalogosok részére alig 2 méteres széles járdát hagytna. Ez pedig a forgalmas, második kereskedelmi központot jelentő Lenin körúton kevés.

A második variáció kétségtelen hibája a sok kanyargás. A Somogyi Béla és Kelemen utca sarkán egy házat le is kellene bontani (a Fekete-házzal szemben levőt!), hogy a sín íve elférjen. A Zrínyi és a Kelemen utcából teljesen kitiltanák a közúti járműveket. Előnye pedig? A kevés megálló (Dugonics tér, Somogyi Béla utca, Széchenyi téri központi megálló, József Attila sugárút), s a szinte korlátlan járat-variációs lehetőség. Az igényeknek megfelelően indulhat például az eredeti nyomvonalon kívül (Vágóhid-Tarján) Tarján-Nagyállomás, tarján-rókusi állomás betétjárat is. A Széchenyi téren a dorozsmai 7-es vonal kivételével minden villamos találkozna. Könnyen belátható, hogy ez praktikus, és bátran nevezhető nagyvárosi megoldásnak.

A közúti közlekedés és a tömegközlekedés szoros összefüggésben van egymással. Ilyen szempontból is érdemes szemügyre venni a két variációt. Közismert, hogy a Belváros észak-déli irányú forgalma megoldatlan. A Tisza-parton park van, az Oskola, a Zrínyi, a Bajcsy-Zsilinszky utca legfeljebb egyirányú forgalomra alkalmas. Ha a Lenin körúton kétvágányú villamos közlekedne, a jelenlegi helyzetet tulajdonképpen nem változna semmi. Ha viszont leveleszik róla a forgalmat, lényegében meg is oldódik a Belváros észak-déli közúti közlekedése.

Végleges döntés előtt

A leckét tehát alaposan feladták! A döntést a városi tanács építési és közlekedé-

si osztályán napokig tartó konzultációk, viták előzték meg. Ezekben merült fel egy harmadik variáció gondolata is, melyet az érdekesség kedvéért érdemes közreadni. E szerint a Lenin körúton belül teljesen megszűnne a villamos, az 1-es a Hősök kapuja után a Lenin körútra fordulna, a Dugonics térenél „felszedné” a Petőfi Sándor sugárút felől érkező járatot, egy pályán haladná a Kossuth Lajos sugárútig, ahol az 1-es elfordulna a rókusi pályaudvar felé, a 2-es vagy 4-es (nevezhetjük így is, így is) pedig menne tovább a József Attila sugárútig, s ott térne el Tarján felé. Ennek a megoldásnak legnagyobb bökkenője, hogy az Aradi vértanúk terétől a Dugonics térig fel kellene verni az idén elkészült, kifogástalan Lenin körúti úttestet.

Végül ismét Szegedre hívták a tervpályázat zsűriének közlekedési szaktekin-télyeit, s együttesen végül úgy döntöttek, hogy a mind közlekedési-szervezési, mind pedig a beruházási szempontból legcélszerűbbnek mutatkozó második variációt javasolják bevezetésre a városi tanács végrehajtó bizottságának, aki e kérdésben az utolsó szó kimondására jogosult.

Tehát várhatóan a Széchenyi téren összpontosuló, a Lenin körúttal kihagyó villamosközlekedés valósul majd meg a közeljövőben Szegeden.

Fehér Kálmán

M. I.

Helyzetjelentés a metró építéséről

A budapesti metró építésében részt vevő vállalatok rendre teljesítik vállalt kötelezettségeiket, s minden lehetőség megvan arra, hogy a főváros lakói felszabadulassunk 25. évfordulóján bir-tokukba vegyék a régvárt vasút első szakaszát — alapították meg a fővárosi tanács terv- és közgazdasági főosztályának munkatársai. A metróépítésről szóló helyzetjelentésük rendkívül biztató: a metró kelet-nyugati vonalának a Fehér út-Deák tér közötti első, 6,5 kilométer hosszú szakaszán összpontosított erővel folynak a befejező építési, szerelési munkák.

Tervszerűen halad a Fehér úti végállomás és a Pilyangó utcai felszíni állomás építése, elkészült a Stadion állomás és a Baross téri állomás, s határidőre adják át a Blaha Lujza téri állomást is. Ugyancsak befejeződtek az Astória mélyállomás építési munkái.

Az első szakasz teljes hosszában befejeződtek a vágányfektetési és betonozási munkák. Folyamatosan dolgoznak az áramellátási berendezések felszerelésén, a transzformátorokat, egyenirányítókat és egyéb fontosabb elektromos berendezéseket már beépítették. Befe-

Automatikák és műanyagok

Budapesten, a Technika Házában két érdekes kiállítást rendeztek az elmúlt napokban. Az előbbin automatikákat, a későbbin műanyagokat mutattak be — nem is annyira a széles látogatóközönségnek, mint inkább az üzemek szakembereinek. A két bemutatónak közös vonását fedezhettük fel: kourunk technikai-technológiai sztárjai szerepeltek. Az Automatika 69-Budapest kiállításon részt vevő 8 külföldi és 22 magyar cég többek között ételfelszolgáló berendezést, szerszám-gép vezérlésére alkalmas egységeket, kovász- és tézstaképzést irányító automatákat; a tápszer keverésére, valamint az állatok etetésére alkalmas műszereket mutatott be. Az Egyesült Izzó, a VBKM olyan fejlett berendezéseket állított ki — amelyekkel sikerült bizonyítani, hogy hazánkban meggyorsult a kutatás, a fejlesztés üteme.

A két nappal ezelőtt megnyitott műanyag-kiállításon sem kevésbé figyelmet érdemlő mintadarabokat pillanthatunk meg: az első magyar gyártmányú fafunert utazó PVC-tapétát, a márványmintázatú PVC-borítóanyagot, a szilárd autókarrószeria elemeket, különféle műanyag csomagoló fóliákat, szintetikus anyagból készült fogaskerekeket. (Hazánk valamennyi fontosabb műanyaggal dolgozó nagyüzeme közül sajnos hiányzott a szegedi Kenderfonó- és Szövőipari Vállalat, amelynek polipropilén alapanyagú termékei szintén korszerűnek számítanak a hazai feldolgozóiparban.)

A látottak alapján nem nehéz eldönteni: az automatikák, s a műanyagok ma már nem kuriózumok hazánk iparában. Mindkét kiállítást az oly annyira áhított műszaki fejlesztés érdekében rendezték. Célját kitűnően szolgálta, de a tapasztalatok szerint meglehetősen szűk, fővárosi szakember-reteg jelent meg a kiállításokon.

Fehér Kálmán

M. I.

A fogyasztó hatalma

A fogyasztó szuverén hatalom — olyan gazdasági alapelv ez, amely különösebb bizonyításra sem szorul. Helyesbítsünk gyorsan: a látszat avatja ilyen egyszerűvé és kézenfekvővé ezt a szakmai meghatározást. Valóban, első hallásra úgy tűnik, hogy a boltba lépve tökéletes gazdasági szabadsággal válogathatunk az áruk között és semmiféle előírás, szabály nem korlátozhatja fogyasztói elhatározásunkat. A valóság azonban árnyaltabb, s a szuverenitás határok közé szorításának sokkal rejtettebb eszközeivel él, semmint, hogy első pillantásra észrevehetnénk. A belkereskedelmi piacutató tudományának szakértői pontosan ismerik ezeket az eszközöket. Bizonyára meglepődné minden, szakmailag avatatlan vásárló, ha csokorba gyűjtve életétárnánk a tényezőket, amelyek szabályos és törvényszerű ismétlődéssel terelik érdeklődésünket ilyen vagy olyan árucikkekre, számítható pontossággal meghatározva: mit vásárolnak és mit nem. A reklám és az áruk bolti csoportosítása, az esztétikai külső és az időjárás, a regionális tájfényességben kialakult vásárlói szokások és a társadalmi rétegződés — mind olyan tényező, amely akarva-akaratlan befolyásolja a vásárlói döntésünket.

A piacutató szakemberek gondosan rostálják, vizsgálják ezeket a fogyasztói motivációs elemeket — ám ezáltal hagyjuk magukra őket tudományos műhelyekben. A fogyasztói hatalom korlátozásának azokról az elemekről szólunk most, amelyek felismeréséhez mellőzhető a szakmai apparátus. A hiányokból eredő korlátokra gondolunk; azokra a jól ismert bolti párbeszédre, amelyek az „elfogyott, tessék benézni a jövő héten” kezdetű, sztereotíp szövegekkel jellemezhetők.

Bizonyításra sem szorul, mert vásárlói minőségünkben mindannyian tapasztaljuk, hogy ha valamiből kevés van, akkor fogyasztói hatalomról, szabad bolti döntésről, aligha lehet szó. A választás ilyenkor két változat egyikére korlátozódik: vagy nem vásárolunk, vagy azt vesszük meg, ami éppen kapható.

Mindéz természetesen nemcsak a legegyszerűbb és legtömegesebb kereskedelmi ügylet: a bolti vásárlás körében értendő, hanem ennél tágabban is. Ilyenkor a gazdasági élet teljes pályahosszán — a kiskereskedelem-től a gyárig — az iménti két döntésváltozat érvényesül, pontosabban: a gyár azt ad, ami van, s a kereskedelem azt kapja, amit kaphat.

Köztudomású, hogy a gazdaságirányítási reform egyik célkitűzése: a vevő pozíciójának erősítése, választási hatalmának megalapozása, a bolti pultról egészen a termelésig. Ismeretes az is, hogy ez az elv egész sor termék-csoportba éddig csak mérsékelttel valósult meg. Az okok bonyolult szövevénye játszik közre itt: az objektív hiányoktól a szubjektív hibáig terjedő skálában.

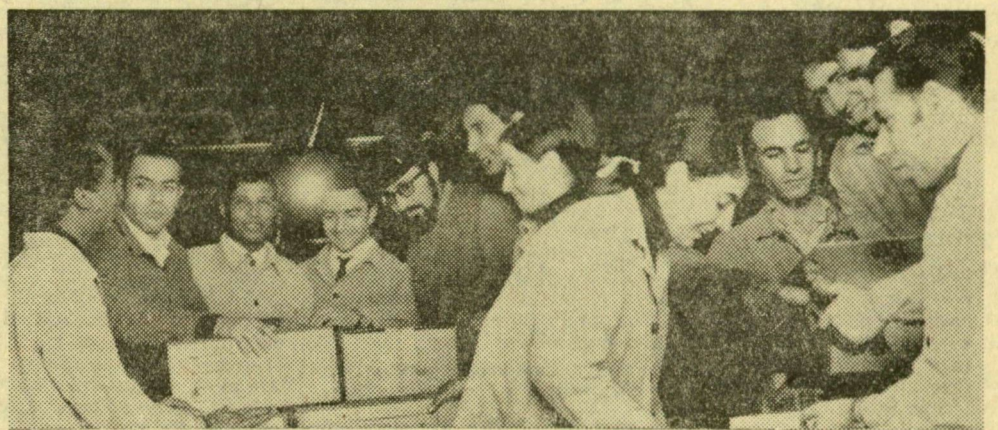
Tekintsünk el ezúttal az okok tételes vizsgálatától és szorítkozzunk csupán a következményekre. Aligha kétséges, hogy a fogyasztási cikkek minősége, garanciális színvonala összefügg az ellátási hiányokkal. A minőségellenőrző intézmények néhány vizsgálati tapasztalata is erre utal. Az Állami Kereskedelmi Felügyelőség az év nyolc hónapjában 17 ezer üzletben végzett ellenőrzést: ezek nyomán a korábbinál több pénzbírságot rótt ki, és összesen mintegy hétmillió forint nyereséget vont el ipari, kereskedelmi vállalatoktól, szövetkezetektől. Bűncselekményekre is fényt derítettek ezek a vizsgálatok, s az év háromnegyedében a felügyelőség 44 büntető feljelentést tett. Figyelemreméltó adatokat közöl a Kereskedelmi Minőségellenőrző Intézet egyik megyei vizsgálatának jelentése is: a Veszprém megyében ellenőrzött 63féle textilruházati termék 50 százaléka kifogásolható volt, s az élelmiszerek 63,5 százalékánál is hibákat találtak, olyanira, hogy ezek 39,5 százalékát ki kellett vonni a forgalomból. Budapest Főváros Állategyészségügyi Állomása hús- és tejvizsgáló felügyelőségek jelentése szerint a harmadik negyedévben vizsgált húskészítmények, konzervek 21,2 százaléka nem érte el a szükséges minőségi színvonalat.

A kritikai tényeket emeltük ki a vizsgálati dossziéból, jöllehet, egész sor termékcsoporthoz minőségi javult a közelmúlt hónapokban. A konzekvenciák összegezésében azonban a fogyasztási cikkek minőségi gyengéi adnak megfelelő alapot.

A megoldás kulcsa természetesen az, amire már utaltunk: olyan gazdasági atmoszféra, amelyben a vevő uralma dominál. Természetesen ezt nem lehet egyik napról a másikra megteremteni: ez olyan kapacitásokat és termékbőségeket feltételez, amihez csak fokozatosan juthatunk el. Am addig is tehetünk egyet-mást, mindenekelőtt azt, hogy a fogyasztó hatalmi pozícióját legalább a tudati szférában erősítjük. Sok jogszabály, törvényes előírás rögzíti a vásárlók jogait, s az előrehaladás fontos feltétele, hogy ismerjük ezeket a jogokat és éljünk is lehetőségeikkel.

Ma már nálunk is vannak társadalmi keretei az intézményes védekezésnek. A szakszervezetek ellenőrzik a tömegfogyasztási cikkek minőségét és megalakult — a népfront s a Szabványügyi Hivatal együttműködésével — az úgynevezett Fogyasztók Tanácsa is. Mindez fontos, de önmagában véve nem elegendő: az igazi megoldás csak a tömegességben, a vásárlók korszerű magatartásában keresendő. A lényeg: ne engedjünk fogyasztói jogainkból, ne érjük be a vártnál gyengébb termékkel, ne törődjünk bele a garanciális huzavonákba!

Tábori András



Somogyi Károlyné vezetete

ARAB DIÁKOK A GYÁRBAN. Az Arab Diákszövetség szegedi szervezetének tagjai tegnap, szerdán egész napos társadalmi munkán vettek részt a konzervgyárban. Az arab diákok népes csoportja — képzünk tanúsága szerint is — lelkesen csomagolta a konzerveket

Olasz miniszter látogat hazánkba

Pénteken este Budapestre érkezik dr. Riccardo Misasi olasz külkereskedelmi miniszter, hogy dr. Bíró József miniszterrel aláírja az október 31-én Rómában parafált

magyar-olasz hosszúléjára-tú kereskedelmi, gazdasági megállapodást, amely újabb öt évre jelöli meg a két ország közötti gazdasági kapcsolatokat továbbfejlesztésének útját. (MTI)