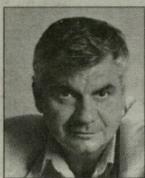


A szegedi tömegközlekedésről, városházi döntés előtt... Trolikkal háborúznak a buszok?



Ma még lehet választani – busz is, villamos is gurul a Tisza Lajos körúton. (Fotó: Miskolczi Róbert)



Busz, villamos, netán trolibusz? Mégis, mi szállítsa Szegeden az utasokat?

Tisza Volán vagy SZKT? Esetleg e két cég egyesüljön és a jövőben egy társaságként oldják meg a szegedi tömegközlekedés összes problémáit? Ezekkel a kérdésekkel már évtizedek óta foglalkozik Szeged város vezetése (s vitatkoztak éppen eleget maguk az utasok is), de mindenkinek kedvező válasz eddig még nem született. Mai írásunkban dr. Szeri István, a Tisza Volán Rt. vezérigazgatója szól arról is, miért tartja rossz ötletnek, hogy a jövőben a Tisza Lajos körúton ne gurulhassanak autóbuszok.

Az elmúlt napok eseményei azt sejtetik, hogy a szegedi önkormányzat – legalábbis a közgyűlés elé vitt előterjesztésből ez olvasható ki – a busz helyett a villamosüzemű közlekedést kívánja fejleszteni. Vajon milyen érzéssel olvasta dr. Szeri István, a buszos társaság vezérigazgatója a városatyák asztalára letett anyagot? Mit szól ahhoz, hogy miközben jó egy évvel ezelőtt dr. Bartha László polgármester még a gázbuszprogram folytatására ösztönözte a Tisza Volánt, ma már az is kétséges válik, egyáltalán szükség lesz-e Szeged legforgalmasabb buszjáratának, például a Tarjánból startoló 10-eseknek, netán a Északi városrészből induló 83-asoknak közlekedtetésére.

Mégis, kinek az ötlete?

– Vezérigazgató úr! Aki kezébe vette az elmúlt heti önkormányzati ülésre készült előterjesztést, igencsak meglepődhetett. Ugyanis az írásbeli anyag első oldalán az áll – az előterjesztést készítette: Stratégiai Iroda, Szegedi Közlekedési Kft. és Tisza Volán Rt.. A közgyűlés elé szánt anyag jövőképe szerint viszont a szegedi buszközlekedésre visszafelé várna. Ehhez adná hozzájárulását a Tisza Volán?

– Természetesen erről szó sincs, mindössze az történt,

hogy bár társaságunk neve valóban szerepel az előterjesztésben, de annak elkészítésbe a Tisza Volán Rt.-t nem vonták be. Ez az anyag az SZKT irányítóinak és a városháza stratégiai irodáján dolgozó egyik osztályvezetőnek a szellemi terméke. Azért hangsúlyozom ezt, mert meggyőződésem, hogy Szeged város vezetői az előterjesztésben lévő terveket nem támogatják, hiszen azok nem felelnek meg a korábban megfogalmazott elveknek, amelyek így szólnak: tömegközlekedés fejlesztése során a szolgáltatás színvonala ne csökkenjen, a várost terhelő támogatási költségek fokozatosan mérséklődjenek, miközben a környezetszennyezés mértékének is csökkennie kell. Hogy miért gondolom elhibáztak az előterjesztésben összefoglaltak, kiderül a közgyűlési anyag részletek képező mellékletéből is, amelyben társaságunk felvázolta Szeged város helyi közforgalmú autóbusz-közlekedésének tízéves fejlesztési programját, s amelyből az előterjesztés készítői, furcsa módon, semmit nem vettek figyelembe. Egyébként azt sem értem, miérett lett hirtelen ilyen sürgős a szegedi közlekedés fejlesztésének megtárgyalása, amikor a városházi program szerint e vitára csak későbbi időpontban került volna sor, nem kiemelve a hálózatból néhány olyan viszonylatot, aminek megváltoztatása csak a Szegedi Közlekedési Társaság számára előnyös. Magam nem is tudom mással magyarázni ezt a sietséget, mint azzal, hogy az SZKT-nak most nyílik lehetősége általuk korszerűnek mondott, tízéves trolis és villamosok vásárlására. No, meg azzal, hogy a Szegedi Közlekedési Társaság napjainkra az optimális üzemi méret alá esett vissza, nagyon veszélyes, ezért új piacokra, a mi piacainkra van szükségük. És ehhez szeretnék megszerezni mihamarabb tulajdonosuk, Szeged város támogatását, olyan helyzetet teremtve, amely betereli a döntéshozókat egy több mint 2 milliárd forint, önkormányzati büdzsét terhelő egyirányú utcába.

Érteni, de nem megérteni

– Vagyis ön szerint ezért szeretne az SZKT új trolivonalakat nyitni?

– Mi másért? Érteni persze lehet ezt az elképzelést, csak megérteni nem. Ugyanis kap-



Dr. Szeri István úgy véli, az SZKT a Tisza Volán Rt. piacait szeretné megszerezni.

csolódják be akárhány trolis a szegedi közlekedésbe, ezzel még a tömegközlekedési hálózat racionalizálása nem valósul meg. Hogy egy példát is mondjak: mi szükség van arra, hogy a Tisza Lajos körúton egymás mellett guruljanak majd a trolis és a villamosok. De ha már a Tisza Lajos körút forgalmánál tartunk, hadd jegyezzem meg: nem csodálom, hogy az SZKT éppen itt szorgalmazza a trolis hálózat kiépítést, hiszen az utasszámlálás adatai bizonyítják, itt a legnagyobb a forgalom, az itt áthaladó a járatok üzemeltetőinek a legnyereségesebben. Igen ám, de ha a Tisza Volán megfosztják a hasznos hajtóvonalaitól (s most a 10-es mellett a 20-asra, a 83-asra, a 22-esre, a 35-ösre és 35/Y-osra is gondolok), s azok megszűnnek, akkor társaságunk hogyan finanszírozza a veszteséges elővárosi, csatolt települések helyi buszközlekedését? Ha az előterjesztés szerint valósulna meg a szegedi tömegközlekedés fejlesztése, mi kénytelenek lennénk a peremkerületek szolgáltatási színvonalát járatritkításokkal csökkenteni. Egyébként a vitára bocsátott anyag jelentős átszállási többlettel is számol.

– Ez valóban gondot jelenthet a Tisza Volán Rt. számára, de a buszok ellenzői is rendelkeznek egy megfontolandó érveléssel. Ez pedig így szól: a trolis sokkal inkább kímélik a környezetet, mint az autóbuszok. Már pedig Szeged belvárosának

leginkább tiszta levegőre lenne szüksége.

– Erre először is azt válaszolnám: a gázos buszok károsanyag-kibocsátása alig egy tízede a hagyományos buszokénak. Másrészt: a villamos energia a felhasználás helyszínén valóban környezetbarát, de ne feledjük el, az áram nagy hányadát nem éppen környezetbarát, széntüzelésű erőművekben állítják elő. Egyébként pedig, ha a trolis annyira gazdaságos és környezetkímélő, mint amennyire napjainkban Szegeden hangoztatják egyesek, akkor vajon a nyugati nagyvárosokban, ahol aztán igazán harcias környezetvédők küzdenek a tiszta levegőért, vajon miért csak elvétve találni egy-egy trolijáratot? Megmondom: mert ott pontos számítások alapján derítették ki: a trolis üzemeltetése gazdaságtalan, a trolipályák kiépítése, karbantartása sokba kerül, s a trolis környezetet veszélyeztető káros hatása semmivel sem kisebb, mint a hagyományos buszoké, hiszen létezik elektroszmog is. Emellett egy modern város polgárai már nem viselik el, hogy drótkövek font „pókháló” takarja el az eget a fejük fölött.

Nem két fillér

– Említette a pályát. No, de a buszok is használnak ilyet – magát az úttestet. Annak rendbetétele sem két fillérbe kerül.

– De nem is két fillért fizetünk mi be az államkasszába

úthasználat díjként, hanem évente több mint 160 millió forintot. Ugyanis az üzemanyag költségébe literenként 20 forint éppen utak építésére, korszerűsítésére van elkülönítve. Az persze más kérdés, hogy ez nem közvetlenül jut el az önkormányzatokhoz, hanem az útalap célleírányzatból kell pályázni e pénzekre.

– Jó, hogy szóba hozta a milliókat. Ismerve az üzemanyagárakat, a buszok üzemeltetése nem olcsó mulatság.

– Valóban nem az, de mindent összevetve a szegedi belvárosi forgalomra vásárolt gázbuszok üzemeltetési költsége így is csak kétharmada a trolikénak és fele a villamosoknak.

– Momentán ez igaz lehet. De mindenki tudja: a gázár napjainkban nem a piaci értéket tükrözi, vagyis könnyen megeshet, hogy nemsokára, többszöri áremelések után, jóval többbe kerül majd a gázenergia, mint ma.

– A gáz ára tényleg alacsonyabb a világgiazi áránál, s mi is úgy számolunk, hogy egy-két esztendő múlva akár még 30 százalékkal is többet kell majd fizetni a gázért. De senki ne higgye, hogy az elektromos energia olcsóbb lesz, sőt ott is jelentős áremelések várhatóak. S árúgyben figyelembe kell venni még egy várható fejleményt: mivel az Európai Unióban rendkívüli módon támogatják a környezetbarát üzemanyagok felhasználást, a Lajtától nyugatra a gáz nulla százalékos jövedéki adó terheli. S ez fog bekövetkezni náluk is 2003. január 1-jétől. Vagyis mai áron számolva egy kilogramm földgáz 23 forinttal lesz olcsóbb. Nem véletlenül döntöttünk úgy a Tisza Volánál, hogy folytatjuk a gázbuszos programot, a ma közlekedő 27 gázos járművünk mellett évente 8-10 újat vásárolunk, s néhány éven belül Szeged tömegközlekedésben csak ilyen környezetbarát buszok szállítják az utasokat.

„Lenyelni” a konkurenciát?

– Már ha lesz igény a buszokra. Mert most úgy tűnik, soha nem tapasztalt konkurenciaharc robban ki Szeged két, tömegközlekedéssel foglalkozó cége között. S úgy, azt tudja, hogy Tisza Volán nem kevesen azzal vádolják: miközben a villamosok és trolis ellen küzd, tulajdonképpen nem más akar, mint bekebelezni az SZKT-t, „lenyelni” a konkurenciát.

– Mi nem harcolunk villamosokkal és trolikkal, csupán azt szeretnénk elérni, hogy a tömegközlekedés fejlesztési irányának kijelölésekor a gazdaságossági számítások, az üzemeltetés minősége, az utazási igények, s ne lobbierdekek döntsenek. Ami pedig a bekebelezést illeti: a Tisza Volán nem akarja megszerezni a város tulajdonát képező SZKT-s járműparkot. De azt igenis állítom, hogy Szeged tömegközlekedését jóval olcsóbban meg lehetne oldani, ha mi üzemeltetnénk az összes járatot, legyen szó buszról, troliról, vagy villamosról. Az erről szóló ajánlatunkat meg is tesszük az önkormányzat képviselőtestületének – zárta beszélgetésünket dr. Szeri István, a Tisza Volán Rt. vezérigazgatója.

Bátyi Zoltán

Juhász József 70 éves



Juhász József Misura Zsuzsával egy régi előadásban. (Fotó: DM-archívum)

A héten ünnepelte hetvenedik születésnapját Juhász József operaénekes, Erdemes Művész, a Szegedi Nemzeti Színház örökös tagja.

A kiváló tenorista 1931-ben Somogyhárshegyen született, Pécsen és Budapesten zenekonzervatóriumot végzett, évekig Lendvai Andor magánöbendéke volt. 1956-ban a kaposvári Csiky Gergely Színház tagjaként kezdte pályáját, majd 1967-ben szerződött a szegedi operatársulathoz, amelynek 1994-ig, nyugdíjba vonulásáig vezető énekes maradt.

Sokoldalú művésznek ismertete meg a közönség, hiszen egyformán sikerrel énekelt az operettnovván és a lírai tenor szerepeket. Az Aida Radamesétől a Bánk bánon át az Otellóig közel negyven operahős sorakozott a repertoárján. Többször énekelt külföldön is, fél Európát bejárta. A vidéki színházak mellett a Magyar Állami Operaház is gyakran hívta vendégszerepelni. Különösen, ha valami

zúrt kellett kezelni. Az is előfordult, hogy amikor A trubadúr Manricója szerepében az eredetileg meghirdetett José Carreras váratlanul lemondta operaházi fellépését, és egyik pesti énekes sem vállalta, hogy a csalódott, dühös közönség előtt a színpadra lépjen, a Szegedről ugrasztott tenorista mentette meg az előadást.

A Tisza-parti operafellegvárban generációk sora tőle hallotta először színpadon a legszebb tenor áriákat. A már említett szerepein kívül remek Cavaradossi, Walter és Riccardo is volt. Emlékszem, pályája végén a Bajazzók Caniójaként mennyire őszinte és megrendítő alakítást nyújtott. A pusztító szenvedélyű komédiás tragikus figurájába és szólamába belesűrítette mindazt, amit hosszú művészi pályáján megtanult.

Miközben jó egészséget kívánva köszöntjük Juhász Józsefet, magunknak azt kívánhatjuk, mielőbb találja meg a szegedi operatársult méltó utódját!

Hollósi Zsolt

Warrené és Szentivánéji álom Februári bemutatók

A pénteki és szombati Verdi-gáláról, valamint a februári két bemutatóról tartottak tegnap sajtótájékoztatót a Royal Szállóban a Szegedi Nemzeti Színház vezetői és a produkciónak alkotói.

Száz éve, 1901 januárjában hunyt el az olasz opera legnagyobb mestere, Giuseppe Verdi. Halálának 100. évfordulójáról világszerte megemlékeznek az operaházak. A szegedi társulat nagyszabású gálaesttel készül, amit a sikeres németországi Strauss-túréról a napok-hazaérkezett Molnár László vezényel majd. Giorgio Pressburgernek, az Olasz Kulturintézet igazgatójának, Olaszország budapesti kultúrattaséjának annyira megtetszett a gála ötlete, hogy maga is eljött Szegedre. Elvállalta, hogy a gálaműsor előtt, pénteken 18.45-kor megnyitja a színház előcsarnokában azt a Verdi-kiállítás, amit dr. Gyémánt Csilla főiskolai docens, színháztörténész rendez. Giorgio Pressburgernek, az Olasz Kulturintézet igazgatójának, Olaszország budapesti kultúrattaséjának annyira megtetszett a gála ötlete, hogy maga is eljött Szegedre. Elvállalta, hogy a gálaműsor előtt, pénteken 18.45-kor megnyitja a színház előcsarnokában azt a Verdi-kiállítás, amit dr. Gyémánt Csilla főiskolai docens, színháztörténész rendez. Giorgio Pressburgernek, az Olasz Kulturintézet igazgatójának, Olaszország budapesti kultúrattaséjának annyira megtetszett a gála ötlete, hogy maga is eljött Szegedre. Elvállalta, hogy a gálaműsor előtt, pénteken 18.45-kor megnyitja a színház előcsarnokában azt a Verdi-kiállítás, amit dr. Gyémánt Csilla főiskolai docens, színháztörténész rendez.

Mint beszámoltunk róla, bevétegség miatt január 26-á helyett február 2-án mutatják be a Kamara-Tantuszban G. B. Shaw Warrené mestersége című drámáját. A produkciónak Korog-

nai Károly főigazgató-főrendező állítja színpadra, aki elmondta: eddigi munkái közül ez a legnehezebben készülő produkció. A címszerepet játszó Fekete Gizi örömtelnek és kimerítőnek nevezte a próba-időszakot. Boldog, mert egy olyan szerepet játszat, amire régóta vágyott. A nemzetközi bordélyházláncot üzemeltető Warrené kemény és céltudatos vasladyként jellemezte, amit mai hús-vér asszonynak szeretne ábrázolni. A leányát, Vivie-t alakító Czirkák Csilla a Nemzeti Színház stúdiójából az ősszel szerződött Szegedre, ez az első nagy főszerepe. A Franket játszó Sarádi Zsolt annak örül, hogy végre egy olyan figurát formálhat meg, aki afféle udvari bolond benyomását kelti.

Február 9-én a nagyszínházban tartják Shakespeare vígjátéka, a Szentivánéji álom alapján készült Britten-opera premierjét. Oberfrank Péter zeneigazgató az egyéni látásmódú Zsótér Sándort kérte fel a darab színpadra állítására. A darab igazi társulati produkció, hiszen csupán két vendég vesz részt benne: egy főiskolás alténekes, Szolnoki Apollónia, aki Oberon eredetileg kontratenorból felépített gálaműsorban, amelynek főszereplője a szegedi társulat vezető énekesei, valamint két operaházi vendégtenorista: Albert Tamás és Daróczy Tamás.

H. Zs.