

Sokszínű és alkalmazkodó tömegközlekedés

Százmilliónál is több utas buszon, trolin...

A sokszínű és „kétgazdás” sze­gedi tömegközlekedés az el­múlt évtizedben igazodott a megnövekedett autóhasználat­hoz, egyszerre próbált alkalmazkodni az uniós elvárások­hoz és a pénzükhöz, s nem utolsósorban az utazóközön­ség igényeihez – írja Kovács Andrea, a Csongrád megyei KSH munkatársa napokban megjelent elemzésében.

Magyarországon, akárcsak Eu­rópa-szerte, a XIX. és a XX. szá­zad fordulóján a nagyvárosok utcáin megjelent a kötöttpályás lóvasút gépesített utóda, a villa­mos, Szegeden csak a századfor­dulót követően engedélyezték a villamospálya kiépítését. Az au­tóbuszok vidéken a második vi­lágháborút követően jelentek meg. Az 1980-as évek elejétől – a gyorsan terjeszkedő lakótele­pek elérhetőségének javítására – Szeged mellett Debrecenben is bevezették a gyors és környezet­kímélő trolibuszokat.

A gazdaságosabbnak ítélt au­tóbuszok az 1950–60-as évek­ben kezdték kiszorítani a las­súbb és pályaeépítéshez kötött villamosokat, ennek a folyamat­nak számos villamosvonal vált áldoztatává. Szegeden egykor például a mai Belvárosi hídon éppen úgy járt villamos, mint a Felső Tisza-parton. Ma már a vidéki városok közül csupán Debrecenben, Miskolcon és ná­lunk jár a villamos.

Szeged tömegközlekedésének hálózata a 80-as évek közepére nyerte el jelenlegi formáját, ek­kor a város különböző pontjait négy villamos-, hat trolibusz- és 42 autóbuszvonal kötötte össze. Az akkori együttesen 135 kilo­méter hosszúságú hálózat az az­óta 13 kilométerrel gyarapodott. Jelenleg Szegen öt villamos-, há­rom trolibusz- és 45 autóbuszjá­rat fut.

A helyi tömegközlekedésben fordulatot a kilencvenes évek elején megnövekedett gépkocsi­használat hozott, ami többek kö­zött jelentősen csökkentette a tö­megközlekedést igénybevevők számát. Szegeden 2001-ben a

113 milliós utasforgalom mind­össze héttizede volt a tizenegy évvel korábbiak.

Az utazóközön­ség zömét kite­vő napi rendszerességgel buszra, villamosra, trolira szálló iskolás- és gazdaságilag aktív korú népes­ség száma folyamatosan csök­ken. Míg 1990-ben egy szegedi lakos átlagosan 921 alkalommal vett igénybe tömegszállító jár­művet, addig 2001-ben már alig 700-szor. Debrecenben és Mis­kolcon gyakrabban szállnak tö­megközlekedési eszközre az em­berek, mint nálunk.

A vizsgált időszak végén 39 villamos, 42 troli- és 140 autó­busz szállította városon belül az utazni kívánókat. A szegedi tö­megközlekedés is igyekszik megfelelni az uniós környezet­védelmi szabványoknak, egyre több gázüzemű autóbusz fut a város utcáin. Az első környezet­kímélő jármű 1996-ban állt for­galomba, azt követően 1999-ben volt egy nagyobb, 24 darabos beszerzés, majd a prog­ram nyolc autóbusz üzembe áll­ításával 2002-ben tovább foly­tatódott.

A járatok követési ideje jár­műfajtánként eltérő, legsűrűb­ben a villamosok és a trolibusz­ok közlekednek, csúcsidőben 3-8 percenként, azonkívül 10-15 percenként követik egy­mást a járművek. A buszok rit­kábban közlekednek, csúcsidő­ben a legtöbb járat húsz percen­ként követi egymást, azonban ezekben az időszakokban sok a párhuzamos, egymást teher­mentesítő járat, így a tényleges várakozási idő ritkán haladja meg a tíz percet.

Az üzemanyag- és energiaárak drágulásával évről évre növeked­nek a tömegközlekedési tarifák is. Egy vonaljegy 1990-ben nyolc forint volt, ami mára több mint tízszeresére – a fogyasztói árszínvonal növekedést másfél­szer meghaladó mértékben – emelkedett. Míg a viteldíjak 9-11-szeresére növekedtek, ad­dig a keresetek nagysága alig több mint hatszorosa az 1990. évinek.

K. A.

Holnap már kávézhatunk a felújított, patinás cukrászdában

Újra megnyílik a Virág

Szeged legpatinásabb cukrász­dája, a több százmillió forintos költséggel felújított Virág há­rom év szünet után holnap reg­geltől újra várja a vendégeket.

Már az 1879-es nagy árvíz előtt is népszerű volt az a cukrászda, amely a dúsgazdag gabonakeres­kedő, Zsótér Andor által 1874-ben építtetett új Zsó­ tér-ház földszintjén működött. Alemann János, majd Árvay Sándor és fia tette híressé süte­ményeivel a Klauzál téri cuk­rászüzletet, amit már egy évszá­zaddal ezelőtt a szegedi Gerba­ud-ként emlegettek. A Temes­várról érkezett Virágh testvérek – akik tovább öregbítették a hír­nevét, és névadójául is váltak – 1922-ben vásárolták meg. Ma­gyarország második legjobb cuk­rászdája az 1950-es államosítás után, majd a '90-es években, Szervánszkyék vezetése alatt is a szegediek kedvenc találkozóhe­lye maradt. Az alkalmazottak és a vendégek nagy megdöbbené­se Szervánszkyék 1999. október 4-ére virradó éjjel tíz teherautó­val elszállították a teljes beren­dezést és bezárták az üzletet. Akkoriban arról beszéltek, hogy a Virágot hét és fél éven át üze­meltető soltvadkerti cukrász­fámília azért vonult ki Szegedről, mert belefáradt az önkormány­zattal folytatott pereskedésbe. A város fideszes gazdasági alpol­gármestere néhány héttel ké­sőbb már bizakodva nyilatkozta, hogy hamar találnak új üzemel­tetőt, és a polgárok karácsony­kor már újra kedvenc helyükön kávézhatnak.

Ehhez képest több mint két esztendő telt el, amíg az új tulaj­donos, a szembeli Kis Virágot is üzemeltető Virág Cukrászda Kft.



Az országos hírű Klauzál téri cukrászda keddtől várja a vendégeket.

Fotó: Schmidt Andrea

2001 végén megkezdte az üzlet­helyiség teljes felújítását. A munkálatokat a pincében indí­tották, amihez az elődök évtize­deken át nem nyúltak. Érthető, hiszen először mintegy 800 köb­méter földet kellett kihordani és elszállítani belőle. A több mint 500 négyzetméter alapterületű helyiséget a mélyítés után kor­szerűen szigetelték. Mivel az épület műemléki védettség alatt áll, minden munkafolyamatot egyeztetni kellett a Kulturális Örökségvédelmi Hivatallal. La­punk folyamatosan beszámolt a rekonstrukcióról, megírtuk, hogy a vakolatrétegek alatt meg­találták a cukrászda 19. századi díszítőfestményeit is, amelyek

felújítására Kisterenyey Ervin restaurátorművészt kérték fel. Az enteriőr kialakítását Romá­nyi László belsőépítésre bízták, aki olaszos stílusban varázsolta újjá az L alaprajzú, elkülönített dohányzó szakasszal is rendel­kező cukrászdát. A bútortzatot a korábbihoz hasonló stílusban gyártatták le, és sikerült vissza­szerezni Soltvadkertről a heren­di porcelánból készült nevezetes kávéfőzőt is. Mint az üzemeltető kft. jogi képviselőjétől, Hadfi Já­nos ügyvédől megtudtuk, a tel­jes felújítás több százmillió fo­rintba került. A pontos összeg üzleti titok. A tulajdonos hosszú távra tervezett, hiszen csak las­san térülhet meg a hatalmas be­

ruházás. A cukrászdát a legszí­gorúbb nemzetközi előírásoknak is megfelelő modern konyha­technikával szerelték fel, így a sütés is helyben történhet. A pincében raktárakat, hűtőkam­rát és hidegkonyhai előkészítő helyiségeket alakítottak ki. Új­donság, hogy ezentúl nemcsak süteményeket, krémeket és fagy­laltot kínálnak a Virágban, ha­nem hidegkonyhai készítménye­ket is.

A cukrászda hivatalos megnyí­toját ma délután zárt körben tart­ják, és kedden reggel – ha az ígé­reteknek megfelelően addigra a mű­ködési engedélyt is megkapják – már a nagyközön­séget is várják.

HOLLÓSI ZSOLT

A menetrendről szórólap, internet és ingyenes telefonszám tájékoztat

Különjárat mozgáskorlátozottaknak

Alacsony padlós trolibuszát a mozgáskorlátozottak számára közzétett menetrend szerint közlekedtetik az SZKT.

A billenthető kocsiszekrényű troli szinte a megálló járdájára térdel, így a zöld-fehérré festett Skoda középő ajtaján a babakocsi­val vagy kerekesszékekkel köz­lekedők is följuthatnak a jármű­re. A troli menetrendjét többféle formában is meghirdette a Sze­gedi Közlekedési Társaság, így a mozgásukban korlátozottak elő­re kiszámíthatják, mikor érkezik a számukra is igénybe vehető trolibusz.

– A T-800-as pályaszámú, ala­acsony padlós trolibuszunkat to­lószékekkel vagy babakocsi­val köz­lekedő utasaink is igénybe vehet­ik. Szeretnénk megkönnyíteni utazásukat azzal, hogy az inter­neten, telefonon és hamarosan szőlólapon is tájékoztatjuk őket a troli pontos menetrendjéről – mondta Szélpál Gábor, az SZKT közönségkapcsolati irodavezető­je. A „különjáratot” az esély­egyenlőség megvalósításáért indít­ják.

A mozgáskorlátozottak és ba­bakocsit toló kismamák a közép­ő ajtónál található gomb meg­nyomásával jelezhetik, hogy föl akarnak jutni a kocsi­ra. A troli vezető természetesen már a meg­állóba érkezéskor látja a toló­székben ülő vagy babakocsi­val



A T-800-as trolit várhatják a babakocsi­val és kerekesszékekkel közlekedők.

Fotó: Gyenes Kálmán

várakozó utast – a jelzés azért szükséges, hogy a sofőr bekap­csolja a kocsiszekrényt megdön­ítő szerkezetet. A vezető szükség esetén segít is a följutásban. Az utastér középő részén biztonsá­gos helyet alakítottak ki a kocsi­val közlekedőknek. A trolibusz vezetésére nyolc sofőrt készített föl a társaság.

Az SZKT egyetlen alacsony

padlós járműve az összes (5-ös, 8-as és 9-es) troli­vonalon közle­kedik. Az 5-ös vonalon hétfőn, kedden, csütörtökön és pénte­ken, valamint szabadnapokon (szombaton), a 8-ason szerdán­ként, a 9-esen kedden és pénte­ken, valamint munkaszüneti na­pokon.

A részletes menetrendről az ingyenesen és a nap 24 órájában

hívható 06/80/820-500-as tele­fonszámon, a közönségkapcsola­ti iroda 485-495-ös számán, valamint az SZKT internetes honlapján (címe: www.szkt.hu) tájékozódhatnak az érdeklődők. Hamarosan szórólapon is meg­jelentetik a T-800-as, alacsony padlós Skoda közlekedési rend­jét.

NY. P.

Szakadt a hó a téli szünet utolsó napján

Közlekedési káosz a szőregi dombnál

Folytatás az 1. oldalról

A kamionok – akárcsak minden jelentősebb hóesésnél – nem ké­pesek megmászni a szőregi dom­bot és leállnak az út mellett. To­ronykyó Mártától, a Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság sajtóreferensétől megtudtuk, este hat és fél hét között a Makóról Szegedre tartó kocsisor vége Desz­kig ért el, rendőrök irányí­tották a forgalmat. Balesethez azonban nem kellett kivonulni­uk, csak kisebb koccanásokról szereztek tudomást az ügyeleten. A mentőknek és a tűzoltóknak sem akadt dolguk a hóesés miatt.

Serege János, a Szegedi Közte­rület-fenntartási Kht. igazgatóhe­lyettese arról tájékoztatta lapun­kat, 11 szószórával tegnap délután

4-kor vonultak ki a város utcáira, akkor még csak ónos eső esett. Ezt követően azonban már a to­lólapokat is bevetették. Az esti vál­tás 19 óra után vette át a szolgálá­tot, az emberek és a gépek reggel 7-ig járják az utcákat, s a busz­megállók is takarították.

Mint megtudtuk, reggel 6-tól hólapátolók is munkába állnak, s akkor dől majd el: szükség van-e rendkívüli hómunkások felvételére. Amennyiben igen, nekik egy nyolcórás műszakra nettó 3 ezer forintot fizetnek. A közterület-fenntartók különben nem kötelesek az ingatlanok elől eltakarítani a havat, ezért kérik a lakosságot: saját háza előtt min­denki maga lapátoljon és sepe­jen.

F. K.

Negyvenéves lovasszakosztály

Kalandos kezdetek

Negyven évvel ezelőtt megle­hetősen kalandos körülmények között alakult meg a ma Ber­csényi Miklós nevét viselő, vá­sárhelyi lovasszakosztály.

Lelkes István, Szalay Ferenc festőművész nyaranta a mén­telepen lovagolt, de ők ketten a hat­vanas évek legelején elhatározták, lovasszakosztályt hoznak létre, a semmiből.

– Vásárhely a magyar lóte­nyésztés egyik legkiválóbb köz­pontja volt valamikor, a két vi­lágháború között itt működött a népkerti lóversenypálya, sőt: sportlovakat is tenyésztettek a pesti galoppra és a honvédségnek egyaránt.

A szervezőknek szerencséjük volt, mert az akkor alakult álla­mi gazdasághoz került Soltész Lajos állattenyésztő, aki tűzér­záslósként tanult meg lovagol­ni, és kitűnő díjugratóként vált ismertté. Petőfi utcai lakásán gyűlt össze 1961 nyarán a két festőművész, és a hozzájuk csat­lakozó Szabó Lajos állatorvos az­al a lovasszakosztályt hozták létre, amely ma is működik.

– Azért maradhattunk fenn a nehéz időkben is, mert nem tűr­tük az intrikusokat, bárki is volt az, elküldtük – összegezte a törté­néteket Lelkes István. – Lovasa­ink pedig eredményesen szere­peltek az országos versenyeken.

B. K. A.