

Az SZKT vezetése helyközi járatokat indítana

Villamos Makóra, Hódmezővásárhelyre

Távillamos kötné össze Szegedet Vásárhellyel és Makóval – az SZKT tervei szerint. Dózsa Gábor igazgató német-cseh mintára behozná a vonatokat a belvárosba, vagy kívinné a villamost a vasúti sínekre. A városi villamoshálózat átépítésére már úgy készítik a tervet, hogy a helyközi járatok is használhassák.

Szeged önkormányzata a 2007 és 2013 közötti uniós költségvetést elsőként az elektromos közlekedés fejlesztésére akarja megcsapolni. A városi építkezéseket elvileg 2009-ig be kell fejezni. A Szegedi Közlekedési Társaságnál már az ezt követő időszakra is gondolnak. Dózsa Gábor igazgató a szomszédos városok felé indítana „távillamosokat”. Elmondta: Hódmezővásárhely és Makó felől rengetegen utaznak Szegedre, vagy jönnek erre átutazóban, a sűrű buszjáratok a hatalmas közúti forgalomban haladnak, közben a párhuzamos vasúti pályák kihasználatlanok. Nyugat-Európában, de már Csehországban is ismertek különböző megoldások arra, hogy városi villamusként és vonatként ugyanaz a jármű haladhat, így átszállás nélkül tud utasokat szállítani a városközpontba.

Az igazgató szerint egységes közlekedési rendszert kell bevezetni. A világon mindenütt vasúti, villamos-, trolivonalak adják a hálózat gerincét, ezt egészíti ki a busz. Egyelőre csak előzetes elképzelésekről van szó – az uniós pénzek elköltésére nagyot kell álmodni. Ilyen például a szegedi déli híd, ame-



Végállomás, kiszállás – a tervek szerint egyszer egész Vásárhelyig elmehet a villamos

Fotó: Schmidt Andrea

TÁVILLAMOS
■ A TramTrainnek nevezett távillamost 1992-ben vezették be Baden székhelyén, Karlsruheban. Azóta Európában több helyen is épült ilyen. A legcifrább megoldás a szászoké Zwickauban: a belvárosi utcákon csöndes dízel vonatok járnak, sőt az Érc-hegységen át Csehországba indulnak, óránként.

lyen a könnyű vasúti pályát is átvinnék: Makó felé járhatnának a személyszállító vonatok. Ez lehetne Szeged következő uniós nagyprojektje. Dózsa pedig azt szeretné, ha ezeknek a vonatoknak a végállomása az 1-es villamos vonalán lenne, így rögtön Szeged központjába lehetne jutni. Hódmezővá-

sárhely felől pedig már jelenleg is adott a kapcsolat a villamosvonal és a vasút között Rókusnál. Mindezt az igazgató szerint az tenné teljessé, ha Hódmezővásárhelyen és Makón is vasúti pálya épülne a belvárosig.
Nagy Sándor alpolgármester „kialakulóban lévő koncepcióról” beszél, ame-

lyet a szaktárca és a MÁV is támogat. Első lépésként közlekedési szövetséget kell létrehozni, azaz Szegeden és környékén egységesíteni a jegyrendszert és a menetrendet. A 2006-ban induló villamosfelújítást mindenesetre úgy tervezi, hogy a két szomszédos város felé is lehessen járatokat indítani.

Dózsa, a cég feje

Dózsa Gábor igazgató rendszeres médiaszereplései akkor kezdődtek, amikor elbocsátások árán fegyvermezett, összecsapott a munkástanáccsal, és az SZKT-ba „visszaszervezte” a járműkarbantartást. Ismert szegedi szereplővé, az ellenzék kedvenc célpontjává vált. A városvezetés nemrég újabb öt évet adott neki.

Első meglepő ajánlatát Hódmezővásárhelynek tette, amikor fölajánlotta: az akkor csak villamosokkal és trolikkal rendelkező cége üzemeltetné az ottani helyi buszokat is. Közben sok haragost szerzett, mikor elvonta a repi-parkoló-bérléseket a protekciónak százáitól.

Egy olyan területre robbant be megdöbbenően új ötleteivel, amely évek óta döglődött Szegeden. Mivel trolikra, villamosokra nem volt pénz, vállalta, hogy „háztájiban” segít a dolgozón: trolit épített, használt villamosokat pofozott helyre, használt buszokat vett. Dózsa nem egyszerűen egy céget vezet, önmagát valósítja meg: imádja a járműveit. Mellesleg az utasok számát is növelte az elmúlt években.

Az SZKT most rohamléptekkel készíti elő az uniós pályázatot az elektromos tömegközlekedés 15 milliárdos fejlesztésére. De az igazgató már ezen is túlnéz, arról beszél, hogy a villamosokat Hódmezővásárhelyre és Makóra is indítaná. Dózsát ugyan az MSZP-SZDSZ-koalíció hívta meg igazgatónak, de a Fidesz-jelszó szerint: mer nagyot álmodni.

MOLNÁR B. IMRE

A gazdasági minisztériumban a várost ajánlgatják a befektetőknek

Versenypályán Szeged

A gazdasági és közlekedési miniszter szerint a kormány az összes befektetésösztönzési fegyvert beveti Szeged fejlődése érdekében. Kóka János elmondta: Budapest után legközelebb Szeged térségében hoznának létre közlekedési szövetséget.

Kóka János helikopterrel érkezett Szegedre tegnap, mint mondta, hogy „a sikeres SZDSZ-es helyi politikusokkal találkozzon”. A gazdasági miniszter interjút adott lapunknak.

– A közszféra nem arról híres, hogy nagyon meg akar változni. Nekünk, az új politikusi generációnak az a feladatunk, hogy áttörjük ezt a falat – magyarázta a miniszter. – Ha senki sem teszi föl a kérdést, hogy miért nem hatékony a magyar vasút, ha senki nem kérdezi meg, miért költünk évente 200 milliót a 19 megyei közútközlekedő felügyelőbizottsági tagjainak díjazására, ha nem tesszük föl a kérdést, hogy milyen funkciók vannak a kormányzatban belül, amelyek „kimehetnének” a piacra, ha nem tesszük föl a kérdést, hogy az államigazgatás hogyan lehet hatékonyabb, akkor a politika soha nem fogja segíteni az országot – fejtette ki Kóka, miért vágott bele röviddel a ciklus vége előtt óriási léptékű átalakításokba.

– Tudatos választás volt a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése, ez a gazdaság fejlődését szolgálta, Szeged egyenesen nyertese ennek a politikának – fejtette ki. Tény, hogy közben a vasút- és a közúthálózatból „kispórolt” pénz együttesen körülbelül 2000 milliárd forint lett. A közútközlekedő átalakítása nyomán – Kóka szerint – jövőre 3 milliárd forinttal több jut az utak karbantartására.

A miniszter többször hangsúlyozta: derűlátó, mert Magyarországra 2005 első negyedében több működőtőke áramlott, mint a négyszer nagyobb Lengyelországba. Szegedet is ajánlják a



Kóka János: Szeged a kormány közlekedéspolitikájának nyertese

Fotó: Schmidt Andrea

minisztériumban a befektetőknek, az ezzel foglalkozó államtitkár, Garamhegyi Ábel szegedi, itt tanít az egyetemen, a város fejlődésében érdekelt. Az egyetem versenyképességi pólussá válik, Szeged logisztikai központként viselkedik a Balkán felé, az ipari parkok befektetőket fogadhatnak – sorolta. A kormány az összes befektetésösztönzési fegyverét beveti Szeged fejlődése érdekében – ígérte. A miniszter szerint Szegedre úgy tekintenek a befektetők, mint egy 80 milliós piac kapujára. Azaz ha valaki „szemet vet” a Balkánra, de biztonságos környezetben szeretne működni, akkor Magyarországot – Szegedet választja.

M. B. I.

NYÁRI VÁSÁR!

NYÁRI SZOKNYA

RÉGI ÁR
~~4.490.-Ft~~

ÚJ ÁR
2.250.-Ft

CSÍKOS TOP

RÉGI ÁR
~~4.490.-Ft~~

ÚJ ÁR
990.-Ft

(AKCIÓNK 2005.08.03.-TÓL A KÉSZLET EREJÉIG TART)

AZ AMANDA SZAKÜZLETEIBEN SZEGEDEN
A NAGYÁRUHÁZ EMELETÉN ÉS A SZEGED PLÁZÁBAN!