

Megszűnő pályaudvar, odébb költöző állomás

Szegedi ingatlancserebere a MÁV-val

A tervezett Déli Tisza-hídon a vasút is átmehet, megszűnik az újszegedi állomás és elővárosi vonatok közlekednek Makóra. A mostani halódó Tisza-pályaudvarból a város új fejlesztési övezete nő ki. Víziki tíz-tizenöt évre előre.

Szeged 2015-ig szóló fejlesztési tervében már köbe véstek elképzeléseket, ezek mentén haladnak a fejlesztések, ezekre adnak be pályázatokat is, hogy uniós forrásokhoz jusson a város. A koncepció belől bizonyos MÁV-ingatlanok helyét képzeltében már sóval szórták be, ezek felé terjeszkedne Szeged fejlesztési övezete: Megszűnne pályaudvar és állomás egyaránt. A rombolást azonban építés követné, amennyiben a vasúti tömegközlekedést az elképzeléseknek megfelelő szinten támogatná az uniós és a kormány egyaránt. Egy biztos: bizonyos döntések nem a szegedi közgyűlés szintjén dőlnek el, hanem a közlekedési tárcaán kell majd rájuk igent mondania.

Kezdjük a legközelebbi jövővel, amely a szegedi fejlesztési tervében 2015-ös dátummal szerepel! Addigra nemcsak megszűnik a folyó és a nagyalomás között fekvő Tisza-pályaudvar, hanem a helyén, a Biopolisz parkban már működnek azok a korszerű üzemek, amelyeket befektető húznak fel. Ma azonban a régebben szintén „rendezői” funkciókat ellátó Tisza teherpályaudvar halódik, nyolcvan éves vágányok vezetnek a semmibe, a háborúban lebombázott valahai vasúti híd és Románia felé. Érdemes arra ellátogatni: menjünk át a „kőlyukon”, és folytassuk utunkat egyenesen, amíg vágányok nem állják el. A terület a MÁV-é, a városve-

zetés vagy megvásárolja, vagy csereingatlanokat ajánl fel a térségért. Egyelőre hivatalos forrásból ennél több információt nem sikerült megtudnunk.

Csereingatlanoként szóba jöhetnek a tervezett dorozsmai ipari park melletti ingatlanok is (lásd térképünket), hogy ott komoly vasúti csomópont jöhesse létre. A mostani felállás szerint a vágányok jobb oldalán a logisztikai központ, bal oldalán az oda-rajzolt dorozsmai ipari park látható – nem kell sok fantázia, hogy elképzeljük: egy Budapest felé irányuló teherforgalom bázisa jöhet itt létre. Régi vasutasok mondják, mindössze 300 méteres sínpárt kellene lefektetni, hogy a dorozsmai vasútállomást a Rókusival kössék össze, vagyis akár Békéscsaba felé is áramolhatna Budapest felől az áru.

Míg a főpályaudvar és a dorozsmai megálló fejlődne, elorvadna – legalábbis a jövőbe látók szerint – az újszegedi vasútállomás. A lapunk rendelkezésére álló, 2015-ig szóló tervekben még szerepeltetik, igaz, nem a mostani helyén állna, hanem kicsit délebbre telepítenék.

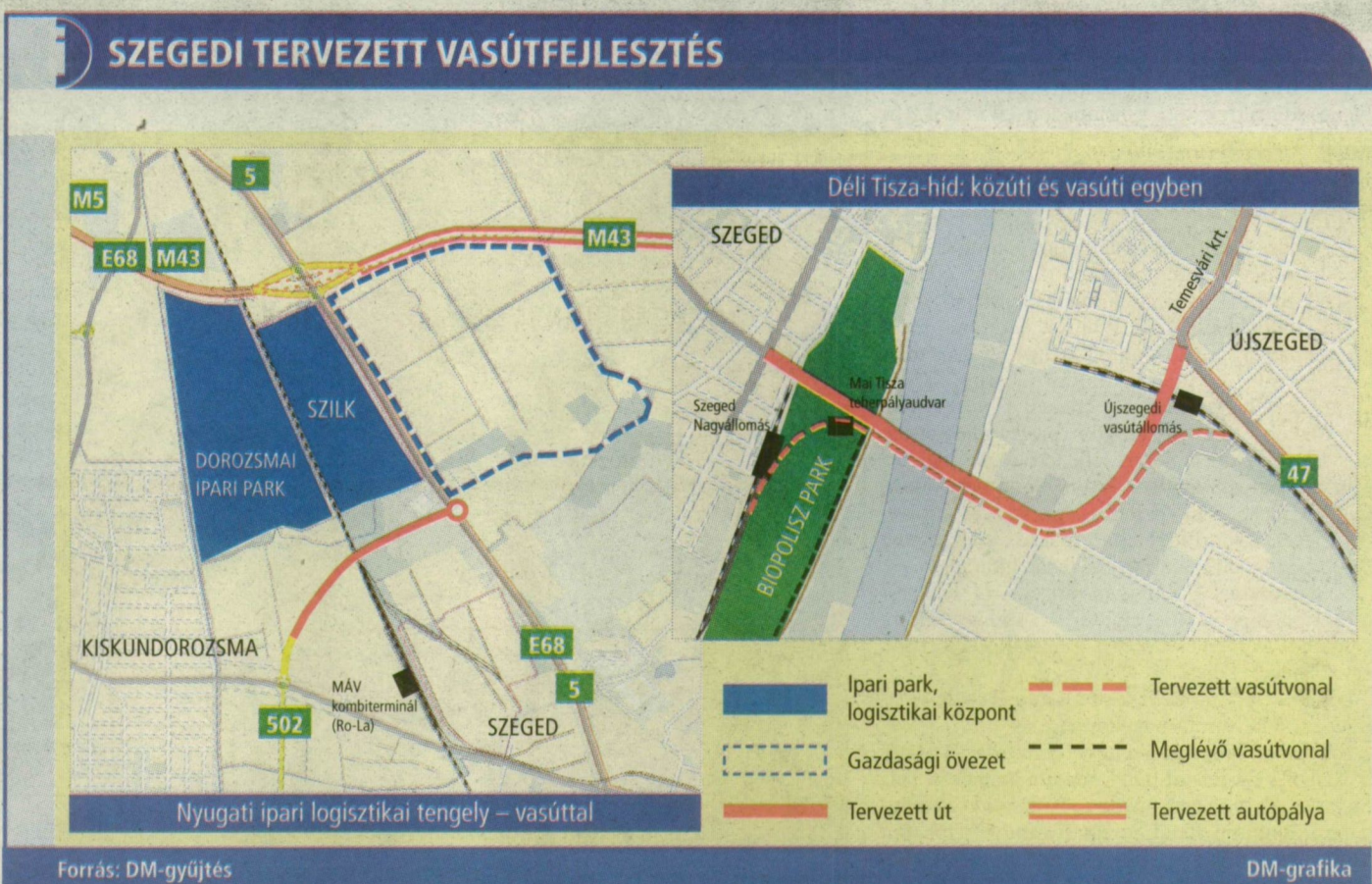
Az ok: akárcsak a Gyimesi utca ingatlanai, ez a megálló is útjába került annak a négy-sávos útnak, amely a Temesvári körút meghosszabbításaként a májdani Dél hídra vezet fel a forgalmat.

Az elorvadásról azok beszélnek, akik szerint nincs értelme megállót beiktatni az új hídon – amely egyben közúti és vasúti is lenne – Makó felé átbogó vonatoknak. Arra a kérdésre, hogy akkor most miért telepítik át, a következő választ kaptuk: nem ez lenne az első olyan beruházás, amelyet feleslegesen építenek meg.

FEKETE KLÁRA

ELŐVÁROSI VONATOK MAKÓRA?

A vasútbarátok már most arról ábrándoznak, hogy az új hídon elővárosi vonatok közlekednek majd Makóra. Ők úgy gondolják, hogy a nagykörút közepére is lehetne villamosíneket építeni, amelyeken majd vonat is járna. A villamos- és a vasúti sínpárok ugyanis egyforma a „szélessége”, és egyformán terhelhető.



Haldoklik a Tisza teherpályaudvar, erre a területre ácsingózik a város

Fotó: Schmidt Andrea

Debrecenbe, Békéscsabára 160-nal, Szegedre 100-zal zakatol a vonat

Nemzetközi vasúti fejlesztések mostohagyermeké

Az unió a nemzetközi vasúti folyosók fejlesztését támogatja, a Szeged-Budapest szakasz korszerűsítése ezért legfőbb állami pénzből remélhető. Forrásaink szerint erre kevés az esély. A vasút akkor versenyképes az autópályával, ha 160-nal roboghatnak rajta a vonatok.

Nem szerepel a Szeged-Budapest szakasz korszerűsítése a 2007-2008-as vasútfejlesztési nagyprojektek között, melyet a kormány Brüsszelnek átadott. Benne van viszont a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd, a Budapest-Szolnok-Lökösháza és a Szolnok-Debrecen vonalak korszerűsítése, és szeretnének pénzt például kommunikációs rendszer beszerzésére is. A MÁV háza táján kérdezősköd-

tünk: mire számíthatnak a Szeged és a főváros között vonatozók rövid és hosszú távon.

– Rövid távon semmi jóra, és hosszú távon ugyanezre – foglalták össze informátoraink. Az uniós elsősorban a nemzetközi folyosók fejlesztését támogatja, ilyen például a Budapest-Lökösháza vonal, melyen a tervek szerint két vágányon, akár 160 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedhetnek majd a vonatok. Ilyen lehet a pálya Pest és Debrecen között is, ez is része a nemzetközi korridoroknak.

A szegedi vonal majdnem végig egyvágányú, a vonatok Kiskunfélegyházaig 100-zal, onnan Pestig nagyrészt 120 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedhetnek. Ez a tempó nyerő

volt a főúttal szemben, nem számít viszont versenyképesnek az M5-ös átadása óta.

Mivel a mi vonalunk nem nemzetközi vasútvonal, uniós pénzre nem számíthatunk, ezért a fejlesztést hazai forrásból kellene megoldani. Ko-

rábban szóba került, hogy Kiskunfélegyházaig 120-assal építik át a pályát, de egyrészt ez el sem kezdődött, másrészt ez a sebesség az autópályához viszonyítva még mindig kevés.

Beszélgetőpartnereink szerint van takarékos (fél)megoldás: a vonatpárok ta-

lálkozásának környékén kétvágányúvá alakítani a pályát. Az ütemes menetrend miatt ugyanis a vonatok mindig ugyanott találkoznak. Ha elkerülhetnék egymást, akkor a találkozások idővesztése megspórolható lenne.

Vasúti körökben a hibridvonatról egyre többen azt gondolják, a szűkös lehetőségek között a lehető legjobb megoldás. A pálya adottságai miatt gyorsabb nem lehet a vonat, de legalább sűrűbben jár.

– Csak keseregni tudok, mert semmi sem mutat arra, hogy az elkövetkezendő időben az autópályán elérhető sebességgel mehessen a vonat. És ez nem a vasút hibája, hanem kormányzati döntés eredménye – foglalta össze véleményét egyik interjúalanyunk.

GONDA ZSUSZANNA

A BELFÖLDI SZERELVÉNY NEM BÍRJA

A vasút akkor versenyképes az autópályával, ha 160-nal roboghatnak rajta a vonatok. Magyarországon Komárom és Győr, illetve Győr és Hegyeshalom között egyes szakaszokon a nemzetközi vonatok elérhetik ezt a sebességet. Belföldi vonatok nem, mert a hazai vasúttársaságoknak nincs olyan szerelvénye, amely erre képes. Hazánkban a vasútfejlesztéssel szemben a gyorsforgalmi utak építését támogatta inkább a kormány. Ellenpélda Csehország, ahol a nagyvárosok között 160-as pályákat építettek, és van „erre való” modern motorvonatuk is.

Katona József - Erkel Ferenc

Bánk bán

Jegyértékesítés: SZEGED Atrium, Korász u. 9., T.: 62/541-205, POSTAI utónyvétel: 62/541-209

www.SZEGEDISZABADTERI.hu

Keszei Bori

Kiss B. Atilla

augusztus 18., 20.