

# GÖRDÜLŐ hírek

A SZEGEDI KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁG NEGYEDÉVENKÉNT MEGJELENŐ LAPJA



*Az elektromos közösségi közlekedés fejlesztése során Szegeden is épülnek füves vágányszakaszok. Képünk külföldön készült. (4–5. oldal)*

## Megújult parkolási rendszer



3. oldal

## Új pályán a villamos- közlekedés



4–5. oldal

## Részt vett a szegedi troli- közlekedés létre- hozásában



6. oldal

## Újjászületett a szegedi omnibusz



8. oldal

*Az elmúlt 15 év legkedvezőbb mérleget zárta az SZKT 2007-ben*

# Fejlődő járműpark, javuló szolgáltatások

A Szegedi Közlekedési Kft. a 2007 évi gazdálkodását az elmúlt évekhez hasonlóan kedvező, pozitív mérleg szerinti eredménnyel zárta. Ezzel folytatódik a több éve tartó nyereséges időszak, amely a korábbi évek átszervezései, gazdaságilag nehéz időszaka után nyugodt háttérrel biztosít.

2007. évben került sor az átszervezések után, 2003-ban megkezdett járműfejlesztési projekt lezárására, amelynek keretében állt forgalomba 12 felújított KT4D villamos és 15 trolibusz (ebből hat alacsony padlós), 2007-ben készült el három Mercedes Citaro típusú saját kivitelezésű trolibusz, és egy villamos pótkocsi. A projekt része infrastrukturális fejlesztés is, a Pulz utcai telephelyen festőkabint építettünk, illetve bővítéseket valósítottak meg a Csáky utcai telephelyen.

2007-ben folytatódott az értékesítési rendszer átalakítása. Céljuk, hogy az utasok igényeinek mindenkor megfelelő, rugalmas lehetőségeket biztosítsanak a jegyek és bérletek megvásárlására. Jelentős állomása volt ennek a folyamatnak a jegy- és bérletkiadó automaták üzembe helyezése. Jelenleg három automatánál: Tarján végállomáson, az Anna-kúti csomópontnál, illetve a Széchenyi tér és a Kárász utca sarkán lévő Raiffeisen-bankfióknál állítottak forgalomba automatát. várják kedves utasaikat. Új ügyfélszolgálati irodát és bérletpénztárt nyitottak Szeged Nagyállomás épületében, amelynek működéséről érkezett pozitív visszajelzések igazolták ezen döntés helyességét.

Szeged város életében soha nem látott



Ügyfélszolgálati iroda a Nagyállomáson

” Új ügyfélszolgálati irodát és bérletpénztárt nyitott az SZKT Szeged Nagyállomás épületében, amelynek működéséről érkezett pozitív visszajelzések igazolták ezen döntés helyességét.

fejlődést hoz a következő években az Elektromos közlekedés fejlesztése-Szegeden című nagyprojekt, amelynek keretében megújulnak telephelyeik, az áramátalakító rendszer, új villamos- és trolivonalak épülnek, sor kerül a meglévő vonalhálózat megújítására, illetve új járművek állnak forgalomba. A projekt társaság életében is jelentős változásokat hoz. Bízunk abban, hogy szolgáltatásuk színvonalának jelentős javulásával a jövőben több szegedi polgárt és ide látogató turistát köszönhetnek utasaik között. A projekt előkészítése hosszú évek óta zajlik, több jelentős intézkedésre 2007-ben került sor: megkezdték a Pulz utcai telepen álló régi, patinás forgalmi épület felújítását, amely az Infrastruktúra főmérnökségnek ad majd otthont, illetve a parkolási üzletág autóelszállítási csoportja átköltözött a Csáky utcai telephelyre.

A HEFOP (Humán Erőforrás Fejlesztési Operatív Program) keretében benyújtott pályázattal tízmillió forintot meghaladó összegű támogatást nyertek, amellyel a társaság minden dolgozóját érintő képzéseket valósíthatnak meg. Az egyik legfontosabb elem a közvetlen ügyfélkapcsolattal rendelkező munkatársak kommunikációs tréningje és alapszintű nyelvi képzése annak érdekében, hogy ezzel is elősegítsék a társaság által nyújtott szolgáltatás színvonalának javítását, és hozzájáruljanak a szegedi városkép hazai és nemzetközi megítélésének javításához. HEFOP projekt lezárására 2008. évben kerül sor. Hasonló tréningek megvalósításához további lehetőségeket keresnek.

## Modernizált pótkocsi az 1-es villamos vonalán

Januártól modernizált villamos pótkocsiban is utazhatunk Szegeden az egyes vonalán. A Szegedi Közlekedési Társaság a Rostocki Közlekedési Vállalattól hat pótkocsit vett, egyelőre négy indítását tervezik.

Januártól az egyes vonalon közlekedik az az átalakított villamos pótkocsi, amelyet a Szegedi Közlekedési Társaság 2005-ben vásárolt a Rostocki Közlekedési Vállalattól. Az 1989-ben gyártott kocsiból hat darabot vett a szegedi vállalat, egyelőre négy indítását tervezik. Egy már novemberben levizsgázott – ez indul januárban – két másik 2008-ban, egy pedig 2009 elején vizsgázik. A maradék kettő sorsáról később döntenek – tájékoztatott Török Miklós műszaki igazgató.

A járművek úgynevezett önjáró aktív pótkocsik, a hivatalos nevük B6A2D - M. A bonyolultnak tűnő kódszámból az M-et a szegediek tették hozzá, azt jelenti: modernizált. Az átalakítást komoly tervezési és engedélyeztetési munka után az SZKT szakemberei végezték el – többek között a hajtásrendszert alakították át – lényegében tehát szegedi találmányról van szó.

A kocsi önjárók – van áramszedőjük és szükség esetén a pályáról be tudnak hajtani a kocsiszínbe, vagy ki tudnak hajtani a pályára – és önállóan tudnak fékezni, ami szerelvénytakadás esetén nagyon fontos. Szerencsére ilyen baleset még sosem fordult elő Szegeden.

Annak ellenére, hogy önmagukban is működhetnének teljes értékű kocsiként, Szegeden csakis pótkocsiként, összehangoltan a vezérlőkocsival üzemelnek majd, tehát önállóan nem szállítanak utasokat. Ez a megoldás gazdaságosabb, ugyanis üzembeállításukkal felszabadul egy-egy motorkocsi, amit az SZKT másik vonalra, például felújítás után a hármásra vihet át.

Az utazók egyelőre csak az 1-es, esetleg a 4-es vonalán találkozhatnak a pótkocsikkal, hiszen csak olyan pályára alkalmasak, amelyen körbe mehet a jármű. De ha megépül, a kettős villamos pályája is járható lesz ezekkel a kocsikkal.

A kocsik két méter húsz centi szélesek, és ütközőtől ütközőig 15 méter 30 centi hosszúak. Száz utas fér el bennük, húszan ülve, nyolcvan állva. Külön vezetőfülke nincs, csak vezetőállás. A kocsik engedélyezett műszaki sebessége 50 kilométer óránként. Mivel 1989-ben készültek, ezért magaspadlósak, és nincs bennük légkondicionálás. A közlekedési vállalat ezért színezett üveggel oldotta meg, hogy a napfény ne melegítse fel túlzottan az utasteret. A menetirány szerinti jobb oldalon három, a legmodernebb technikával készült elektromechanikus utasajtót alakítottak ki, az ajtókkal szemben elegendő tér van a gyerekkocsiknak. A kocsik színükben és stílusukban hasonlítanak a Tatrákra.



Az új év a parkolási rendszerben hozta a legtöbb változást

*Parkolás: marad a kék és a kombinált bérlet, újdonság a kéksárga*

## Szegeden a legolcsóbbak a tömegközlekedési bérletárak

Szegeden 2008-ban a tömegközlekedés átlagosan 8,5, míg a parkolás húsz százalékkal drágul. A dolgozói havibérlet ára négy százalékkal, a tanuló és nyugdíjas havi bérlet pedig tizenöt százalékkal nőtt. A vidéki nagyvárosok közül még így is Szegeden a legolcsóbbak a bérletárak. Újdonság a parkolásban, hogy januártól megszűnt a zöld és sárga parkolóbérlet. A legdrágább övezetben csak kombinált bérlettel vagy jeggyel lehet várakozni. Forgalomba kerül a kék-sárga bérletet, amivel a kék és a sárga zónában is lehet parkolni évi 45 ezer forintért. A kék bérlet ára változatlanul húszezer forint marad.

A szegedi tömegközlekedés működési költségének kevesebb mint a felét teszi ki az utasok által fizetett díj, a nagyobbik fele önkormányzati támogatás, illetve állami árkiegészítés és normatíva. A városnak egyértelmű érdeke a tömegközlekedés részarányának növelése a közlekedési módokon belül, illetve a meglévő utazóközönség megtartása és bővítése. A kiszámíthatóság biztosítása érdekében az önkormányzat három évre előre, 2010-ig határozta meg a tömegközlekedési tarifákat, mégpedig oly módon, hogy az elkövetkező esztendőkből évente kétszer, januárban és júliusban emelnek árat. Az évenkénti súlyozott áremelés mértéke 2008-ban átlagosan 8,5 százalék, 2009-ben 7 százalék, 2010-ben pedig 5,3 százalék. A vidéki nagyvárosok közül még így is Szegeden a legkedvezőbbek a bérletárak. A dolgozói havibérlet tavaly Miskolcon 4900, Pécsen 5560, Debrecenben pedig 5830 forintba került. Szegeden ezért 2007-ben 4700 forintot kellett fizetni, az idei év első felében 4800, második felében pedig 4900 forintért lehet majd megváltani a dolgozói havibérletet. Ezt a bérletet a csongrádi megyeszékhelyen 2010 júliusában 5650 forintért lehet majd megvenni. A tanuló és nyugdíjas havibérletet Miskolcon és Pécsen 2200, Debrecenben 2930, míg Szegeden

” *A szegedi tömegközlekedés működési költségének kevesebb mint a felét teszi ki az utasok által fizetett díj, a nagyobbik fele önkormányzati támogatás, illetve állami árkiegészítés és normatíva. A városnak egyértelmű érdeke a tömegközlekedés részarányának növelése a közlekedési módokon belül, illetve a meglévő utazóközönség megtartása és bővítése.*

1800 forintért lehetett megvásárolni. Júliustól 2090 forintot kérnek el Szegeden egy tanuló havi bérletért, amelyért 2010

végén 2490 forintot kell majd fizetni. Az elővetelben váltott vonaljegy ára tíz százalékkal, 200-ról 220 forintra nőtt.

Szegeden idén 0 és 20 százalék között nőnek a parkolási díjak. Újdonság, hogy januártól megszűnt a legbelső övezetre szóló zöld parkolóbérlet, amiért tavaly 62 ezer forintot kellett fizetni. Új még, hogy kis kombinált bérletet adnak ki, mellyel a kék és sárga zónában is lehet majd várakozni. Az éves kék-sárga bérletet 45 ezer forintért árulják. Ez tízszázalékos emelés a sárga bérlet mostani árához képest.

A sárga bérlet megszűnik, de a kék megmarad, ráadásul annak nem emelték az árát, továbbra is 20 ezer forintért lehet megvásárolni. A minden övezetre érvényes nagy kombinált bérletet idén 93 ezer forintért lehet megvenni. (A kombinált parkolóbérlet Győrben 138 ezer, Debrecenben 110 ezer, Pécsen pedig 242 ezer forintba került.) A belvárosban már csak ilyen bérlettel vagy parkolójeggyel lehet majd várakozni, egy órára 310 forintért.

Munkanapokon a Tisza Lajos körúton belüli parkolók telítettségé egész évben közel százszázalékos. A szabad parkolóhelyet kereső forgalom évek óta folyamatosan emelkedik, ezzel tovább növelve a zsúfoltságot a belvárosban. Szegeden jelenleg az Arany János utcai parkolóház 151 férőhelyével együtt közel 2700 közterületi parkolóhely van. A szakemberek szerint ezek számát már nem lehet növelni. Az önkormányzat egyértelmű célja: kiszorítani az autókat a belvárosból. Idén 0 és 20 százalék között nőttek, 2009-ben tíz, 2010-ben pedig öt százalékkal emelkednek a parkolási tarifák.



30 éve nem látott fejlesztés

# Új pályán a villamosközlekedés



Új pályán

A jelenlegi tervek szerint, sikeres európai uniós pályázat esetén 2008-11 között valósul meg a „Szegedi elektromos közösségi közlekedés fejlesztése” EU-s társfinanszírozású nagyprojekt. A Gördülő Hírek előző számában már bemutatuk a városban tervezett munkálatokat. Mostani számunkban néhány olyan közlekedési megoldásról olvashatunk, melyek újdonságot jelentenek Szegeden.

A Rókusi körúton épülő új villamos vonal teljes mértékben a nyugat-európai színvonalat fogja képviselni. Ehhez nem csak a jövőben itt közlekedő csendes, alacsonypadlós villamosok tartoznak hozzá, de a városi környezetbe illő villamos pálya is. A külső körúton úgy lesz kialakítva a nagy kapacitású kötőpályás közlekedési útvonal, hogy közben a meglévő zöldfelület aránya nem fog csökkenni. A kulcs ehhez a füves vágány építése.

## Környezetbarát közlekedés zöld vágányon

Számos nyugat-európai városban mára mindennapossá vált, hogy a villamosok vágányai nem zúzottköves ágyazatra épülnek, hanem a vágányok között füvesítetten lettek kialakítva. A nagyprojekt tervezői számos ilyen vágányrendszert vizsgáltak meg, és olyan megoldást kerestek, amely olcsón építhető, fenntartható, de egyúttal szép és tartós mind a vágány, mind a fű szempontjából. Ezt biztosítják a vasbeton hosszgerenda alapok, mely kialakítás lehetővé teszi a vágányok között és mellett lévő fű kapcsolatát a mélyebben fekvő élő talajjal. Ez a talaj párologtatása és a nyári melegben a hőleadás szempontjából fontos. A füves vágánynál fontos a sínek megfelelő elszigetelése mind elektromosan, mind a nedvesség szempontjából. Ezért a sín gumielemezekkel lesz körülveve, melyek egyben elnyelik az elhaladó villamos keltette rezgéseket. A fű nyáron sem fog kiszáradni, mert automata öntözőrendszer is telepítésre kerül.

A füves vágány nem csak szép, hanem megköti a port is, valamint jelentősen, kb. 4-8 dB-lel csökkenti a villamosok zajkibocsátását. Ilyen pályarendszer épül a Rókusi körúton fele-fele részben oldalfekvésben és középfekvésben, valamint a Kálvária sugárút belső szakaszán. A középfekvésben futó villamospályák kiemelt szegéllyel lesznek védve, mely az autók akadályozzák meg a villamos elé fordulásban, valamint távol tartja a téli sózott hótét a fűtől.

## Teljes akadálymentesség a villamosokon

Szegeden már ma is közlekednek alacsonypadlós autóbuszok és trolibuszok, ám az igazán teljes értékű akadálymentességet villamosokkal lehet megvalósítani a városokban. Az alacsony padlós villamosokon ugyanis megoldható, hogy a mozgásukban korlátozottak mindenféle segítség nélkül, önállóan használhassák a közösségi közlekedést. Ezért minden megállóhelyet, melyet a nagyprojektben átépítenek, úgy

terveztek, hogy a mozgássérültek legalább egy irányból akadálymentesen, rámpán keresztül közelíthessék meg. A beszálláskor pedig a villamos padlószintje azonos magasságban lesz a megálló peronjával. Ezért nem lesz szükség semmilyen segítség a beszálláshoz, sem a járművezető, sem kísérőszemély részéről.

Az akadálymentesség nemcsak a mozgássérülteknek jelent előnyt, de az időseknek, a babakocsival vagy nagyobb csomaggal közlekedőknek is. Nem utolsó sorban meggyorsítja a megállóhelyeken a fel- és leszállást. Így nem csak a jobb pálya és a felújított áramellátási rendszer gyorsítja a közlekedést, hanem emellett a villamosoknak rövidebb ideig kell majd a megállóhelyen tartózkodni.

## A gyors áthaladás kulcsa a Kossuth sugárúton: a jelzőlámpás körforgalom

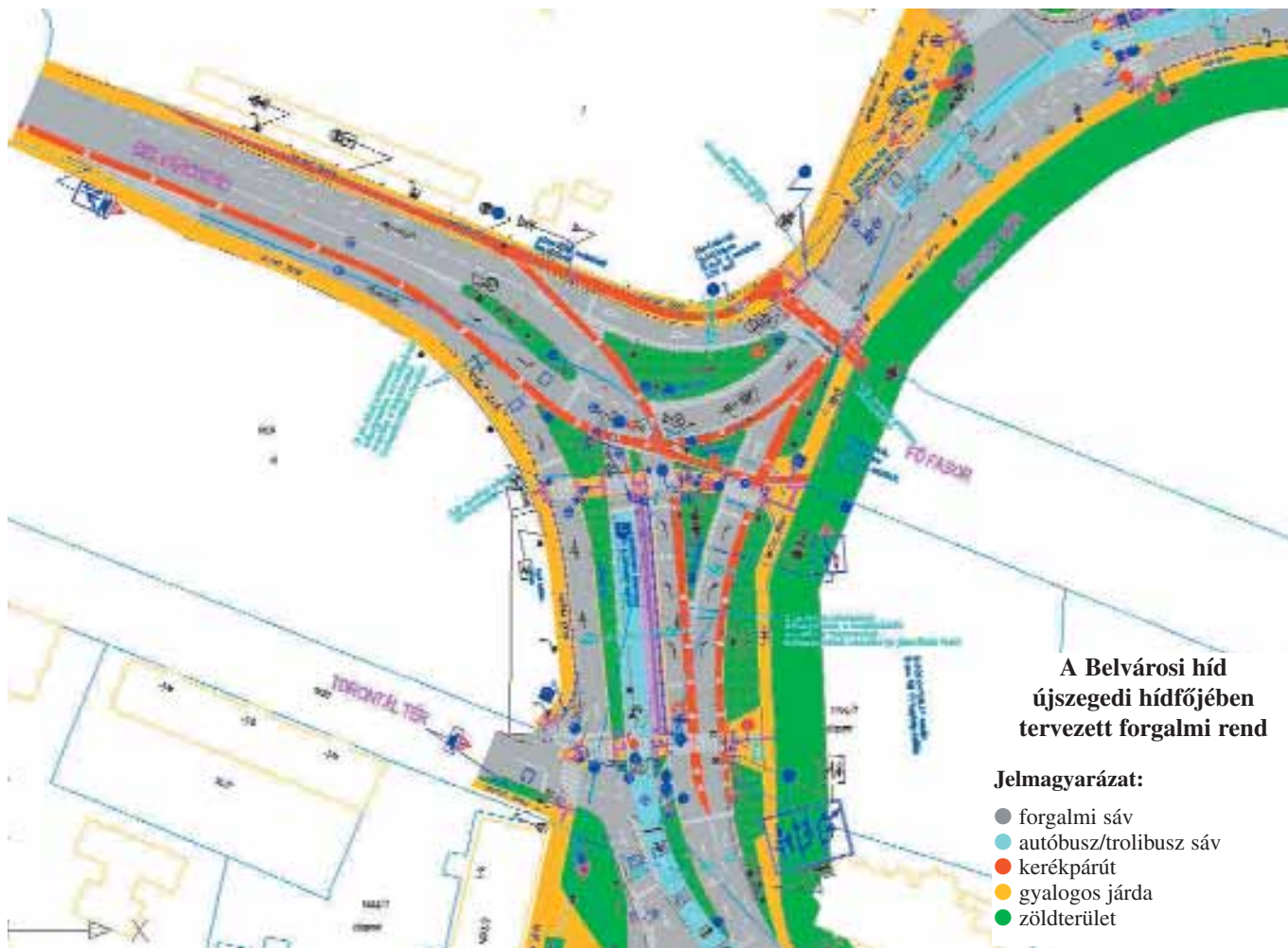
Szeged Budapestre néző városkapuja egyben évek óta jelentős forgalmi torlódá-



Szegeden is egy szintbe kerül a peron és a villamos padlója

sok helyszíne. Ennek oka, hogy a Kossuth Lajos sugárút és a Rókusi körút csomópontjában országos jelentőségű útvonalak – és egyben Szeged fő közlekedési ütőerei – találkoznak. A Rókusi körúton épülő új villamos vonal ebből a csomópontból ágazik ki. Így szükség-szerűvé válik olyan forgalomtechnikai megoldás, mellyel a kereszteződés áteresztőképessége növelhetővé válik. Erre született a jelzőlámpás körforgalom terve, melynek kapacitása 20-30 %-kal nagyobb a mai rendszernél. Ilyen csomópontot eddig Győrben építettek, és Magyarországon ez lesz az első, ahol villamos is keresztezni fogja a körforgalom közepét.

A jelzőlámpás körforgalmak jellemzője, hogy forgalomáteresztő képességük eléri az alul- vagy felüljárós csomópontokét, miközben lehetőséget ad a bármelyik irányba való továbbhaladásra. A csomópont előtt a mainál kissé szélesebb járműosztályozó sávok lesznek kialakítva. Amennyiben az autók a haladási irányuknak megfelelő sávba sorolnak be, a kör-



**A Belvárosi híd  
újszegedi hídfőjében  
tervezett forgalmi rend**

**Jelmagyarázat:**

- forgalmi sáv
- autóbusz/trolibusz sáv
- kerékpárút
- gyalogos járda
- zöldterület

forgalom sávjai akadály és megállás nélkül vezetnek végig őket. A nagyobb áteresztő képesség az óramutató járásával megegyező irányban körbejáró gyors lámpaciklusból adódik. A különböző irányokból érkező járműcsoportok a csomópont közepén így lassítás nélkül tudnak egymásba fonódni. A kanyarodó 1-es és 2-es villamosok is úgy lesznek képesek áthaladni a csomóponton, hogy kölcsönösen nem akadályozzák egymást az éppen a körforgalomban haladó közúti járművek és a villa-mosok.

### **A közösségi közlekedés előnye Újszegeden**

Az elektromos közösségi közlekedés nagyprojekt tervezésekor számba vették Szeged összes jelentős közösségi közlekedési útvonalát, és a projektelemeket úgy választották ki, hogy mindenhova jusson a fejlesztési forrásból. Így Szeged szinte minden lakosa érezhető pozitív változásokat tapasztalhat majd a jövőben a közösségi közlekedésben. A város adottsága, hogy a Tiszán két helyen lehet átkelni. Újszeged irányából a legjelentősebb közösségi közlekedési kapcsolat a Belvárosi híd. Itt munkanapokon reggelente jelentős időt veszítenek a közösségi közlekedést választó utasaink, mivel a buszok és a trolis együtt vesztegelnek a torlódást okozó személygépkocsikkal. A buszokon és a trolikon több ember vár az átjutásra, mint a torlódás összes személygépkocsijának utasa együtt-

” *A nagyprojekt keretében átépítésre kerül az újszegedi hídfő, aminek köszönhetően reggelente a Belvárosi hídon a közösségi közlekedési járművek lényegében idővesztés nélkül fognak áthaladni. Ezt a Szegeden még újdonságként ható – de Budapesten már bevált –, az út közepén vezetett autóbusz forgalmi sávokkal lehet elérni.*

véve. A nagyprojekt keretében ezért átépítésre kerül az újszegedi hídfő, aminek köszönhetően reggelente a Belvárosi hídon a közösségi közlekedési járművek lényegében idővesztés nélkül fognak áthaladni.

Ezt a Szegeden még újdonságként ható – de Budapesten már bevált –, az út közepén vezetett autóbusz forgalmi sávokkal lehet elérni. A Székely soron 700 méter hosszban kerül autóbusz forgalmi sáv kijelölésre, így a 2-es, 60-as és 60Y-os autóbusz a Temesvári körüti (Sportcsarnok) megállóhelyétől kezdve elkülönített sávon haladhat végig, az autósor közepén kikerülve. Az autóbusz forgalmi sávot védendő, rendszámotablát felismerő kamerarendszer figyeli a szabálytalankodó járműveket. A Vedres utca csomópontjában jelzőlámpás forgalomirányítás lesz telepítve. Az innen érkező 5-ös és 7-es trolibuszok, valamint 70-es buszok számára a torkolatban szintén külön sáv kerül kialakításra, ahonnan a közepén vezetett

autóbusz sávra csatlakozhatnak. A Székely sor és a Vedres utca felől érkező járatoknak közös megállóhely kerül kialakításra a hídfőben, középre helyeztet járdaszíjgözen. Ezzel a Torontál téri, ma már kedveltté vált P+R parkoló is jobb kiszolgálást fog kapni.

A Népkert soron 200 méternyi, szintén közepén vezetett autóbusz sáv fog kiépülni, itt a 71-es és a 71A-s autóbuszok fogják a hídra felhaladásra várakozó sort kikerülni. A Liget vendéglőnél lévő megálló itt is középre helyezett járdaszíjgözenre fog kerülni.

A hídfőben épülő jelzőlámparendszer „zsilip” szerepet kap. Csak annyi autót enged fel a hídra, amennyi megállás nélkül át is tud haladni. Emellett az autóbuszok és trolis megállóhelyről való kihaladását is szabályozni fogja. Így lehetőség lesz a híd egy forgalmi sávján való gyors áthaladásra, mellyel akár 10 perces menetidő csökkenés is megvalósulhat a buszokon és trolikon.



*Magda Péter: Elektromos embernek készültem*

# Részt vett a szegedi troliközlekedés létrehozásában

**Magda Péter élete az elektromosság, negyvenhárom esztendő dolgozott a Szegedi Közlekedési Vállalatnál. Akaraterejének, szaktudásának és kitűnő kapcsolatteremtő képességének köszönhető a Szegeden ötven esztendővel ezelőtt elkezdett troliprogram máig tartó sikere.**

– Elektromos embernek készültem általános iskolás koromtól fogva. Mindig a fizika, az elektromosság és a távközlés volt a dilim – idézi fel a villamossághoz fűződő kapcsolatát a ma hatvannégy éves *Magda Péter* nyugalmazott trolibusz műszaki vezető. – Ereimben SZKV-s vér csörgedezik két generációra visszamenőleg, merthogy ez nekem már „vállalat” marad.

– Ipari tanulónak jelentkeztem 1958. augusztus 1-jétől, mellette végeztem az iskolát, aztán a Rózsa Ferenc szakközépiskolában érettségiztem, Szentesen végeztem a technikusminősítőt – emlékezik vissza. – Nem bizonyult elégnek a nap huszonnégy órája, hiszen közben megnősültem, fiam született, még aktívan fociztam, meg természetesen a kollégákkal is eljártunk barátkozni. Ám fiatalos lendülettel jutott idő mindenre. Mivel kiemelték a Szegeden induló troliprogram élére, az elektromos üzemű tömegközlekedési járművek üzemeltetése és fenntartása két éves felső szintű képzést kaptam Moszkvában.

Magda Péter a szegedi troliprogramot 1978. január másodikán kezdte, és mindössze tizenhat hónapja volt, hogy utcára gördítse az első trolibuszt. Dr. Várhalmi Károly igazgató és Zsiga Sándor főmérnök maximális támogatásával szervezett üzemeltetést és felsővezeték-építést. Nagy fába vágta a fejszét, nem is akarta elvállalni, mert érezte a feladat óriási felelősségét. Végül meggyőzték, hogy képes rá. És megcsinálta. Úgy emlékszik: – Remek volt, hogy bíztak bennem, de magamra voltam utalva a tárgyalások kereszttüzeiben. Kevés idő jutott konzultációkra. Ha megszorultam, kértem öt perc gondolkodási időt, kimentem átgondolni, és döntöttem. Esetenként a megérezés és a szerencse segített, hogy nem futottam bele valami hibába.

Első lépés a felső vezeték volt, ehhez a



*Magda Péter: Ereimben SZKV-s vér csörgedezik két generációra visszamenőleg*

## Bűvös 43-as

**Magda Péter üzemvezető 2001. július 21-én ment korengedményes nyugdíjba. Miért éppen ezen a napon? – Azért, mert ekkor dolgoztam kerek 43 esztendeje a vállalatnál. Számomra bűvös szám ez, hiszen ‘43-ban születtem, de 43-as a cipőm és 43-as az ingméretem – árulja el nevetve.**

kiválasztott hatos csapat Pesten tanult négy hónapig, hazatérve pedig élesben bizonyított: megépítette az első szegedi trolivonalat, az 5-öst. Azért épp ezt a számot kapta, mert az 5-ös villamost váltotta fel. Közben Pesten tizenhárom műszaki szakember tanulta a járműkarbantartást, tizenhét sofőr és négy garázsmeister – mind férfi – pedig a trolivezetést. Ezalatt itthon felállították a szerelőcsarnokot, 1979. február 22-én levontatták Szegedre az első ZIU 9-es típusú

szovjet trolit. A piros, doboz alakú kocsikból kilenc állt csatasorba. Olyan népszerű lett, hogy bár az egyforintos villamosjegy dupláját kellett érte fizetni, mégis tele kocsikkal járt.

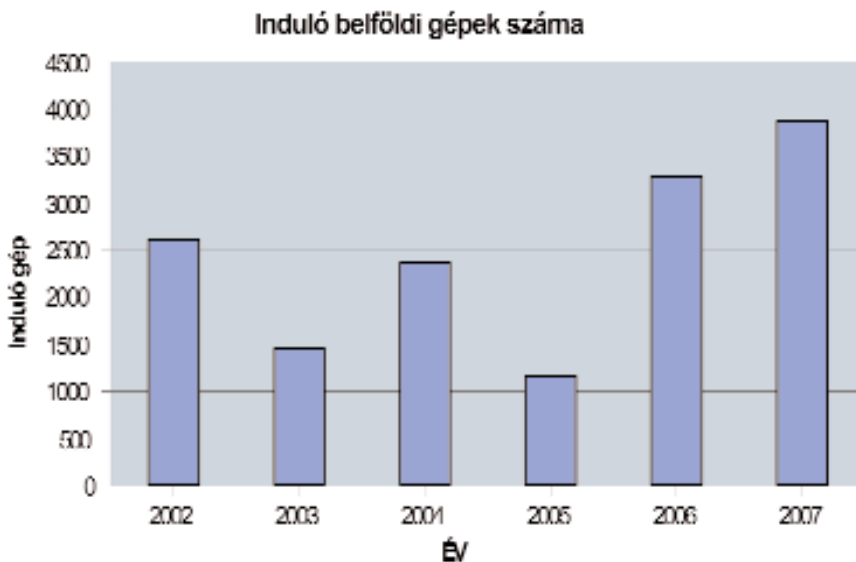
A kulisszák mögött Magda Péterék még javában építkeztek, mert a Bakay Nándor utcai gyufagyárig épült csak ki felső vezeték, onnan éjszakánként vontatókocsi húzta be a trolikat a Külső-Pulz utcai telepre. Később trolibuszpótló autóbuszok álltak be a 7-es, 8-as, 9-es vonalára, ám a kötött pályás járművek hamar kiszorították őket. Nem telt bele hat év és minden vonalon trolik közlekedtek, 44 szovjet gyártmányú kocsival. A Külső-Pulz utcai trolitelepet kinőttek, helyette új fogadta a trolikat 1985. szeptember 1-jétől a Csáky utcában. Kísérleti jelleggel csuklós trolibuszok jöttek a Ganz-Ikarustól, az Ikarus-Hithachitól és a német Kiepétől. 1993-ban pedig Skoda 15Tr típusú, modernebb cseh kocsik álltak forgalomba; ezek róják ma is az utakat.

## Minden vonalon

**1979. április 29. 5-ös trolis Bartók tér–Újszegedi gyermekkórház – 2,3 km 1979. október 1. 5/A Bakay Nándor utca–Bartók tér – 2,2 km 1982. október 1. 7-es újszegedi gyermekkórház–Makkosház, Hont Ferenc utca – 6,4 km 1982. november 5. 6-os Vidra utca–Vértói út 2,6 km 1982. december 1. 8-as Vidra utca–Hont Ferenc utca – 2,8 km 1983. augusztus 1. 9-es Mikszáth Kálmán utca–Lugas utca (trolipótló) 1983. október 1. 9-es bővül: Hont Ferenc utca–Lugas utca (trolipótló) 1985. november 4. 9-es Hont Ferenc utca–Lugas utca tiszta trolibusz-közlekedés – 8 km.**

# Minden eddigit meghaladó forgalom a szegedi repülőtéren

Beszélgetés dr. Dózsa Gábor ügyvezető igazgatóval



Utójára 2007. júliusi számunkban adtunk hírt a repülőtér életéről. Azóta hat hónap telt el. A 2007-es év eredményeiről és legfontosabb eseményeiről az SZKT ügyvezetőjét kérdeztük.

– Utolsó beszélgetésünkön a reptér forgalmát illetően igen bizakodóan nyilatkozott. Most, hogy összegezték a 2007. év forgalmi adatait, úgy gondolja, volt erre oka?

– Mindenképpen. Belföldi viszonylatban éves szinten közel 600-zal emelkedett a felszállások száma az előző évhez képest, mely 18%-os növekedést jelent. Mivel nem mindig hiszek a statisztikáknak, kollégáimmal többször ellenőriztettem a határnyitásokra, azaz a külföldi repülésekre vonatkozó adatokat. Várakozásainkat jóval meghaladja az a 280 határnyitás, mely több mint hétszeresen szárnyalja túl a tavalyi évet, s közel két és félszerese az eddigi rekordnak számító 2003-ban jegyzett 116 külföldi repülésnek.

– Minek tulajdonítja ezt a példátlan növekedést?

– Mindenekelőtt a beruházásoknak. A hangos kritikák ellenére mégis volt értelme Szegeden repteret építeni. De legalább ilyen súlya van a megbízható léginavigációs és műszaki szolgáltatásoknak is, melyet munkatársaim nyújtanak, s amelyre büszkék lehetnek. Én is az vagyok rájuk. Ezeket a szolgáltatásokat a hatóságok is elismerték, 2009-ig szóló Európai Unió Tagállami Tanúsítványt kaptunk rendszereink megfelelő minőségéről.

– A reptér bejáratánál még mindig láthatjuk a táblát, mely a fejlesztés első ütemét hirdeti. Ezek szerint folytatódik a beruházás?

– Igen. A város kiírt egy közbeszerzési pályázatot egy távolságmérővel kombinált körsugárzó irányadó építésére. Ez a

berendezés már 45 kilométerről megmutatja a gépeknek a reptér pontos helyét és a tőle való távolságot. Gyakorlatilag a futópályához vezeti a pilótát. A készüléket 2008 első félévében fogja kivitelezni egy sok évtizedes tapasztalattal rendelkező magyar cég. Ezzel a fejlesztés I/A üteme véget ér.

– Napi munkájukban biztos adódnak nem mindennapi esetek.

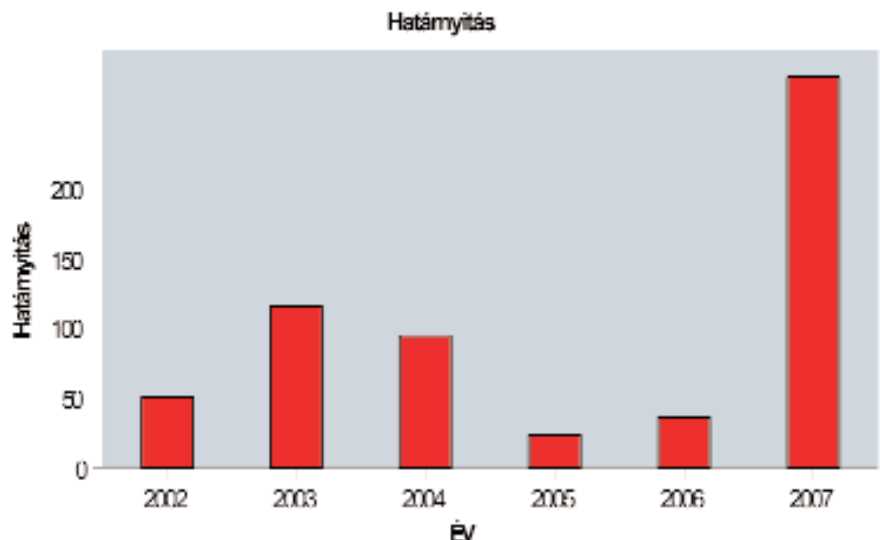
– Ez év őszén Szegedről indult Thesszalonikibe egy négyszemélyes repülő egy igen fiatal, de nagyon jól képzett pilótával. Műszaki hiba miatt Macedónia felett a fedélzeten lévő összes elektronikus beren-

dezés leállt, technikai leszállást kellett végrehajtani Skopje repülőterén. Igen ám, de a rádió sem működött, nem lehetett a repteret a leszállásról értesíteni. Nem volt mit tenni, a gép a Hellén-hegyvidék fölül a szegedi irányító toronytól kért mobiltelefonon segítséget, és azonnal megkezdte Skopje megközelítését. Munkatársaim pillanatok alatt teremtettek Macedóniával összeköttetést úgy, hogy az országos légi-irányító nem kapcsolódott be a probléma megoldásába. A bajba jutott repülőt Skopje reptere már várta, rendben landolt. Rosszabb esetben vadászgépek kísérik le, még rosszabb esetben pedig... Erre ne is gondoljunk. Kollégáim elégánan mindennapoknak tekintették a nem mindennapi esetet, nem kívántak babérokat; én csak hetekkel később értesültem minderről. Az ifjú pilóta pedig repülőterei repüléstájékoztatóként az SZKT dolgozója lett.

B. I.

”

Várakozásainkat jóval meghaladja az a 280 határnyitás, mely több mint hétszeresen szárnyalja túl a tavalyi évet, s közel két és félszerese az eddigi rekordnak számító 2003-ban jegyzett 116 külföldi repülésnek.



# Az SZKT megmentette és forgalomba állítja a népszerű társaskocsit

## Újjászületett a szegedi omnibusz

Százötven esztendeje, 1857-ben indult el Szegeden a közösségi közlekedés. Az omnibusz a nagyárvízben elpusztult, először 1987-ben született újjá a Szegedi Közlekedési Vállalat munkatársainak köszönhetően. Most a 150. évfordulóra másodszor is új életre kelt a szegedi omnibusz.

A városi közösségi közlekedés története Párizsban 1662. március 18-án a nyolc-személyes omnibuszokkal kezdődött, melyek feltalálója a matematikusként és fizikusként világhírű Blaise Pascal. Mindössze húsz évig működött, majd ugyancsak Párizsban kelt új életre 1819-ben. A nevét is akkor kapta: a belvárosi szatócsüzlet tulajdonosáról – amely előtt a végállomása volt –, Omnes-ról. Hazánkban először 1857-ben Szegeden, majd rá öt évre Pesten állt forgalomba az omnibusz.

1857. március 1-jétől Kukovetz és Habi vállalkozók omnibusza váltotta le a bérkocsikat: a városközpontból a nagyállomásig 1,7 kilométert tett meg. Érintette az Iskola (ma Oskola) utcán át a Három királyhoz címzett fogadót, a Fekete Sas, a Hételektor és Magyar Koronához címzett vendéglőt a gabonapiacon (ma Dugonics tér) keresztül. Az utasok kényelméhez igazították a menetrendjét, de az 1879-es tiszai árvíz elpusztította a kocsit és az utakat is. Az újjáépült város élénk forgalmának pedig 1884-ben már a lóvasút íyekezett eleget tenni.

– Az első és eredeti szegedi omnibusz tervei után hiába kutattunk levéltárakban. Csak hasonlót szerkesztettem, amikor felkértek 1987-ben, az omnibusz-közlekedés 130 éves évfordulóján. A Szegedi Közlekedési Vállalat akkori igazgatójának kérésére egy huszonnégy utas befogadására alkalmas, a villamos pótkocsira emlékeztető járművet terveztem – idézi fel Nagy István. A ma már nyugalmazott oktatótisz úgy fogalmaz, hogy kissé nehézkes a jármű, ám két ló vidáman elhúzza. A műszaki megoldásokat Vajás József



Ilyen lett a régi-új omnibusz

”  
1857. március 1-jétől Kukovetz és Habi vállalkozók omnibusza váltotta le a bérkocsikat: a városközpontból a nagyállomásig 1,7 kilométert tett meg. Érintette az Iskola (ma Oskola) utcán át a Három királyhoz címzett fogadót, a Fekete Sas, a Hételektor és Magyar Koronához címzett vendéglőt a gabonapiacon (ma Dugonics tér) keresztül.

vezetésével valósították meg. Az omnibuszra három ajtón lehetett fellépni. A végállomást a Somogyi utcában máig emlegetik, de megállt a kocsi a Belvárosi híd alatt is. A járműkísérő beépített hangfalakon keresztül ismertette a város nevezetességeit. Egy menetjegyet egy teljes belvárosi körre 30 forintért lehetett váltani. Két-három évig rőtta a köröket a szabadtéri játékok ideje alatt vagy külön megrendelésre, esküvők, ballagások produkciójaként. Majd hosszú időre megfeledeztek róla.

2007-ben az omnibusz és vele a szegedi tömegközlekedés 150. évfordulójára a Szegedi Közlekedési Társaság a kocsit teljesen felújította. Nagy István és Vajás József vezetésével a fa alkatrészeket újragyártották, a rézkiegyesítőket újraöntették. Az

oldalfeljárókat megszüntették, hátul lehet felszállni. Tizennyolc kényelmes férőhelyt alakítanak ki benne. Mintha csak a régvolt 100-as sorozatszámú nyitott nyári villamos pótkocsira ülnénk, csak éppen háromablakos kivitelben. Megújult a belső burkolat, a tetőszerkezet, a padlózat, a fékek, és vadonatúj fakerekeket készített az eredeti gyártó. A hangulatos esti világítást mécsesek adják és megújultak a rézlámpások is. Csillog a bordó külső festése, vonzó a feliratozása. Elrejtve korszerű telefonállomás működik benne, hogy bárholnan el lehessen érni, az utastérben is kihangosítható. A régi-új szegedi omnibusz a tervek szerint tavaszra elkészül. Az SZKT bérbe is adja, hogy megtérüljön az újjáépítés közel egymillió forintos költsége.

### Lóvontatású személyszállító kocs

**Önsúlya: 2300 kg, összsúlya: 3580 kg, tengelytáv: 2850 mm, nyomtáv: 1800 mm, szélesség: 2360 mm, hosszúság: 5600 mm, magasság: 3300 mm, első kerék átmérő: 700 mm, hátsó kerék átmérő: 900 mm. Fékek: lábfék – hidraulikus tárcsafék – és kézifék – mechanikus dörzsfék fapofával. Kommunikáció: rejtett kihangosítás és vezeték nélküli telefonkapcsolat. Világítás: négy fiáker sárgaréz lámpa 24V 5W-os izzóval, egy viharlámpa 24V 5W-os izzóval, négy üvegburás mécses az utastérben. Hangjelzés: rézcengővel.**

#### GÖRDÜLŐ HÍREK

A Szegedi Közlekedési Társaság (6720 Szeged, Zrínyi u. 4–8.) negyedévenként megjelenő lapja.  
Alapítva: 2000.

Felelős kiadó: Dr. Dózsa Gábor ügyvezető igazgató.  
Szerkesztő: Szávay István.

Megjelenik a Lapcom Kft. Délmagyarország Kiadó gondozásában.