

GÖRDÜLŐ hírek

A SZEGEDI KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁG NEGYEDÉVENKÉNT MEGJELENŐ LAPJA



30 éves a szegedi trolibuszközlekedés

Nem volt zökkenőmentes a szegedi troliközlekedés beindítása, mint ahogy az elmúlt 30 éve sem felhőtlen siker. Az SZKT flottája azonban bizonyított, utasai megszerették. A társaság rugalmas és jó szolgáltatással, sok fejlesztéssel

és ötlettel igyekeznek megőrizni a bizalmat – mondta *dr. Dózsa Gábor* igazgató. *Magda Péter* üzemvezető maga is ott bábáskodott az első vidéki trolis megszületésénél, 16 hónap alatt állította fel a szakembergárdát, irányította

a műhely és felsővezeték-rendszer építését. 1979. április 29-én indult el a legelső, piros doboz alakú trolibusz. *Rutai Antalnak* 1982-től töltötte ki a jármű az életét. Jelenleg 34 trolis járja Szegedet, a terv: 55 jármű.



Gőzerővel folynak a felújítások, fejlesztések

7-8. oldal



Átépül a város legforgalmasabb csomópontja - forgalom-elterelések várhatók

6. oldal



Női vitorlázórepülő-világbajnokságot rendeznek Szegeden

426 külföldi és 9660 belföldi fel- és leszállás 2008-ban

Dr. Dózsa Gábor, az SZKT ügyvezető igazgatója októberben a 2008-as év addigi reptéri eseményeiről nyilatkozott lapunknak, most a teljes év eredményeiről kérdeztük.

– Igazgató úr, előző számunkban 2008-ra összesen 400 körüli nemzetközi műveletszámot prognosztizált. Megvalósult ez az elképzelésük?

– A „műveletszám” szó a fel- és leszállások összegét jelenti, s 426-ot mondhat magáénak a Szegedi Repülőtér 2008-ban külföldi viszonylatban. Belföldön ez a szám 4857 fel- és 4803 leszállással 9660. Mindkét adat bőven meghaladja a repülőtér általunk ismert eddigi legmagasabb műveletszámát.

– Ez azt jelenti, hogy ön elégedett?

– Szó sincs erről, csupán válaszoltam a feltett kérdésre. Elégedett inkább azzal lehetnék, hogy ezt a forgalmat országos viszonylatban, arányaiban, igen kis létszámmal értük el.

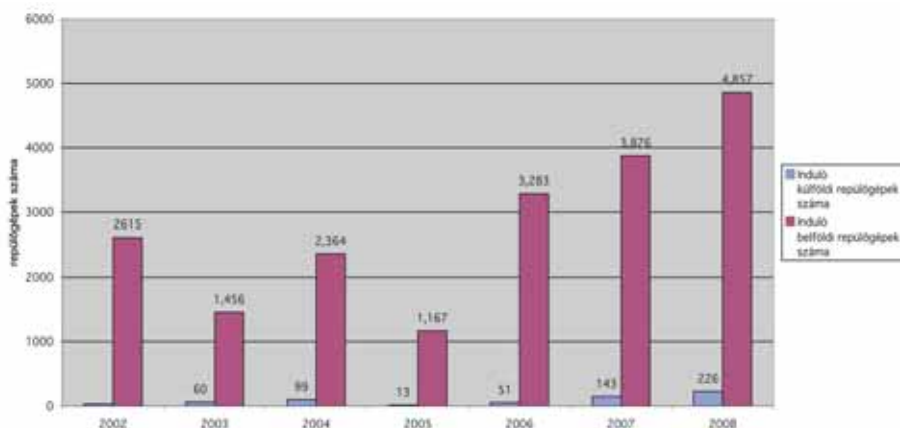
– Ha már a létszámot említi: mielőtt átvették a repülőtér üzemeltetését, lépten-nyomon hallani lehetett, hogy az SZKT villamos- és trolivezetőkkel kívánja működtetni a repteret. Az egyik országos napilapban talán ön is olvasta.

– Hogy stílusosan fogalmazzak: az SZKT egyetlen villamos- vagy trolivezetője sem nyújtotta be áthelyezési kérelmét a repülőtérre, s reptéri munkatársaim sem kezdeményezték ennek fordítottját. A reptéren egyébként nyolcan dolgoznak – a kollektíva tagjainak öt diploma, öt technikus oklevél,

két szakmunkás bizonyítvány, s huszonhét repüléssel összefüggő tanfolyami végzettség van a birtokában. Csak hogy az utóbbi évet említsem: öten szereztek repülőtéri utasbiztonsági ellenőr képesítést, ketten repüléstájékoztató tisztek lettek, és a teljes személyzet védelmi tudatosság képzésben részesült. S hogy a hatalmas terület karbantartásáról se feledkezzünk meg, ketten nehézgépezelői vizsgát tettek, ez ugyanis eszközeink kezeléséhez elengedhetetlen.

– Legutóbbi beszélgetésünkön egy 2009-ben megrendezendő világversenyről beszélt...

– Válaszul hadd idézzek a Magyar Vitorlázórepülő-szövetség és a Magyar Repülőszövetség elnökeinek hozzám intézett leveléből: „Ezúton szeretnénk tisztelettel felkérni a Magyar Repülőszövetség és a Magyar Vitorlázórepülő-szövetség nevében az 5. FAI női vitorlázórepülő-világbajnokság védnökének. A magyar vitorlázórepülés több mint 75 éves történetében ez lesz az első eset, hogy vitorlázórepülő-világbajnokságot Magyarországon rendezik meg. A pályázatot Szeged város repülőtér helyszínén sikerült elnyerni.” Természetesen elvállaltam a védnöki tiszteletet. Azóta már megkötöttük a versenyrendezővel az együttműködési megállapodást. A világbajnokságra több más reptéri rendezvényvel együtt július 18. és augusztus 25. között kerül sor. Aki szereti a sportot, a technikát és a közlekedést, annak érdemes lesz ekkor a repülőtérre látogatni.



B. I.

Harmincéves a szegedi troliközlekedés

Jelenleg 34 trolis járja Szegedet, a terv: 55

A jó és rugalmas szolgáltatást megszerették a szegediek

Nem volt zökkenőmentes a szegedi troliközlekedés beindítása, mint ahogy az elmúlt 30 éve sem felhőtlen siker. Az SZKT flottája bizonyított, utasai megszerették. A társaság rugalmas és jó szolgáltatással, sok fejlesztéssel és ötlettel igyekszik megőrizni a bizalmat – mondta dr. Dózsa Gábor igazgató.

– A jogász végzettségű dr. Várhalmi Károly, akit emberemlékezet óta a legjobb SZKV-igazgatóként emlegetnek a kollégáim, egyengette a szegedi trolis útját a politikai döntéshozóknál. Zsiga Sándor főmérnök kiváló műszaki terveihez köszönhető, hogy Szeged megelőzve versenytársait elnyerte az első vidéki trolis építését. 1979. április 29-én indult el az első járat, mégpedig az 5-ös számú a Bartók térről. A hőskorban a Pulz utcai villamosremíz alumíniumcsarnokában szervizelték – eleveníti fel a kezdeteket dr. Dózsa Gábor, aki hatodik éve irányítja az SZKT-t. A trolibusz 1985-ben költözött önálló telepre a Csáky utcába. Húsz éven át minimális infrastruktúrális beruházás zajlott, ezután a társaság saját erőből nekilátott a belső úthálózat és az épületek rendbetételének. Az igazgató úgy véli, a trolis jelentős szerepet játszott az egész elektromos tömegközlekedés megőrzésében. Így Pesten, Szegeden, Debrecenben megmaradt a villamos és a trolis, míg Pécsen, Szombathelyen, ahol nem épült ki trolis, a villamost is felszámolták. Alapvető szempont volt ugyanis, hogy közös hálózatról üzemeljenek a gumi- és vaskerekes járművek.

– A szegedi trolis sikertörténete egészen a



kilencvenes évek közepéig robotott. Akkor 10 évre lefékezett a fejlődése. Olyan vonalakat iktattak ki, mint az 5A, a 6-os és a 7-es. A flotta műszakilag és erkölcsileg is leamortizálódott. Az ezredforduló után ismét sebességbe kapcsolta a trolizás. 2004-ben a 25. jubileumra visszaállítottuk a 7-est a régi 5A vonalán – mondta Dózsa Gábor. – Idén a nagyprojektben meghosszabbítjuk a közkedvelt 8-as vonalát, jövőre pedig vadonatúj trolisjárat születik, 10-es számmal. Szegeden az utasok kifejezetten szeretik a trolibuszt. Nem véletlen, hogy ez az egyetlen tömegközlekedési eszköz a városban, amelynek sikerült megtartania az utasszámát az utóbbi tíz évben anélkül,

hogy nőtt volna a kapacitása. Rugalmas és jó szolgáltatást biztosít, az utasoknak pedig erre van szükségük.

2001-ben vett újabb lendületet a járműpark; 9 használt trolis vett az SZKT. Az amortizációt azonban ezzel korántsem sikerült utolérni. Ráadásul időközben a követelményszint is emelkedett: az alacsonypadlós trolibuszok után egyre több klímás járatra mutatkozik igény. A járműfejlesztési programban ezért a társaság előbb a szóló trolisokat cseréli alacsonypadlósra. Nem könnyű, egy trolis ára ugyanis felszereltségtől függően 100 és 250 millió forint között mozog. Vásárlás helyett az SZKT saját járműépítéssel fejleszti a flottáját; a piaci ár 60 százalékaért gyártanak trolibuszt, ami egyúttal munkát biztosít a szegedi embereknek. Saját járműgyártása az országban egyedül az SZKT-nak van, hasonlóan például Ostrava, Lublin, Lipcse közlekedési társaságához.

A szegedi trolibuszokat évente 50-70 ezer városi kilométer teszi próbára, ez még egy kikímélt személyautónak is nagy megterhelést jelentene. Az SZKT-flotta biztonságos fenntartásához komoly háttérbázis szükséges. A Csáky utcai trolitelepen eddig mindössze négy aknán 12 jármű fért el. Ott takarították, naponta szemlézték, karbantartották a kocsikat, mellette zajlott a felújítás, a gépjárműgyártás, és részben az alkatrésztárolás. Ezen a téren is a nagyprojekt hoz ugrásszerű minőségi változást. Májustól az új, 5 állású csarnok további 15 jármű – vegyesen trolis, autóbusz, villamos – ellátására képes. Újdonság, hogy még az idén összekapcsolják a Pulz utcai villamos- és a Csáky utcai trolitelepet a Rókusi pályaudvar vágányain keresztül.

Skoda, Mercedes, Volvo és egy retró Ikarus. Jelenleg 34 trolibusz és 17 autóbusz alkotja az SZKT troliparkját. Közülük 17 csuklós Skoda, 7 szóló Skoda 14 Tr típusú, egy alacsonypadlós Skoda 22 Tr, valamint 9 alacsonypadlós szóló Skoda, Mercedes, Volvo. A legöregebb Skodák a 22. évüket tapossák, a legfiatalabb 15 éve fut. A nagyprojektben várhatóan két éven belül 10 új jármű érkezik. Közben újabb alacsonypadlós Skodák és Mercedesek állnak forgalomba. Ezeknek a fejlesztéseknek köszönhetően két év múlva 45 trolibusz rója Szeged utcáit. Ebben nincsenek tartalékok, ezért a rá következő években az SZKT 55-re tervezi felfejleszteni a trolisjárműparkot, amit akkor már elég lesz 6 autóbuszszal kiegészíteni a forgalmi zavarok kezelésére. A matuzsálemek közül őriz a cég két vázra bontott, 25 esztendőes ZIU-t, és születésnapra meglepetés: „retró” nosztalgiajáratként újjászületett egy 17 éves piros Ikarus az IK 280 T9-90 típusból.



A trolis ma

Harmincéves a szegedi

Magda Péter volt a szülőatyja – Rutai Antal máig a szereléssel álmodik

A troli az életük

Magda Péter bábáskodott az első vidéki troli megszületésénél. Az SZKV üzemvezetője 16 hónap alatt állította fel szegedi szakembergárdát, irányította a műhely és felsővezeték-rendszer építését. 1979. április 29-én indult el a legelső, piros doboz alakú jármű. Rutai Antalnak 1982-től töltötte ki a troli az életét.

Harminc esztendővel ezelőtt, 1979. április 29-én indította el a Szegedi Közlekedési Vállalat az első trolibuszát, az 5-ös számú villamos járatszámát megörökölve a Bartók tér és az Odessza lakótelep 201. sz. épület között. Akkoriban *Magda Péter* a villamos javítóműhely művezetője volt, és *dr. Várhalmi Károly* igazgató, valamint *Zsiga Sándor* főmérnök kérte fel, hogy segítsen be, és vezesse a szegedi troliprogram megvalósítását.

– Nem kellett kétszer mondani, hiszen az elektromosság benne volt a génjeimben. 1978. január 2-án tizenhat hónapot kaptam, hogy a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium felkérésére a kísérleti üzemet beindítsuk – eleveníti fel a 66 éves, nyugalmazott trolibusz-fenntartási üzemvezető. Magda Péter elárulta, örült, ugyanakkor nagyon félt is a kihívástól, hiszen létrehozva Szegeden a vidék első trolijáratát egyúttal annak létjogo-

sultságát is bizonyítaniuk kellett. Az akkor 35 éves művezető biztos volt benne, hogy ha nekik nem sikerül, jó darabig leáll hazánkban a trolifejlesztés. – A villamos, vagy ahogy emlegették, a „trámváj” terjedt el a buszok mellett a városi tömegközlekedésben. Még akkor is sokan ódzkodtak a trolitól, ha olcsóbb volt kiépíteni a villamosnál, mert nem kellett hozzá aléptítmény. Tartottak a felsővezeték-felhőtől és a tartóoszloperdőtől. Végül az 1972–74-es olajárrobbanás és a környezetvédelmi szempontok győztek.

És Magda Péter megcsinálta. Első lépésként hat embere megtanulta Pesten a felsővezeték-építést, hazatérve felhúzták az első, 2,3 kilométeres trolivonal kötött pályáját. Ezalatt tizenhárom szakember tanulta a karbantartást, tizenheten a trolibusz vezetést, négyen pedig a garázmesterséget. Szegeden ezalatt felépítették a szerelőcsarnokot, 1979. február 22-én levontatták a



Magda Péter



505 számú trolibusz vezetőfülkéje

troliközlekedés

város első, piros doboz alakú troliját, egy szovjet ZIU 9-est, melyet még nyolc követett. Az április végi avatáskor a háttérben Magda Péterék még javában építkeztek. Nem készült el ugyanis a Külső-Pulz utcai telepig a teljes felsővezeték-hálózat. Így eleinte éjszakára a gyufagyártól vontatókocsis húzta be a trolibuszokat. 1985-ig 44 szovjet kocsis állt hadrendbe a városban, majd kísérleti jelleggel csuklós Ganz-Ikarus, Ikarus-Hitachi és Kiepe trolis futottak be. 1988-tól Skoda 15Tr modern kocsik érkeztek. Árban azonban mindet lekörözte a saját gyártásban felújított, használt trolibusz. Saját „gyermeküknek” az SZKT szakemberei saját színt találtak ki, így születtek a szegedi zöld-fehér trolis.

– Nagy várakozás előzte meg a szegedi trolit, és óriási sikert aratott. Az első nap ingyen lehetett rajta utazni. Később fűrtökben lógtak rajta az utasok annak ellenére, hogy az egyforintos villamosjegy duplájába került a viteldíj – emlékezett Rutai Antal. Az 59 éves, nyugalmazott váltóműszakos csoportvezető – Magda Péter szavaival – a vállalat „saját gyermekei” közül való; ott nőtt fel. 16 éves ipari tanulóként lépett be az SZKV-hoz. A villamosjavító üzemet vezette, amikor a trolis szegedi történelme elkezdődött. Nem tudta vállalni a több hónapos fővárosi képzést, nem hagyta magára gyeseen lévő feleségét és két kislányát az albérletben. 1982-ben azonban, amikor ismét toboroztak a trolizüzembe, Rutai Antal úgy érezte, nem hagyhatja ki Magda Péter ajánlatát. Gépjárműlakatosnak tanult, és mindig megfogta a munka végét, amikor szükséges volt. Ment pályamunkára, váltót szerelni, követ hordani, szerelőket helyettesíteni. 42 év munka után 2007. augusztusában fájó szívvel vett búcsút az SZKT-től. Most 4 gyermekének, 5 unokájá-



Rutai Antal

nak él, és sok időt szentel a hobbijának: szívesen és nagy-nagy sikerrel süt-főz nap mint nap. Nem felejtette el természetesen az SZKT-t sem. Rendszeresen tájékozik a cég életéről, a régi kollégákról, és érdeklődéssel várja az elektromos tömegközlekedési nagyprojektben épülő új trolivonalat és a vadonatúj szegedi trolibuszokat. Elárulta, nincs olyan hét, hogy ne álmodna a troliszerezéssel.

Nyílt nap a telepeken

Április 29-én ünnepeljük a szegedi trolibusz-közlekedés 30. évfordulóját. Ez alkalomból trolibusz- és veteránjármű-kiállítás rendezünk. Az évfordulóval egybekötve május 1-jén tartjuk az SZKT szokásos évi nyílt napját, melynek keretén belül a látogatók megtekinthetik telepeinket, az új trolibuszcsarnokot és a nosztalgiajárműveket.

A nap zárásaként egy különleges programmal, trolibusz-felvonulással kedveskedünk a közlekedésbarátoknak. Nosztalgiajárművek és veterán autók vonulnak végig városunkban, melyekre előre meghirdetett helyszíneken szállhatnak fel az érdeklődők. A programról bővebben a www.szkt.hu oldalon olvashatnak.

Újra a gyermekeké a Széchenyi tér

Idén 15. alkalommal rendezzük meg a közlekedési gyermeknapot a MÁV-Start Zrt., a baleset-megelőzési bizottság, valamint a Százszorszép Gyermekház közreműködésével. A hagyományoktól eltérően nem szombati napon, hanem június 7-én, vasárnap hívjuk a gyermekeket a Széchenyi térre. Sok-sok érdekes és izgalmas programmal kedveskedünk a kicsiknek és nagyoknak. Aki szeretne, rajzolhat aszfaltra, fűzhet gyöngyöt, vagy kipróbálhatja az ugrálóvárat is. A rendezvény sztárvendégeként a Megasztár 4. győztese, *Király Viktor* látogat el városunkba.



Öreg trolis – felújítás után – nem vén trolis

Elterelik az átmenőforgalmat a Kossuth Lajos sugárútról

Átépül a város legforgalmasabb csomópontja

Várhatóan júliusban kezdik építeni a többsávos körforgalmat a Kossuth Lajos sugárút és Rókusi körút kereszteződésében. Ezért elterelik a tranzitforgalmat a Szabadkai út, illetve a Kálvária sugárút felé. Augusztustól a Boldogasszony sugárúti vágányokat is korszerűsítik. Pótlóbuszok járnak.

Korszerűsítik idén az 1-es villamosvonal rókusi végállomás és Anna-kút közötti szakaszát, és megújul a Boldogasszony sugárút pályája. Ez a legnagyobb falat idén a szegedi elektromos tömegközlekedési nagyprojekt munkálatai közül. Ez jelenti késő őszig a legtöbb változást, forgalomterelést.

Optimális esetben a kivitelező júliusban kezdi el a közműcserét és az útszélesítést a Kossuth Lajos sugárút és Rókusi körút kereszteződésben, ami útszűkülettel, sávlezárással megoldható – tájékoztatott az irányítási feladatokat ellátó Szeged Pólus Nonprofit Kft. Augusztustól öt hónapra részlegesen lezárják a nagykereszteződést az SZVSE-pálya oldalában; korszerűsítik a villamospályát, és „körforgalmasítják” a csomópontot.

A legjelentősebb változás a romániai tranzitforgalmat érinti. Az átmenő járműáradatot két részre osztják az M5-ös autópályán. A kamionforgalom az M5-ösről a Bajai út–nyugati elkerülő út–Szabadkai út–Petőfi Sándor sugárút–nagykörúton át halad majd Nagylak irányába. Ellenkező irányba a nagykörút–Kálvária sugárút–Bajai út felé érik el a teherjárművek az M5-öst.

Az átmenő személygépkocsi-forgalmat beengedik a Budapesti úton az Izabella



hídon át, de ott mindenki csak balra fordulhat, és a Rókusi körút–Csongrádi sugárúton át éri el a nagykörutat. A nagylaki határtól visszafelé ugyanígy haladhatnak az autók.

A helyi személyautósok is áthajthatnak az Izabella hídon, de ők szintén csak balra, a Rókusi körút felé mehetnek tovább. Nekik a lezárt Kossuth Lajos sugárút–Rókusi körút csomópont körbejárható lesz. A terelőút a Damjanich utca–Szatymazi utca–Búvártó utca–Pulz utca–Teréz utca irányban halad. Szegedről kifelé is az Izabella hídon át hajthatnak: két sávon át, a Rókusi körút felől jobbra hagyhatják el a várost.

A helyi és helyközi buszok is az Izabella hídon át járnak. A tömegközlekedési járatok a Vásárhelyi Pál utca felé, jobbra letérve a Pulz utca–Teréz utca felé kanyarodva térnek vissza a Kossuth Lajos sugárútra. Mivel az 1-es villamos vaspályáját is akkor cserélik, pótlóbuszok járnak a Kossuth Lajos sugárúton. A forgalom gyorsítása érdekében a nagykörúton belül csak befelé lehet majd hajtani a Kossuth Lajos sugárúton. Kifelé a Madách utcán át terelik a közlekedőket.

A Boldogasszony sugárúton várhatóan idén augusztusban kezdik kicserélni a síneket. Ugyancsak késő őszig tart majd az építkezés. Emiatt lezárják a sugárút nagylak felé kivezető szakaszát. Terelőútnak a Szentháromság utcát javasolják.





Felújítás alatt „építkezési területté” változik a villamoskocsi belseje

Bizonyítanak a saját gyártású villamospótkocsik, klímás trolik

A tizenhárom darabos flotta nyolcadik Tatráját újította fel kívül-belül, alul-felül az SZKT. Saját gyártású villamos pótkocsijai hibátlanul futnak, ezt igazolta a napokban zárult felülvizsgálat. A trolibusz is gőzerővel fejleszt. Klímával szereltek fel két újabb trolibuszt. A szegedi troliközlekedés 30. születésnapjára meglepetés: a piros nosztalgiatroli.

– Tizenhárom szerelvény közül a nyolcadik Tatra, egészen pontosan a T6A2 típusú villamos V2 szintű felújításával készül el a napokban a szerelőcsapat. Ez a széria, így a 905-ös járatszámú is 10 éve rója köreit az 1-es vonalon. 2007 óta már a 4-es vonalról is kiszorított-

ták az öreg FVV „bengálikat”. A négy hónapig tartó nagy generál során kicserélték az összekarcolt ablaküvegeket, a megrongált, összefirkált üléseket, megkopott kapaszkodókat. Korszerű jelzőgombokat és elektromos jegyérvényesítő egységeket szereltek a régiek

helyére – mutatta Kodé László, az SZKT villamosjármű-fenntartási osztályvezetője. Kívül-belül, alul-felül megújították a festékréteget, mely nemcsak esztétikai célokat szolgál, hanem a korrózió megállítására is fontos. A 905-ösön nem csak a külsőn változott. 10 év üzemeltetési tapasztalatai alapján a szakemberek a kocsik üzembiztonságát és élettartamát is növelték, megszüntetve jó néhány potenciális hibaforrást. A jármű belsejébe például új, összefüggő zárt padló kerül, mellyel védik az alatta lévő elektromos berendezéseket a behordott eső- és hólettől. A felújított forgóváznak köszönhetően a jármű a rossz pályákon nyugodtabban fut. Az elektromos csatlakozókat korszerűsítették, ami lényegesen megkönnyíti a járműszerény elválasztását a forgóváztól, és a vizes, poros környezetben is üzembiztos kapcsolatot garantál. Új, rozsdamentes relészekrények védik az elektromos alkatrészeket. Üzembiztosabb a két jármű összekapcsolása is; ez korábban gyakori hibaforrás volt, de a felújított járműveknél a meghibásodások minimális szintre esnek vissza.

– 11 hónapot futott, felülvizsgálatra érkezett vissza a villamosszervizbe a 951-es villamos pótkocsi. Társa, a 950-es kocsi 15 hónapja ugyancsak kifogástalanul vesz részt az utasforgalomban. A hivatalos nevén B6A2 aktív pótkocsik kiválóan bizonyítottak, hiba nélkül működnek – hallottuk Kodé Lászlótól. – Ez azért külön öröm, mert ezeket a villamosokat, a szerényvázak kivételével, a tervezéstől az összeépítésig (Folytatás a 8. oldalon.)



Kodé László joggal büszke „műveikre“

A változás használ a tömegközlekedésnek

A szegedi elektromos tömegközlekedési nagyprojekttel, valamint az SZKT eredményeivel és terveivel ismerkedett Szegeden a Nemzetközi Közösségi Közlekedési Szövetség megbízottja, Constantin Dellis szerint óriási lehetőséget kínál a világválság a tömegközlekedés fejlődésének.

Szegedre látogatott március 24-én a Nemzetközi Közösségi Közlekedési Szövetség (UITP, Union Internationale des Transports Publics) közép- és kelet-európai regionális megbízottja, *Constantin Dellis*. A Szegedi Közlekedési Kft. munkatársai bemutatták az elmúlt évek fejlesztéseit, a megújuló járműparkot, az infrastrukturális beruházások eredményeit. A vendég részletesen megismerte a megkezdett és európai uniós támogatással megvalósuló Szeged

elektromos tömegközlekedés fejlesztése elnevezésű nagyprojektet.

Constantin Dellis elismeréssel szólt az elért eredményekről, örömet fejezte ki amiatt, hogy Szeged és a Szegedi Közlekedési Kft. jelentős erőfeszítéseket tesz az elektromos közösségi közlekedés fejlesztéséért. A néhány éve a UITP tagjai közé lépő SZKT az európai szakmai közösségben ismertté és elismertté vált. A brüsszeli vendég látogatása bizonyítja a UITP Szegedre irányuló figyelmét. A kétórás megbeszélésen Constantin Dellis kiemelte: a jelenlegi gazdasági válság és recesszió idején óriási lehetőségek nyílnak a közösségi közlekedés fejlesztésére, valamint az utasszám növelésére. Úgy fogalmazott: itt az alkalom, hogy átültessük az embereket az autóból a villamosra, trolibuszra, és meggyőzzük őket arról, hogy ezzel tehetősek élhetőbbé nagyvárosaink. A nyugat-európai városokkal szemben a szegedi közösségi közlekedés egy ma már hatalmas értéknek számító előnnyel rendelkezik: a város lélekszámához viszonyított magas utasszámmal. Ahhoz, hogy ezt az előnyt megőrizzük, és kihasználjuk, minden anyagi és szellemi erőforrást a fejlesztések szolgálatába kell állítani. Az életminőség javításának ma már elengedhetetlen eszköze a magas színvonalú közösségi közlekedés.

Az UITP több európai nagyvárossal együttműködve statisztikai felméréseket



készít arról, milyen mértékű változást, növekedést okoz a gazdasági válság a tömegközlekedés kihasználtságában. Constantin Dellis lehetőséget kínál *dr. Dózsa Gábor*, az SZKT ügyvezető igazgatója számára – aki egyúttal a Magyar Közösségi Közlekedési Szövetség (MKKSZ) elnöke –, hogy a két szervezet működjön együtt a statisztikai felmérések magyarországi kibővítésében. A megbeszéléseken felvetődött, hogy a városi közösségi közlekedési társaságokat tömörítő MKKSZ az UITP teljes jogú tagjai sorába lépjen. Ezzel növekedne a magyar szövetség érdekérvényesítő képessége, és közvetlen kapcsolat létesülne a világszervezet és a hazai városok – Miskolc, Debrecen, Pécs, Kaposvár, Budapest és Szeged – közlekedési vállalatai között.



Nosztalgiajáratként született újjá a piros troli

(Folytatás a 7. oldalról.)

SZKT szakemberei készítették, nem kis szakmai megbecsülést adva az alkotógárdának. A két villamos a legmegbízhatóbb járműszeriának bizonyult. Ezért is készül további kettő darab, mely a nyári vágányfelújítási munkák befejeztével már biztosan az utazóközönség szolgálatába áll.

Az SZKT trolizsége is fejlesztéseken dolgozik. Hamarosan forgalomba állítják a következő alacsonypadlós Mercedes Citaro trolibuszt, ami a T-864 pályaszámot kapja és a Skoda 21Tr típuscsalád újabb tagját, T-802 pályaszámmal.

– Újdonság mindkét járművünkön a klíma. Egy 4 kilowatt teljesítményű Webasto Aerosphere Midi típusú vezetőoldali, valamint egy 21 kilowatt teljesítményű Webasto CC4 T utastéri klímaberendezést épített be járműépítési és diagnosztikai csoportunk – tudtuk meg Balogh Gábor járműfenntartási osztályvezetőtől. – Ezzel a külső kánikulához képest 4-6 fokkal hűthető a trolik belső hőmérséklete; ez az emberi szervezet szempontjából a legkedvezőbb. Kísérletek igazolták, hogy a hőérzetünknek, ami az utazási komfortunkat befolyásolja, nem a drasztikus hűtés a kellemes, hanem a 4-6 fokos hőmérsékletcsökkentés és a huzat-

mentes levegőáramoltatás. Hasonlóan ahhoz, amikor rekkenő hőségéből árnyékba húzódunk, ahol enyhén lengedez a szél. A klíma gazdaságosan működtethető, mert a tetőt hőszigeteléssel láttuk el, a friss levegő elosztását légszűrő-hálózat teszi egyenletesebbé.

Régi ismerős tűnik fel a szegedi utcákon: egy piros nosztalgiatroli, az 505-ös pályaszámú IK 280 T9-90 típusú jármű. Az SZKV a kilencvenes években az Obus Kft.-vel közösen gyártott le 6-ot ebből a típusból. Az Ikarus 280 autóbustípus karosszériáját és a legelső szegedi trolitípus, a szovjet ZIU-9 trolibusz hajtásrendszerét ötvözték. Az újjávarázsolt kocsit – másfél éves kényszerpihenő után – az SZKT 2008-ban nosztalgiajárműnek minősítette, felújította, és az eredeti piros-szürke fényezésben közlekedik minden vasárnap a 9-es vonalon. Nem kis meglepetést keltett, amikor az új köntösben pompázó trolit *Dénes Balázs* tavaly december 16-án este első próbaújtára vitte.

– Sokan a fővárosból Szegedre tévedt járműnek vélték a zöld-fehér trolibuszok között a piros kakukktójást – mesélt a nosztalgiatroli fogadtatásáról Balogh Gábor. – Találkozunk vasárnap óvodásokkal, kisiskolásokkal a Bartók téren és a

múzeumnál, akik a felnőtteket biztatják, várják meg a nosztalgiatrolit, mert ők arra szeretnének inkább felszállni. Mosolyt fakaszt a régi magyar karosszéria a mostani pilótáink arcán is, pedig az IK 280 T9-90 másfél évtizeden keresztül elválaszthatatlan része volt a szegedi tömegközlekedésnek. Az Ikarusokat a kényelmesebb Skodák váltották, ezért a magyar karosszériás trolik népszerűsége megcsappant. Az 505-ös nosztalgiajáratot – talán mert sok szép emléket idéz – egyre több trolivezető szeretné újra vezetni. Sőt azok az ifjú kollegák is szeretnének típusvizsgát szerezni a „retroként” emlegetett járműre, akik legfeljebb gyerekként ültek ilyen trolin. Talán a kalandvágy hajtja őket, talán az, hogy tapasztalják, milyen volt a rendszerváltás utáni időszakban tekerni a kormányt.

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: Órfi Ferenc.

Megjelenik a Lapcom Kft.

Délmagyarország Kiadó gondozásában.