

A közlekedési társaság hosszú távra tervezi járműveit

Új villamos készül az SZKT műhelyében



Az SZKT többet tesz, mint más járműfelújító közlekedési cég: 20–25 évre tervezi a rekonstrukciót, újragondolják a trolikat és villamosokat. Jövőre – Dózsa Gábor igazgató

szerint – ideális esetben folytatják a felújításokat, olyan újszerű járműveket építenek, mint a KT8A3, és saját gyártású új járművet is forgalomba állítanak. A szakma és az orszá-

gos sajtó is elismerően nyilatkozik illetve foglalkozik a Szegedi Közlekedési Társaság aktuális fejlesztéseivel, így a saját SZKT-ARC trolijával is. **Részletek a 4-5. oldalon**



Megkérdeztük utasainkat a meghosszabbított 8-as trolivonalról. Egyöntetű a siker: kényelmes, gyors, háztól házig visz.
7. oldal



A Széchenyi téren tartotta meg a Szegedi Közlekedési Kft. első trolibusz napját. A rendezvény a Central Europe projekt keretén belül került megvalósításra.
6. oldal

Jövőre is felújítás, újszerű és új trolis és villamos a cél

Az SZKT hosszú távra tervezi a járműveket



A tervek szerint egy év múlva fut ki az utcára a KT8A3.



Az SZKT többet tesz, mint más járműfelújító közlekedési cég: 20–25 évre tervezi a rekonstrukciót, újragondolják a trolikat és villamosokat. Jövőre – Dózsa Gábor igazgató szerint – ideális esetben folytatják a felújításokat, olyan újszerű járműveket építenek, mint a KT8A3, és saját gyártású új járművet is forgalomba állítanak.

– Sokakat meglep, hogy a Szegedi Közlekedési Kft. villamosgyártásba fogott. Aki ismeri a cég történetét, az nem csodálkozik, hiszen ötven éve is végrehajtott a társaság a mostanihoz hasonló fejlesztéseket –

tájékoztattott Dózsa Gábor ügyvezető igazgató a saját tervezésű jármű építéséről. – Akkor is és jelenleg is a fejlesztés igénye és a pénz hiánya ösztönzi a közlekedési társaságot ilyen jellegű fejlesztésekre. Ugyanazon elv

mentén haladunk, mint elődeink. Meglévő villamoskarosszériákat, illetve hajtáselemeket használunk fel ahhoz, hogy új járművet alkossunk. Azzal a különbséggel, hogy ezt a mai kor technológiájának és a műszaki lehetőségeknek megfelelően végezzük. Az az elvünk, hogy saját erőből fokozatosan próbáljuk megújítani a járműparkunkat. Úgy gondolkodunk, hogy ne csak a majdani 2-es villamosvonalon közlekedjenek új, korszerű, alacsonypadlós járművek, hanem a többi vonalon is járjanak alacsonypadlós vagy legalább részben alacsonypadlós villa-

Három irányban menetelnek

Az SZKT járműfejlesztési stratégiája változatlanul három irányt követ, a társaság jövő évi üzleti tervét is ennek megfelelően alakítja: folyamatosan felújítja járműparkját. Erejéhez mérten újszerű járműveket épít, hogy használati értékük magasabb legyen az eredeténél. Ilyen a jövőre is feladatát adó KT8A3-as villamos, valamint a Mercedes Citaro és Skoda 21-es trolibuszok modernizálása.

Eközben arra törekcszenek, hogy a fejlesztés ne csak műszakilag, hanem az utazóközönség számára is érzékelhetően újat hozzon. A harmadik irány, hogy saját erőből új járműveket állítsanak forgalomba, amire anyagi okokból valószínűleg nem lesz lehetőség jövőre. Nincs ugyanis fedezet egy újabb trolis megépítésére a saját tervezésű és gyártású SZKT-ARC típusból, bár szükség lenne rá. (A tömegközlekedési nagyprojektben jövőre

viszont várható új trolibuszok és villamosok.) Az igazgató szerint az lenne ideális, ha 3–5 trolibuszt felújíthatnának 2011-ben. 2–3 újszerű járművet kellene építeniük, és egy teljesen új járművet kellene forgalomba állítaniuk, hogy a szolgáltatás színvonalát emelhessék, és a járműpark életkorát csökkenteni lehessen.

Üzemeltetőként változatlanul részt vesznek a nagyprojekt beruházásaiban, ellenőrzik azok műszaki tartalmát, nem beszélve a vonalak pótlásáról és az elkészülő új vonalak üzemeltetéséről, átmenetileg új járműflotta nélkül. Folyamatosan újítják fel saját erőből az infrastruktúrát; jövőre a trolitelep régi csarnokának aknáit hozzák rendbe, renoválják a Zrínyi utcai központ homlokzatát, és jelenleg készül a különféle területekről érkező igények rangsorolása.

mosok, amelyek megközelítik azt a színvonalat, amit az új lengyel villamosok képviselnek. Ezt azt jelenti, hogy legyenek alacsonypadlósak, fűtötték, hűtötték, kényelmesekek, messzemenőig feleljenek meg az utasok komfortigényeinek, és mindemellett legyenek esztétikusak.

Külföldön több közlekedési társaságnál találni példát az SZKT-éhez hasonló modernizálásra, újításra, abban azonban a szegedi cég továbblépett, hogy ha újszerű járművet alkot, az 20–25 évig rója majd a város utcáit. Ha pedig ilyen hosszú távra terveznek, el kell érniük, hogy ezek a villamosok erkölcsileg és műszakilag se csúsz-

„Az az elvünk, hogy saját erőből fokozatosan próbáljuk megújítani a járműparkunkat.”

Dózsa Gábor



szanak 20 év múlva a mai FVV-k (bengálík) színvonalára. Ezért döntöttek úgy, hogy nem egyszerű csuklós villamost építenek a Tatrák bázisán, hanem egy negyedrészen alacsonypadlós járművet. Új, korszerű, Hübner típusú csuklókat szereltek be, amelyek a maguk esztétikájával és minőségével tökéletesen illeszkednek a jármű karosszérijához, ezáltal halk és biztonságos futást biztosítanak.

A jármű kívül és belül is új, a dizájnját újragondolták, ilyen értelemben a KT8A3



Jók a kilátások a saját gyártású villamos vezetőfülkéjéből.

egy teljesen új villamos lesz. A hajtásrendszere is vadonatúj, és a legkorszerűbb. 233 utas befogadására lesz majd képes a jármű, amely a PESA-nál is hosszabb, 34 méteres. 6 kétszárnyú ajtaja közül kettő biztosít alacsonypadlós felszállási lehetőséget. Az utasteret és a vezetőfülkét is klimatizálják. Két szülő Tatra-villamos forgóvázat vettek alapul, ezért a két szélső kocsiszekrény magaspadlós, és ezekhez csatlakozik a már említett Hübner-csuklókon keresztül a teljesen alacsonypadlós, új építésű középrész. Az egyál-

lású kocsis esztétikus homlokkalát is az SZKT szakemberei álmodták meg, már ez is a jövőnek szól. A külleme felveszi a versenyt a személygépkocsikkal, hogy ezzel is vonzó legyen az utasok számára. Kezelése – erre mindig ügyelnek – a járművezető szempontjából a Tatrához hasonlít. Az első gondolatok két éve merültek fel, és a tervek szerint egy év múlva fut ki az utcára a KT8A3. Az üzleti tervben ennek megvalósításához 200 millió forint szerepel, ez a harmada-negyede egy mai villamos piaci árának.

Jól „vizsgázott” az SZKT-ARC Budapesten

A Szegedi Közlekedési Kft. saját fejlesztésű trolibusza mutatkozott be szeptember 27. és október 3. között Budapesten, ahol a 80-as és a 80A jelű járatok vonalán tesztelték a szegedi gyártású trolibuszt. Az egy hétig tartó teszt alatt a budapestiek vonaljegy, bérlet megváltása nélkül utazhattak a járművön. Az utazás egyetlen feltétele az volt, hogy tapasztalataikat, élményeiket osszák meg a közlekedési társasággal.

A BKV honlapján, illetve ügyfélszolgálati vonalán várta az utazók visszajelzéseit, arra kérve a véleményt formálókat, hogy egyebek mellett az ülések elhelyezkedését, az azok közötti folyosó méretét, továbbá a kapaszkodási lehetőségeket is értékeljék.

Mind a trolibuszt vezető járművezetőktől, mind az utazóközönségtől főként pozitív észrevételek érkeztek. Az utazóközönség egyöntetű véleménye volt, hogy a trolibusz rendkívül esztétikus megjelenésű, az ülések kényelmesek, a belső térben lévő színösszeállítás – ülések, padozat, kapaszkodók színe, mintája – harmonikus, a jármű csendes, mely igaz az ajtók záródására is.

Több észrevétel érkezett az akusztikus



Bemutatkozott a PESA-villamos Szegeden

SZKT-példa a járműfelújításban



Piros betűs hét volt a szegedi kötöttpályás közlekedés életében szeptember 4. és 12. között. Bemutatkozott a lengyel PESA-villamos, az SZKT konferenciát szervezett a szakmának, sikerrel szerepelt saját tervezésű és építésű trolija és villamosa.

A lengyel PESA-gyár új villamosát állított ki a Széchenyi téren szeptember 4. és 12. között. A 30 méter hosszú, végig alacsonypadlós és klimatizált járművet egyrészt a szegediekkel akarták megismertetni, másrészt a hazai és regionális közösségi közlekedési szakmának mutatták be. A szerelvény egy volt abból a 186 villamosból, amelyet a PESA Varsónak szállít. Szegedről a lengyel fővárosba vitték tovább, hogy ott forgalomba állhasson.

Saját tervezésű és gyártású troli és villamos

Szeptember 9-én az SZKT meghívására Szegeden tartott konferenciát a hazai városi közlekedési szakma. A budapesti, debreceni, miskolci és nagyvárad közlekedési társaság vezetője a járműbeszerzésekről és a folyamatban lévő nagyprojektekről beszélt. Pozitív volt a visszajelzés a konferenciáról, ahol az SZKT is bemutatta aktuális fejlesztéseit, a saját tervezésű és gyártású, részben alacsonypadlós KT8A3 típusú villamosát és saját SZKT-ARC troliját. Ezekről az országos sajtóban is elismerő cikkek jelentek meg. A szegedi szakemberek bemutatták a tömegközlekedési nagyprojekt beruházásait, valamint az SZKT önerős fejlesztéseit. Németh Zoltán Ádám elmondta: abban egyedülálló az SZKT, hogy nemcsak egyszerű felújításokban gondolkodik, mint a hazai közlekedési vállalatok, hanem korszerűsítő rekonstrukcióval olyan színvonalú járművet próbál létrehozni, amely hosszú időre vállalható a város és a közlekedési társaság számára. Ezekkel az SZKT mintát ad a szakmának a továbblépésre és a hosszú távú megoldásokra, amelyekkel kapcsolatban együtt tudna működni a hazai járműgyártással.

Ehhez a kocsihoz nagyon hasonló típust rendelt Szeged a tömegközlekedési nagyprojekt járműbeszerzési tenderének nyertesétől. A város 9 új járművének – a szegediek szavazatai alapján – napsárga lesz a színe.

– Nagyon kedvező visszajelzést kaptunk az érdeklődőktől. A tapasztalatainkból, a kilátogató járművezetők észrevételeiből és a szegediek vendégkönyvbe írt javaslataiból többet beépítünk a tervezés fázisában, amit jövő februárig kell véglegesítenünk – mondta Németh Zoltán Ádám, a nagyprojektet lebonyolító Szeged Pólus Kft. projektmenedzsere, az SZKT közlekedésstratégiai főmunkatársa. – Több leszállásjelzőt igyekszünk például felszereltetni az ajtók közelében, és módosítjuk a kapaszkodók hosszát, hogy az alacsonyabb termetű utasok is elérjék. A járművezetők kérésére változtatunk a tükrök

helyén, ezáltal könnyebb lesz azokat beállítani. Apróságok ezek, de mind kényelmesebbé teszik a járművet.

Folytatás az 5. oldalon.

Jól átgondolt nagyprojekt

Összevetve a miskolci és a debreceni tömegközlekedési nagyprojektet a szegedivel, kiderül, hogy – a csúszásokkal együtt is – egyértelműen Szeged jár az élen. Szeged közel 30 milliárd forintos projektje a legkomplexebb fejlesztés; a város minden vonalat korszerűsít, vagyis a beruházások minden városrésznek hoznak fejlődést, miközben az üzemeltető háttérbázis – remízék, áramellátás – is megújul. Ehhez képest Debrecen közel 21 milliárdos projektjében egy új villamosvonalat épít, de ott a kivitelezés el sem kezdődött. A villamosbeszerzésben négy eredménytelen kör után most hirdettek eredményt, de szerződést még nem kötöttek. Miskolc 37 milliárdos csomagja a meglévő villamosvonalat újítja fel és hosszabbítja meg, ennek a munkának most tartanak az első szakaszánál. A villamosbeszerzésben pedig még eredményt sem hirdettek. Minek köszönhető a szegedi siker? A közlekedésstratégiai szakember szerint annak, hogy a projektet a város, az SZKT és a lebonyolító Szeged Pólus Kft. sokkal jobban előkészítette, hatékonyabban megfogalmazta az igényeit, valamint erősen lobbizott a társaság a trolihálózat fejlesztésért, amit a másik két vidéki nagyváros projektje egyáltalán nem érint.

A kételtű jármű külseje az eredetit idézi majd

Elkészült a karbantartó villamos

Nemigen találkoznak majd az utasok az SZKT legfrissebben rekonstruált karbantartó villamosával. Az MIII pályaszámú jármű önjáró, dízelmotorral a vágányhálózat bármelyik pontjáról bevontatja a tujákat felsővezeték nélkül.

A MIII pályaszámú karbantartó villamos ötven éve egy vasúti vagon alvázára készült speciálisan Szeged részére egyetlen példányban. Feladata az volt, hogy a városon belül bonyolítsa a villamosvasúti teherforgalmat, segítségével látták el a gőzfürdőt szénrel. Róttá a vágányokat, míg 1971-ben a közút térnyerésével meg nem szüntették az iparvágányokat. Akkor a mozdony belső pályaszolgálatra állt az SZKV-nál, vontatásra használták. 1985-ben újították fel; új menetkapcsolók, motorok, ellenállások, kábelek kerültek bele, más típusú áramszedővel szerelték fel, de a formája a régi maradt. 1999-ben négy évre elkerült az SZKT-től, parkolópályán várt a sorsára.

Gyakori probléma volt a Pulz utcai remízben, hogy a felsővezeték nélküli

vágányszakaszokra – mint amilyen a festőkabin – kézzel kellett betolni a tujákat, ami nem egyszer lekötötte a teljes telep személyzetét. A Szeged elektromos tömegközlekedés fejlesztése nagyprojekt 350 millió forintos célgépbeszerzési csomagjából jutott forrás a megoldásra. Ez egyúttal célt ad a leromlott, használaton kívüli mozdonyoknak. – A vázszerkezetében jó állapotban fennmaradt jármű teljes burkolatát felújították. Az elektromos hajtásrendszer nagyjavításon esett át. Új a motoros mozgatású áramszedő is. A „kételtű” funkció miatt dízelagregátort építettek be, hogy önjáró legyen azokon a pályaszakaszokon is, ahol nincs munkavezeték – mutatja Nagy István nyugdíjas oktatótiszt. – Ez a dízelmotor foglalja el a szerelvény legnagyobb, középső részét az egykori raktérben, 600 voltos egyenáramot fejleszt. Olyan hangszigetelő burkolatot kapott, hogy alig hallani a hangját. Kisegít a pályán; a vágányhálózat minden részéről remízbe tudja vontatni a villamosokat.



A szegedi Tornádó

Kft. újította fel a kétállású jármű elektronikáját, új vezérlőpultja a Tatra-villamosokéhoz hasonló. Korszerűsítéskor légfűtést és áramfűtést is kapott, de kézfűtést is rögzíthető. Nosztalgiaiból meghagyták a csengőjét, de a mozdonyokhoz hasonlóan sűrített levegővel is képes kürtölni. A ketősség az MIII-as homlokfalán is látszik: megtartották páros vasúti ütközőit, valamint a vonóhorgot, de van közepén villamos kapcsolókészüléke is, amelyhez villamos is csatlakoztatható. A karbantartó villamost mindig két ember üzemelteti, egyikük a mozdonyt, másikuk a vontatmányt figyeli vagy váltót állít, ezért a dízelmotor melletti folyosón asztal és szék is van a második embernek.

Az MIII megszerezte már a hatósági vizsgát, és munkába állt, a 03-as pályaszámot kapta. Mivel a háttérben kap feladatokat, az utazóközönség nemigen fog vele találkozni. A jármű azonban érdekes az SZKT történetében, hiszen megpróbálják a fél évszázaddal ezelőtti küllemét visszaadni, hogy méltó tagja legyen a nosztalgiajármű-parknak.



Folytatás a 4. oldalról.

Miért tart hosszú ideig egy villamos legyártása? A szakember magyarázata szerint azért hosszadalmas, mert bonyolult a folyamat, még a Varsónak szállított 186 darabos flotta megépítése sem számít sorozatgyártásnak. A PESA ugyanis a készre szerelést végzi, de nagyon sok beszállító egyedi gyártmányára van hozzá szükség. Mindegyik külön veszi fel azokat a saját ütemrendjébe, és ez a logisztikai háttér igényel másfél évet. Például a forgóvázat a

PESA építi, de az alkatrészeit (a kerekeket, a motort, a hajtóművet, a fékberendezést) négy különböző beszállítótól rendeli. A szegedi villamosokat jövő májusban kezdik összeszerelni Lengyelországban, és az első jármű szeptemberre kész is lesz.

Sokakat vonzott az I. Trolibusz Nap a Széchenyi térre

2010. szeptember 18-án a Széchenyi téren tartotta meg a Szegedi Közlekedési Kft. első trolibusz napját. A rendezvény a Central Europe projekt keretén belül került megvalósításra.

Az öt társországgal, -szervezettel közösen elnyert 426 ezer eurós támogatást a társaság a trolibusz közlekedés mint környezetbarát közlekedési eszköz népszerűsítésére és fejlesztésére kívánja fordítani. A részt vevő országok együttműködésének erősítésével kívánják a trolibusz közlekedést minél vonzóbbá tenni az utasok számára. A megnyert támogatás feléből a Híd utca és Vár utca csomópontját korszerűsítik gyorsabb váltókkal és akadálymentes megállókkal.

Az I. Trolibusz Nap az Európai Mobilitási Hét keretein belül – az Autómentes Naphoz hasonlóan – minden évben szeptember 18-án kerül majd megrendezésre. Az idei évben lehetőség nyílt az érdeklődők részére, hogy megismerjék a Szegedi Közlekedési Kft. saját fejlesztésű és gyártású SZKT-ARC típusú trolibuszát,

illetve egy kiállítás keretén belül megtekinthették a szegedi trolibusz közlekedés elmúlt 30 évének történetét, fejlődését, jövőjét.

A Trolibusz Nap megrendezésén túl az SZKT munkatársai tovább folytatják a munkát a Central Europe Trolley programjában is. Október 13. és 15. között felmérésben kérdezték meg az utasokat a trolibuszokon. Szegeden kívül Brno, Eberswalde, Parma, és Salzburg városában is ugyanezt tették. A felmérés célja, hogy megvizsgálja a helyi trolibusz járművek, hálózat sajátosságait, fejlesztési lehetőségeit, megismerje az utasok véleményét a trolibusz közlekedésről. A részt vevő országokban történt felméréseket a Gdansk Egyetem fogja elemezni és azokról a jelentést elkészíteni. A felmérés során az utazóközönség is nagyon segítőkésznek bizonyult, hiszen tudják, hogy véleményük szintén hozzásegíti az SZKT-t a trolibusz közlekedés fejlesztéséhez, komfortosabbá tételéhez.

Az elmúlt héten, október 20. és 22. között Parma adott otthont a programban részt vevő országok első csúcstalálkozójának. A találkozó célja a trolibusz, mint környezetbarát közlekedési eszköz fejlesztési lehetőségeinek feltérképezése volt. A Central Europe projektben részt vevő közlekedési társaságok megvitatták a saját területükön elérhető energiafogyasztás csökkentésének lehetőségeit. A találkozón többek között a cégek vezetői és a gyártók egyeztettek a trolibusz közlekedés fejlesztéseit illetően is.



Kényelmes, gyors, háztól házig visz

Egyöntetű siker a meghosszabbított 8-as trolivonal

Korpácsi Éva, Latinyák Daniella, Fejes Regina óvodapedagógus hallgatók: – A Diófánál lakunk, a Klinikák végállomásig jövünk mindennap. Szeretjük a 8-as trolit, mert gyors, és sűrűn jár, hatpercenként követik egymást a trolibuszok napközben is, nemcsak csúcsforgalomban. Kényelmesen elférünk, ha nagy csomagokkal szállunk is fel, mint most. Amióta meghosszabbították ezt a vonalat, közvetlenül utazunk vele otthonról az iskoláig és vissza. Korábban a Centrumig jöttünk vele, ott át kellett szállnunk az 1-es villamosra.

Kocsis Erzsébet nyugdíjas: – Nincs ennél egyszerűbb megoldás. Rókuson lakom, a Tescónál, onnan kellett bejőnnöm vizsgálatokra a klinikára, a másik végállomásig. Előtte a 83-as buszra szálltam fel, és mindig átszálltam róla aszerint, hogy merre kellett mennem. Nagyon zavart az is, amikor átrendezték pár hétre a trolik végállomásait a villamosépítkezés miatt, de aztán a jót könnyen megszoktam. A 8-assal nagyon meg vagyok elégedve, tiszta, kényelmes vonal.

Molnár Bertalanné, Boldog Istvánné takarítónők: – Bérletünk van, minden reggel az első busszal indulunk dolgozni a klinikára. Hazafelé a 8-asra ülünk fel legszívesebben, mert az háztól házig visz. Pontos, tiszta járműveket állítanak be, a sofőrök odafigyelnek az utasokra.

Rotiár László nyugdíjas jogász: – Minden rendben a 8-assal, nagyon meg



Korpácsi Éva, Latinyák Daniella, Fejes Regina

vagyok vele elégedve. Gyakran utazom vele, háztól házig visz, úgy lényegesen könnyebb minden. Most a Klinikáktól megyek hazafelé, az Északi városrészbe. Jól átgondolt a meghosszabbított útvonal, nagyon hiányzott

már a közvetlen összeköttetés a lakótelep és a gyógyintézmények között. Előtte sokat kellett gyalogolni a Tisza Lajos körúton a rendelőkig, klinikákig. Most gond nélkül elintézhetem a dolgaimat.



Molnár Bertalanné, Boldog Istvánné

Módosult a nyitva tartás

Az SZKT Deák Ferenc utca 31. szám alatti ügyfélszolgálati irodájának nyitva tartása módosult. Ügyfélfogadás: hétfőtől péntekig 7.45-től 18 óráig. Pénztári órák: hétfőtől péntekig 7.45-től 17 óráig. Az ügyfélszolgálati iroda munkatársai mind a parkolást, mind a közösségi közlekedést érintő kérdésekkel, észrevételekkel várják ügyfeleiket.



Rotiár László



Kocsis Erzsébet

Módosított menetrend szerint járnak a villamosok

Mindenszentekkor és az őszi szünet idején



Halottak napi menetrend (2010. október 30–november 01.)			
3-3F-es villamosvonal			
Követési idő	Tarján-Dugonics tér	Követési idő	Dugonics tér–Tarján
20 perc	5.00–5.20		5.00
15 perc	5.38–5.53	20 perc	5.16–6.16
12 perc	6.07–18.07	12 perc	6.31–18.43
20 perc	18.20–21.00	20 perc	18.56–21.16
30 perc	21.25–22.25	30 perc	21.41–22.41
3-3F-es villamospótló járat			
Követési idő	Honvéd tér–Vadaspark	Követési idő	Vadaspark–Honvéd tér
20 perc	4.56–6.16	20 perc	4.46–6.46
20 perc	19.58–21.18	20 perc	20.08–21.28
30 perc	21.46–22.46	30 perc	21.56–22.26
Követési idő	Honvéd tér–Fonógyári út (Kereskedő köz)	Követési idő	Fonógyári út (Kereskedő köz)–Honvéd tér
12 perc	6.36–19.00	12 perc	6.54–19.18
20 perc	19.18–19.38	20 perc	19.36–19.56
4-es villamosvonal			
Követési idő	Tarján–Kecskés	Követési idő	Kecskés–Tarján
20 perc	4.30–5.30	20 perc	4.37–5.57
15 perc	5.45–6.00	12 perc	6.15–18.40
12 perc	6.12–18.12	20 perc	18.57–21.17
20 perc	18.30–20.50	30 perc	21.42–22.42
30 perc	21.15–22.15		

Az őszi tanítási szünetre és a halottak napi megemlékezésekre figyelemmel október 30. és november 8. között az SZKT módosított menetrenddel közlekedtetni néhány járatát.

Október 30-án (szombaton) szombati menetrend, október 31-én (vasárnap) vasárnapi menetrend érvényes, kivéve: a 3-as, a 3F-es és a 4-es járatok halottak napi menetrend szerint viszik az utasokat. November 1-jén (hétfőn): vasárnapi menetrend szerint követik egymást a járművek, kivéve: a 3-as, a 3F-es és a 4-es járatok halottak napi menetrend szerint közlekednek. November 2. és 5. között: iskolaszüneti munkanapi menetrend, 6-án (szombaton) szombati menetrend, november 7-én (vasárnap) vasárnapi menetrend érvényes. November 8-án (hétfőn) visszaáll a tanítási munkanapon megszokott rend.

A halottak napjához kapcsolódóan október 30. és november 1. között valamennyi 3-as vonali járat (Dugonics téri átszállási lehetőséggel a villamospótló járatokrajáratookról) 3F jelzéssel viszi az utasokat a Fonógyári útig (Kereskedő közig). Ezen a három napon a 4-es villamosok menetrendje is változik; összehangolják a 3-as és a 3F-es menetrendjével.

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.