



Szerethető az SZKT szegedi gyártású trolija

Jól vizsgázott, és a trolitelepen tett próbaköröket is teljesítette az SZKT saját fejlesztésű trolibusza. Az SZKT-ARC az utcai tesztelés után utasokat is szállíthat. az SZKT-ARC előnye, hogy ötvözi a trolizás jövőjét és a tár-

saságnál összegyűlt szaktudást, tapasztalatot. Az SZKT járműfelújító üzemében másfél év alatt épült fel a jármű.

A Szegeden futó trolikhoz képest ez a legmodernebb és legenergiatakarékosabb üze-

meltetésű trolis, amely az utasok számára is tetszetősebb, komfortosabb az eddigieknél. A szakemberek szerint szerethető trolibusz született.

Részletek a 3. oldalon



Megújult a Vár utcai jegypénztár

4. oldal



Ősszel ismét jár a 3-as villamos

4. oldal

Megkötötték a támogatási szerződést

Gdyniában találkoztak a Central Europe program képviselői

Az SZKT szakmai tapasztalatait és szaktudását adja abban a 426 ezer eurós uniós támogatással megvalósuló közép-európai projektben, amelyben 9 társszervezettel együtt a trolizás jövőjét tervezik.

Az Európai Unió Central Europe programjának Trolley – Promote Clean Public Transport nevű projektjében az SZKT 9 társszervezettel közösen 3,3 millió eurós (858 millió forint) támogatást nyert. A projektben vezető partner a salzburgi közlekedési vállalat, közreműködője az SZKT oldalán a salzburgi TrolleyMotion egyesület, Párma városa, Brno, Lipcse, Eberswalde, valamint Gdynia és a Gdansk Egyetem.

A projekt támogatási szerződését az európai uniós támogató testület a vezető partnerrel, Salzbuggal már megkötötte, jelenleg a partnerekkel, így az SZKT-val létrejövő partnerségi megállapodást készítik elő. A lengyelországi Gdyniában tar-



tott konferenciával – amelyen a UITP és az EU képviselői is részt vettek – hivatalosan is elindult a munka, ahol bemutatkoztak a városok a helyi és a nemzetközi sajtónak, valamint együttműködési megállapodást írtak alá a felek. Különböző elképzelésekkel vesznek részt a programban: önjáró trolibuszt fejlesztenek, energiatároló egységek felszerelését tervezik a járművekre vagy az áramátalakító állomások mellé, vonalhosszabbítást, új trolibuszhálózat létrehozását készítik elő, illetve



elővárosi vonalakat létesítenek. A „közösbe” Szeged szakmai tapasztalatát és szaktudását adja. Az együttműködés köre bővül; jövőre bevonják a társszervezetek az ukrán társvállalatokat, ahol a készülő futball Európa-bajnokság idején külön szerepet szánnak a trolibusznak a stadionok megközelítésében.

Szegeden a támogatás felét fejlesztésre szánják – tájékoztatót dr. Németh Zoltán Ádám, az SZKT közlekedésstratégiai főmunkatársa. – A Híd és a Vár utcai trolisomópontot korszerűsítik gyorsabb váltókkal és akadálymentes megállókkal. A tervezés elindult, és előreláthatólag elkezdődhetnek az engedélyeztetési eljárások, amelyek után kiírhatják az első közbeszerzési tendereket. Az uniós forrás másik feléből az új technológiai fejlesztéseket ismertetik, és tervezésre fordítják. A háttérben folyik az együttműködés, szerződés-előkészítés a projekt magyar ellenőrző szervével, a Vátival.



A próbaköröket rója az új SZKT–ARC

Szerethető az SZKT szegedi gyártású trolija

Jól vizsgázott, és a trolitelepen tett próbaköröket is teljesítette az SZKT saját fejlesztésű trolibusza, amellyel az utóbbi napokban városunk utcáin is találkozhatunk. Az SZKT–ARC az utcai tesztelés után utasokat is szállíthat.

Levizsgázott az SZKT–ARC, jelenleg az előírásoknak megfelelően 3000 kilométeres tesztútját járja. Előbb üresen, utána műterheléssel (az utasok súlyát helyettesítő homokzsákokkal megrakva) vizsgálják az SZKT szakemberei a trolibusz menettulajdonságait, rugózását. Azt is nézik, miként funkcionálnak a saját fejlesztésű jármű tervezésekor megálmodott berendezései, és hogy viselkedik az utasforgalomban. Tesztelték már a trolit a Csáky utcai telepen, és miután a finomhangolást elvégezték, kimentek vele a város trolihálózatába.

– Mind az utazási kényelem, mind a járművezető szempontjából nagyon kényelmes és komfortos jármű készült el. Nagyon jó a menetdinamikája, ami annyit jelent, hogy gyorsításkor sem dőlnek el az álló utasok, és fékezni is finoman lehet vele – summázta az eddigi tapasztalatokat Balogh Gábor, az SZKT trolibusz-fenntartási osztályvezetője. – Az utastér és a vezetőfülke is klimatizált, a szellőzést a nagyméretű elhúzzható ablakok is segítik. A járművezető egyénileg állíthatja be a hőfokot, a befűjt levegő erejét, irányát, szögét. A belváros szűk utcáin rugalmasan fordul a jármű. Fél méterrel hosszabb mint csuklós társai, ennek ellenére minimá-



Rózsa Gábor és Náday Attila joggal büszke az SZKT saját fejlesztésű trolijára.

lisan „kaszáli” a vége a felfüggesztésének köszönhetően. A tesztelés után az SZKT–ARC forgalomba állhat. Összességében szerethető trolibusz született.

Náday Attila projektmenedzser megmutatja a vezetőfülkében: a járműre szerelt kamerák képe a monitoron követhető, ez biztosítja a biztonságos le- és felszállást, valamint segít a tolatásnál. Oda vetítik ki a legfontosabb jelzéseket és a hibajelzők kódjait. A fülke plafonján kényelmesen kézre állnak a szellőztető és utastájékoztató rendszer kapcsolói.

Összesen 132 utas befogadására képes, 40 ülőhellyel rendelkezik, mint hasonló társai, de ebben kerek székes felszálló is biztonságosan elhelyezkedhet, miután a rámpán keresztül bejut az utastérbe. Az esélyegyenlőség jegyében a segítségre szorulókat lehajtható karfa védi az ülésen. A pero-

noknál a teljesen alacsonypadlós jármű képes letérdelni, vagyis az utcaszintig leereszkedni az utasokért.

Rózsa Gábor jármű-felújítási és -építő üzemvezető kiemelte: az SZKT–ARC előnye, hogy ötvözi a trolizás jövőjét és a társaságnál összegyűlt szaktudást, tapasztalatot. Az SZKT járműfelújító üzemében másfél év alatt építették fel a járművet, a trolisarnokba az üres karosszéria érkezett meg. Társaságunk harminc szakembere dolgozott rajta, hogy a gépészete, a belső burkolása, az ülések, a kapaszokkók és az utastájékoztató a lehető legtöbbet tudja. A Szegeden futó trolizáshoz képest ez a legmodernebb és legergátakárkosabb üzemeltetésű trolizás, amely az utasok számára is tetszetősebb, komfortosabb az eddigieknél. Nem csoda, ha a járművezetők közül aki egyszer beült a volánja mögé, nem akar kiszállni.



Balogh Gábor szerint a vezető szempontjából is nagyon komfortos a jármű.



Automatákkal bővíti a hálózat a végállomásokon

Megújult a Vár utcai jegypénztár

Újjászületett az SZKT menetjegy- és bérletpénztára a nagyposta oldalában. Megújult környezetben, az utasok igényeinek mind magasabb szintű kiszolgálásával várják ügyfeleiket.

A Vár utcai újságospavilon mellett, műemléki környezetben, a hírlaprudához hasonló külsővel újították fel a Szegedi Közlekedési Kft. jegy- és bérletpénztárát. – Fontos ez a hely, és régi vágyunk volt, hogy a korábbi pavilont le tudjuk cserélni. Nagyon örülünk, hogy társaságunk lehetőséget kapott a Vár utcában lévő pavilon cseréjére. Ezzel módunk nyílt a régi, elavult, rossz állapotban lévő bérletpénztár eltávolítására, és helyébe új, esztétikusabb, és ügyfélcentrikusabb pénztár elhelyezésére, megnyitására. Ez most sikerült – tájékoztatott *Simon Lászlóné*, a SZKT bevétel-elszámolási csoportvezetője. Elmondta: az utasok örömmel fogadták az új létesítményt, nemcsak a külsejének köszönhetően, hanem amiatt is, hogy javult és közvetlenebb lett a munkatársak és a köztiük lévő kommunikáció. A pavilon elején található az aktuális havi nyitva tartás,

itt olvashatók az utazási és biztosítási feltételek, valamint az érvényes jegy- és bérletfajták és áraik, még zárva tartáskor is. A nyitva tartás és a munkatársak beosztása igazodik a csúcsidőszak magasabb forgalmához, és az utasok minél gyorsabb kiszolgálásához.

Változatlanul működik a társaság ügyfélszolgálat a Indóház téren, a nagyállomás épületében, ahol internet is rendelkezésre áll, így szélesebb körű tájékoztatást tudnak nyújtani az egyéb menetrendekről, indulási időpontokról, változásokról. A parkolási üzletéggel közös ügyfélszolgálat az ugyancsak nemrég elkészült Deák Ferenc utcai, ahol a parkolással kapcsolatos minden ügyintézés is gyorsan, kulturált környezetben, akadálymentesen zajlik. További öt bérletpénztáros pavilon – Csillag tér, Dugonics tér, Aradi vértanúk tere, Újszeged Csanádi utca, vértói végállomás – bizományosi hálózaton keresztül működhetnek.

Népszerűek az automata pénztárak, ahol éjjel-nappal könnyen, egyszerűen és gyorsan megvásárolhatók a menetjegyek és bérletek. Ilyen dolgozik a Tarján végállomáson, a Tisza Lajos körüti postapalota bejáratánál, a Széchenyi tér–Kárász utca sarki bankfiók elő-



terében, a Mars téri megállóban, a péksüteményes pavilon mellett és az Aradi vértanúk terén. A hálózat hamarosan bővíti; automata kerül a megújult Hont Ferenc utcai, Víztorony téri és a Rókus pályaudvari (pláza előtt lévő) végállomásokra, amelyeknél már lehetőség lesz bankkártyával történő fizetésre.

A kereszteződésekben korlátozzák a forgalmat

Ősszel ismét jár a 3-as villamos

Őszre elkészül a 3-as villamosvonal rekonstrukciója. A vágányépítés miatt a Kálvária sugárút nagykörúti és Vásárhelyi Pál utcai kereszteződésében korlátozzák a forgalmat. A Boros József utcát lezárják, ott körforgalom épül.

Őszre megújul és bővíti a 3-as villamosvonal Kálvária sugárúti vágányhálózata, és átépítik a Fonógyári úti végállomást. Látványosan átala-

kul a sugárút a két körút között, a Kálvária sugárút részleges lezárása és a villamosközlekedés szüneteltetése nem hiábavaló, mert a közműkiváltások után új fűves vágánnyal, burkolattal, kerékpárúttal, parkolókkal és fasorral szünetlik újjá a sugárút. A Kálvária sugárút nagykörúton kívüli részén is felszedték már a síneket, csak a nagy kereszteződések forgalmát nem akadályozza a felújítás. Hamarosan a csomópontokban is átépítik a vágányokat. Emiatt korlátozásokra kerül sor a Kálvária sugárút nagykörúti és Vásárhelyi Pál utcai

kereszteződésében. A Veres ács utcánál a kereszti irányú autóforgalom gyorsítása érdekében körforgalom épül, ennek idejére a Boros József utca irányából szünetel a kijárási sugárútra. Az 55-ös főút közlekedését mindvégig biztosítja a kivitelező.

Rövidül a menetidő

A 3-as vonalat az SZ 3 Konzorcium építi újjá 2 milliárd forint értékben, a fejlesztés a 2012-ig megvalósuló, Szeged elektromos tömegközlekedés fejlesztés projekt része. A cégtársulást a budapesti székhelyű Alpine Hungária Építő Kft. vezeti, másik tagja az algyői Délút Építő Kft. Kicsérélnék 2,4 kilométer villamossínt, egy részét fűves vágányra, építenek ugyanennyi felsővezetékkel, a II-es kórháztól a Kálvária térig pedig 700 méteren – ez három megállót jelent nagyjából a mostaniak helyén – párhuzamos sínt fektetnek. A Kálvária téri kitérő tehát megszűnik, rövidül a menetidő. Akadálymentes, korszerű tájékoztatói rendszer telepítésére alkalmas peronok létesülnek. Megújul a közvilágítás, 2700 négyzetméteren útburkolatot cserélnek.



Átalakítják, festik – Az 1-esen járnak majd

Potsdami villamosok SZKT-színekben

Szeptemberben az SZKT öt felújított KT4D-M típusú felújított villamosa áll forgalomba az 1-es vonalon, hogy az új rókusai 2-es szárnyvonal utaslétszámmal megbirkózzanak.

Újjávarázsol az SZKT hat, a németországi Potsdamból vásárolt KT4D-M típusú csuklós Tatra-villamost. Ebből a szériából korábban is vett a társaság villamost, hetet Potsdamból, ötöt Cottbusból. Az, hogy Kelet-Németországból érkeztek a járművek, nem jelent lerongyolt tulajdát, hiszen a huszonhat éves kocsik a kilencvenes években mind átestek egy nagyfelújításon, ami többek között a forgóvázuk kétlépcsős rugózására alakítását jelentette.

Kodé László, az SZKT villamos járműfenntartási osztályvezetője megmutatta a Pulz utcai remízben: a szerelvények az SZKT színeit és belső dizájnát kapják. A három jármű

Potsdamban kizárólag csatolt üzemben járt. Azokon teljes vezetőfülkét alakítanak ki, valamint elektromosra korszerűsítik a köteles le- és felengedési áramszedőket. Modern, az SZKT sztenderd elvárásainak megfelelő utastájékoztató rendszerrel, elektromos jegyértékesítőkkel, kijelzőkkel látják el a hat kocsit. Teljes belső felújításon mennek keresztül, az ülőeszközöket a nagy utasáramláshoz igazítják, a forgóváz kerékprofilját a magyar előírások szerint cserélik, a vezetékpultot szintén a magyar szabványoknak megfelelően alakítják át.

Öt KT4D-M-nek megtartják az analóg rendszerű elektronikáját, egyben pedig előre láthatólag jövőre fűvezető technikával épült konténeres hajtásrendszerrel modernizálják, új, osztott ablakokkal látják el, és a vezetőfülkét klimatizálják. A Pulz utcai remízben látni lehetett a napokban az átalakítás fázisait. Egy eredeti szürke színű kocsi épp szétbontás előtt állt, egyet a műhelyben festettek, és egy már készen állt az udvaron. Két KT4D-M tel-

jesen elkészült, letette a hatósági vizsgát, forgalomba mehet, frissítő oktatásban részesítik a járművezetőket. Egy eltérés van ugyanis az öt éve közlekedő Tatrákhoz képest: a járművezető nem joystickkal irányítja a villamost, hanem – költségkímélési szempontból – hagyományos pedálokkal. Így sikerült elérni, hogy egy jármű „honosítását” mindössze 4 millió forintból és megközelítőleg 2000 munkaórából megoldották. Nemsokára követi őket a másik három is, hogy amíg nem érkezik meg a tömegközlekedési nagyprojektben a 9 tagú új PESA-flotta, forgalomba álljanak az 1-es vonalon, és eleget tegyenek az új rókusai 2-es szárnyvonal megnövekvő utaslétszámának.

Terv szerint szeptembertől, az iskolaidőszakban kezdenek utasokat szállítani. A cél, hogy minél több felújított, kényelmes, komfortos, utasbarát jármű közlekedjen, és az új járművek beérkezésével az FVV-ket fokozatosan kivonják a szegedi tömegközlekedésből.



Öt új megállóval bővül a népszerű járat

Augusztusban indul a 8-as troli



Augusztusban Rókusról átszállás nélkül elérhetők lesznek a meghosszabbított 8-as trolijárat a Tisza-parti klinikák és iskolák. A 8-as vonal első bővítése háromszor annyi utast vonzott, most a város 7. legforgalmasabb járata.

Nyolc trolibusz szállítja az utasokat augusztustól a meghosszabbított 8-as trolivonalon Rókustól a Klinikák végállomásig. Vegyesen közlekednek majd csuklós jár-

művek, hogy megbirkózzanak a város eddigi 7. legnépszerűbb járatának forgalmával, és az esélyegyenlőség jegyében beállítanak majd alacsonypadlós trolibuszokat is. A kivitelező elkészült a felsővezetékek és megálló építésével, a járat mégsem indult el, mert összehangolták a 8-as troli vonal kiépítését az új klinikai központ fejlesztésével: a klinikai központ közmű- és közterület-rekonstrukciója projektben közművet cseréltek a Semmelweis utcában, ezt követhette a megerősített burkolat építése.

A 8-as trolibusz Rókusról a Dugonics

Plusz 1670 méter

A szegedi trolivonalak az uniós támogatással megvalósuló fejlesztéssel a mostani összesen 30 kilométerről ezzel 36-ra „nyúlnak”. Ebből a Körtöltés utca és a Dugonics tér közötti 4 kilométeres vonal 1670 méterrel, a klinikákig bővül. A 8-as trolijárat 1982-ben indult, a Vidra utcáig vitt utasokat, 2006-ban hosszabbították meg a Dugonics térig. A fejlesztés háromszor annyi utast vonzott, mint korábban. Két éve naponta 9430 utast szállított.

térig a megszokott megállókban áll meg, onnan öt megállóval bővül a vonala.

A Tisza Lajos körúton a Honvéd téri templom oldalán, majd a Gödör Étterem előtt áll meg, végállomását a Semmelweis utcán alakították ki. Ezt követően a Szentháromság utcán, a Ságvári-gimnázium oldalán, a Tisza Lajos körúton, a konzervatóriummal szemben lehet le- és felszállni. A fejlesztés a Szeged elektromos tömegközlekedés fejlesztése projekt része.

A kivitelező az áramellátási tender nyertese: a Szeged SV 2009 konzorcium – tagjai: Siemens Zrt. és VIV Zrt. –, amely 3 milliárd forintból korszerűsít 8 áramátalakító állomást, a kábelhálózatot, meghosszabbítja a 8-as troli vonalát, és kiépíti az új 10-es trolivonalat Tarján és a Semmelweis utca között.



Nyugdíjba ment Terhes Sándor és Parázs Géza

Energiájuk az unokáké és a kerté



Parázs Gézát és Terhes Sándort számtalan izgalmas emlék köti a vállalatához.

Az SZKT energikus háttérembereitől köszön el; nyugdíjba megy az energiagazdálkodási, majd a törzskari feladatokat vivő Terhes Sándor. Energetikusként szerelt le Parázs Géza.

Terhes Sándor elektrikusnak került az SZKV-hoz 1971-ben, akkoriban egyetlen áramátalakító telepet működtetett a vállalat, a Zrínyi utcában. Ma már több, távvezérelt automatikus állomással működik városszerte. 42 év szolgálati idő után megy nyugdíjba, nemsokára kereken 60 esztendő lesz. – Tetszett a feladat, közben energetikusi végzettséget szereztem, amiben a stafétát Parázs Gézának adtam át – idézi fel. Energetikusnak és áramellátási csoportvezetőnek nevezték ki, majd a troliközlekedés születésénél bábáskodott, amikor Szeged első vidéki városként zöld utat kapott a beindításra. Akkor már nem műszaki pályára állt, hanem az igazgató mellé került üzemszervezőnek és igazgatásvezetőnek. A törzskarban a mindenkori igazgató elképzeléseit váltotta apró-

pénzre: vállalati szabályzatot, igazgatói és főkönyvelői utasításokat készített, felelős volt a céges és társközlekedési vállalati kapcsolatokért.

– Amikor idejöttem, azt mondták a barátaim, nem vagyok normális, hiszen leszálló ágba volt a drága és bonyolult elektromos közlekedés – eleveníti fel Terhes Sándor. Mégis kötötte a kötött pálya, mert szép feladatokat kapott a trolinál, a kollektív szerződések kidolgozásában, és büszke rá, hogy kidolgozta a rugalmas munkaidő rendszerét, valamint a tizenkét órás munkarendet. Az SZKT-t a család váltja fel az újdonsült nyugdíjas életében: hat unokája között osztja meg energiáit.

Parázs Gézát is 1971-ben vették fel az SZKV-hoz elektroműszerésznek, majd a kocsisznibe helyezték kocsiszní technikusnak, 1976-tól hat évre csatolt munkakörként vette át az áramellátási csoportot. – Csoportot vezettem, energiát vittem, hozzám tartozott a telefon, a fedezőjelzők rendszere, az áramellátás. Egyszerűen nem unatkoztam – mondja derűsen, 39 év szolgálati idővel a háta mögött.

– Élveztem a sokrétű munkát. A Csáky utcai telepen az összes beruházást én vittem végig – meséli az akkori időkről. – Emlékszem például, amikor a távhőről átállítottuk az összes létesítményt gázra. Érdekelt a feladat, igyekeztem a megbízásokat a lehető legeredményesebben megoldani. A Csáky telepre 13 éve kerültem energetikai csoportvezetőnek, négy fűtő tartozott hozzám. Rengeteg volt a számla, a sokféle telep sok feladattal járt: a Zrínyi utca, a Külső-Pulz utca, a Csáky-telep, a parkolóház, a Deák Ferenc utcai ügyfélszolgálat, az összes indító- és jegyárúsi helyiség és a reptér. Benne voltam az energiában olyan értelemben is, hogy tagja lettem a Magyar Energia Szövetségnek, naprakész voltam az összes gáz- és energiatörvényből. Még nyugdíjasan is követem a változásokat. Szerettem az energiaipart, számos barátom tettem szert, akikkel együtt küzdöttünk a MÁV, a BKV, a MKV, a DKV és az SZKV színeiben. Energetikusként szerettem le, jelenleg egy kollégát tanítok be. Nyugdíjban többek között kerti munkával kötöm le az energiámat.

Zöld zónában minimum fél órát kell fizetni

Változott a parkolási rend

Változott a parkolási rend július 1-jétől. Papír parkolójeggyel minimum fél órát kell fizetni. Hosszabb lett a türelmi idő, csökkent a büntetés összege, differenciált pótdíjtarifát vezettek be.

Változtak a közterületi parkolásra vonatkozó jogszabályok. Az új 2010. évi XLVI. és a 2010. évi XLVII. törvényekhez július 1-jétől hozzáigazították a szegedi önkormányzat 252010. (VI.30.) Kgy. helyi rendeletét.

– Fizető parkolóhelyen a kétkerekű motorkerékpár kivételével valamennyi rendszámmal, hatósági jelzéssel rendelkező gépjármű (például mopedautó) kizárólag parkolászelvénnyel, SMS-ben váltott szelvénnyel, parkolóbérlettel, vagy a parkolási jogosultság egyéb módon történő igazolásával várakozhat – emelte ki a fontosabb változásokat *Forrai Gábor*, az SZKT forgalmi és parkolási üzemeltető igazgatója. Zöld zónában a minimális várakozási idő fél óra, tehát ebben a zónában egy darab zöld, negyedórás szel-

vény nem érvényesíthető. Természetesen kettő vagy több negyedórás szelvény folytatólagos érvényesítésével – így a várakozási idő fél óra vagy annál több – a zöld szelvény használata megengedett. A sárga és a kék zónában egy darab negyedórás szelvény kihelyezését továbbra is elfogadjuk.

Mobiltelefonon keresztül a negyedórás „szelvény” továbbra is vásárolható, és minden övezetben érvényes. A várakozási díj, és ebből adódóan a pótdíj is zónánként más-más módon alakul, és figyelembe veszik azt is, hogy munkanapon vagy szabadnapon történt-e a parkolás. A korábbi egységes pótdíj helyett így hatféle pótdíjösszeget vezettek be. Változtak a türelmi idők is: aki egy órára vásárolt parkolási jogosultságot, annak 15 perc, míg ennél rövidebb idő esetén 5 perc a türelmi idő a jegy lejáratát követően. A pótdíj befizetési határideje 8 napról 15 napra



emelkedett, ám aki ezen idő alatt nem rendezi, annak a postán kiküldött fizetési felhíváshoz csatolt csekken több mint háromszoros pótdíjat kell befizetnie.

A megváltozott szabályokról bővebben a www.szepark.hu oldalon olvashatnak, illetve a Deák Ferenc utca 31. szám alatti SZKT ügyfélszolgálati iroda munkatársai állnak rendelkezésre telefonon vagy személyesen.

Egyedülálló sportrendezvények a repülőtéren

Világ bajnokság Szeged felett

Idén nyáron vitorlázórepülő-világ bajnokságot rendeznek városunkban. A részletekről Bene Istvánt, az SZKT repülőtér-üzemeltető üzemeltető igazgatóját kérdeztük.



– A vitorlázó-világ bajnokság előkészületei 2006-ban kezdődtek, amikor a Magyar Vitorlázórepülő Szövetség kérésére Szeged előzetes hozzájárulását adta a rendezvény megtartásához – tájékoztatott *Bene István*, az SZKT repülőtér-üzemeltető üzemeltető igazgatója az idei rendezvény előzményeiről. – Tavaly jól sikerült a női világ bajnokság, amely komoly referenciát jelentett az idei nyári versenyhez. Ez év elején többszöri, mondhatni folyamatos egyeztetések után cégünk ügyvezető igazgatója, *Dózsa Gábor* és a vitorlázórepülő-szövetség elnöke, Gyöngyösi András – civilben az ELTE meteorológusa – aláírták a 31. Vitorlázórepülő Világ bajnokság, valamint az azt megelőző 5. Nemzetközi Flatland-kupa és 55. Magyar Nemzeti Bajnokság megrendezéséről szóló szerződést. Ezzel vált végérvényessé, hogy olyan rangú és léptékű versenynek adhatunk otthont, amelyhez fogható Magyarországon még korábban soha nem rendeztek, és világ-szinten is a legnagyobbak közé tartozik.

– A vb-re 34 ország 146 versenyzője nevezett, köztük a magyar válogatott is 7 fővel – összegzett lapzártánkkor az igazgató. Vendégeket várnak többek között Ausztráliából, Chiléből, Argentínából, Japánból, Új-Zélandról. A rendezvényt sorozat augusztus 8-áig tart. Érdemes figyelni, amikor 146 vitorlázógépet egy órán belül motorosokkal felvontatnak, de legalább ilyen élmény a mezőny megérkezése is; amikor a gépek egymás után szállnak le a reptér gyepeire. A világ bajnokság Szeged kiemelt sportrendezvénye. Az üzemeltető feladata, hogy a repteret az állandó változásban lévő légi közlekedés követelményeinek megfelelően fenntartsa. Májusban átfogó hatósági felülvizsgálaton, júniusban minőségbiztosítási ellenőrzésen is bizonyítottak. A műszaki állapotok fenntartásával nem bírtak egyedül, ehhez segítséget kaptak az SZKT infrastruktúra-főmérnökségétől. Négy villamosvezető – *Baranyi János*,

Császár József, *Kadvány Károly* és *Temesi Kornél* – munkáját külön kiemelte az igazgató. Három hónap alatt elvégezték az elemekkel dacolva a repülőtér talán legkellemetlenebb munkáját: kiirtották az árokrendszer több ezer négyzetméteres bozót-tengerét.

Szegeden a többi magyar reptérrel ellentétben 2009-ben az

előző évekhez képest nőtt a forgalom, összesen 11 ezer 679 légi műveletre került sor. Ez közel kétszerese a 2006-os évinek, ekkor vetjük át a repülőtér üzemeltetését. Nyitottak vagyunk, és egyenlő feltételeket biztosítunk bármely légi közlekedésben érintett szervezet vagy személy számára még akkor is, ha esetleg ők egymás riválisai. A Szegedi Repülőtér tehát mindenki használhatja, aki betartja a repülés szabályait.

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.