

A SZEGEDI KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁG NEGYEDÉVENKÉNT MEGJELENŐ LAPJA

Birtokba vették a szerelők az új villamosremíz



A 101 éves szegedi villamosközlekedés történetében most változott a legtöbbet a villamosok karbantartását biztosító háttérbázis. Birtokba

vették a szerelők az SZKT új Pulz utcai villamosremízét, amely 900 millió forintból létesült, az év végéig tartó 2,3 milliárd forint értékű

remízfelújítás részeként. Ez a fejlesztés is az elektromos tömegközlekedési nagyprojekt része. *Részletek a 6-7. oldalon.*



Közép-európai programban az SZKT - legtöbbet az utasok nyernek.

2. oldal



A közforgalmú közlekedés átrajzolja a közlekedési rendet.

4. oldal

Legtöbbet az utasok nyernek

426 ezer euró uniós támogatást nyert az SZKT abban a közép-európai projektben, amelynek célja – 9 társszervezettel együtt – a troliközlekedés hatékonyságának fejlesztése, bemutatása. Rafael Urbanczyk projektmenedzser Szegeden járt.

Az SZKT 3,3 millió euró (858 millió forint) támogatást nyert 9 társszervezettel közösen az Európa Unió „Central Europe” keretéből a „Trolley – Promote Clean Public Transport” nevű programban három évre. A projektben a vezetőpartner a Salzburgi Közlekedési Vállalat, közreműködője az SZKT oldalán a salzburgi TrolleyMotion egyesület, Párma városa, Brno, Lipcse, Eberswalde, valamint Gdynia és a Gdanski Egyetem. Közösségük sikeres pályázata kategóriájukban a legnagyobb költségvetésű program. A projekt legfőbb célja, hogy bemutassa a trolibuszt, mint hatékony és az egyik legjobb megoldás a közepes nagyságú városok közösségi közlekedésében a program teljes költségvetése 4,2 millió euró

(1,092 milliárd forint), amiből 3,3 milliót kap az Uniótól – ismertette az együttműködés lényegét Szegeden Rafael Urbanczyk projektmenedzser. A program külső szakértőcégeinek, a Rupprecht Consult GmbH munkatársa elmondta: az SZKT a támogatás egy tizedét kapja, 362 ezer eurót (94,1 millió forintot), amelyhez 42,6 ezer euró állami támogatást kap, és mindössze 5 százalékos, azaz 21,3 ezer eurós önrésszel járul hozzá. A



projekt lényege nem elsősorban beruházás, hanem a tapasztalatcsere, valamint a jó példák elsajátítása és promóciója. Kamatoztatjuk a másutt bevált eredményeket az energiafelhasználás optimalizálására, például önjáró trolibuszok építé-

Trolley

sével. Megismertetjük a troli előnyét: környezetvédelmi szempontból a legjobb megoldás a városi közlekedésben mind zaj, mind vibráció szempontjából. Hatékonyabb a trolibusz az alternatív üzemanyagokkal és gázbuszokkal összevetve is. Bemutatjuk, hogy fejleszthető a tömegközlekedés hatékonysága trolibuszokkal, intermodális csomópontok, illetve tömegközlekedési folyosók kialakításával.

Mit tanulhat Közép-Európa Szegedtől? – Az SZKT-nál hozzátartozik a projekthez a trolihálózat egyik kulcselemének korszerűsítése is, ami térségünkben példaértékű mintarendszer lesz – emelte ki dr. Németh Zoltán Ádám, az SZKT közlekedés-stratégiai főmunkatársa. – Felújítjuk a trolibusz felsővezeték-rendszert gyorsjáratú elemekkel a Híd utcában és a Vár utcában, valamint újjáépítjük a teljesen előregedett megállót a nagyposta oldalán. Ezzel mutatjuk be a projektben, miként javítható a szolgáltatás minősége akadálymentes trolibuszmegállóval, és hogyan gyorsítható a troliközlekedés a kereszteződésekben és a váltóknál. Ennek a projektnek összefoglaljuk a tanulságait, és közreadjuk az eredményeit. Így járul hozzá többek között az SZKT a közös tudásbázishoz, amelynek létrehozása a Central Europe program célja.

Hogy került az SZKT a képhe? Salzburg keresett maga mellé olyan társvállalatokat, akikről tudta, hogy képesek részt venni ilyen projektben. Az SZKT az utóbbi 5 évben bizonyított: saját fejlesztései eredményeit megismertette a környező országokban is. Abban is tapasztalattal rendelkezik a Szegedi Közlekedési Kft., hogy teljesítse az uniós támogatási projektek fokozottan szigorú előírásait, adminisztrációs terheit. Jogosan lehet rá büszke az SZKT, hogy az elmúlt években komolyan megnövelt külső támogatás nélkül, az önjelölt átcsoportosításával és az üzemeltetési forrásainak racionalizálásával fenntarthatóvá tette a vállalat saját többéves fejlesztési folyamatát, amely főként a járműpark korszerűsítésén látszik. Összességében tehát jó a cég híre szakmai körökben.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND



A meghosszabbított 8-as vonalra 9 troli kell

Intenzív felújító programot kezdtünk



Felkészülten várja az SZKT, hogy nyár közepén elinduljon a troliközlekedés a 8-as vonalon – hallottuk Dózsa Gábor ügyvezető igazgatótól. Jelenlegi, 38 járműből álló forgalomképes flottájukat saját erőből addigra 6 kocsival bővítik.

– A 8-as trolivonal beindításához kilenc járműre van szükségünk, vagyis kilencel kell növelnünk a forgalomban részt vevő kocsik számát. Készülünk a feladatra, vannak tartalékaink, hiszen a korábbi, rövidebb trolivonalat kiszolgáló járművekre nem volt szükségünk, amióta trolipótló buszokkal helyettesítjük azt a járatot. Ezt az állományon belüli tartalékot használjuk fel, hogy intenzívebb felújítási programba kezdjünk annak érdekében, hogy mire elkészül a 8-as trolivonal bővítése, és megépül az új, tarjáni 10-es trolivonal, addigra a jelenlegi járműflotta minél több kocsija hadra fogható legyen – számolt utána Dózsa Gábor, az SZKT ügyvezető igazgatója. – Ezenkívül pluszjárműveket állítunk forgalomba. Tervezzük idén két, hagyományos csuklós troli beállítását, a T-619-esét és a T-620-asét. Forgalomba helyezzük egy újonnan épített, alacsonypadlós csuklós trolibuszt. Két állományban lévő, de nem használt trolibuszt felújítunk, a

600-ast, a 605-öst és a 706-ost. És meg fog jelenni év végéig további két korszerű alacsonypadlós szóló trolibusz is Szeged utcáin: egy Mercedes és egy Skoda.

Ezzel összesen 7 járművel növekszik az SZKT troliparkja az év végéig – az új, Csáky utcai trolicsarnok járműfelújító bázisának



köszönhetően. Tavaly is bővült az állomány, a 864-es szóló klímás Mercedes Citarót és a 802-es Skodát tették rendbe. Mindezt saját forrásból, saját erőből oldjuk meg. Az intenzív járműfelújítási programnak köszönhetően az összes

vonalon javul a járművek és ezzel a szolgáltatások színvonala. A pluszfeladatot saját létszámmal oldotta meg az SZKT, és annak ellenére, hogy az anyagi körülményeik szűkösebbé váltak, a felújítási programmal 20-30 ember munkahelyét stabilizálták.

A SZKT forgalomképes troliparkja jelenleg 38 kocsiból áll, ebből a napi forgalmat 26 kocsi látja el. Ehhez csatlakozik nyárig 6, az idén összesen 7 kocsi. Az összesen 44 darabból álló állományból, ha a 8-as vonal nyár közepén elindul, a négy szegedi trolivonalra legalább naponként 35-36 járművet kell biztosítani. A háttérben pedig lehetővé válik az idősebb járművek folyamatos felújítása. Miután meghosszabbították a Dugonics térig a 8-as vonalát, háromszorosára növekedett az utasok létszáma. Várakozásuk szerint az újabb meghosszabbítással a klinikák irányában kialakított 5 megállóval még több utast vonz. Az előzetes számítások alapján csak csuklósokat kellene beállítani, de ennyi járművel nem rendelkeznek. Ezért az SZKT úgy döntött: 4 felújított csuklós Skodát és 4 alacsonypadlós szóló járművet közlekedtet a 8-as vonalon felváltva, ezáltal az esélyegyenlőséget is biztosítja, és a megfelelő kapacitást szolgáltat.

Maradnak a pótlók. A trolipótló autóbuszokra változatlanul szükség lesz. A 8-as vonalról átcsoportosítják az elektromos tömegközlekedési nagyprojekt következő nagy villamosvonal-felújításai kapcsán.

A közforgalmú közlekedés átrajzolja a közlekedési rendet



A szegedi elektromos tömegközlekedési nagyprojekt új elérési lehetőségeket biztosít a belváros és a külső városrészek között a 8-as trolivonal meghosszabbításával, a 3-as villamosvonal felújításával és az új 2-es villamosvonalal. Ezzel átrajzolja Szeged belvárosának közlekedési struktúráját, ami miatt a parkolási rend is változik az idén.

Bekerül a szegedi tömegközlekedés vérkeringésébe a 8-as trolivonal bővítésével több, Tisza Lajos körúthoz közeli óvoda és iskola, köny-

nyebben elérhetővé válnak a klinika épületei. Az eddig a Dugonics térig közlekedő járat hurokot ír, és öt új megállóban teszi lehetővé az utasok le- és felszállását. Az útvonal és a megállók kialakítása érdekében a Markovits utca egyirányú lett a Semmelweis utcától a Boldogasszony sugárút felé. A folytatásban ugyancsak egyirányú a Vitéz utca a Boldogasszony sugárúttól a Szentháromság utca felé. Ezekben az utcákban és a Boldogasszony sugárúton a kerékpárutak, valamint kerékpártárolók kijelölése miatt parkolni csak a táblával kijelölt helyen lehet.

Autómentes térként született újjá a Reök-palota előtti körútrész, valamint a Kölcsény utca

teljes hosszában gyalogos és kerékpáros zóna lesz. Új, úgynevezett vegyes forgalmú sétálóutca lesz a Gutenberg utcából, amit padokkal, fasorral szegélyeznek, és ahol a gyalogos-, kerékpáros- és a csillapított járműforgalom is közlekedhet. Az ott lakókon kívül azonban más nem parkolhat.

Az 1-es villamosvonal rekonstrukciójának köszönhetően a Kossuth Lajos sugárúton közös tömegközlekedési sávot alakítanak ki. A balesetveszély elhárítása és a tömegközlekedés gyorsítása érdekében gömbstüvegsorral választották el az úttest sávjait a villamosokétól. Az új közlekedési csomópontok épültek és épülnek körforgalommal, ugyancsak a közlekedés biztonsága érdekében.

A Dugonics téri egyetemi építkezés időszaka során újabb parkolóhelyek megszüntetésével jár. Ez összesen a 2600 fizető parkolóhely közül 200-nak a megszüntetését eredményezi az idén. Parkolóhelyek azonban létesülnek is. A Honvéd téri parkolóház év végére 180 közcélú parkolóhelyet biztosít, az Indóház téren 106 új parkolóhely létesül. A Mars téri piac környékén, a kisutcákból eltűnnek ugyan a parkolóhelyek, de a piaciagazgatóság területén 90 új hellyel gyarapodik a város.

Parkolóház

Az eddiginél is fontosabb szerepet kap majd vélhetően az SZKT üzemeltette Arany János utcai parkolóház, amely hétköznapokon 50 százalékos szabad kapacitással rendelkezik.



Úton-útfélen tevékenykedik a szervizcsapat

Kiválóan teljesítenek a bengálík

A nemrég átadott Pulz utcai villamoscsarnok szervizcsapata megtapasztalja az éjjel-nappali szolgálat szélsőségeit; 8 hónapja a szabad ég alatt vizsgáznak kiválóan a szerelők és a villamosok.

Soha ennyi időt nem töltöttek remíz nélkül szolgálatban a szegedi villamosok, mint most, amikor az 1-es villamosvonal felújítása elvágja őket az SZKT Pulz utcai remízétől. A tervezettnél háromszor hosszabbra, nyolc hónapra nyúlt eddig a mobil szervizcsapat megfeszített munkája is, amivel a működő 3-as és 4-es vonalon ingázó villamosokat üzemeltetik. Ők 17-en az SZKT szervizcsapata – tudtuk meg Kodé Lászlótól, az SZKT járműfenntartási osztályvezetőjétől. Igazán nagyszerű teljesítmény a város legrégebbi, negyven év körüli FVV-kocsijait forgalomban tartani, amiket az utasok bengáliként emlegetnek.

A napi szemléket és a kisebb hibaelhárításokat a munkatársak akna nélkül is megoldották a tarjáni végállomáson. A villamosok vizsgálónálásaiba belögvé, az alváz alá bekúszva, benyúlva nézték át a padlózat alatti elektromos hálózatot, alkatrészeket. Ha valamilyen szerelésre vagy cserére volt szükség, igen „érdekes” testhelyzetek adódtak.

Azokat a szerelvényeket, amelyeket kizárólag megemelve tudtak javítani, elvontatták



a Széchenyi téri, használaton kívüli sín pályára, ahol hely volt szerelőknek, emelőknék, szervizkocsinak, és a forgalmat sem akadályozták. Akár egy „boxutcában”, kereket vagy meghajtómotort cseréltek. Háromszor vonultak ki ilyen szereléshez a főterre.

Egyetlen FVV-t, ami jeges télen kisiklott, és emiatt nagyjavításra mindenképpen remízbe kellett vinni, egy éjszaka kamionra emeltek a Kálvária sugárút Dugonics téri csomópontjában, és közúton szállították be a szerelőcsarnokba, majd ugyancsak közú-

ton vissza is vitték. Az FVV-knek ilyen helyzetben az az előnye a Tatrakkal szemben, hogy míg azok annyira alacsony építésűek, hogy sok alkatrészhez nem lehet vizsgálóakna nélkül hozzáférni, a bengálikat kényszerűségből „lábon lehet gyógyítani”. A Tatrakat ezért mindenképp be kellett szállítani a remízbe, hogy a kötelező vizsgálatokat, méréseket aknában el tudják végezni, így nyújtva tökéletes műszaki biztonságot és minél nagyobb fokú üzemkésztséget.

Az „SZKT Arc” a cég legkorszerűbb trolija

Zajlik a munka az SZKT majdnem egy éve átadott Csáky utcai troliszerelő bázisán. Három trolit újítanak fel jelenleg, ezeket hat jármű követi még az idén a tervek szerint.

Három trolibusz áll bent felújításra az SZKT új, Csáky utcai szerelőcsarnokában. Ebből az egyiken, az újonnan épített SZKT Arc típusú csuklós alacsonypadlós kocsin az utolsó simításokat végzik. Május közepéig láthatjuk az utcákon.

– Saját jármű, az általunk épített hajtás- és

elektromos rendszerrel fut ki. Már csak a cseh hajtásvezérlőre várunk, hogy kigördülhessen. A jármű teljesen alacsonypadlós, a vezetőfülkéje és az utastere is klimatizált. A lehető legkorszerűbb utastájékoztató rendszerrel szereltük fel. Ezzel az SZKT és a város egyik legmodernebb járműve lesz, a kor követelményeit messzemenőig kielégíti – kalauzolt Rózsa Gábor a szervíz bázison. A 46 éves jármű-felújítási és -építő üzemvezető új szakember, legalábbis a szerelőgárda élén. Egyébként 16 éve dolgozik az SZKT-nál, de eddig tervezőként kamatoztatta szaktudását a villamospótkocsik átalakításánál.

A felújító bázison a másik két trolit: a 600-as és a 602-es. Az egyiket már vázra bontották, üreg- és korrózióvédelme elkészült, jelenleg az elektromos vezetékeket szerelik be. Ha ezt befejezik, akkor sem maradnak munka nélkül; sorban követi őket a többi trolibusz. Felújítanak egy Mercedes Citarót, majd még hat jármű jön, köztük négy Skoda 15 Tr-es.



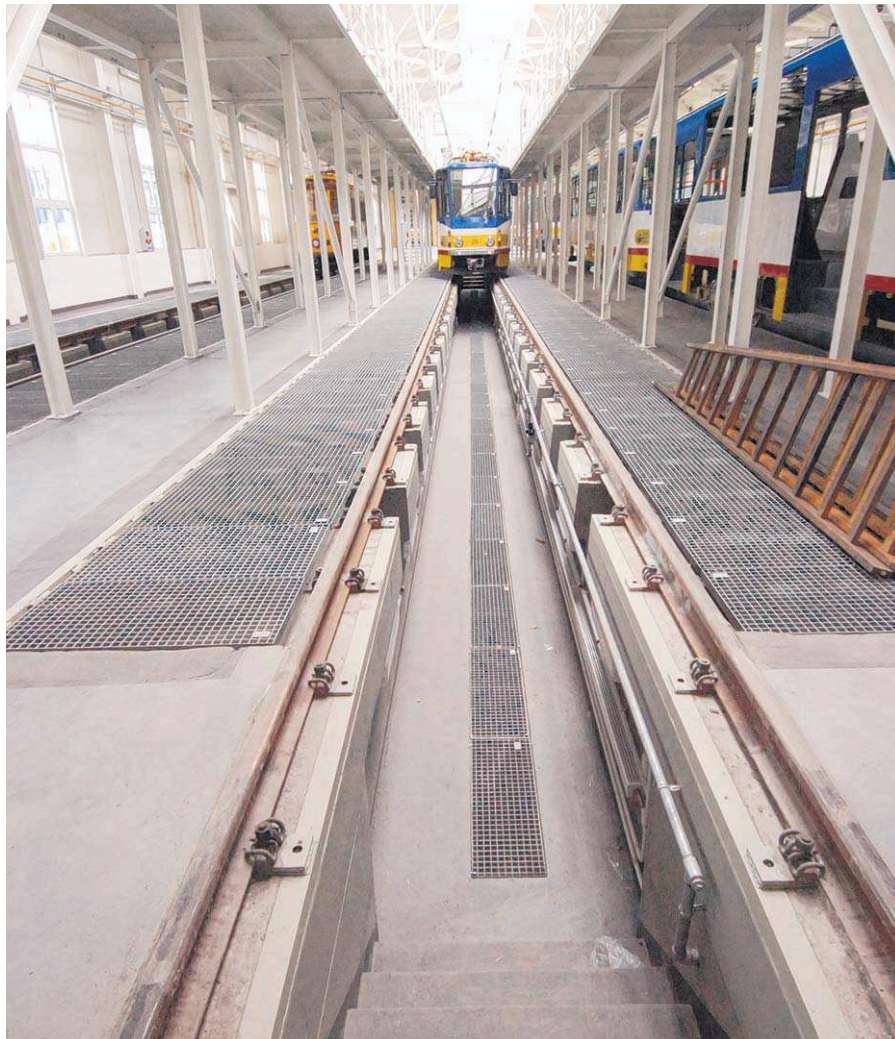
Birtokba vették a szerelők az új villamosremíz – 900 millió forintból

Szerviz és takarítás

A 101 éves szegedi villamasközkedés történetében most változott a legtöbbet a villamosok karbantartását biztosító háttérbázis. Birtokba vették a szerelők az SZKT új Pulz utcai villamosremízét, amely 900 millió forintból létesült, az év végéig tartó 2,3 milliárd forint értékű remízfelújítás részeként. Ez a fejlesztés is az elektromos tömegközlekedési nagyprojekt része.

Az SZKT 4000 négyzetméteres új nagy Pulz utcai szerelőcsarnoka három nagy részből áll. A szervizcsarnokban végzik majd a szegedi villamosflotta napi, rövid távú karbantartását, gépi és kézi tisztítását. A felújítóműhely feladata a vállalat járműparkjának nagyjavítása, átalakítása. A harmadik részben az új öltözők, irodák kaptak helyet.

A most átadott ütemhez pálya- és felsővezeték-karbantartó műhely, veszélyeshulladék-tároló és fedett gépkocsibeálló kapcsolódik. A szervizcsarnok maga akkora, hogy egyszerre elférne benne – a szintén a nagyprojektben Szegedre érkező – 9 vadonatúj 32 méteres PESA-villamos. Kodé László, az SZKT villamos járműfenntartási osztályvezetője elmondta, az eddigi, fűtetlen, század eleji körülményeket váltja a korszerű, világos és tetszőleges hőfokra fűthető csarnok. Itt minden a gyors, szakyszerű munkát szolgálja. Nem kell állványokat mozgatni, létrát megmászni a villamosok vizsgálatához; négy ellenőrző szinten, a villamosok minden alkatrésze kényelmesen szemrevételelezhető, javítható. Az aknákból elérik a kocsik alját, a lefedhető oldalaknákból a villamosok alsó oldalán lévő elektromos szerelvények kerülnek kézmagasságba, a



padlószintről a belsejét és oldalát nézik át. A tetősík eléréséhez, úgy nevezett „podesztre” mennek fel; erről a speciális

emelvénnyről elérik az összes, tetőn lévő berendezést.

A javításokat, karbantartásokat új berendezések segítik. Az új, eddiginél hosszabb szerelvények megemelésére alkalmas magyar berendezés képes egy 32 méteres kocsit felemelésére is, hogy elválaszthassák a forgóvázról a kocsiszekrényt. A süllyesztőasztal pedig ellenkező irányba, az aknába képes süllyeszteni a villamos aljáról az alkatrészeket, hogy azt gyorsan, nagyobb szétszedés nélkül ki tudják cserélni. Érdekes készülék a két új hatalmas porszívó is, mellyel a villamosok elektromos szekrényeit lehet „kiporolni”. Lényeges, hogy egyszerre eltávolítható és begyűjthető velük az elektromos berendezések legnagyobb ellensége, a por. Az eszközöket, alkatrészeket új elektromos targonca mozgatja a 115 méter hosszú csarnokban. Az SZKT történetében először gépesítették a kocsiszekrény külső takarítását, amit eddig kézzel csináltak a munkatársak. A mosó a legújabb, portál rendszerű, azaz nem a járművet kell mozgatni a takarítás alatt, hanem a berendezés járja körbe a villa-



új szerelőcsarnok – A korszerűsítés folytatódik minden szinten



most. Mozgásában érzékelők segítik, de képes megjegyezni minden típusú villamos méreteit, így nem kell újból egyenként megadni a paramétereket.

A felújított telepen a járművek szervizelését – a villamosközlekedés helyreállítása után – átmenő rendszerben végzik; egy hurokpályán mozogva esnek át a szerelvénycserék, a takarítás, a vizsgálat és a másnapi közlekedésre való felkészítés. Mindezek végeztével úgy állhatnak be a tárolóvágányokra (amelyek között lesznek fedettek is), hogy a reggeli kivonulás sorrendjét már itt biztosítsák. Így nagyon sok felesleges belső mozgás megspórolható a korábbi remíztechnológiához képest. 17 munkatárs dolgozik egymást váltva éjjel-nappal a villamosközlekedés háttérében a javítóbázison. Az új raktárak átgondolt rendszerűek, mindennek helye van az olajtárolótól az akkumulátorokig. Korszerű irodák, szociális helyiségek, öltözők létesültek az emeleten.

A kisebb felújító csarnokot májusra lakja be az ideiglenesen még a Csákytelepen dolgozó 15 járműfelújító kolléga, aki a nagyjavításokért felelős.

A remíz korszerűsítés a régi, 3200 négyzetméteres remíz és műhely renoválásával és a vágányrendszer felújításával folytatódik.



Szegedet választotta a UITP a nemzetközi előadássorozat egyik helyszínéül

A Szegedi Közlekedési Kft. 2005. óta tagja a Nemzetközi Közforgalmú Közlekedési Szövetségnek (UITP), melynek eredményeként napjainkban már külföldön is elismerik a céget. Az elmúlt három évben az Európai Unió megbízásából megvalósuló SPUTNIC (Strategies for Public Transport in Cities) program záró szemináriumának helyszínéül – melyet a Szegedi Közlekedési Kft. a UITP-vel közösen szervez – Magyarországot, ezen belül is Szegedet választották.

A szeminárium 2010. április 29-én az IH Rendezvényközpontban, „Közlekedési Társaságok fejlődési lehetőségei” címmel kerül

megrendezésre. Az előadók és a résztvevők között a magyar szakembereken túl több külföldi szakember is jelen lesz a rendezvényen. A magyar szakmai előadásokon prezentációt tartanak többek között – a teljesség igénye nélkül – spanyol, finn, belga, cseh, bolgár szakemberek is.

A szeminárium színvonalára garancia az előadások sokrétűsége. Szó lesz a szerződéskötés és finanszírozás témakörén túlmenően a vezetői együttműködés és az ügyfélkapcsolatok szerepéről is. A résztvevők megismerhetik a különböző országok és városok közlekedési rendszerét, azok irányítását, szerepét, fejlődési lehetőségeit.



A rendezvény egyik házigazdjaként a Szegedi Közlekedési Kft. mindent megtesz annak érdekében, hogy az ide látogató szakemberek értékes információval térhessenek haza és minél magasabb színvonalú rendezvényen vehessenek részt, ezzel is erősítve Szeged város hírnevét is.

Nádházi Gusztáv: Felújítani szerettem

Nyugdíjba ment egy trolialapító



Április 19-én töltötte be 60. évét, és a nyugdíjasok sorába lépett Nádházi Gusztáv villanyszerelő csoportvezető, akit az egyik munkás hétköznapiján kerestünk fel a Csáky utcai trolielep szerelőcsarnokában.

– Tatabányán születtem, de anyám algyői, vele kerültem az Alföldre. 1964-ben lettem bánya-elektrolakatos tanuló, onnantól számí-

tanak a munkáséim – számoltunk együtt Nádházi Gusztáv villanyszerelő csoportvezetővel. – 1978-ban jöttem az akkori SZKV-hoz, egy távoli rokonom ajánlotta a vállalatot. Nem volt még Csáky-telep, hanem a Pulz utcai remízben kezdtem. Az elején többször engedtem a csábításnak, de végül mindig visszahúzott a szívem. 1979-ben megszületett a troliközlekedés Szegeden, és én beke-
rültem az első villanyszerelő gárdába. Kitanultam a trolis belső vezérlését, működési

rendszerét, vagyis azóta csinálom, amióta trolis létezik egyáltalán a városban.

– Melyik a kedvenc? Mind. Ha feladatok közül választhatok, a felújítást persze jobban kedvelem, mint a javítást, mert ott szinte új járművet kell létrehozni – árulta el mindenki Gusztai bácsija, majd eltűnt pár percre, mert éppen csak ő tudott megoldani valamit a trolisarnokban. – Azt szeretem, amikor gondolkodni kell, és a felújítás abban is különb, hogy szebben meg lehet csinálni. Szóval jobban néz ki tőle a trolis. Hát ezek vannak. Mi a munkám szépsége? Egy roncsból szépet, jót, működőt csinálni, megoldani egy problémát, miközben alkalmazkodunk az adott helyzethez, és a raktárkészlethez. Abból főzünk, amink van.

Közlekedésre Nádházi Gusztai bácsi a trolit használja, ha úti céljához nem vezet vonal, akkor biciklijére nyergébe pattan. Április 19-én betöltötte a 60-at, nyugdíjba megy, maga mögött hagyva a kötött pályát. Azt mondta, csavarogni fog, meg unokázik, lánya két éves kislával foglalkozik. Autó a pici kedvence, majd a nagypapa azt is megtanítja neki, mitől megy a trolis. Már most látszik a kisfiún, hogy szívesen szerelné szét a játékaútkat, hogy a nagypapa összerakhassa.

GÖRDÜLŐ HÍREK

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

Alapítva: 2000.

Felélős kiadó: Dr. Dózsa Gábor ügyvezető igazgató.

Szerkesztő: Órfi Ferenc.

Megjelenik a Lapcom Kft.

Délmagyarország Kiadó gondozásában.