

VI. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM, 2010. JANUÁR

GÖRDÜLŐ hírek



A SZEGEDI KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁG NEGYEDÉVENKÉNT MEGJELENŐ LAPJA

Befejezéshez közeledik a Hont Ferenc utcai autó- és trolibusz-végállomás fejlesztési programja



Tavaly augusztusban fogott hozzá a kivitelező a Hont Ferenc utcai autó- és trolibusz-végállomás átépítéséhez, és mostanra elkészült a mintegy 260 millió forintos fejlesztés oroszlánrésze.

Az utolsó simításokat áprilisig elvégzik. A 71 millió forint SZKT-önrészrel megvalósuló makkosházi projekt része az is, hogy megszépülnek a megállók parkosítással, és korszerű akadálymentes peronok létesülnek,

modern utastájékoztató rendszert, menetjegy-automatát és információs webterminált szereltek fel, amely segíti az utasokat. Kialakítottak egy 26 férőhelyes P+R parkolót is.

Részletek a 7. oldalon.



Szenteste és szilveszter – nálunk munkanap.

8. oldal



Jó évet zárt az SZKT, a jövő biztató.

5. oldal

2012-re 21. századi villamos- és trolihálózat készül

2009 után 2010 is



Betonágyat terítenek a kivitelezők az 1-es villamos vonal Kossuth Lajos sugárúti szakaszán.

Az uniós támogatással 2012-ig 29,5 milliárd forint értékben megvalósuló szegedi elektromos közösségi közlekedési projektben 2009 és 2010 a nagy építkezések éve. A fejlesztés idén korszerűsítésekkel, felújításokkal és új vonalak építésével folytatódik. Két év múlva Szegednek 21. századi modern és környezetbarát villamos- és trolihálózata lesz.

A Pulz utcai villamosremíz 2,3 milliárd forint értékű korszerűsítését és bővítését az AH Konzorcium – tagjai: A-Híd Építő Zrt. és Hídtechnika Kft. – tavaly kezdte el, a beruházás várhatóan az idei év végén zárul. Az új szerelőcsarnok a tervek szerint februárban készül el, valamint akkor adják át a bejáratí vágányrendszert és a tároló vágányokat. Az átépítés a település hátsó részében folytatódik; átépül és bővül a régi remíz, és befejezik a vágányhálózat felújítását.

1-es villamosvonal

Az 1-es villamosvonal 4,9 milliárd forint értékű rekonstrukcióját tavaly augusztusban kezdte a kivitelező A-Sz-E Konzorcium – tagjai az A-Híd Építő Zrt, a Szeviép Zrt. és az

Türelmesek az utasok a tömegközlekedési nagyprojekttel

Értik, de szeretnének túl lenni rajta



Gyuris Géza
nyugdíjas adminisztrátor:

– Zsombórról járok be ügyeket intézni Szegedre. Ha tehetem, kocsival elkerülöm a nagy útfelbontásokat a Kálvária sugárút felé. Ha mindenképpen a Kossuth Lajos sugárúton akad dolgom, autóval és busszal is a terelőutat használom. Megtanultam, merre visz az út, hol vannak az ideiglenes megállók. Komolyabb akadályt nem jelent az építkezés. Ha meg hozzátesszük, hogy pár hónap kellemetlenségért cserébe milyen korszerű közlekedést kapnak a szegediek – megéri. Figyelem a híreket, higgyék el, nemsokára irigykedni fogunk azokra, akik a felújított vonalak mentén laknak vagy dolgoznak.



Jakab Gábor
egyetemista:

– Naponta ingázom a Rókusi körútról a belvárosba. Az az egy zavar a közlekedési nagyprojekttben, hogy olyan érzésem van, amikor látom az építőket az Izabella hídnál, a Kossuth Lajos sugárúton, a belvárosban és a Boldogasszony sugárúton, mintha mindent egyszerre akarának felbontani és megépíteni. Ettől az egész város élete felbolydul. Amúgy hanyagoltam a tömegközlekedést, amíg az időjárás engedte, biciklivel jártam mindenhol. Hetek óta villamospótlóra kényszerülök, de nem jelent gondot. Nem zsúfolt, gyakran jár, beérek vele időben.



Monostori Adrienn
tanuló:

– Jó lenne már túl lenni az építkezéseken. Egyébként is bonyolult feladat eljutnom átszállással Rókusról Hattyastelepre, és most már jó pár hónapja nehezíti a dolgomat a felbontás és a sok kerülőút. A 83-as busszal vagy villamospótlóval szoktam menni. A terelések ellenére nincs velük problémám. Megtalálom a megállókat, pontosak és tiszták a járművek, a sofőrök segítenek, ha valaki nem tud valamit. Hallgatom és olvasom a híreket, hol mi készül, és kíváncsian várom az új villamosvonalakat, új villamosokat. Biztosan sokkal gyorsabban elérek majd iskolába és haza is.



Keszti Sándor és neje, Derkács Margit
nyugdíjasok:

– A szegedi tömegközlekedés nagyon jó. Elérhető közelségben vannak a megállók. Szeretünk tömegközlekedni, akár villamosról, troliról, akár buszról legyen szó. Újszegeden lakunk, onnan is nyugdíjasbérlettel utazunk. Ezért nem értjük a háborgókat, aki ellenzik a fejlődést. Nem látunk még olyat, hogy ekkora nagyságrendű beruházás úgy készült volna, hogy ne vegye észre senki. Tudomásul kell venni, a településeket nem 200 évre előre építették, és nem kell hozzányúltni. Ezzel a mostani, óriási építkezéssel évtizedekre korszerű közlekedésünk lesz.

a nagy építkezések éve



EuroAszfalt Kft. –, jelenleg az első szakaszán folyik a munka. A Boldogasszony és a Kossuth Lajos sugárúton várhatóan tavasszal fejeződik be az építkezés. A beruházás második szakasza az Indóház tér átépítése és a belvárosi 1-es vonalszakasz felújítása tavasszal kezdődik, és várhatóan idén októberig tart.

2-es villamosvonal

Az új rókusi 2-es villamosvonalat 2,1 milliárd forint értékben a Szeged Villamos 2 Konzorcium építi meg a tervek szerint idén őszre. A cégtársulás tagjai: a Bnó OHL ZS. a.s. cég, a budapesti Középszoig Kft. és a nyíregyházi Kelet-Út Kft. A beruházás előkészítése zajlik jelenleg, látványos munkák február végén kezdődnek a Vértói kiserdőnél a hurokforduló és a Csongrádi sugárúti végállomás építésével. Ezt a körút melletti pályaszakasz kiépítése követi a Vértói úttól a Tescóig, végül a körút közepén haladó szakasz, valamint csatlakozása készül el az 1-es villamosvonalhoz.

3-as villamosvonal

A 3-as villamosvonal felújítása a tervek szerint június közepén indul, várhatóan őszre készül el. A Kálvária sugárút nagykörúton belüli szakasza faltól falig megújul, a villamospálya füvesített lesz. A nagykörúton kívül a villamospályát korszerűsítik, és új körforgalom épül a Veres ács utcánál, ahonnan a II-es kórházig egy második vágány is létesül.

8-as trolibusz

8-as trolibuszvonal meghosszabbítása decemberben kezdődött a Markovits utcai útpálya megerősítésével, elkészült a szegélykorrekció és az aszfaltozás első rétege. A munka felsővezeték-tartó oszlopok állításával folytatódott a Semmelweis, a Markovits, a Vitéz és a Szentháromság utcában, majd a Dugonics téren és a Tisza Lajos körúton. Februárban a felsővezeték-szerelés következik. Az új vonalszakasz kiépítése tavasszal készül el. Ekkortól járnak trolibuszok a teljes 8-as vonalon.

10-es trolibuszvonal

Az új, 10-es trolibusz vonalán már elkezdődött az oszlopállítási Budapesti körúton, amelyet a Szilléri sugárúti és a nagykörúti szakasz követ. A teljes vonal kiépítése várhatóan júliusban fejeződik be.

Az áramellátás fejlesztése kevésbé látványos, de ugyanolyan fontos része a beruházásnak, mint a trolivonal-építés.

Ezek kivitelezését – a 8-as és a 10-es trolivonal fejlesztésével együtt – a Szeged SV Konzorcium végzi 3 milliárd forint értékben. Tagjai: a Siemens Zrt. és a VIV Zrt. A korszerűsítés része a Pulz utcai villamosremíz áramátalakító épülete; ez biztosítja majd az új csarnok és a később elkészülő új létesítmények áramellátását.

A kivitelező befejezte a Pulz utcai és a Kálvária sugárúti épületet, már csak a technológiai szerelés van hátra. A Csanádi utcai és a Petőfi Sándor sugárúti áramátalakító építése januárban elkezdődött, és hamarosan indul a József Attila sugárúti, a Felső Tisza-parti és a Szilléri sugárúti áramátalakító építése. Cserélik a Zrínyi utcai és a Csáky utcai áramátalakító berendezéseit.

Jönnek a célgépek

Célgépek beszerzése is részét képezi a nagyprojektnek. Összesen 350 millió forint értékben 9 részpályázatra várnak ajánlatot. Első lépésben márciusig egy 8 oszlopos emelőgép és egy emelőasztal, valamint egy targonca érkezik. Második körben pályáztatják egy felsővezeték-szerelő gépjárműt, egy kerékszerterga és egy kerékszerelő prés, egy hordozható diagnosztikai egységet és fixen telepített univerzális kiegyensúlyozó gépet, két fűnyíró gépet és egy felrakó hegesztő és speciális sínköszörű beszerzését.

Közlekedni sínek nélkül, terelések között

A szegedi elektromos tömegközlekedési nagyprojekt három komoly kihívást jelent az SZKT számára. A beruházás ellenőrzésében, valamint a forgalomszervezésben hárul munkatársaikra felelősségteljes feladat.

A Szegedi Közlekedési Kft. folyamatosan részt vesz a szegedi elektromos tömegközlekedési nagyprojekt szervezésében és a kivitelezés ellenőrzésében. A vidéki közlekedési társaságok életében ilyen mértékű fejlesztésre nem volt példa. Emellett megfeszített erővel teljesítenek az SZKT munkatársai a forgalomszervezésben.

– A pályarekonstrukció idején nem használható az 1-es villamosvonal, az építkezések miatt a pótlójárművek kerülő úton járnak, ráadásul a téli időjárás és a tisztai árhullám miatti rakpartzár is zsúfoltabbá tette a várost. Számtalanszor baleset okoz fennakadást, amit a villamosok és trolik nem tudnak kikerülni – fejtette ki Dózsa Gábor ügyvezető igazgató. Ilyen körülmények között nem lehet tartani a korábbi szolgáltatási színvonalat, ami visszaesést eredményez az utasforgalomban. Ezt megelőzendő minél jobb szolgáltatást kell biztosítani, hogy a szegediek ne szokjanak le a tömegközlekedésről. Az utasok ötöde az 1-es villamossal utazik, emiatt, ha öt hónapig csak pótlóbuszok közlekednek és azok is kerülő úton, akkor csökken az utazás



Dózsa Gábor

komfortja. A cégvezető bízik benne, hogy a felújított gyors és korszerű pálya visszaszolgáltatja az utasokat. Nem alaptalan a bizakodás, hiszen az elmúlt évtizedben, noha a buszközlekedés elveszítette utasai negyedét, az elektromos közösségi közlekedésnek utasmegtartó szerepe volt. Ez úgy érhető el, hogy a régi járművek komfortosságát igyekeznek például fűtéssel

növelni, az újakba utastéri klímát szerelnek, hétvégente pedig nem ritkítják a járműveket, hanem inkább a kapacitással operálnak.

– A vágányzár előtt elvégeztük a villamosok magasabb rendű szemléjét, hogy remíz nélkül is biztosítsuk a pontos közlekedést a 3-as és 4-es vonalon. Hagytunk benne tartalékot, ezért az 1-es pályarekonstrukció decemberi első határidő-módosítása nem okozott gondot, ám a második csúszás miatt január közepén arra kényszerültünk, hogy megszervezzük 7 jármű tréleres

„A vidéki közlekedési társaságok életében ilyen mértékű fejlesztésre nem volt példa.”

beszállítását a remízbe – tájékoztatott az ügyvezető igazgató. – Egy FVV, öt KT4-es csuklós Tatra és egy T6A2-es szóló Tatra beszállítását, szemléjét, javítását, takarítását és visszavételét bonyolították le a kollégaim rendkívül rövid idő, egy hét leforgása alatt. Különösen a Tatrákhoz nehéz „lábon” hozzáférni, az FVV-k javítását a tarjáni végállomáson nehézkesen, de megoldották a szerelők, sőt arra is volt példa, hogy az egyik bengálit a használaton kívüli 1-es vonal Széchenyi téri szakaszán emelt magasba a mobil szerelőegység, és úgy javította meg.



Tréleren utazik a villamos a remízbe műszaki szemlére

Csóke Ágnes gazdasági igazgató értékel

Jó évet zárt az SZKT, a jövő biztató

Az SZKT gazdasági szempontból is jó évet zárt, annak ellenére, hogy tavaly a válság és a gazdasági változások miatt többször is a tervek újragondolására kényszerültek. A jövőre nézve biztató, hogy rendben zajlanak a beruházások, és a következő projektek előkészítése folyamatos.

A Szegedi Közlekedési Kft. a 2009-es gazdasági évét nagymértékben befolyásolták az év közben zajló, elsősorban a nagyprojekthez kapcsolódó kivitelezési munkálatok (Csáky utcai trolibusztelep fejlesztése, Pulz utcai villamostelep bővítése, 1-es villamosvonal rekonstrukciója, új villamos járművek beszerzése), valamint a Dél-Alföldi Operatív Program támogatásával megvalósuló átépítési munkálatok a Hont Ferenc utcai végállomáson és több megállóhelyen.

– Komoly szervezőmunkát jelent a gazdasági terület munkatársai számára a pályázati forrásból támogatott beruházások adminisztratív és pénzügyi teendőinek lebonyolítása – tudtuk meg Csóke Ágnes gazdasági igazgatótól. – Megvan a sok munka eredménye: nemcsak a kivitelezési munkálatok zajlanak folyamatosan rendben, hanem a kevésbé látványos, ám ugyanolyan fontos „háttérmunkálatok” is, mint a támogató szervezetek felé történő pénzügyi elszámolások, információszolgáltatások, szerződéskötések, támogatás kiutalások. A későbbi

projektelemek előkészítésében ugyancsak folyamatosan részt veszünk.

A 2009-es évben több olyan változás is történt, amely a gazdasági területet, a cég eredményét negatívan befolyásolta. Az év közbeni áfaemelés miatt a szegedi közgyűlés a tervezettől eltérően kétszer is tarifaemelésre kényszerült, a júliusi áfaemelés azonban csak augusztusban követte tarifaemelés a közösségi közlekedésben és a parkolási ágazatnál, ez bevételkiesést okoz. A kedvezményes tanuló- és nyugdíjasbérletek, valamint a 65 év feletiek ingyenes utazása után igényelhető fogyasztói árkiegészítés összege évek óta nem emelkedik, az igénybe vehető összeg szintén csökkent az áfaemelés miatt. Ez tovább rontja a közösségi közlekedés finanszírozását. A parkolási ágazat bevételét csökkentette, hogy az év során számos parkolóhelyet zártak le ideiglenesen vagy véglegesen rendezvények és építkezések miatt.

– Örömteli ugyanakkor az, hogy a legutóbbi utasszámlálás adatai szerint a szegedi elektromos közösségi közlekedés az elmúlt években nem veszített utast. A legnépszerűbb közlekedési eszköz a trolibusz – tette hozzá Csóke Ágnes. – Szolgáltatásaink színvonalát minden rendelkezésünkre álló eszközzel igyekszünk javítani. Átszerveztük az ügyfélszolgálatot: új, integrált irodában, a korábbinál hosszabb nyitva tartással várjuk ügyfeleinket bármely társaságunkat érintő ügyben. Bevezettük honlapunkon

(www.szkt.hu) az éjjel-nappal nyitva tartó online ügyfélszolgálatot. Utasaink rendelkezésére állnak jegy- és bérletkiadó automaták, ahol a közeljövőben bankkártyás fizetésre is lehetőség nyílik. A terveknek megfelelően zajlott tavaly a járműfejlesztés; forgalomba állt a T-802 és T-864 pályaszámú alacsonypadlós

„Új, integrált irodában, a korábbinál hosszabb nyitva tartással várjuk ügyfeleinket bármely társaságunkat érintő ügyben.”

trolibusz és két villamos pótkocsi, amely az 1-es vonalon szállít majd utasokat.

Az SZKT gazdasági igazgatója összegzésként elmondta: a gazdasági válság érezte hatását a 2009-es évben az üzemanyagárak, valamint a beszerzett anyagok emelkedő árain keresztül, ezek és a fentiekben ismertetettek miatt évközben a társaság több alkalommal kényszerült terveit újragondolására. Mindazonáltal az SZKT gazdasági szempontból is jó évet zárt. Nagy eredménynek tartja, hogy a válság ellenére – az országban egyedülállóan – zajlanak a nagyprojekt és a DAOP-projekt munkálatai, egyes elemek már le is zárultak, a későbbiek előkészítése rendben történik. Ez a tény pozitív jövőképet, épülő, szépülő, fejlődő SZKT-t jelent.



Az utazóközönség már megszokta és megkedvelte a társaság új, modern ügyfélszolgálati irodáját a Deák Ferenc utcában.

Egy éve bizonyít a járműfelújító üzem

Trolis és villamosok születnek újjá a Csáky utcai szerelőcsarnokban

Trolibuszokat, villamosokat újítanak fel és gyártanak újra az SZKT egyéves Csáky utcai szerelőcsarnokában. A felújító üzem felkészültsége képessé teszi autóbuszok átalakítására is. Az átszervezés eredményeként gyorsabban állítanak forgalomba járműveket és külső megrendeléseket is fogadnak.

A múlt évben hozták létre a Szegedi Közlekedési Kft. új szervezeti egységét, a felújító üzemet a Csáky utcai trolibusztelep új szerelőcsarnokában, amelyet Varga József üzemvezető irányít. A cégnél korábban is működött tanműhely – ahol járműfelújítást végeztek –, de eljárt fölötté az idő, és a nagyprojekt során lebontották. Az SZKT elképzelései szerint az új, rókusi járműjavítónak köszönhetően megerősödik a járműfelújítás, gyorsul az üzemképes trolibuszok és villamosok kibocsátása. Feltétlenül szükséges az előrelépés, hiszen az elektromos közösségi közlekedési nagyprojektben hamarosan bővül a 8-as trolibusz vonala, és megépül a teljesen új 10-es vonal. Az új és a meglévő vonalakat is el kell látni azonban megfelelő számú korszerű és lehetőleg szerint több alacsonypad-

lós járművel. A téli csúcsideőszakban minimum 8-10 kocsi szolgál ki egyszerre egy vonalat. Noha a nagyprojektben 9 vadosatúj, teljes egészében alacsonypadlós villamost és 10 szintén alacsonypadlós csuklós trolibuszt vásárolt a város, mellette változatlanul szükség lesz a régebbi elektromos üzemű járművekre is.

– Jelenleg a járműfelújító csapat egy szóló Skoda Tr14-es és egy csuklós Skoda Tr15-ös típusú trolibusz felújításán dolgozik. Kifejlesztés és megépítés alatt áll egy SZKT-ARC

Tr187/TV.EU típusú, teljes egészében alacsonypadlós csuklós, klimatizált trolibusz, amelyen a külső tervező és kivitelező cég után a befejező munkákat és a forgalomhelyezést mi végezzük – mutatta az üzemvezető. Közvetlenül 19 fő „belsőépítész” dolgozik a szerelőcsarnokban, ám velük összedolgoznak még festők, elektromos, elektronikus és légkörhálózat-szerelők. Kezük munkája nyomán új burkolat, padozat, ajtó, sötétített ablak, hűtés és fűtés készül.

(Folytatás a 7. oldalon.)

A villamosok is sorba állnak

A Csáky-telep új csarnoka villamosokat is fogad. Itt születik újjá öt KT4D típusú 4 ajtós rövidcsuklós, amelyet Potsdamból vásárolt a cég, hogy tovább fiatalítsa az átlagosan 15 éves állományát.

Csehországba, Bulgáriába külső megrendeléseket is teljesít a járműfelújító üzem. Innen görödült ki tavaly ősszel a bolgár megrendelésre felújított 2 szóló Skoda14Tr típusú trolibusz. A napokban pedig a trolibuszgyártás fellegrárába, Csehországba teljesítették egy Skoda15Tr típusú csuklós komplett felújítását. Varga József elárulta, a vázszerkezetig csupaszított kocsiból 30 nap alatt állítottak elő kész, üzemképes járművet. Idei terveik is tetszetősek: 12-13 trolibuszt és villamost építenek készre, és az év második felében új megbízatások teljesítésébe is belefognak.



Járműátváltozások az új szerelőcsarnokban



Már a műszaki átadáson is túl van a Hont Ferenc utcai busz- és trolivégállomás.

Áprilisra kész a Hont Ferenc utca

Tavaly augusztusban fogott hozzá a kivitelező a Hont Ferenc utcai autó- és trolibusz-végállomás átépítéséhez, és mostanra elkészült a mintegy 260 millió forintos fejlesztés országrésze. Az utolsó simításokat áprilisig elvégzik.

A 185 millió forint uniós támogatással megvalósuló Hont Ferenc utcai busz- és trolivégállomás-beruházás során kialakítottak egy hurokfordulót, új forgalmi épületet húztak fel, korszerűsítették a közvilágítást. A 71 millió forint SZKT-önrésszel megvalósu-

ló makkosházi projekt része az is, hogy megszépülnek a megállóparkosítással, és korszerű akadálymentes peronok létesülnek, modern utastájékoztató rendszert, menetjegy-automatát és információs webterminált szereltek fel, amely segíti az utasokat. Kialakítottak egy 26 férőhelyes P+R parkolót is.

A végállomás épületének műszaki átadása tavaly év végén megtörtént, azóta ideiglenesen már használja az SZKT és a Tisza Volán. A bejárati ajtón kártyás ajtónyitó rendszer működik, és a tavaly előkábellezett térfelügyelő kamerák is rövidesen a helyükre

kerülnek. Az átvételi szemléken jelzett apróbb hiányosságokat a kivitelező pótolja, a hibákat garanciálisan javítja. Kihelyezték a padokat, szemetesseket, korlátokat, és a parkosítás is elkészült a fűvesítés kivételével. Az utolsó simításokat áprilisig elvégzik. Remélhetőleg a színvonalas új végállomás minősége az utasokat is arra sarkallja, hogy megőrizze környezetük tisztaságát.

A beruházás része több trolimegálló felújítása a város más pontjain; így elkészült már a Lugas utca, a Vértói út, a Keresztöltés utca és a Gyermekkorház megálló korszerűsítése.

Trolis és villamosok születnek újjá

(Folytatás a 6. oldalról.)

Az utasok kényelmét szolgálja továbbá a komfortos széksor, a korszerű elektromos és vizuális, akusztikus funkciójú utastájékoztató rendszer, és nem utolsósorban a járda szintjéig billenthető alacsonypadló, valamint a kerekesszékek felszállókat segítő, kézi működtetési rúmpa.

A járműfelújító üzemből „trolisodnak” Skoda és Mercedes típusú autóbuszok, ami annyit jelent, hogy a dízelmotor kiszerezése után elektromos hajtásrendszerrel és áramszedővel változnak kötőpályás járművé. Ezután alakítja ki a belső kényelmüket a felújító csapat az SZKT-nál megszokott elvárások szerint, a külső megjelenésük ugyancsak a szegedi trolibuszflotta fehér-zöld-sötétzöld-fekete arculatát követi.



A műhely „belsőépítései” az utasok kényelmére különös figyelmet szentelnek.

Utások és SZKT-sok jól vizsgáztak a téli szünetben

Szenteste és szilveszter – nálunk munkanap



Megfeszített munkában is jól teljesítettek az ünnepek alatt az SZKT járművezetői és a műszaki háttérbázisa. Téli útviszonyok, forgalomkorlátozások és ünnepi hangulatú utasok nehezítették a dolgukat, de ők állták a sarat minden egyes napon.

– Sokkal nagyobb teher hárul az SZKT munkatársaira, amikor az utasok már szabadságukat töltik, a gyerekek elkezdik a téli szünetet, és a város a karácsonyra, majd az óévbúcsúztatására készülődik. Ez a fokozott igénybevétel párosult a mögöttünk álló hetekben az elektromos tömegközlekedési nagyprojekt miatti terelésekkel, forgalomkorlátozásokkal. A közlekedők helyzetét tovább bonyolította a rendkívüli hideg, hó, kőd és ónos eső, amikor a vezetéstechnikai tudásnak is rendkívüli a szerepe – összegezte a bonyolult feladatot Forrai Gábor, a

Szegedi Közlekedési Kft. forgalmi és parkolási üzemeltetője. – Ünnepek alatt a szokásosnál is jobban kell figyelniük a járművezetőknek, hiszen az utasok ünnepek előtt feszültebbek, jobban sietnek az átlagosnál, az ünnepek alatt pedig ellenkezőleg: felszabadultabbak, és amiatt közlekednek kevésbé körültekintően. Korábbi években ilyenkor tapasztaltunk a villamosokon és trolikon több rongálást és rendbontást. A mostani ünnepeken szerencsére sokkal jobb volt a helyzet, nem láttuk vandalizmus nyomát.

Az SZKT hangsúlyt fektetett az ünnepek alatt a járművezetők és a műszaki háttér fokozott szondáztatására, hiszen a közlekedés veszélyes üzem, egy apró hibához vezethet. Gondoljunk csak bele! Egy több mint 20 tonnás járműre felszállhat egyszerre akár 150-200 utas. A jármű önmagában 100 millió forintos érték. Igaz, hogy iskolaszünetben

ötödével csökken a forgalom, de a koncentráltság egy cseppet sem hagyhat alább. Ezért naponta többször is kiemelten ellenőrizték a munkatársakat.

– Figyelünk a munkabeosztásnál, hogy a családok kapjanak inkább kimenőt szenteste, és cserébe ők teljesítik a szilveszteri műszakot. Így felváltva, de mindenki hazajut a szeretteihez. Évi 365 napot dolgozunk – mondta Forrai Gábor. – Az ünnepnap a pályákon, a felsővezeték-szerelőknél, a benti műszakban ugyanolyan munkanap, mint a többi. Ráadásul ha havat vagy ónos esőt jelez a meteorológia, külön létszámot rendelünk be, hogy a váltókat, kiterőket, megállókat takarítsa. És, bár most nem kellett bevetni, készenlétben állt az úgynevezett töretőjárat. Ez annyit jelent, hogy trolik ingáznak a vonalakon, amelyek forgalommentes időszakban sem engedik ráfagygni a csapadékot a felsővezetésekre. A műszaki gárdánk tisztességes, becsületes munkával komoly fennakadás nélkül kiállította a járműflottánkat, hogy biztonságosan szállítsák az utasokat. Nagyon várjuk, hogy a nagyprojektben megújuljanak vonalaink, fiatalodjon a járműflottánk, és új szerelőbázis létesüljön. Ennek köszönhetően egyre komfortosabb, gyorsabb, pontosabb, ezáltal utasbarátabb szolgáltatást nyújthatunk.



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.