



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-

melletésű 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 társ-szervezettel együtt a troliközlekedés jövőjét tervezik.

Az Európai Unió Central Europe programjának Trolley – Promote Clean Public Transport nevű projektjében az SZKT 9 társ-szervezettel 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 Gdanski Egyetem.

A projekt támogatási szerződését az európai uniós támogató testület a vezető partnerrel, Salzburggal 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, energiátároló egységek felszerelését tervezik a járművekre vagy az áramátalakító állomások mellé, vonalhosszabbítást, új trolibuszhálózat létrehozását készítik elő, illetve



elővárosi vonalakat létesítenek. A „közös-be” Szeged szakmai tapasztalatát és szak-tudását adja. Az együttműködés köre bővül; jövőre bevonják a társ-szervezetek 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 Váttal.



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. Az 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 elhúzó ablakok is segítik. A járművezető egyénileg állíthatja be a hőfokot, a befűtő 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 „kaszál” 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 hibaüzenetek kódjait. A fülke plafonján kényelmesen kézzel állnak a szellőztető és utastájékoztató rendszer kapcsolói.

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

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

Rózsa Gábor jármű-felújítási és -éptítő üzemvezető kiemelte: az SZKT-ARC előnye, hogy ötvözi a trolizás jövőjét és a társaságnál összegyűlt szakutadást, tapasztalatot. Az SZKT járműfelújító üzemében másfél év alatt építették fel a járművet, a trolicsarnokba az üres karosszéria érkezett meg. Társaságunk harminc szakembere dolgozott rajta, hogy a gépészete, a belső burkolása, az ülések, a kapaszkodók és az utastájékoztató rendszer legjobbat tudja. A Szegeden futó trolikhoz képest ez a legmodernebb és legerősebb jármű üzemeltetési trolia, 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 bővül a hálózat a végállomásokon

Megújult a Vár utcai jegypénztár

Újjászíjeltett 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 hírlapáruházhoz hasonló külsejű újították fel a Szegedi Közlekedési Kft. jegy- és bérletpénztárát. – Fontos ez a hely, és régi vágyunk volt, hogy a korábbi pavilon 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 árai, 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 üzletággal 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 – bizományos 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–Kárázs utca sarki bankfiók elő-



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

A kereszteződésekben korlátozzák a forgalmat

Ősszel ismét jár a 3-as villamos

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

Ősre megújul és bővül a 3-as villamosvonal Kálvária sugárúti vágányhálózata, és átépítik a Fonógyári úti végállomást. Látványosan átalakul 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, kerékpárral, parkolókkal és fasorral születtik újjá a sugárút. A Kálvária sugárút nagykörüti 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 nagykörüti és Vásárhelyi Pál utcai

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

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 felsővezeték, a II-es körházról a Kálvária téri 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 tájékoztatási rendszer telepítésére alkalmas peronok létesülnek. Megújul a közvilágítás, 2700 négyzetméteren útburkolatot cserélnék.



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 rókusi 2-es szármányvonal utaslétszámmal megbirakozzanak.

Újjávarázslás 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 tujákat, hiszen a huszonhat éves kocsik a kilencvenes években mind áttek egy nagyfelújításon, ami többek között a forgóvázuk kétlépcsős rugózásúra alakítását jelentette.

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

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

Öt KT4D-M-nek megtartják az analóg rendszerű elektronikáját, egyben pedig előreláthatólag jövőre felfűtő technikával épült konténeres hajtárendszerrel 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 nagyprojektkben a 9 tagú új PESA-flotta, forgalomba álljanak az 1-es vonalon, és eleget tegyenek az új rókusi 2-es szármányvonal 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 berkekezésével 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 trolijáratokkal 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. legnépesebb járatának forgalmával, és az esélyegyenlőség jegyében beállítanak majd alacsonypadlós trolibuszokat is. A kivitelező elkészült a felsővezetékek és megállók építésével, a járat mégsem indult el, mert összehangolták a 8-as troli vonal kiépítését az új klinikai központ fejlesztéseivel: 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 megállóknál 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 Szent-háromság 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 háttérbereitől köszön el; nyugdíjba megy az energiagazdálkodási, majd a törzskari feladatokat vivő Terhes Sándor. Energetikusként szolgált a 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 alállomás működik városzerte. 42 év szolgálati idő után megy nyugdíjba, nem sokára kerekén 60 esztendő lesz. – Tetszett a feladat, közben energetikusai 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 törzskarbant a minde-

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

– Amikor idejöttem, azt mondták a barátaim, nem vagyok normális, hiszen leszálló ágban 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 tízenkét 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 kocsiszínbé helyezték kocsiszíni technikusként, 1976-tól hat évre csatolt munkakörként vette át az áramellátási csoportot. – Csoportot veztettem, energiát vittem, hozzáam 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 gázzra. Érdekel 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 jegyárusító 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 követtem a változásokat. Szerettem az energiapiart, számos barátom tettem szert, akikkel együtt küzdöttünk a MÁV, a BKV, a MKV, a DKV és az SZKV színeiben. Energetikusként szereltem le, jelenleg egy kollégát tanítok be. Nyugdíjasan többek között kerti munkával kötöm le az energiáimat.

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 25/2010. (VI.30.) Kgy. helyi rendeletét.

– Fizető parkolóhelyen a kétkerekű motorkerékpár kivételével valamennyi rendszámmal, hatósági jelzéssel rendelkező gépjármű (például mopedautó) kizárólag parkolószelvénnel, SMS-ben váltott szelvénnel, 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 folytatódással 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.

Mobileltelefonon 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

Világbajnokság Szeged felett

Idén nyáron vitorlázórepülő-világbajnokságot rendeznek városunkban. A részletekről Bene Istvánt, az SZKT repülő-üzemeltető üzemeltető igazgatóját kérdeztük.



– A vitorlázó-világbajnokság 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 világbajnokság, 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 Világbajnokság, valamint az azt megelőző 5. Nemzetközi Flatland-kupa és 55. Magyar Nemzeti Bajnokság megrendezéséről szóló szerződést. Ezzel vált végérvénnyé, hogy olyan rangú és léptékű versenynek adhatunk otthont, amelyhez foghatót 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-ig 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 világbajnokság 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 legkellemtlenebb 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 vetültük 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.