

2012
10
november



hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET[®] HAVI TÁJÉKOZTATÓJA

TARTALOMJEGYZÉK

SZERVEZETI HÍREK	1	EPTS	12
NET SAROK	1	„Repülés Műszaki, Gazdasági Napok” című konferencia	13
BESZÁMOLÓK KONFERENCIÁKRÓL		EGYÉB RENDEZVÉNYEK	15
„Határok nélküli partnerség VI.” nemzetközi konferencia	1	XXIX. ACÉLSZERKEZETI ANKÉT 2012	15
Beszámoló KTE Békés Megyei Területi Szervezetének szakmai útjáról	4	Kari Tudományos Diákköri Konferencia	16
Ismerkedés a miskolci „Zöld Nyíl projekt”	6	SAJTÓKÖZLEMÉNYEK	16
Program dömping a KTE Hajdú-Bihar	7	ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI	27
Megyei Területi Szervezeténél		KTE Senior bizottság programja	27
A Hajózási Tagozat szeptemberi szakmai útja	9	Közlekedési jubileumok 2012 október, november	27
Beszámoló a KTE B.-A.-Z. Megyei Szervezetének		LAPSZEMLE	29
2012. évi ausztriai Szakmai Tanulmányútjáról	10	Közlekedéstudományi Szemle 2012/5. szám tartalma	29
KONFERENCIA ELŐZETES	12		

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2012. november 14. (szerda) 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat, a **2012. decemberi** Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

NET SAROK

- A Fővárosi Bíróság végzésével elfogadott Alapszabály honlapunkon olvasható.
- „Szervezeti működés dokumentumai” cím alatt a Küldöttközgyűlés, Országos Elnökség, Vezetői Tanács, Intéző Bizottság emlékeztetői olvashatók
- Az aktuális Hírlevél és Hírlevél archívum 2003. májustól honlapunkon olvasható
- A gyors és olcsó elektronikus postázás lehetőségét kihasználva, ha Ön a hírlevelet E-mail-en kéri, regisztráljon a www.ktenet.hu honlapon
- Az E-mail cím változást kérjük bejelenteni a KTE Titkárságán.

BESZÁMOLÓK KONFERENCIÁKRÓL

**„Határok nélküli partnerség VI.”
nemzetközi konferencia,**

**2012. október 4-5-én
Salgótarján-Szécsény-Bussa (Busince)**

Immár hatodik alkalommal került megrendezésre a „Határok nélküli partnerség” nemzetközi konferencia, magyar és szlovák helyszínekkel.



Szécsény Kubinyi kastély a "Határok nélküli partnerség VI" 2012. október 4-5-i konferencia első napjának helyszíne.

A konferencia programjában első nap nagyon érdekes előadást tartott dr. Érsek Árpád Szlovákia parlamenti képviselője, volt közlekedési államtitkár.

A közúti és kötöttpályás közlekedés működtetésével, valamint a jövőbeni fejlesztések irányáról adott tájékoztatást. A közlekedési ágak összehangolt működése, ennek megteremtése fontos feladat.

Lőrincz Mária a Középső Ipoly-mente Regionális Fejlesztési Ügynökség igazgatója, aki a Polgári Társulás az Ipoly-hidak megmentéséért elnöke is, előadásában kiemelte fontos lenne az Ipoly völgyi vasút megvalósításán gondolkodni.

Elkészült EU-s támogatással a megvalósíthatósági terv is. A térség jövője szempontjából fontos lenne.



Pösténypuszta-Pet'hó közötti "Katalin-Híd" az Ipoly-folyón. A "Határok nélküli partnerség VI" 2012. október 4-5-e-i konferencia résztvevői a 2012. február 27.-én átadott hidon.



Rárópuszta-Rárósi híd az Ipoly-folyón. Gyalogosan átsétáltunk rajta, a "Határok nélküli partnerség VI" 2012. október 4-5-i konferencia egyik programja volt.



Rárópuszta-Párósi híd: Nepomuki Szent János szobor, melyet a második világháború óta őriztek a híd Szlovák oldalán lakók. (A hidat lebombázták a második világháborúban.)

A konferencia résztvevőinek nagy élmény volt a megépült két Ipoly-hídon átkelni. Folyamatosan nyomon követhették a hidak építési munkálatait.

Érdekes, és sok új információ hangzott el Dr. Egyházi Zoltán főosztályvezető úr előadásában, mely az önkormányzati szintű infrastrukturális hálózatfejlesztési projekteket ismertette a magyar-szlovák szakaszon.



Szécsény Kubinyi Kastély: "Határok nélküli partnerség VI" 2012. október 4-e. Konferencia résztvevőinek egy csoportja.

A fárasztó, de értékes első nap zárásaként komolyzenei programot, a Váci Mihály zeneiskola művésztanárainak vonósnégyes előadását hallgattuk meg.

A második nap Dr. Fónagy János államtitkár úr, a közlekedéspolitikai aktuális helyzetéről valamint a 24 Volán társaság hét régiós központba történő összevonásáról adott tájékoztatást.

Fontos, hogy a busz és vasúti közlekedés a jövőben ne egymás konkurensei, hanem együttműködő partnerek legyenek.

A MÁV-START Zrt. előadója a nemzetközi és régiós kapcsolatokról adott tájékoztatást.

Thoroczky Zsolt főosztályvezető-helyettes úr, (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium) a magyar-szlovák üzleti kapcsolatainkról, valamint a határon átnyúló közúti fejlesztések megvalósításáról tartott előadást.

A konferencia utolsó előadója Mázsai Attila vezérigazgató úr (Magyar Közút Nzrt.) aki két fiatal munkatársával a két Ipoly-híd üzemeltetési tapasztalatairól, a súlykorlátozás problémájáról, valamint a hidakhoz vezető utak állapotáról tartott előadást.

A konferencia zárásaként elhangzott, hogy szükség van hasonló, a régiós terület problémájával foglalkozó rendezvényre. A magyar-szlovák közös határ, közel 700-km-es szakaszának egy része az Ipoly, mint határfolyó.

Ezért is fontos hogy az itt élő lakosok kapcsolattartása könnyebb legyen a vasút, közút és folyókon átívelő hidak segítségével .

Kecskés Zoltánné
KTE Nógrád Megyei Területi Szervezet Titkára
06/30/389-8844

Beszámoló KTE Békés Megyei Területi Szervezetének szakmai útjáról

A Közlekedéstudományi Egyesület Békés Megyei Területi Szervezete - a NECKERMANN Utazási Iroda közreműködésével- Szlovéniába szakmai kirándulást szervezett.

A szakmai utunk során a Koperi kikötő megtekintése mellett kirándulást tettünk a Júlia-Alpokba is.

Szállásunk az Olasz – Osztrák – Szlovén határhoz közel a Júliai Alpok szívében, az Isonzó (mai nevén Soca) völgyében Bovec városkában volt.

Útközben az I. világháborús emlékhelyek közül a Na Logu temetőjében koszorút elhelyezve és a Kobaridi (Caporettoi) múzeum felkeresésével emlékeztünk meg az Isonzó és Doberdó közelében elesett közel 500 ezer osztrák és magyar katonára.

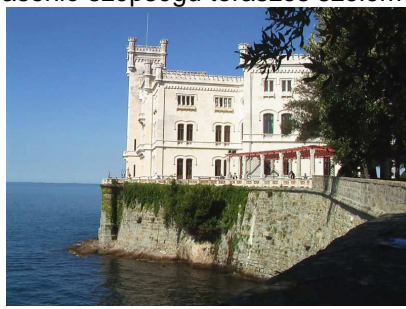


Az Adria egyik legnagyobb kikötőjét amely Koperben található, Edward Gabršček (a Szlovén Kereskedelmi Kamara nyugdíjas regionális vezetője) kapcsolatai révén és közreműködésével, több mint egy órás autóbuzos szakmai vezetéssel tudtuk bejárni. A kikötő, amely Európa egyik legnagyobb személygépkocsi átrakó helye, a legnagyobb teherszállító hajókat és tankhajókat is kiszolgálja. Példás tisztaságú, minden munkafolyamata számítógéppel vezérelt. Ausztria fűrészelt faárújának tengeri kiszállítása döntően ebből a kikötőből történik.



Az autóbuszos utazásaink során megfigyelhettük a csökkentett paraméterekkel megvalósult autóutak műszaki kialakítását is. Leállósávok helyett 250 méterenként rövid kiálló helyeket építettek.

A négy napos napsütéses időjárás kedvezett a szabadidős programok lebonyolításának is. Trieszt melletti Miaramare Kastély után megismerkedtünk egy varázslatos üdülőhellyel, Piran városkával, ahol néhányan a tengerben is megfürödtek. Helyi vezetőnk a Kobaridi (Caporettoi) emlékmúzeum felkeresése után bemutatta a toszkánai borvidékhez hasonló szépségű teraszos szőlőművelésű Dobrovói borvidéket.



Egy napot a Júlia Alpok megismerésére szántunk. Több kisebb csoportban felvonóval feljutottunk a Vogelre, a Bohinji-tó és a Száva vízesés forrása mellett felkerestük a Bledi-tó fölé magasodó sziklán Windischgrätz hercegek várát.



A visszautat megszakítva a Postojnai barlangban (magyar vasúti előírásoknak nem éppen megfelelő) barlangi vasúttal 20 perc alatt jutottunk el a cseppkőbarlang szívéhez, és töltöttünk felejthetetlen órákat.



A Közlekedéstudományi Egyesület Békés Megyei Területi Szervezete - a FORG-TECH Kft. támogatásával- a közel 2300 km-es élményekben gazdag szakmai kirándulást összesen 80 fővel teljesítette. A szervezésben és a lebonyolításban is sokat köszönhetünk Papp István „tanár” úrnak.

Karsai Mihály
KTE Békés Megyei Területi Szervezetet
titkára

Ismerkedés a miskolci „Zöld Nyíl projekttel” a hibrid mozdonnyal

A KTE Baranya Megyei Területi Szervezete október 5-7-e között idén ősszel is megszervezte azt a szakmai utat, melynek keretében a résztvevők Miskolc város új közlekedési elképzeléseinek megvalósításával ismerkedhettek meg.

A szakmai út első állomása a Miskolci Városi Közlekedés Zrt. telephelye volt, ahol, a csoportot fogadta Kókai Ernő vezérigazgató, Nagy László üzemeltetési osztályvezető és Závoczky János PR munkatárs.

Nagy László tájékoztatást adott arról, hogy a vállalat alapításától máig milyen utat járt be, melyek voltak a műszaki fejlesztés irányai. Részletesen megismerhettük a nagyváros közlekedési gondjait, az utasáramlatokat, és a forgalom lebonyolításához szükséges műszaki háttérrel, valamint a járműpark összetételét. Az osztályvezető szólt a városi közlekedés szervezésében folyó jelenlegi fejlesztésekről.



A legnagyobb projekt jelenleg a Zöld Nyíl nevet viseli, mely a villamos közlekedés még környezetbarátabbá tételét tűzte ki célul. A projekt 2009-ben kezdődött és 2013-ban fejeződik be, a beruházás 38milliárd Ft-ból valósul meg. A fejlesztés nyomán pályafelújításra került sor, magasperonok épültek, fő cél volt a rezgéscsillapítás megoldása. Fedett utasvárók épültek, modernizálták az utastájékoztatót, a biztonság- és vagyonvédelem céljából kamerákat szereltek fel, segélyhívókat telepítettek, figyeltek az esélyegyenlőség biztosítására. A kényelem érdekében ülőhelyeket is kialakítottak.

A fejlesztés természetesen nem fejeződik be ezzel a projekttel, további tervek között szerepel az Okos Pont projekt, ami az utastájékoztató és a forgalomirányítás további modernizálását tűzte ki célul. Az Attak projekt az élehető város koncepciót tartalmazza.

Ezek a fejlesztések a közösségi közlekedés vonzóját tételét segítik elő.

A vállalat a múltjával is törődnek a munkatársak, hiszen a székházban tablók mutatják be képekkel a fontosabb eseményeket. Berta József villamosforgalmi vezető, aki egyben a Közlekedéstörténeti Szakkör vezetője bemutatta azt a két nosztalgia buszt, mely a vállalat büszkesége, és nem utolsósorban az 50 éves 100-as villamost. Ez utóbbi járművel utaztunk a lillafüredi kisvasút állomásáig.

A kisvasúti mozdony vezetője bemutatta a vasúti szakemberek által kifejlesztett hibrid mozdonyt. A kisvasúti utazás is felejthetetlen élményt nyújtott.

A kirándulás második napján Kassára utaztunk, ahol megtekintettük a felújított belvárost. Éreztük azt a készülődést, mely az EKF előkészítéséről szól.

Záró program a Miskolc-tapolcai fürdőzés volt. A szép idő még emlékezetesebbé tette a kirándulást.

Imre Lászlóné

Program dömping a KTE Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezeténél

A Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezet által beindított, már több éve működő „Egy lépéssel előrébb”c. előadás-sorozat keretén belül az utóbbi időben az alábbi rendezvények megtartására került sor:

Vasúti alépítmény javító,- és ágyazatrostáló géplánc (PM 1000) munkájának tanulmányozására nyílt lehetőség szeptember 19-én Kisújszállás közelében a Swietelsky Kft. jóvoltából.

A 100-as vasúti fővonalon jelenleg folyó EU-s projekt jelentős munkáját közel 50 érdeklődő tanulmányozhatta a helyszínen. Az állomáson előzetesen Karádi Péter –építésvezető - által megtartott ismertető is lenyűgöző volt, különösen azok számára, akiknek nem szakmája ez a sokoldalú szakterület. A rendkívül érthető, szemléletes tájékoztató nagyban hozzájárult a géplánc elvi működésének legalább részbeni elképzeléséhez. A közel ezer méteres szerkezet mellett, a zaj és esetenként a por miatt már kevesebb magyarázat is elég volt a géplánc alapvető működési elveinek megértéséhez.

Ez a berendezés a régi alépítményt teljesen kiszedi maga alól. Tisztítja, rostálja, mossa, és érdesíti a zúzottkővet, annak érdekében, hogy minél több anyagot lehessen újrahasznosítani. Vízzáró fólia leterítése után, a megtisztított, és hozzáadott új anyag, szállítószalagok, csigaszalagok segítségével kerül vissza a helyére. Emellett padka kialakítását is elvégzik. A kikerülő anyagokat, salak, agyag, por, vasdarabok, stb. külön helyen deponálják. Ez a módszer lényegesen gyorsabb, olcsóbb és jobb minőséget produkál a korábbiaknál.



Fotó a gépláncról

Kirándulás Lengyelországban.

A volt Debreceni Járműjavító, most Grampet-ben működő szakcsoport, Dél-Lengyelországba szervezett háromnapos autóbusszos kirándulást. A szakmai részt a krakkói pályaudvar bemutatása jelentette. Ezen kívül sóbánya és koncentrációs tábor, valamint Zakopane megnézése is számos élménnyel gazdagította a résztvevőket.

Mozdonyok rádiós távirányítása

Október 2-án a megyei szervezet által beindított „Egy lépéssel előrébb” program keretében, a hazánkban még gyermekcipőben járó, „Tolató mozdonyok távirányításának” kísérleteiről hallhattunk magas szintű, érdekes előadásokat.

A lényeg, hogy a mozdony fedélzetén nincs személyzet. A mozdonyt akár 5-800 méterről, a nyakba akasztott szerkezettel, biztonságosan lehet irányítani. A fél automatikus kapcsoló készülék segítségével a tolatási tevékenységet egy személy is elláthatja, biztonságosabban, mint a jelenlegi technológiával. A kísérletek biztatóak. A beruházás 3-6 éven belül megtérülhet, és a biztonság lényegesen javul.



A három előadó a fényképen: Balról Kovács Károly, Surányi Sándor és Előhegyi István.

100 éves a dízelvontatás

Október 10-én dr. Csiba József a MÁV Zrt. Vasúti Mérnöki és Mérésügyi Szolgáltató Központ igazgatója ismét bizonyította sokoldalú szakmai tudását. Nagyon röviden az előadásából.

1912-ben a Sulzer fivérek készítették a Porosz államvasutak megrendelésére az első dízelmotoros mozdonyt. Az évtizedek alatt sok-sok próbálkozás eredményeként óriási fejlődésen ment keresztül a dízel motor és a mozdonyok.

A Ganz, majd a Ganz-Mávgaz is bekapcsolódott a fejlesztésekbe. 1954-ben a gőzmozdonyok kiváltására elkészült az M 44-es mozdony, amelyből összesen 926 darab készült. Manapság is sok-sok szakember keresi a jobbnál jobb megoldásokat, pl. hibrid üzemű járműveket fejlesztenek. A gépész, illetve a műszaki területen meghozott jó vagy rossz döntéseknek évtizedekre meghatározó szerepe van. Ezért kéne nagyon körültekintőnek lenni, és nem csak a pillanatnyi lehetőségeket, érdekeket figyelembe venni.

Kiss Csaba fejlesztőmérnök a dízelmozdonyok mai fejlesztési irányairól szólt igen sok érdekességet is feltárva. Lényeges többek közt a környezetvédelmi szempontok érvényre juttatása. Kérdéses az ideális energiaforrás alkalmazása, hibrid járművek további fejlesztése, a fékrendszerek optimalizálása, stb.

A Ganz egyik sikertörténetéről Szécsey István üzletágvezető tájékoztatta a jelenlévőket. Mintegy 75 éve kezdődött a sikertörténet, Ganz motorkocsik szállítása Argentínába. Három nyomtávra, a szélsőséges időjárásnak is ellenálló, több száz motorvonatot évtizedekig exportált a Ganz, bizonyítva az akkori magyar járműgyártás kiemelkedő színvonalát.

Az előadó szeptemberben járt Berlinben az INNOTrans járműkiállításon, ahol a nagy múltú járműgyártók mellett, több volt szocialista ország jelent meg újdonsággal, vagy saját gyártású járművével. Villamosokból is széles választék volt látható. A vetített képek jól érzékeltették a közösségi közlekedés fejlődése világjelenség, jó lenne nem lemaradni ezekről az egyre népszerűbb „távolság áthidalási eszközökről.



A három előadó: Kiss Csaba, dr. Csiba József, Szécsey István

Seress István
Vasútüzemi Szakcsoport

A Hajózási Tagozat szeptemberi szakmai útja

A Hajózási Tagozat szeptemberi szakmai útja az Ausztriai Melkben lévő Dunai vizierőmű, hajószilip megismerésével kezdődött, majd a közeli Spitz helység hajózási múzeumának megtekintése következett. Befejezésül egy helyi borászat nedűjét kóstolhattuk. Az utazást a Volán KTE tagozata segítette. Az esőzés sem vette kedvünket, mindannyiunk nevében mondhatom, jól éreztük magunkat.



Csobay Balázs
Hajózási Tagozat
titkár

Beszámoló a KTE B.-A.-Z. Megyei Szervezetének 2012. évi ausztriai szakmai tanulmányújáról

A vasúti-közlekedéssel kapcsolatos régen várt eseményként, - ezzel a taglétszám nagy részét alkotó MÁV Zrt. és a kiszervezett vállalkozások tagjainak fokozott érdeklődésére, - a helyi szakcsoportok, és háttérintézményeinek támogatásával, 41 fő részvételével a Közlekedéstudományi Egyesület B.-A.-Z. Megyei Szervezete szakmai tanulmányutat szervezett **2012. szeptember 27. - 29.** napokon.

Az út első állomása Budapesten volt, a program a Budapesti Vasúttörténeti Parkban indult, ami fantasztikus élményt nyújtott mindenki számára. A járműállomány az 1870-es gőzmozdonyoktól napjaink nagyteljesítményű villamos mozdonyaiig mutatja be a vasúti vontatás fejlődését. Több mint 100 vasúti járműkuriózum parkol itt, közülük ötven ritka mozdony, vasúti jármű: sínautók, kézi- és motoros hajtányok, mérő kocsi, gőzdaruk, hóekék, hómaró gépek és egyéb különlegességek, a legszebbek, a legértékesebbek összegyűjtve. Nemcsak megnéztünk az ősi masinákat, hanem kipróbáltunk a kézi hajtányokat, és „házi verseny” rendezésével tettünk izgalmasabbá utaztunk a fordítókorongon, és mini modell kisvasúton utazás is nagy élmény volt, újra mindenki átélte a gyermekkorát.



A délelőtti program befejezéseként egy igazi diesel-motoros mozdonyvezetésének rendkívüli élményét is megtapasztalhattuk.

Délután Pannonhalma felé folytattuk az utunkat, ahol a csodaszép, nemrég felújított, Világörökség soraiba tartozó Bencés Főapátságot, annak világhírű könyvtárát csodálhattuk meg. A tárlatvezetés a modern Fogadóépületben kezdődött egy, a bencés szerzetességet és az apátság belső életét bemutató film megtekintésével. A filmvetítést követően a tárlatvezető végigkísérte a vendégeket az apátság látogatható részein: bemutatta a templomot, az altemplomot, a kerengőt és a könyvtárat. Azután a "Van egy kert - Utikalauz monostori kertekhez" című kiállítást tekintettük meg a könyvtárépület földszintjén. A pannonthalmi programunkhoz csatlakozott Wolfgang Artnér úr, aki a magyarországi leányvállalat osztrák ügyvezetője.



Másnap pompás reggeli után Bécs felé vettük az irányt, és 1,5 órás utazás után megérkeztünk TS ÖBB (ÖBB-Technische Services GmbH, mely a magyarországi TS Hungária Kft. „anyacége”) gyárába, ami Bécs külterületén Matzleinsdorfbán található. Két csoportra osztva megtekinthettünk az üzem egész területét és megismerkedtünk üzem működési folyamataival, ami szakmailag nagyon érdekes volt sokunk számára. A TS ÖBB üzem tevékenysége során 25.000 vasúti jármű karbantartásával és modernizációjával, továbbá 15.000 féle járműalkatrész gyártásával és újra felhasználásával foglalkozik. A cég szolgáltatásai: karbantartás, korszerűsítés, összeszerelés és műszaki mérnöki tervezés, új és újra felhasználható alkatrészek beépítése a vasúti kocsikba és mozdonyokba. Foglalkoznak ezen kívül vizsgálati és diagnosztikai rendszerek fejlesztésével is. Külön meg kell említenem a fantasztikus munka körülményeket, a világitást és a rendet, ami mindenki számára észrevehető volt.

Semmiféle nyomasztó „gyári hatást” nem éreztünk. A 2-órás gyárlátogatás során idegenvezetőink - akik egyben különféle részlegek csoportvezetői - hatékony segítséget nyújtottak a folyamatok megértésében és készséggel válaszoltak a felmerülő kérdésekre, s ezt követően kimeríthető kvíz során adtunk számot a felhalmozott ismeretekről.

Ebéd után részt vettünk egy buszos városnézésen, megtekintettünk Bécs központjának látványosságait és megérkeztünk Bécsi Hauptbahnhof (főpályaudvar), építéséhez, - mely beruházásra jellemző, hogy európai léptékben is kiemelt beruházásnak számít - ahol a Bahnorama elnevezésű, 67 méter magas, fából készült kilátótornyot kifejezetten az építkezés nyomán követésére, illetve látogatók részére hozták létre. Liffel mentünk fel a torony csúcsára, ahonnan megcsodáltunk az egész város a kilátását és természetesen Hauptbahnhof építkezését. A főpályaudvaron a tervek szerint 12 peron lesz, melyből kettő a föld alatt lesz. Épül továbbá egy 600 férőhelyes parkoló, és egy 1.100 férőhelyes kerékpártároló is. 20.000 m²-en 100 új üzlet és étterem nyílik majd. Az állomás környékén, a tároló vágányok helyén új irodaházak, üzletek, lakások épülnek majd. A Wien Hauptbahnhof az elavult, 2010-ben túlnyomórészt lebontott [Wien Südbahnhof](#) helyén épül meg 886 millió euró költséggel. Naponta mintegy ezer szerelvény és 145 ezer utas fog áthaladni rajta. Az építkezés 2009-ben, a labdarúgó EB befejezése után indult meg. Az új pályaudvar a tervek szerint átveszi a Südbahnhof és [Wien Westbahnhof](#) jelenlegi szerepét. A pályaudvar a tervek szerint 2012-re készül el.

Új fejezetet jelent 2012. harmadik negyedéve az építkezés történetében. Még az utasforgalom számára nem nyitották meg, de 2012. augusztusa óta a vágányain szerelvényeket tárolnak, 2012. szeptembere óta pedig az elkerülő vágányok használatát megszüntetve a [Wien Meidling](#) felől érkező vonatok (így többek között a Magyarországra induló [Railjetek](#) is) a Főpályaudvar fedett vágányain haladnak át.

Összegezve a három napot: a kirándulásunk nagyon jó sikerült, kiváló kiránduló időt sikerült kifogni, minden résztvevő meglegedésére és mindenki számára hasznosan telt el a három nap.

A Tanulmányút színvonalas szervezésért ezúton köszönetet mondunk Kiss Béla József (KTE Borsod Megyei Szervezet titkárának, Sidlovics Sándor gazdasági igazgató úrnak (TS Hungária Kft.) és a bécsi kiváló házigazdának, vendéglátónak **Wolfgang Artner** ügyvezető igazgató úrnak (ÖBB-Technische Services GmbH).

Emődi Elvira
KTE Borsod Megyei Szervezet
Biztosító és Automatizálási Szakcsoport titkára

KONFERENCIA ELŐZETES

2012.
NOV.
8-9.



EUROPEAN PLATFORM OF TRANSPORT SCIENCES (EPTS)
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET



BUDAPEST, 2012. NOVEMBER 8-9.
X.Európai Közlekedési Kongresszus

 MAGYAR  ENGLISH

A VÁROSI
ÉS VÁROSKÖZI
KÖZLEKEDÉS
ÚJ ÚTJAIN



A városi és városközi közlekedés új útjain c. konferencia

Budapest, 2012. november 8-9

Az European Platform of Transport Sciences (EPTS) és a Közlekedéstudomány Egyesület nevében szeretettel *meghívjuk Önt* és munkatársait **A városi és városközi közlekedés új útjain** című konferenciánkra, amit 2012. november 8-9-én a **Radisson Blue Béke Hotelben** rendezünk meg Budapesten.

2001-ben 10 ország (Németország, Ausztria, Olaszország, Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Horvátország, Szlovénia, Macedónia és Magyarország) közlekedéstudományi szervezete, egyesülete Bécsben hozta létre az **EPTS** platformot. Célként fogalmazódott meg a politika, a tudomány és a gazdaság párbeszédének elősegítése az európai közlekedési térben. A szervezet feladata a tudományos kutatások (kiemelten a fiatal kutatók) és az oktatás támogatása, valamint európai léptékű együttműködés kialakítása tudományos intézményekkel. Az EPTS tagországai évente változó helyszíneken nemzetközi konferenciát szerveznek. A KTE 2007. év után immár második alkalommal házigazdálja a rendezvénysorozatnak.

A konferencia idei témái:

PLENÁRIS TÉMÁK

- EU 2020. A közlekedésfejlesztés céljai: mobilitás versus fenntarthatóság
- Társadalmi és környezeti kihívások
- ITS - Intelligens közlekedési rendszerek
- Új szervezeti és működtetési formák és módszerek
- Város, szociális élettér- és közlekedés kölcsönhatása

SZEKCIÓK

1. A városi közlekedés új világa - a város közterületei, mint a közlekedő ember helyszínei

- Közlekedés stratégiai tervezése - scenáriók, fenntarthatóság
- Közlekedési rendszerek integrációja, "varratmentes" átmenetek igénye, szolgáltatásszervezés, e-ticketing, utastájékoztató
- Város és mobilitás menedzsment
- Az EU, valamint a nemzeti és régiós fejlesztések együttes kezelése. Hogyan lehet rendet teremteni?

- Közlekedési módok együttélése

2. Közlekedési infrastruktúrák a 21. században - közlekedési technológiák, mint a fenntartható mobilitás eszközei

- Közlekedési infrastruktúrák városalakító szerepe
- A jövő energiái és járművei. Csökkentett és zéró emissziós meghajtások
- A korszerű járművek - az utasok szemszögéből
- Parkolási rendszerek, irányítás
- Környezeti zónák kialakításának lehetőségei, tapasztalatai
- Az áruszállítás logisztikája, infrastruktúrái
- Elővárosi vasúti víziók
- Hajózás a városkörnyéki és városi közlekedésben

3. Közlekedés menedzsment és finanszírozási módszerek - intézményi, szabályozási irányítási tényezők

- Megrendelői igények, gazdasági lehetőségek
- Forgalmenedzsment - mobilitásközpont
- Útdíj rendszerek
- Tehermegosztás a közösségi közlekedés finanszírozásában
- Hatóságok szerepe - szabályozás
- Igényvezérelt, rugalmas közlekedés - luxus vagy takarékoság

Hallgassa meg a szakma legjobbjait és fejtse ki véleményét!

Az egyes témákat a legnevesebb hazai és külföldi szakemberek vezetik fel. A szekcióüléseken és a panelvitan Önnek is lehetősége lesz arra, hogy elmondja szakmai véleményét. A véleményeket összegezzük, és ajánlások formájában eljuttatjuk a döntéshozókhoz. Építsen kapcsolatokat, informálódjon, tanuljon új szakmai megoldásokat, és véleményével járuljon hozzá országa és városa közlekedésének fejlődéséhez!

Jelentkezése során ne feledkezzen meg a csoportos kedvezményről (öt vagy annál több kétnapos jelentkező esetén 20% kedvezmény) és a díjmentes részvételi lehetőségről (öt teljes árú résztvevő ajánlása után Ön egy díjmentes részvételi lehetőséget kap) sem!

Részletes program és jelentkezés a <http://epts2012.ktenet.hu> oldalon.

Támogatókat és Kiállítókat is keresünk!

Részletek: <http://epts2012.ktenet.hu>

„Repülés Műszaki, Gazdasági Napok” című konferencia

2012. november 21-én (szerda) 13.00-tól 18.00-ig.

2012. november 22.-én (csütörtökön) 13.00-tól repülőtér látogatás

A konferencia helyszíne:

HC HungaroControl (repülőtér), Igló utca 33-35.

Megközelíthető: K-Kispest metró, 200E autóbusz Szemeretelep megállóhely.

PROGRAM

A konferencia levezető elnöke Szabó János, KTE Légiközlekedési Tagozat titkára

2012. november 21. szerda

13.00-13.30	A légiközlekedéssel kapcsolatos hazai változások, Nemzeti légitársaság jelene, jövője. Schváb Zoltán , Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, parlamenti államtitkár
13.30-14.00	A közigazgatás változásai, a hatóság légiközlekedéssel kapcsolatos korszerűsítései Györi Gyula , Nemzeti Közlekedési Hatóság, elnök
14.00-14.30	A légiközlekedés és repülés fejlesztése. Nemzetközi tendenciák, magyar hozzájárulás. Dr. Rohács József professzor , BME Légitársaság és H. Tsz. vezetője
14.30-15.00	Magyar repülőipar helyzete és perspektívái. Hideg Mihály Magyar Repülőgépipar Alapítvány elnök
Szünet	
15.30-15.45	A repülőtér tervezés helyzete Bretz Gyula UVATERV Zrt. elnök-vezérigazgató
15.45-16.00	Liszt Ferenc repülőtér kötőpályás megközelítésének változatai Soós Gábor UVATERV Zrt. szakági igazgató
16.00-16.15	Helikopteres repülés Magyarországon Válay Zsolt UVATERV Zrt. irányítótervező
16.15-16.30	Repülésbiztonsági menedzsment rendszer Pekk Antal Wizz Air Quality & Safety Manager
16.30-17.00	A HUNGAROCNTROL repülésbiztonsági stratégiája Székely Zoltán HungaroControl Biztonsági Igazgató
17.00-17.45	Kérdésfelvetések, kerekasztal beszélgetés az előadókkal.
17.45	Zárszó

2012. november 22.

13.00-tól repülőtér látogatás. Találkozó ebben az időpontban a HungaroControl épületétől (Igló utca 33-35.). 12.30-tól indul busz a KTE székház elől is.

A belépéshez kérem, küldje el a következő adatokat: / név / születési hely és idő / személy igazolvány szám / anyja neve.

Kérjük, hogy részvételi szándékát és a résztvevők várható létszámát szíveskedjenek jelezni a KTE titkárságán Kiss Anitának a 06-1/353-2005 számon vagy a kiss.anita@ktenet.hu e-mail címen.

Szakmai ügyekben felvilágosítás Szabó Jánostól kérhető a 0630/280-2938 telefonszámon.

Tisztelettel

Domokos Ádám/ sk.
KTE Légiközlekedési Tagozat elnöke

Szabó János / sk.
KTE Légiközlekedési Tagozat titkára

EGYÉB RENDEZVÉNYEK**XXIX. ACÉLSZERKEZETI ANKÉT 2012****Hidak vizsgálati rendszerei**

Időpont: 2012. november 28. 10:00

Hely: BME K épület, Díszterem

Szervezők: BME Hidak és Szerkezetek Tanszék
Közlekedéstudományi Egyesület, Mérnöki Szerkezetek Szakosztály
Magyar Acélszerkezeti Szövetség

Elnökök: Markó Péter, MAGÉSZ elnök
Dr. Dunai László, BME, tanszékvezető, KTE Mérnöki Szerk. Szakoszt. elnök

Program:

10.00-10.10 Elnöki megnyitó

1. szekció: Monitoring rendszerek

10.10-10.30 Szerkezet monitoring
Dr. Dunai László, BME

10.30-11.00 Monitoring rendszerek – külföldi példák
Ájpli Béla, UTIBER Kft. és Dr. Jakab Gábor, BME

11.00-11.20 A szolnoki Tiszavirág-híd riasztó- és monitoring rendszere
Dr. Jakab Gábor, Dr. Kálló Miklós, BME

11.20-11.40 Szünet

2. szekció: Hazai hídfenntartási rendszerek és tapasztalatok

11.40-12.00 Magyarországi hídvizsgálatok gyakorlata és tapasztalatai
Hesz Gábor, Magyar Közút Zrt.

12.00-12.20 Üzemeltetői igények a szerkezet monitoring terén
Bakonyi Zoltán, Állami Autópálya Kezelő Zrt.

12.20-12.40 Vasúti hidak felülvizsgálatának rendszere és tapasztalatai
Balázs Béla, MÁV KfV Kft. és Duma György, MSc Kft.

12.40-13.00 Vita, elnöki zárszó

13.00- Büfé

Várjuk szeretettel!

KTE Mérnöki Szerkezetek Szakosztály

Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Kari Tudományos Diákköri Konferencia

Időpont: 2012. november 14. szerda

Helyszín: [Budapest, BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar](#)

Kapcsolat: [Kovács Gábor Dr. – kovacs@kku.bme.hu](#) ,

szekciók és helyszínek

Logisztika - St. 321/A

Közlekedésszervezés - St. 321/B

Közlekedésgazdaság - J 202

Anyagvizsgálat, repülőgépek - J 207

Gépjárművek, vasúti járművek - J 208

Közlekedésautomatika - StKis

Eredményhirdetés és díjkiosztó időpontja: 2012. november 15. 17:15, helye St321A

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



SAJTÓKÖZLEMÉNY

Lépések az Ázsia–Európa tranzit áruforgalom magyar vasúti pályára tereléséért

Budapest, 2012. október 2. – **A MÁV határozott lépéseket tesz azért, hogy az Ázsiából Európába érkező áruk fuvarozása a magyar vasúti hálózaton keresztül történjen, ami a pályahasználati díjak révén komoly bevételt jelenthet hazánknak.** Dávid Ilona, a MÁV elnök-vezérigazgatója Vlagyimir Jakunyinnal, az Orosz Vasutak elnökével is tárgyalt a napokban, s megállapodtak: a magyarországi tranzitálási, logisztikai lehetőségek jobb kihasználását szolgáló intézkedéssorozatot dolgoznak ki. Emellett a MÁV invitálására a – több mint száz szervezetet tagjai közt tudó – Transzszibériai Árufuvarozási Koordináló Tanács következő plenáris ülését Magyarországon tartja.

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának vezetésével vett részt a nemzeti vasúttársaság küldöttsége a Transzszibériai Árufuvarozást Koordináló Tanács 2012. évi plenáris ülésén. Az 2012. szept. 27-28. között Helsinkiben rendezett ülésen összesen 24 ország 113 vállalatának képviselője (európai és ázsiai országok vasúttársaságai, árufuvarozási nagy megbízók, speditőrök, önkormányzatok, kikötők stb.) volt jelen.

Dávid Ilona az ülés ideje alatt külön tárgyalást folytatott Vlagyimir Jakunyinnal, az Orosz Vasutak elnökével. A felek megállapodtak abban, hogy a magyar–orosz vasúti együttműködés fejlesztése érdekében együttműködési memorandumot dolgoznak ki. A két vasúttársaság – magyar javaslatra – a transzszibériai vasútvonal magyarországi leágazásának az eddiginél fokozottabb igénybevételét és a magyarországi

tranzitálási és logisztikai lehetőségek jobb kihasználását szolgáló intézkedéssorozat kidolgozásában állapodott meg. Az ezzel kapcsolatos munkát magyar részről Dávid Ilona személyesen irányítja.

A Transzszibériai Árufuvarozást Koordináló Tanács az Ázsia – többek közt Japán, Kína, Korea – és Európa közötti, a transzszibériai útvonal igénybevételével megvalósuló vasúti fuvarozások volumenének növelésére és koordinálására hivatott szervezet. A tanács a MÁV elnök-vezérigazgatójának meghívását elfogadva Budapesten tartja soron következő, 2013. évi plenáris ülését. A tanácskozás budapesti megrendezése fokozottan ráirányítja a figyelmet a magyarországi tranzitálási és logisztikai lehetőségekre.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

**Bringázz és vonatozz a munkába!
Kétszáznál többen a MÁV bringásreggelin**

Budapest, 2012. szeptember 21. – **A Bringázz a munkába! kampánynak több éve partnere a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. Az őszi kampány mai nyitó rendezvényéhez kapcsolódva a vasúttársaság idén másodjára szervezett bringásreggelit.**

Ma reggel 7 és 9 óra közt több mint 200 kerékpárost vendégelt meg péksüteménnyel a MÁV és a MÁV-START a népligeti kerékpárútnál felállított standon. A Bringázz a munkába! őszi kampánya ezzel a mai bringásreggelivel indult. A MÁV Csoport régóta vesz részt a kampányban, szerepvállalásával a vasúti és a kerékpáros közlekedés összekapcsolására kívánja felhívni a figyelmet. Egyre többen szállítják kerékpárjukat a vonatokon, évente több mint 300 ezren utaznak kétkerekűjükkal együtt.

A MÁV-START Zrt. egyik kiemelt feladatának tekinti a kerékpárszállítási szolgáltatás folyamatos fejlesztését, a szolgáltatás egyre népszerűbb az utasok körében. Kerékpárszállítással kapcsolatos általános információk itt olvashatóak: www.mav-start.hu/kerekpar.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

**A MAGYAR TURIZMUS ZRT. ÉS A MÁV-START ZRT. KÖZLEMÉNYE
STRATÉGIAI EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁST KÖTÖTT
AZ MT ZRT. ÉS A MÁV-START ZRT.**

A vendégforgalom eredményeinek további javítása érdekében összehangolja tevékenységét a MÁV-START Zrt. és a Magyar Turizmus Zrt. A Turizmus Világnap alkalmából ennek jegyében Ungvári Csaba, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója és Horváth Gergely, az MT Zrt. vezérigazgatója stratégiai együttműködési megállapodást írt alá. A megállapodás egyrészt kiterjed a hazai turizmus belföldi utazóközönség körében való népszerűsítésére, másrészt külföldre irányuló marketingkommunikációs célokat szolgál. A vasút növekvő szerepet tölt be a turizmusban: tartóssá vált az a kedvező tendencia, miszerint folyamatosan nő azoknak a száma, akik a vasutat választják utazásaikhoz, és dinamikusan nő az általuk megtett távolság is.

A Magyar Turizmus Zrt. és a MÁV-START Zrt. között létrejött stratégiai együttműködési megállapodás **célja** egyrészt, hogy erősítsék a magyarországi úti célok ismertségét, ösztönözzék a turisztikai bevételek növekedését, valamint elősegítsék a MÁV-START Zrt. belföldi utasforgalmának bővülését. Ennek jegyében a két társaság **közös marketingkommunikációs akciókat** szervez a hazai turizmus élénkítése és a belföldi vasúti utasforgalom növelése érdekében. Az együttműködés részeként az MT Zrt. és a MÁV-START Zrt. **egyezteteti a közös marketingaktivitások során alkalmazott üzeneteit**, továbbá prezentációk, sajtótájékoztatók alkalmával, valamint a sajtóközleményekben is lehetőség szerint megemlítik egymást. Mindezen kívül **saját online és egyéb médiafelületeiken népszerűsítik Magyarországot és hazánk turisztikai régióit**, illetve a MÁV-START Zrt. szolgáltatásait.

A stratégiai együttműködési megállapodás **a MÁV-START Zrt. és az MT Zrt. partnerei közötti** szakmai kapcsolat és **együttműködés** elősegítésére és hatékonyabbá tételére is kiterjed. Ennek érdekében olyan **közös, a belföldi turizmus növelését célzó marketingakciókat** szerveznek, **amelyekbe partnereiket is bevonják**. A megállapodás keretében a két társaság továbbá **megosztja egymással** az utasforgalommal, utazási

szokásokkal, utazási motivációkkal kapcsolatos publikus **adatokat, kutatási eredményeket és tanulmányokat** is.

A benzinár és a vasúti szolgáltatások színvonalának emelkedése egyaránt hozzájárultak ahhoz, hogy **egyre többen választják a vonattal való utazást**. A MÁV-START Zrt. adatai szerint **2012. első hat hónapjában közel 72 millióan utaztak vonattal**, ami 800 ezerrel több utast jelent 2011 azonos időszakához képest. Az év első felében a fizető utasok **68 millió kilométerrel többet utaztak**, mint az előző év hasonló időszakában.

A nemzetközi utasforgalom is jelentősen megélné, összességében közel **86 ezerrel több utas választotta a vasutat** nemzetközi utazásaihoz az idei első félévben a tavalyi év azonos időszakához képest. Az utazási szokásokhoz alakított menetrend és **a kedvezményes ajánlatok** is hozzájárultak a forgalom számottevő bővüléséhez. Jelentős, közel 57 ezerrel több beutazó nemzetközi utas jelent meg a vasúthálózaton, akiknek nagy része Ausztriából (+26%), Németországból (+32%), Ukrajnából (+70%), Svájcban (+37%) és Csehországból (+28%) érkezett hazánkba. Az utasok között **egyre népszerűbb az internetes jegyvásárlás**.

További információk:

Magyar Turizmus Zrt.

Társasági Kommunikációs Iroda

MÁV-START Zrt.

**Csökkenő számú németországi és cseh buszjáratok –
a vonatközlekedés kínálata továbbra is változatlan és kiszámítható**

Budapest, 2012. szeptember 18. – **Az elmúlt napok tapasztalatai alapján az egyik nemzetközi buszjáratokat közlekedtető cég jelentősen csökkentette a berlini járatainak számát, ami a prágai utasokat is érinti. A MÁV-START vonataival továbbra is biztonságosan, kiszámíthatóan, a hét minden napján, akár nappal, akár éjszaka is el lehet jutni – többek között – a német vagy a cseh fővárosba.**

Pozsonyon és Prágán keresztül naponta három pár vonat – a Hungária, a Jeszenszky János (Jan Jesenius), és a Metropol – halad közvetlenül Berlinig. Prága ezeken felül elérhető még további három pár - (a Jaroslav Hašek, a Slovan, és az Avala) vonattal is. A menetjegyek Prágába már 19 eurótól, Berlinbe pedig 29 eurótól elérhetők a nemzetközi pénztárakban.

Németországba naponta összesen nyolc pár közvetlen vonat jár: Berlinbe két pár nappal (a Hungária és a Jeszenszky János), valamint éjszaka a Metropol EN. A Jeszenszky János EuroCity tovább közlekedik Hamburgba. A Münchenbe utazók a Kálmán Imre éjszakai vonat vagy négy pár railjet közül választhatnak, az egyik pár railjet tovább

közlekedik Frankfurtba is. A hagyományos jegyek mellett, korlátozott számban kedvezményes jegyek is elérhetők, amelyek egy adott napra és vonatra válthatók, cseréjük és visszatérítésük nem lehetséges. Léteznek külön a kisebb csoportoknak, családoknak, baráti társaságoknak kialakított ajánlatok, akár 1. vagy 2. osztályra is. Utóbbi jegyek érvényessége egy hónap. A City-Star ajánlattal a 6 és 14 év közötti gyermekek szülő vagy nagyszülő kíséretében díjmentesen utazhatnak Németországba. További információk a www.mav-start.hu oldalon található.

MÁV-STAR Zrt.

Újra akcióban az antigraffiti kommandó

Budapest, 2012. szeptember 19. - Folytatódott ma a MÁV Csoport "Tisztán robogjunk!" elnevezésű kampánya, amely során vasútállomásokat és vasúti kocsikat tisztítanak meg önkéntes vasutasok. Ezúttal Inárcs-Kakucs vasútállomás összegraffitizett falfelületét tisztították meg.

A MÁV a "Tisztán robogjunk!" kampánya keretében előre meghatározott helyszíneken úgynevezett „antigraffiti kommandót” vet be, MÁV-os munkavállalók önkéntes közreműködésével valamint az együttműködő partner, az Ifotech Clean Kft. szakosított segítségével. A kampány célja, hogy a vasút graffitivel szennyezett területeit tisztává varázsoljuk, továbbá felhívjuk a figyelmet arra, hogy a vonatok és vasútállomások tisztasága csak közös erővel őrizhető meg.

Az illegális falfirkák eltávolításához - a festékek vegyi összetétele miatt - speciális eszközökre és tisztítószerekre van szükség. A nehezen takarítható, graffitivel elcsúfított valamint megrongált vonatok, utasforgalmi és vasútüzemi területek állapota, nemcsak az utasok komfortérzetét csökkenti, hanem

sokakat távol is tart az utazástól. A kocsik és az ingatlanok szennyezése jelentős presztízsvesztést jelent a vasúttársaságoknak, és az eltakarítás komoly anyagi és emberi erőforrásokat emészt fel. A folyamat megállítása és visszafordítása érdekében – a „Tisztán robogjunk!” kampány keretében - a MÁV Csoport tagjai újra és újra meghirdetik graffitimentesítési akciójukat.

A "Tisztán robogjunk" kampány és a vasúttársaság önkéntes akciói a <http://www.facebook.com/Tisztan.robogjunk> közösségi oldalon követhetők nyomon.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

**Ötszáz vasutas önkéntes teszi rendbe az állomásokat
Felelős gondoskodással az utasokért**

Budapest, 2012. október 5. – **A MÁV Csoport több mint félezer irodai dolgozója végez ezen a héten és a jövő héten önkéntes állomási takarítást. A vasutasok ez által is tenni kívánnak a szolgáltatási színvonal növeléséért: egyebek közt takarítanak, padokat festenek, rendbe teszik a megálló környékét. Első körben 44 fővárosi és elővárosi állomáson lépnek akcióba.**

Október elsején kezdődött és október 12-éig tart az akció, melynek keretében önkéntes vasutasok

dolgoznak vasútállomások rendbe tételén. A MÁV vezetősége első körben a MÁV székházban dolgozók, zömmel szellemi munkát végzők körében

tett közzé önkéntes munkára szóló felhívást, melyre sokan, több mint ötszázan jelentkeztek. A vasutasok – köztük a menedzsment tagjai – átlagosan 10-11 fős csoportokban dolgoznak egy-egy nap az állomásokon, első körben budapesti és elővárosi vasútállomásokon, megállóknál.

„A vasút üzemeltetése, fejlesztése nem csak anyagi eszközök kérdése; meggyőződésem, hogy nagyon sok dolog nem a pénzen múlik – fogalmaz Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója. Mi vasutasok együtt vagyunk képesek a közös siker, eredmények elérésére, ezért is tettünk közzé felhívást a kollégák körében. A vasutasok alapvetően szeretik a munkájukat, a vasutat, s mint a sok jelentkezés is mutatja, tudják: a szolgáltatásunk

fejlesztéséhez közös munkára, összefogásra van szükség. Természetesen emellett még sok-sok más lépést is teszünk a szolgáltatói szemléletmód javításáért, minden erőnkkel ezen vagyunk.”

Az október 1-12. közötti önkéntes akció helyszínei:

Alsógöd, Baracska, Biatorbágy, Bicske, Budapest-Déli, Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati, Dunaharaszti, Dunakeszi, Dunavarsány, Érd, Érd alsó, Érd felső, Felsőgöd, Göd, Háros, Iváncsa, Kelenföld, Kispest, Komárom, Kőbánya felső, Kőbánya-Kispest, Máriabesnyő, Martonvásár, Nagytétény-Diósd, Pesterzsébet, Pestszentimre, Pestszentimre felső, Pusztaszabolcs, Rákos, Rákosrendező, Solymár, Százhalombatta, Szob, Soroksár, Soroksári út, Taksony, Tata, Tatabánya, Üllő, Vác, Vecsés, Velencefürdő, Zebegény.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság



Sajtóközlemények

Közlekedési fejlesztések Csepelen

Szeptember 24-től, hétfőtől új útvonalon közlekedik Csepelen a 71-es busz, október közepétől sűrűbben jár a H7-es hév és egy új zebra is létesült az elmúlt időszakban Csepelen. A felsorolt közlekedési fejlesztésekről hétfőn közös sajtótájékoztatón számolt be Dr. György István főpolgármester-helyettes, Németh Szilárd csepeli polgármester és Vitézy Dávid, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója.

A budapestiek életét alapvetően befolyásoló lokális közlekedési fejlesztések terén jó együttműködés alakult ki a Főváros és Csepel között, melynek eredményeként a Fővárosi Önkormányzat, Csepel Önkormányzata és a BKK új közlekedési fejlesztéseket tudott bejelenteni, melyek idén ősztől

szolgálják a csepeli emberek könnyebb közlekedését.

Budapest, 2012. szeptember 24.
Budapesti Közlekedési Központ

Új útvonalon közlekedik a 71-es autóbusz

Szeptember 24-én, hétfőn üzemkedettől Csepel Önkormányzata kezdeményezésére, az egészségügyi intézmények és a bevásárlóhelyek kedvezőbb elérhetősége érdekében módosított

útvonalon és megállóhelyek érintésével közlekedik a 71-es autóbusz.

Budapesti Közlekedési Központ

Menetrendváltások a tömegközlekedésben október 1-jétől: optimálisabb, az utazási igényekhez igazodó menetrendeket léptetünk életbe, sűrítjük a legzsúfoltabb buszjáratokat

A Budapesti Közlekedési Központ közlekedésszervező szakemberei folyamatosan felmérik és vizsgálják az egyes járatok jellemzőit, kihasználtsági adatait. Az utasforgalmi adatok elemzése nyomán október 1-jétől számos vonalon a budapesti utazók igényeihez jobban igazodó menetrendeket vezetünk be, melynek keretében a fővárosban több vonalon sűrítjük a járatainkat, vagy módosítjuk az indulási időpontokat. A változások egy menetrendi csomag első lépései, így további vonalakon várhatóak a közeljövőben fejlesztő és átcsoportosító jellegű menetrendi változások. A változások eredményeként összességében nem változik a budapesti tömegközlekedés teljesítményszintje, azonban az erőforrásokat a kihasználatlanabb vonalakról a zsúfoltabb járatokra csoportosítjuk át több városrészben.

A Budapesti Közlekedési Központ rendszeresen végez utasforgalmi felméréseket, elemzéseket. Ezek

célja, hogy folyamatos információkkal rendelkezünk az egyes járatok kihasználtságairól, illetve egyéb jellemzőiről. Célunk, hogy az egyes tömegközlekedési járatokon ne legyen zsúfoltság, a kihasználtsági szintek lehetőleg ne haladják meg a megengedett értékeket. E munka keretében több vonalra dolgoztunk ki olyan új menetrendeket, amelyek jobban igazodnak a budapesti utazók igényeihez.

Ennek a munkának szeptember eleji lépése volt az Újpalota lakótelepet kiszolgáló 173E autóbuszjárat csúcsidei jelentős sűrítése, valamint a nemrég Csepel polgármesterével közösen bejelentett október közepétől érvényes H7-es (csepeli) hév sűrítés is.

A munka folytatásaként 2012. október 1-jétől további vonalakon változnak meg a menetrendek.

Budapest, 2012. szeptember 28.

Budapesti Közlekedési Központ

Új pénztárak, hosszabb nyitva tartás: utasbarát változás a jegyértékesítésben

Utasaik visszajelzései alapján és ügyfeleink igényeihez igazodva fontos változásokat hajtunk végre a jegyértékesítési rendszerben. 24 órás jegyeink immár megvásárolhatók a reptérre közlekedő 200E autóbuszjáraton és a HÉV-járatok jegyvizsgálóinál; emellett újra megnyitottunk több, korábban bezárt pénztárat; míg mások nyitva tartását pedig kibővítettük.

Az utazók igényeihez igazodva megnyitottuk az M3-as metró Dózsa György úti állomásánál található BKK-pénztárat, mely hétfőtől péntekig 6:00-21:30-ig és hétfévén 8:00-15:45-ig áll az utasok rendelkezésére. Október elsejétől a Bogdáni úti autóbusz-végállomásnál található pénztárunkat is az utasok szolgálatába állítjuk, az új óbudai pénztár hétfőtől péntekig 6:00-21:30 között tart nyitva, hétfévi nyitva tartással egyelőre nem tervezünk. Utasaink ezeken a helyszíneken is hozzájuthatnak a Budapesti Közlekedési Központ teljes jegy- és

bérletkínálatához. Ugyancsak az utasok igényeihez igazodva bővítettük az M3-as metró Árpád híd állomásánál található pénztár nyitva tartását, amely így 5:30 és 22:00 között áll utasaik rendelkezésére. Ugyancsak az M3-as metró vonalán, október elsejétől a Kálvin téren is bővítjük a jegypénztár nyitva tartását: hétfőtől vasárnapig, mindennap 6:00 és 21:30 között vehetik igénybe a szolgáltatásokat.

Budapest, 2012. október 1.

Budapesti Közlekedési Központ

A Fővárosi Közgyűlés döntött a Móricz Zsigmond körtéri forgalmi rend átalakításáról

Tarlós István főpolgármester és a Fővárosi Közgyűlés felkérésére a Budapesti Közlekedési Központ 2011 nyarán kezdte meg az M4-es metró állomásépítéséhez kapcsolódóan a Móricz Zsigmond körtér felszíni rendezési tervének felülvizsgálatát. A korábbi tervek lényegében a metróépítés előtti közúti közlekedési állapot helyreállításáról szóltak, így a téren ismét megjelent volna a Fehérvári út – Bartók Béla út

átmenő közúti forgalma. Mivel a közeli bevásárlóközpont-fejlesztés nyomán széleskörű városközponti és gyalogoszóna alakult ki a környéken, a Főváros és a BKK elképzelései szerint indokolt volt ennek kiterjesztése.

Budapest, 2012. október 4.

Budapesti Közlekedési Központ

Közlemény a 3-as metró műszaki rendszereiről készült vizsgálati jelentés kapcsán

A metrószerelvények korábban bekövetkezett meghibásodásai nyomán Tarlós István főpolgármester és a Budapesti Közlekedési Központ az M3-as metróvonal biztonságos üzemeltetése érdekében a járművek elektromos rendszereire vonatkozóan átfogó vizsgálatot rendelt el a BKV-nál 2012 májusában. Az akkori döntés alapján bízta meg a BKV Európa egyik legelismertebb műszaki szakértő intézetét, a kölni központú TÜV Rheinlandot az M3-as metró szovjet gyártmányú vonatainak működő elektromos berendezések átvizsgálásával, kockázatelemzésével és a szükséges ajánlások megtételével. A jelentés ajánlásai alapján a BKV Igazgatósága intézkedési terv megvalósításáról döntött szeptemberben, melynek végrehajtása folyamatban van, az öreg szerelvények biztonságos üzemeltetése érdekében. Természetesen egyidejűleg a vonatok cseréjéről is gondoskodni kell, ennek érdekében uniós fejlesztési javaslat készült, melynek elbírálása folyamatban van.

A BKV ismeri a metrójárművek műszaki állapotát, tisztában van az üzemeltetésükkel kapcsolatos kockázatokkal, amelyek a járművek túlüzemeltetésével kapcsolatosak, illetve az 50-es, 60-as évek műszaki technológiájából adódnak. A BKV az előző városvezetésnek már 2006-ban jelezte, hogy a metrók közlekedtetése rövidtávon is üzemeltetési problémákat okoz, ezért indokolt azok felújítása, illetve cseréje. A javaslatokra érdemi intézkedések nem születtek, ezért saját hatáskörben történő beavatkozásokkal, valamint külső szakértői támogatással próbáltuk csökkenteni az üzemeltetésben rejlő kockázatokat.

A járművek és a karbantartás műszaki auditálását a Budapesti Műszaki Egyetem és a győri Széchenyi Egyetem végezte, a vizsgálati megállapításokat a BKV megfogadta. Az egyetemek új minősítési rendszert és szigorúbb ellenőrzési, üzemeltetési protokollokat dolgoztak ki a 30 év feletti szerelvények üzemeltetésére vonatkozóan, melyet a BKV elfogadott és alkalmaz. Ezt követően a Főváros és a BKK felkérése alapján a BKV a német, kölni központú TÜV Rheinland Csoport bevonásával vizsgálta felül az M3-as vonalon közlekedő összes metrószerelvény-típus elektromos berendezését, hogy az elektromos füstöléseket, esetleges tüzeseteket megelőzze. A vizsgálat célja a járművek tűzzel és füsttel járó meghibásodásainak elemzése, a villamos berendezések, készülékek, vezetékek tűz keletkezése szempontjából értékelhető állapotának felmérése, a szigetelési, szigetelés előregedési vagy egyéb hiba miatti villamos zárlat keletkezésének vizsgálata, valamint az esetleges konstrukciós hibák felderítése volt. A TÜV által készített jelentés alapján tovább pontosítottuk a nagyon kis valószínűségű, de esetleges rendkívüli eseményhez vezető meghibásodások beazonosítását: a TÜV ajánlásai alapján elkészült intézkedési terv keretében a javasolt lépéseken a BKV műszaki szakemberei

jelenleg is dolgoznak. A forgalomba adott járművek csak alapos átvizsgálást követően végezhetnek személyszállítási tevékenységet, amely garantálja a biztonságos üzemeltetésüket.

A Főváros egyik legnehezebben kezelhető öröksége a BKV, és ezen belül a 3-as metróvonal mai műszaki állapota, az elmaradt beruházások óriási nagyságrendje. Egy átfogó rekonstrukció előkészítése és teljes megvalósítása optimálisan is 6-7 év, így az előkészítési folyamatot legkésőbb 2003-2006 körül meg kellett volna kezdeni. Itt kell megjegyezni, hogy akkoriban döntött a Főváros a 4-es metró építéséről, ami lényegében minden fejlesztési forrást felhasznált, mind a főváros és az állam részéről, mind az uniós források tekintetében.

Ahogy azt Tarlós István főpolgármester már a 2012. május 14-i sajtótájékoztatóján is jelezte, több azonnali lépést is meg kell tenni a metró biztonságos üzemeltetése érdekében. Az akkori intézkedéseknek megfelelően készült el a TÜV Rheinland bevonásával készült jelentés is.

2012-ben az igen szűkös pénzügyi mozgástér ellenére több mint 500 millió forint beruházási forrást biztosít a Fővárosi Önkormányzat a BKK-n keresztül a 3-as metró infrastrukturális állapotainak javítására. A korábbi intézkedések nyomán elvégzett ultrahangos vágányfelmérés alapján az idei évben 600 méter hosszon végeztük el a metró legkritikusabb szakaszain a vágányok cseréjét, amellyel a sebességkorlátozások egy része megszüntethetővé vált. A vizsgálatok alapján 2013-ban további 35 kilométernyi síncsere válik szükségessé.

A Fővárosi Önkormányzat és a BKK kérése nyomán a BKV fokozta a tűzvédelmet az M3-as metró vonalán. Már 2011-ben elvégezték a szerelvények tűzvédelmének fejlesztését, automatikus tűzérzékelő, jelző- és oltórendszer került kiépítésre; 2012-ben az állomások tűzvédelmét fejlesztettük a tűzoltóság igényeinek is jobban megfelelő, nagyobb teljesítményű tűzivíz-rendszer, oltóhálózat kialakításával.

A TÜV Rheinland bevonásával készített teljes vizsgálati anyagról a BKV Zrt. Igazgatósága október 26-án tárgyalja, már az intézkedési terv teljesülésének első tapasztalataival együtt. 2010-ig a Főváros vezetése semmilyen érdemi előkészületet nem tett a 3-as metró felújítása érdekében. A hosszú, tétlen időt követően a Főváros Közgyűlés 2011. január 31-én döntött arról, hogy a 3-as metró felújítását célzó európai uniós projektjavaslatot elő kell készíteni és ezzel a feladattal a frissen létrejött BKK-t bízta meg. A Budapesti Közlekedési Központ a Közgyűlés döntésének eleget tett, és a szükséges dokumentumok elkészítésével 2011 áprilisában

hivatalosan benyújtotta a kiemelt projektjavaslatot a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség részére.

A Budapesti Közlekedési Központ és a BKV bízik abban, hogy a felújítást követően biztonságosabbá, megbízhatóbbá válik az észak-déli metróvonal közlekedése, illetve csökkenhet az üzemzavarok száma, addig is pedig mindent elkövetünk a régi

szervevények üzembiztonsága érdekében, megfogadva a német szakértőintézet javaslatait is.

Budapest, 2012. október 8.

Budapesti Közlekedési Központ
BKV Zrt.

Sűrítjük az M3-as metró

Október 15-étől, hétfőtől új menetrendet vezetünk be az M3-as metró vonalán. A metrószervevények munkanapokon a reggeli csúcsidőben ismét két és félpercenként követik egymást az új menetrend szerint.

Folyamatosan állnak forgalomba az M2-es metró vonalán az Alstom metrószervevényei. Ennek köszönhetően folyamatosan szabadulnak fel az orosz metrószervevények, amelyek egy részét átirányítjuk az M3-as vonalra. 2011-ben számos, kifogásolható műszaki állapotú metrószervevényt állított le a BKV, emiatt azóta az M3-as metró vonalán némileg ritkább, 2 perc 45 másodperces követést kellett bevezetni a csúcsidőszakokban. A felszabaduló és az M3-as vonalra átirányított szervevények forgalomba állításával ismét elegendő jármű áll a BKV rendelkezésére ahhoz, hogy visszaállíthassuk a

reggeli csúcsidőszakban a 2 perc 30 másodperces vonatkövetést.

A sűrítés ismét 4%-kal növeli a metró kapacitását, enyhíti a zsúfoltságot és segíti a nagykörúti villamospótlás miatt várhatóan megnövekvő utasforgalom kiszolgálását is. A sűrítés a vágányzár után is fennmarad.

Budapest, 2012. október 10.
Budapesti Közlekedési Központ

A jegyellenőrzés hatékonyságának fokozása az utazási szabályokat betartó utasok érdeke

A közlekedésszervezői szerepkör kialakításának részeként a jegy- és bérletellenőrzési feladatok ellátását 2012. május 1-jével átvette a Budapesti Közlekedési Központ. A szervezeti átalakítást követően azonnal megkezdődött a jegyellenőrzési tevékenység teljes körű szakmai felülvizsgálata, illetve ezzel párhuzamosan a gyakorlati végrehajtás átalakítása, olyan jelentős változtatásokkal, amelyek a jegyellenőrzés munkafolyamatát alapjaiban újraszervezték. Az újraszabályozás során a BKK vezetése lépéseket tett annak érdekében, hogy a jegyellenőrzés alapvető célja elsősorban az utazóközönség minél szélesebb körének jogkövető magatartásra való ösztönzése legyen, amelynek a pótdíjazás csupán eszköze (itt kívánjuk megjegyezni, hogy a pótdíjazás jogi értelemben véve nem „büntetés”, mivel a BKK nem végrehajtó szerv). Az ellenőrzés területi és időbeli lefedettségét kiszélesítettük: a jegyellenőrök kisebb forgalmú vonalakra is eljutnak, valamint késő este is van ellenőrzés. Az ellenőrzés kezdési idejét

kitöltük, és a jegyellenőrök szolgálatukat a korábbi gyakorlattal ellentétben nem a központban kezdik, így hosszabb időt tölthetnek a vonalon ellenőrzéssel. Ennek célja elsősorban az volt, hogy a tömegközlekedési hálózat ellenőrzési szempontú lefedettsége mind térben, mind pedig időben jobb és egyenletesebb legyen (például az éjszakai hálózaton ismét rendszeresen megjelenik a jegyellenőrzés), és ne legyenek fehér foltok.

A jegy- és bérletellenőrzési tevékenység eredményességének nem a pótdíjazások számának direkt növelése következtében elért pótdíjbevételek növekedésben kell tükröződnie, hanem a jegy- és bérleteladások növekvő számában. A jegyellenőrzési tevékenység újraszervezésével bevezetett intézkedések eredményeként az idei év május – július hónapjaiban több, mint 2%-kal növekedett az eladott jegyek és értékesített bérletek száma az elmúlt év azonos időszakához képest, amely több száz millió forintos többlet bevételt jelent. Úgy

véljük, hogy ennek további fokozását elsősorban a folyamatos és rendszeres ellenőri jelenléttel és utazási kontrollal lehet elérni.

Jelenleg összesen 37 milliárd forint a felhalmozódott követelés, amelyből 35,3 milliárd forint még a BKV Zrt.-t illeti meg. A felhalmozódott követelésekből évente 8-900 millió forintot sikerül beszedni, a behajtás sikerességét azonban nagyban befolyásolja az utasok együttműködése, fizetési hajlandósága, állampolgári felelősségvállalása és természetesen a behajtási lehetőségek, azaz az e célból

rendelkezésünkre álló eszközök megléte, illetve hiánya.

Hangsúlyozni kívánjuk tehát, hogy a jegyellenőrzésben történt változtatások lényege a jegyellenőrzés folyamatosságának és rendszerességének fenntartása annak érdekében, hogy az utazóközönség számára is nyilvánvaló legyen, hogy a BKK mindent megtesz a jogos bevételek növelésére és a jogosulatlan utazások, bliccelések, csalások kiszűrésére.

Budapest, 2012. szeptember 21.
Budapesti Közlekedési Központ



Sajtóközlemény

MLSZKSZ: veszélyben Magyarország logisztikai versenyképessége

A kitörési pontok kiaknázása révén hazánk a régió logisztikai központja lehet

A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) elnökségének ma kiadott állásfoglalása szerint a logisztikai szektor célirányos fejlesztése nélkülözhetetlen Magyarország regionális versenyképességének megőrzéséhez és megerősítéséhez. A hazai közlekedéslogisztika főbb kitörési pontjai: a Budapestet elkerülő vasúti körgyűrű (V0) megépítése, Záhony térség logisztikai versenyképességének fejlesztése, az intermodális (kombinált) szállítás hazai helyzetének javítása, illetve a logisztikai szolgáltató központok fejlesztése lehet. Ezen lehetőségek kiaknázása nélkül Magyarország könnyen lekerülhet a nemzetközi szállítmányozási útvonalak térképéről.

Fülöp Zsolt, az MLSZKSZ elnöke szerint a négy infrastruktúra-fejlesztési program szükségszerűsége megkérdőjelezhetetlen, minthogy hosszú távú megoldást kínálnak a jelenlegi ország stratégiai és közlekedéspolitikai problémákra: javítják hazánk logisztikai versenyképességét, hozzájárulnak ahhoz, hogy Magyarország Európa tranzit közlekedési korridorjának szerves része legyen, és Kelet-Közép-Európa logisztikai központjává váljon.

Az elkövetkező húsz év legnagyobb vasútfejlesztési projektje lehet a Budapestet délről elkerülő vasúti körgyűrű (V0) megépítése, aminek révén Magyarország az európai közlekedési folyosók aktív és hasznos részévé válhat - Magyarország egy kiszámíthatóbb, környezetkímélőbb és fenntarthatóbb vasúti áruszállítási rendszert működtethet, miközben

Budapest közlekedési terhelése jelentős mértékben csökken.

Záhony ugyancsak kulcsfontosságú a hazai logisztikai ipar versenyképességének megőrzése szempontjából, mivel a kelet-nyugati vasúti áruszállítás európai fogadásának stratégiai pontja. Minthogy a szomszédos országok fogadótermináljai rohamos tempóban fejlődnek, Záhony térségének közlekedéslogisztikai fejlesztése nélkül e fontos nemzetközi vasúti vonalak elkerülhetik Magyarországot.

Az intermodális (kombinált közúti-vasúti-vízi) szállítás helyzetének javítása egy modern közlekedési rendszer kialakítását, a vasúti tranzit teherfuvarozás versenyképességének fokozását, és a belső vasúti teherpiac felélesztését foglalja magában. A közúti teherforgalom egy részének vasúti és vízi kiváltásával csökkennek a fenntartási kiadások, javul a közutak állapota, jelentősen mérséklődik az amortizáció, a környezetterhelés (károsanyag-kibocsátás, zajszint), és a kamionok által okozott balesetveszély.

A logisztikai szolgáltató központok folyamatos fejlesztésével, és a nemzetközi kapcsolatok erősítésével nőhet Magyarország logisztikai vonzereje a környező országok hasonló adottságaival szemben. A hazai versenyképesség fenntartása és az ország regionális térségi szerepének erősítése érdekében a következő európai uniós pályázati ciklusban is szükség lesz a magyar logisztikai iparág támogatására, a magyar és

a multinacionális szolgáltatók között meglévő jelentős tőke ellátottsági különbség miatt.

Fülöp Zsolt elmondta: „Az elnökség által felvetett kérdésekre a 2012. október 11-ei Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia adhat választ, ahol a kormányzat szakpolitikusi mellett a teljes logisztikai szektor képviselteti magát, és ahol sok minden eldőlhet az elnökség által deklarált ország stratégiai projektek sorsáról.”

További információ:

*Bartyik Bálint, account manager
Pressinform Public Relations
Telefon: 470-2055; Fax: 222-4717
E-Mail: bartyik@pressinform.hu*



Végveszélyben a kamionok vasúti szállítása?

A kamionok vasúton történő szállítása, a RoLa tisztességes piaci körülmények között versenyképes, nem szorul állami támogatásra. Mindaddig azonban, amíg a RoLának meg kell fizetnie a pályahasználati díjat, a kamionok viszont lényegében nem fizetnek útdíjat, nem egyenlők a feltételek. Ezért elkerülhetetlen a RoLa állami támogatása mindaddig, amíg be nem lép a kamionok használat- és szennyezés-arányos útdíja.

A RoLa Magyarországon hosszú évekig sikertörténetnek bizonyult. Ha átvészelné azt az időt, amíg bevezetik a tehergépkocsik útdíját, nemcsak fennmaradna, hanem komoly fejlődésére is lehetőség nyílik. A RoLa korábbi években megszokott támogatása idén megszűnt, és amennyiben nem történik változás, 2013. január elsejével minden bizonnyal leáll a RoLa-szállítás Magyarországon. A Levegő Munkacsoport ezért elengedhetetlennek tartja az évente mintegy 400 millió forintot kitevő pályahasználati díj megfizetésének átmeneti elengedését a RoLa részére 2013-ban. A Miniszterelnökséget vezető államtitkárnak, Lázár Jánosnak, és Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszternek írt levelében a civil szervezet arra hívja fel a figyelmet, hogy az átmeneti kedvezmény megadásával az állam nem veszítene pénzt, hiszen a RoLa megszűnése esetén sem lenne bevétele a pályahasználati díjból. Egyúttal megmaradnának a RoLa egyéb díjfizetései, amelyek évente 900 millió forintot tesznek ki. Megmaradna továbbá mintegy 100 munkahely és az ebből származó adóbefizetés is. Nem utolsósorban pedig évente több tízezerrel

kevesebb kamion zúdulna útjainkra, és így kisebb lenne a levegő- és zajszennyezés, kevésbé rongálódnának az útjaink, csökkenne a balesetveszély. Ha lesz útdíj, akkor a RoLa már nem szorul majd támogatásra, azaz ismét fizethetné a pályahasználati díjat. Viszont ha most bedől a RoLa, akkor hiába javulnának a piaci lehetőségei a kilométer-arányos útdíj bevezetésével, hiszen csak jelentős költséggel és időráfordítással lehetne újraindítani.

A Levegő Munkacsoport levele itt tölthető le:

http://www.vevego.hu/sites/default/files/rola_nfmnek_121008.pdf

További felvilágosítás:

- Lukács András elnök, levego@levego.hu, (06 1) 411 0510
- Vargha Márton közlekedési témafelelős, vargha.marton@levego.hu, 06 30 350 1835



Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
www.ujszechenyiterv.gov.hu
06 40 638 638



A projektek az Európai Unió támogatásával valósulnak meg.

„KözOP – Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések”

Kampány a vasúttájárós balesetek megelőzéséért

- Szimulált ütközéssel hívta fel a figyelmet a MÁV az útátjárókban előforduló veszélyre -

Budapest, 2012. szeptember 26. – Egy közút-vasút szintbeli kereszteződésben egy M43-as mozdony ütközött össze egy szabálytalanul a sínen álló személygépjárművel. A MÁV Zrt. – az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB) közreműködésével – ezzel a szimulált helyzettel hívta fel a figyelmet arra, hogy egy nem nagysebességgel közlekedő mozdony is képes az ütközéskor szinte teljesen szétroncsolni egy

átlagos személyautót. A vasúttársaság bejelentette, hogy 12,4 milliárd forintos vasúti közlekedésbiztonsági fejlesztéseket és biztonságnövelő beavatkozások indít az Új Széchenyi Tervben a célra elkülönített 50 milliárd forintból.

A MÁV Zrt. – az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB) közreműködésével – folytatta nyári baleset-megelőzési kampánysorozatát a Budapesti Intermodális Logisztikai Központban (BILK), ahol egy szimulált ütközéssel mutatta be a közút-vasút szintbeli kereszteződésekben rejlő veszélyeket. A szimuláció során egy futóképes, leselejtezésre váró mozdony és egy üzembéptelen autó ütközött egy forgalom elől elzárt vágányon. A színlelt helyzetben a mozdony vezetője észlelte, hogy egy személygépkocsi vesztegel a síneken egy közúti átjárónál. A mozdonyvezető azonnal vészfékezett és figyelmeztető jelzést adott, de az autó a kúrthang ellenére sem mozdult, így az ütközést már nem lehetett elkerülni. A mozdony – alacsony, 30 km/h haladási sebessége ellenére is – nekicsapódott a járműnek. A vonat eleje az autó első felét elsodorta, körülbelül 130 méteren át maga előtt tolt, majd a gépkocsi a mozdony alá gyűrődött. Az ütközés következtében a mozdonyban alig esett kár, azonban a személygépkocsi utas oldali karosszéria- és biztonsági elemei nem bírták a terhelést, és szinte papírként gyűrődtek össze. A gépjármű vezetője a roncsok között rekedt. Az autó ezúttal üres volt, de valós szituációban az autóban ülők feltételezhetően nem élnének túl egy ehhez hasonló balesetet, vagy súlyos, egész életükre kiható sérülést szenvednének! Egy ehhez hasonló ütközés következtében előfordulhat, hogy a vasúti pálya is megrongálódik, ezért a baleseti helyszínelést követő helyreállítás befejezéséig, több órán keresztül szünetelhet mind a

közúti, mind a vasúti közlekedés, ami miatt több ezer utas és arra közlekedő csak jelentős késéssel érheti el úti célját.

A szervezők, köztük a MÁV Zrt. elsődleges célja felhívni a közlekedők figyelmét arra, hogy ezek a balesetek minden esetben elkerülhetők, ha a gépjárművezetők betartják a közlekedési szabályokat és tisztában vannak az útátjárókban előforduló veszélyekkel. Tudatosítani kell a közúti közlekedés résztvevőiben, hogy akár járművel, akár pedig gyalogosan közlekednek, igen nagy kockázatot vállalnak akkor, ha a vasúti átjárókra vonatkozó szabályokat megszegik. A KRESZ szabályai is megkövetelik az átjárók fokozott óvatossággal történő megközelítését.

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója felhívta a figyelmet, hogy a balesetmegelőző kampányok mellett a közlekedésbiztonsági fejlesztéseket is kiemelten kezeli a nemzeti vasúttársaság a balesetek számának minimalizálása érdekében. Éppen ezért az Új Széchenyi Tervben elkülönített 50 milliárd forintból a MÁV 12,4 milliárdot fordíthat biztonságnövelő beavatkozásokra a baleseti gócpontokon. Az ideai előkészületeket követően elinduló fejlesztések legkésőbb 2015 második felére befejeződnek.

Dr. Túrós András, a MÁV Zrt. biztonsági igazgatója a sajtótájékoztatón beszámolt arról, hogy az elmúlt évek ellenőrzései és az újszerű nyári kampánysorozat hatása sokszorososan felülmúlta a vasútállalat elképzeléseit: közel 60%-kal, a tavalyi az első három negyedévi 59-ről 36-ra csökkent az útátjárós balesetek száma és – ugyanezt az időszakot vizsgálva – fele annyian, 22 fővel szemben, 10-en haltak meg augusztus végéig.

A baleset-megelőzés közös érdek. A személyi sérüléses baleseti károk mérséklése érdeke a rendőrségnek, a hatóságoknak, a biztosítótársaságoknak, a közlekedésbiztonsági szervezeteknek és a vasúttársaságoknak is – erről **Kriss Béla**, a MÁV Zrt. kommunikációs igazgatója beszélt. Beszédében az érintett szervezetek támogatását is kérte a nemzeti vasúttársaság jövő évi, intenzív közlekedésbiztonsági és baleset-megelőzési kampányához.

Az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság minden olyan kezdeményezést szívesen fogad, és támogat, amelynek célja a vasúti átjárók közlekedésbiztonságának további javítása. **Kiss Csaba** rendőr

alezredes elmondta: Véleményem szerint nagy szükség van az ilyen nagyszabású programokra. Egyrészt azért, mert a kampány aktuális közlekedésbiztonsági problémára irányul, másrészt pedig azért, mert a program számos együttműködő partner aktív részvételével valósul meg. Minden lehetőséget meg kell ragadni és időről-időre fel kell hívni a közlekedők figyelmét, hogy a vasúti átjárók egyike a közúti közlekedés legveszélyesebb helyszíneinek. Tudatosítani kell, hogy az itt bekövetkező balesetekben a gyalogosoknak és a járművezetőknek gyakorlatilag nincs esélyük – legfeljebb szerencsájuk.

HÁTTÉRINFORMÁCIÓ

A nyáron került aláírásra "Közlekedésbiztonsági projektcsomag a MÁV hálózatán" elnevezésű projekt támogatási szerződés. A Közlekedési Operatív Program (KözOP) átfogó stratégiai céljai között szerepel a közlekedésbiztonság javítása, ezen cél teljesülése érdekében indítandó projektek befogadásának előkészítését 2011. márciusában kezdte meg a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség KözOP Irányító Hatósága, ekkor kereste meg a vasútüzemeltetőket és a közútkezelőket azzal a kéréssel, hogy tegyenek javaslatokat a kezelésükben lévő hálózatokon történt balesetek megelőzésére, célzott, kisköltségű, hatékony beavatkozásokra. A balesetek megelőzését elősegítő beavatkozásokra az Új Széchenyi Tervben elkülönített 50 milliárd forintból a **MÁV 12,4 milliárdot fordíthat közlekedésbiztonsági fejlesztésekre**, ezek a munkák legkésőbb 2015 második felére befejeződnek.

A tervezett fejlesztések között szerepelnek **balesethalmozódási helyeken** (az ún. baleseti góccokon) tervezett beavatkozások, forgalomirányításra, intelligens közlekedési eszközök alkalmazására vonatkozó beruházások, a legveszélyesebb vasúti átjárókban illetve vasúton tervezett biztonságnövelő beavatkozások: **problémás vasúti átjárók átépítésének előkészítése úgy, hogy az alacsony járművek is biztonsággal használhassák. A 2012-2015 között zajló programban összesen 180 vasúti átjáróban történnek biztonságot javító beavatkozások (fél- és fénysorompók), vonatérzékelés**

korszerűsítése, az átjárókban elkövetett szabálysértések figyelése kamerákkal, diagnosztikai és monitoring berendezések, valamint videós pályafelügyeleti rendszer kiépítése. A tervek szerint erre – jelentős részben EU forrásból biztosított – közel 2,9 milliárd forintot fordít a MÁV Zrt. 2014 végéig.

Az úttájárók biztonságának növelése projekt keretében 2013 elejéig a vasúttársaság négy új sorompó berendezést épít, és további 40 helyszínen kiegészíti a már működő berendezéseket a közúton közlekedők számára jobban megfigyelhető jelzés adására szolgáló félsorompóval, illetve LED optikával. A program folytatásaként 2013-14-ben további egy-egy milliárd forint felhasználásával kb. 120 úttájáró biztosítási szintjének javítását tervezzük. A teljes fejlesztési program része még 29 darab hőnfutás jelző berendezés telepítése, amelyek mérik és jelzik a vasúti pályán elhaladó járműveknél a csapágytok, a féktárcsák, kerékabroncsok hőmérsékletét, határérték felett az értékeket jelzik. Alkalmazásukkal a károsodott járművek kiszűrhetők, ezzel kisiklások, komoly káresetek, balesetek előzhetőek meg. 28 darab dinamikus mérleg és laposkerék jelző berendezés feladata lesz a túlsúlyos járművek, elmozdult rakományok egyenetlen kerékterhelésének, és a hibás futóművű járműveknél a keréklaposodás érzékelése, jelzése. 17 darab rakszelvény ellenőrző berendezés jelzi majd a vasúti úrszelvényen túlnyúló, túlméretes rakományokat. A vasúti biztonság javítása a legmagasabb prioritást élvező fejlesztések közé tartozik. A projekt 85%-a európai uniós forrásból, 15%-a hazai költségvetési forrásból – kedvezményezett által fizetendő önrész nélkül – valósul meg. A fejlesztések közös jellemzője: hogy a hatékonyságban viszonylag kis költségráfordítással komoly eredmények érhetők el pl. a balesetek számának csökkentésében, kimenetelük enyhítésében, az okozott személyi és anyagi károk mérséklésében.

ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI**SENIOR PROGRAM****BARANYA MEGYEI TERÜLETI SZERVEZETE**

Tisztelt Kollega/Kollegina!

A KTE Baranya megyei Területi Szervezet Senior csoportja következő programját

2012.november 20.-án 14.00. órakor

A Magyar Közút Nonprofit ZRT, Baranya Megyei Igazgatósága (Pécs, Köztársaság tér 5.) Baross Gábor termében tartja.

Téma: **Útfelújítások Baranya megyében uniós források felhasználásával.**

Előadó: Sziládi Zoltán osztályvezető

Megjelenésre számítunk.

Pécs, 2012-01-27.

Bujdosó Attila

Senior felelős

Közlekedési jubileumok november hónapban

- | | |
|--------------------------|---|
| 1787. november 1-3. | Helyreállították a megsérült pest-budai hajóhidat. |
| 1802. november 1. | A Ferencz-csatorna Hajózási Társulat 25 évre bérbe vette Bács megye kamarai jószágait. |
| 1822. november 15. | A pesti Dunán megjelent Girard Fülöp hirtenbergi gyáros gőzhajója a Franz I., majd a Lipót-napi vásár után rakománnyal hazatért. |
| 1832. november 28. | A hirtelen jött Dunai jég darabokra törte a pest-budai hajóhidat. |
| 1837. november 12. | A Gömör-Kishonti Gyorsutazási Intézet hetente egyszer járatot indított Lőcse-Kassa-Rozsnyó-Pest között.....közölte a Honművész. |
| 14. | Ullmann Móric megkapta az előmunkálati engedélyt a Magyar Középponti Vasútra. |
| 1857. november 8 | A szegedi vasúti híd ideiglenes terhelési próbája. |
| 15. | Megnyílt az Osztrák Államvasút Társaság Szeged-Temesvár vonalszakasza 112 km hosszban. |
| 25. | Megnyílt a Tiszavidéki Vasút Szolnok-Debrecen vonalszakasza 121 km hosszban. |
| 1862. november 3. | Az országos utak építéséről szabályos műszaki terv és költségvetés készítését írták elő, azokat a budai Országos Építészeti Igazgatósághoz kellett benyújtani. |
| 1867. november 19. | A Közmunka- és Közlekedési Minisztérium utasítására a mérnöki hivatalok kötelesek a hajózható folyók vízállását naponta táviratilag közölni. |
| 20. | Budai Közúti Vaspálya Társaság alapszabályzatának jóváhagyása. |
| 1872. november 1. | Megnyílt a Bánréve-Ózd MÁV-hév vonal 11 km hosszban. |
| 3. | Megnyílt a Füzesabony-Eger MÁV vonal 16 km hosszban |
| 5. | A Déli Vasút vonalain egységes jelzési-rendszert vezettek be. |
| 10. | A Zentai Tisza-híd alapkö-letétele. |
| 11. | A pesti kereskedelmi akadémián vasúti szaktanfolyam indult. |
| 20. | Megnyílt a Magyar Észak-Keleti Vasút Nyíregyháza-Kisvárdra vonalszakasza 43 km hosszban. |
| 1877. november 1. | Fővárosi szabályrendelet a bérkocsi-iparról. |

26. Az állam megváltotta a Károlyváros-Fiume közötti Lujza-utat.
27. Vasúttal vagy csatornával párhuzamosan futó – katonailag nem jelentős – közutak többsége törvényhatósági kezelésbe került.
1882. november 5. Megnyílt az Arad-Csanádi hév Szőreg-Kiszombor vonalszakasza 19 km hosszban.
10. A fővárosi bérkocsi-szabályrendelet módosítása.
16. Megnyílt a Budapest-Pécs Vasút Kelenföld-Baranyaszentlőrinc vonala 205 km hosszban.
25. Megnyílt az Arad-Csanádi hév Arad-Mezőhegyes vonalszakasza 50 km hosszban.
1887. november 1. Megnyílt a Bihari hév Óssi-Kót vonalszakasza 47 km hosszban.
14. Megnyílt a Nagyvárad-belényes-vaskohi hév Belényes-Vaskoh 27 és a Szombatság – Rogoz-Dobrest 10 km-es vonalszakasza.
28. Megindult a villamosközlekedés a Nyugati pu. és a Király utca között.
1892. november 6. Megnyílt a Haraszi-ráckevei hév 27 km hosszban.
8. Megnyílt a Lőcsevölgyi hév Igló-Lőcse vonala 13 km hosszban.
10. Megnyílt a Német-Bogsán – Resica keskeny-nyomközű iparvasút 21 km hosszban.
21. Megnyílt a Felek-fogarasi hév 52 km hosszban.
1897. november 3. Schwarz Dávid újabb léghajó-felszállása Berlinben
4. Megindult a villamos-közlekedés a Boráros- és az Eskü-tér között.
5. Megindult a villamos-közlekedés a Károly-kaszárnya és az Eskü-tér között.
17. Megnyílt az Alvinc-nagyszeben-vöröstoronyi hév Olt-híd – Vöröstorony OH. vonalszakasza 29 km hosszban.
25. Megnyílt az Alvinc-nagyszeben-vöröstoronyi hév Erdélyszerdahely-Szelistye vonalszakasza 16 km hosszban
29. Megnyílt a Lonjavölgyi hév Dugoselo-Novska és Banovajaruga-Pakrác vonalszakasza 113 km hosszban.
1907. november 15. Megnyílt a Madéfalva-Gyergyószentmiklós MÁV vonalszakasz 47 km hosszban.
- 1912. november 1. Megnyílt a MÁV Barcika-Ormospuszta vonalszakasza 10 km hosszban.**
- 6. A Magyar Hitelbank, Ganz Danubius Gép, Waggon és Hajógyár és a Weiss Manfréd gyár megalapította a Magyar Repülőgépgyár Rt-t.**
- 20. A rákosi repülőtéren két hangár leégett.**
1917. november 1. A MÁV alkalmazottak élelmiszerekkel és elsőrangú fogyasztási cikkekkel való ellátására Gazdasági Hivatalt állítottak fel.
1922. november 17. Az antant feloldotta a repülési-tilalmat Magyarországon.
28. Megalakult a Magyar Légiforgalmi Rt.
28. Új bérkocsi-viteldíjak Pápán.
1927. november 1. Nemzetközi Duna Bizottság hajózási és rendőri szabályzata.
1932. november 7. A MÁV átvette a Nemzetközi Vasútegylet előírásait a teherkocsik egyezményes jelölésére.
28. Elrendelték valamennyi gépjármű új rendszámmal illetve igazolólapal való ellátását.
1952. november 1. Megnyílt Sztálinváros vasútállomása a közforgalom előtt.
9. Megnyílt a Kunágota-Dombiratos gazdasági vasútvonal.
25. Megnyílt az újjáépített Boráros-téri híd.
1957. november 7. Szputnyik-2 műhold megfigyelése Li-2 gépről
- 1962. november 17. Megnyílt a Nyékládháza – Miskolc-Tiszai között a villamos vontatás**
1967. november 10. Magyar- finn közúti fuvarozási egyezmény megkötése.
1972. november 1. Bp.-Ferencváros – Bp.-Soroksári-út vonalszakasz villamosítása
18. Magyarország-NDK légi-közlekedési egyezmény megkötése
1977. november 3. Fényeslitke-széles-rendező és Eperjeske-átrakó MÁV vonalszakasz villamosítása.
17. Felavatták a Győr-Tatabánya fél-autópályát.
1982. november 2. Átadták az új Murakeresztúr vasúállomást.

10. Megnyílt az M1 Bicske és Tatabánya között.
27. Sikertelen eltérítési kísérlet Varsóban a Malév-121 járatán.
1992. november 23. Kétórás országos vasutas sztrájk elmaradt bérfejlesztés és létszám-leépítés miatt.

LAPSZEMLE

Közlekedéstudományi Szemle 2012/5. szám

Novemberi szám tartalma:

Dr. Gulyás András: Kisforgalmú mellékutak burkolatgazdálkodása

Jankó Domokos: Közúti baleseti mutatók Magyarországon a közlekedésbiztonsági programok időszakában

Varga Gábor: A közlekedési infrastruktúra fogalomköre, a közlekedés tagolásának lehetőségei és az infrastruktúra

Szabó Bálint - Szalay Zsolt: Szimulációs módszertan a magasan automatizált járműfunkciók biztonsági analíziséhez

Székffy Géza: Hajómodell kísérletek Budapesten és Duisburgban az új típusú hajókormány berendezéssel

A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület lapja

Megjelenik kéthavonta, 64 oldalon B/5 formában

Szerkesztőség: 1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 6-8.

Telefon: 353-2005

Fax: 353-2005

E-mail: szemle@ktenet.hu

Előfizetési díja egy évre: 8280.-Ft. egy lapszám ára: 1380,- Ft.

A lapszámok tartalomjegyzéke megtekinthető a megjelenés időpontjában a KTE honlapján – www.ktenet.hu – a kiadványaink menüpont alatt.

Lapunk példányonként megvásárolható a **Közlekedéstudományi Egyesület Titkárságán**,

HIRDESSZEN HÍRLEVELÜNKBEN!

Hirdetési tarifáink:

Első oldalon (A5 méret)

50.000.- Ft + ÁFA

Hátsó oldalon (A5 méret)

30.000.- Ft + ÁFA

Belső oldalon (A5 méret, vagy szórólap)

20.000.- Ft + ÁFA

A jogi tagvállalataink 20% kedvezményt kapnak.

Cím: **Közlekedéstudományi Egyesület Titkárság**

Budapest, V., Kossuth L. tér 6-8. IV. 416.

Tel/Fax: 353-2005, 353-0562

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET

1055. Budapest, Kossuth Lajos tér 6-8. IV. 416.

Tel/Fax.: 353-2005, 353-0562

ADATVÁLTOZÁST BEJELENTŐ LAP**Régi adat:**

NEV:.....E-mail:.....
Lakcím:.....Tel.:.....
Munkahely:.....
Címe:.....Tel.:.....
Beosztása:.....

Új adat:

NEV:.....E-mail:.....
Lakcím:.....Tel.:.....
Munkahely:.....
Címe:.....Tel.:.....
Beosztása:.....

Kelt:.....

.....

aláírás

Közlekedéstudományi Egyesület

Budapest, V. Kossuth Lajos tér 6-8. IV. 416.

Felelős szerkesztő: Imre Lászlóné

Hírlevél és Honlap Bizottság
elnöke

Levélcím: 1372 Budapest 5. Pf. 451.

Telefon/fax: 353-2005, 353-0562

Vasúti: 31-19

Internet: <http://www.ktenet.hu>

E-mail: info@ktenet.hu