

2014
7-8
július
augusztus



hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET[®] HAVI TÁJÉKOZTATÓJA

SZERVEZETI HÍREK	1
Változás a rendezvényszervező munkakörben	2
Diplomamunka pályázat	3
Szemle előfizetéssel egybekötött tagdíj	3
Építőipari Nívódíj	4
NET SAROK	4
FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE	5
XV. Pályafenntartási konferenciát	5
A városi közlekedés aktuális kérdései	5
Urbania 21 Infrastruktúra- és Közlekedésfejlesztési Szakkiállítás és Konferencia	5
39. Ütügyi Napok	6
VIII. Határok nélküli partnerség	6
MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYEI	10
RAILHUC projekt – Nemzetközi Konferencia	10
BESZÁMOLÓK	11
Beszámoló a IX. Forgalmiszervezési konferenciáról	11
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK	12
Június 3. Országos kampánynap a vasúttájtörés balesetek megelőzéséért	12
Összefogás a tiszta vasútert	13
A MÁV-START matricás mozdonyai visznek két erdélyi zárandokvonatot	13
Vasút a javából! – indul a nagy vasutas családi vetélkedő	14
Növekvő biztonság a vonatokon és az állomásokon	15
Újra a MÁV-START üzemelteti a nemzetközi étkezőkocsikat	15
Több budaörsi és törökbálinti járaton is forgalomba állnak a vadonatúj autóbuszok	16
Mindenképp megvalósul a MOL Bubi	17
A lóvasúttól a 2-es villamosig	18
DKV Zrt. - „A múltra épülő jövő”	19
Biztonságosabb sztrádakapcsolatok a fővárosi agglomerációban	20
Jó ütemben haladnak a munkálatok a Hatvani vasúti híd építésénél	20
Multikulturális motoros kerekasztal beszélgetés	21
A személytaxis vállalkozások ellenőrzésének tapasztalatai	23
Átadták az ország legújabb KRESZ-parkját	23
ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI	25
2014 július havi évfordulók	25
Senior Bizottsági Ülés	26
LAPSZEMLE	26
Közlekedéstudományi Szemle 2014. 3. szám - tartalom	26

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2014. augusztus 13-án 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a **2014. szeptemberi** Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

Változás a rendezvényszervező munkakörben

Tájékoztatjuk Önöket, hogy Kiss Anita 2014. július 15-én távozik a KTE Központi Irodából. Anita két éve szervezi az Egyesület rendezvényeit. Kimagasló hozzáállásával, megbízhatóságával és lelkesedésével nagymértékben hozzájárult a rendezvényeink magas színvonalához. Köszönjük munkáját, és sok sikert kívánunk neki a további karrierjéhez és a magánéletéhez egyaránt!

Anita munkakörét Ősi Andrea veszi át, aki 2014. június 17-én érkezett hozzánk. Az Anitával együtt dolgozott négy hétnek köszönhetően zökkenőmentesen veszi át a rendezvényszervezői teendőket.

Magda Attila
ügyvezető

ŐSI ANDREA A KTE ÚJ RENDEZVÉNYSZERVEZŐJE



2014. június 17-től Ősi Andrea az új rendezvényszervező a Közlekedéstudományi Egyesületben.

Feladata az Ajánlási és Rendezvény Koordináló Bizottsággal együttműködve az Egyesület rendezvényeinek lebonyolítása, valamint egyéb titkársági feladatok ellátása.

Végzettsége:

Érettségit a budapesti Könyves Kálmán Gimnáziumban szerzett, majd felsőfokú Marketing- és Reklámmenedzseri szakon végzett a Külkereskedelmi Oktatási és Továbbképző Szakiskolában. Középfokú nyelvvizsgával rendelkezik angol és orosz nyelvből.

Szakmai tapasztalata, eddigi tevékenységei:

1990 – 1999 között a MALÉV alkalmazásában volt, kezdetben, mint földi kiszolgáló és flight supervisor, majd pedig a Kormányváróban teljesített szolgálatot, és szervezte a magas rangú vendégek utazását. Gyermekei születése után a távolság és a kedvezőtlen munkaidő beosztás miatt tevékenységét 2000-től a Tensi Aviation Kt-nél folytatta, ahol utazás- és konferenciaszervezőként dolgozott az Incentive részlegen. Nagynevű, visszatérő cégek, és multinacionális vállalatok külföldi rendezvényeinek ügyeit intézte az árajánlattól kezdve a magas színvonalú megvalósításig. Későbbiekben a Tensi vezetősége megbízta a cég országos hálózatának összefogásával. Feladata többek között az arculat kialakítása, valamint az ügyfélkezelési etikett bevezetése volt, mindemellett aktívan közreműködött

számos egyéb marketingfeladat elvégzésében, partnertalálkozók, rendezvények szervezésében.

Egy váratlan esemény következtében csatlakoznia kellett a szülők kereskedelmi vállalkozásához (Bomapest Kft) ahol, mint ügyvezető helyettes végezte a cég ügyeivel kapcsolatos tevékenységeket mindaddig, amíg a Magyarországon képviselt termék gyártójának szállítási nehézségei miatt az üzlet bezárása mellett nem döntöttek. Ezt követően Irodavezetőként dolgozott a versenyszférában, ahol jól tudta kamatoztatni a sokrétű, szerteágazó ismereteit és tapasztalatait. Ebben a munkakörben az általános irodai feladatokon túl foglalkozott ISO-val, EU-s pályázatokkal, tender beadásokkal, projektek kontrolling tevékenységével, és nem utolsósorban konferencia-, workshop- és partnertalálkozók rendezésével, továbbá hírlevelek szerkesztésével és kiküldésével, valamint a honlap frissítésével is.

Életútja során olyan átfogó tudáshoz és tapasztalathoz jutott, mely az Egyesület számára nagyon hasznos lesz. Személyisége kiegyensúlyozott, harmonikus, célja hosszútávon dolgozni egy stabil munkahelyen, ahol munkájával hozzájárulhat a jövőbeni sikerekhez.

Kapcsolat:

Ősi Andrea rendezvényszervező
Székhely: Budapest, VI. Teréz krt. 38
Telefon: +36 1 353 2005
E-mail: osi.andrea@ktenet.hu
Internet: www.ktenet.hu

Diplomamunka pályázat

A Közlekedéstudományi Egyesület diplomamunka pályázatot hirdet 2014-ben diplomázó egyetemi és főiskolai hallgatók számára

Pályázhatnak azok a nappali tagozatokon végzett hallgatók, akik közlekedési-szállítási rendszerek (elsősorban áru- és személyszállítás, multimodális szállítás, közlekedési informatika, szállítmányozás, szállítási logisztika, közlekedési környezetvédelem, közlekedési vállalatok elemzése), közlekedésépítés, hálózatfejlesztés, illetve közlekedésgépészet (elsősorban üzemeltetés, javítás, karbantartás) témakörben készítették diplomamunkájukat (diplomatervüket, szakdolgozatukat), arra legalább jó (4) minősítést kaptak, és legalább jó (4) eredménnyel záróvizsgát tettek.

A pályázatnak az alábbiakat kell tartalmaznia:

1. A diplomaterv másolatát.
2. A diplomaterv rövid 1-2 oldalas összefoglalóját.
3. A külső, vagy belső opponensi véleményét.
4. A kitöltött és aláírt diplomamunka pályázati adatlapot (a KTE honlapjáról letölthető – www.ktenet.hu)

A pályázaton csak a felsorolt feltételeknek mindenben megfelelők vehetnek részt.

A pályázatokat az illetékes tanszéken kell leadni és kérjük, hogy azokat az egyes intézmények összefogva továbbítsák a Közlekedéstudományi Egyesület titkárságára (1066 Budapest, Teréz krt. 38.).

A pályázatok beküldési határideje 2014. július 21.

A pályadíjak odaítéléséről - szakértői bizottság javaslata alapján - a KTE Országos Elnöksége dönt. A döntésről január elején kapnak a nyertes pályázók értesítést.

Kitűzött pályadíjak:

I. díj	50.000,- Ft
II. díj	30.000,- Ft
III. díj	20.000,- Ft

A díjazottak egy évre szóló KTE tagsági igazolványt kapnak, az I. díjban részesülők egy évig kapják a Közlekedéstudományi Szemle szakmai lapot. A pályadíjakat ünnepélyes keretek között a KTE elnöke adja át. A nyertesek 2015 tavaszán szakmai konferencián ismertetik pályaművüket. A díjazott diplomaterveket az Egyesület betekintésre megőrzi.

KTE Szakképzést Koordináló és Diplomaterv Bizottság

Szemle előfizetéssel egybekötött tagdíj

Tisztelt Tagtársunk!

Egyesületünk Elnöksége 2013-ban úgy döntött, hogy a Közlekedéstudományi Szemle előfizetési díját a KTE tagok részére felére csökkenti. Ezt az intézkedést azzal is összekötötte, hogy az előfizetést a tagdíjjal együttesen a f. év elején (az első szám februárban jelenik meg) lehet rendezni, ami így összesen 5140 Ft/év, nyugdíjas és diák tagoknak 4640 Ft/év. A teljesség biztosításáért jelezzük, hogy a tagdíjat lehet továbbra is külön – előfizetés nélkül – rendezni.

Miután ez az első teljes év, amikor az új lehetőség tagjaink számára elérhető, elnökségünk szükségesnek tartja a figyelemfelhívást és egyben annak jelzését, nyomatékosítását, hogy a közlekedés területén mára a Közlekedéstudományi Szemle maradt az egyetlen átfogó jellegű, lektorált, tudományosan minősített szaklap.

Reméljük, hogy az érdeklődés mellett a támogatási készségre is számíthatunk és előfizetőnk lesz, amivel egyesületünk anyagi helyzete javul és a szemle tartalma is mind szélesebb körben hasznosul.

Tisztelettel várjuk, hogy az online Megrendelő Lapot a (<http://www.ktenet.hu/folyoirat.php>), vagy a „Megrendelőszelvényt”, a (<http://www.ktenet.hu/download.php?dokid=23>) kitöltve visszaküldi.

Sikeres évet kívánunk Önnek!

Dr. Tóth János
főtitkár

Dr. Katona András
főszerkesztő

Építőipari Nívódíj

Felhívjuk szíves figyelmüket arra, hogy az Építési Vállalkozók Országos Szakszövetsége, az Építéstudományi Egyesület, mint alapítók és az Építőipari Mesterdíj Alapítvány valamint a Közlekedéstudományi Egyesület, a Magyar Építész Kamara, a Magyar Építőművészek Szövetsége, a Magyar Épületgépészeti Koordinációs Szövetség, a Magyar Mérnöki Kamara Építési Tagozata, a Magyar Művészeti Akadémia Építőművész Tagozata és az MTF Közműtechnológiákért Egyesület, **meghirdeti a**

2014 évi ÉPÍTŐIPARI NÍVÓDÍJ-at

Tízenny kategóriába sorolható építménnyel lehet pályázni. Ezek: többlakásos lakóház, középület, irodaépület, kereskedelmi létesítmény, sport- és szabadidős létesítmény, ipari és energetikai létesítmény, műemlék helyreállítás és rehabilitáció, közlekedési létesítmény, komplex infrastrukturális létesítmény, környezetvédelmi és vízügyi létesítmény valamint a mezőgazdasági létesítmény. A feladatot megvalósítók nevében **a pályázó** a létesítmény fővállalkozója (generálkivitelezője) lehet.

Részletes tájékoztatás és letölthető jelentkezési lap az Építőipari Mesterdíj Alapítvány honlapján (www.mesterdij.hu) a „Nívódíjról” rovatban

Telefonon: 06-30-525-1300

E-mail: mesterdij@mesterdij.hu

Beadási határidő: 2014. szeptember 19-én, péntek 16 óra.

Budapest, 2014. június 1.

Pallay Tibor
az Építőipari Mesterdíj Alapítvány Kuratórium elnöke sk

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 címváltozást kérjük bejelenteni a KTE Titkárságán

FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE

A Közlekedéstudományi Egyesület Hajdú Bihar Megyei Területi Szervezete megrendezi a

XV. Pályafenntartási konferenciát

A rendezvény időpontja: 2014. szeptember 3-5. (szerda, csütörtök, péntek)

Helyszíne: Debrecen Kölcsey Központ /4026 Debrecen, Hunyadi utca 1-3./

A programot és a jelentkezési lapot hamarosan közzétesszük.

A Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozata idén is megrendezi immár tizennegyedik alkalommal

A városi közlekedés aktuális kérdései

című konferenciáját.

A rendezvény időpontja: 2014. szeptember 11-12. (csütörtök, péntek)

Helyszíne: Balatonfenyvesi Továbbképzési és Szabadidő Központ

Program és jelentkezés (online és letölthető formában is) a www.ktenet.hu oldalon!

Urbania 21 Infrastruktúra- és Közlekedésfejlesztési Szakkiállítás és Konferencia

Alcím: Az integrált, innovatív és intelligens infrastruktúra első magyarországi szakkiállítása

Helyszín: SYMA Rendezvényközpont Budapest

Időpont: 2014. szeptember 17-18.

Az urbania21 kiemelt bemutatkozási lehetőséget kínál hazai és nemzetközi közlekedési és logisztikai szolgáltatóknak, járműgyártóknak és kereskedőknek, innovatív termék- és rendszer szállítóknak, intelligens hálózatok, országos és helyi utak, vasutak beruházóinak, tervezőinek, építőinek, üzemeltetőinek, fenntartóinak. A program az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap hazai szakmai rendezvénye, de egyben nyitott a nagyközönség számára is. Az urbania21 látogatói településgazdák, közműszolgáltatók, építővállalatok, infrastruktúra- és ingatlanüzemeltető társaságok, ipari és kereskedelmi vállalatok, beruházók, az állami és önkormányzati szervek, költségvetési intézmények döntéshozói, tudásközpontok, és nem utolsósorban a Magyar Mérnöki Kamara és Magyar Építészkamara tagjai. Az urbania21 szakkiállítást kísérő kétnapos konferencián kormányzati szakemberek és városvezetők vázolják fel az EU 2014-2020 költségvetési időszakának integrált közlekedésfejlesztési terveit. Ehhez kapcsolódva, a témakör szempontjából kiemelt jelentőségű kiállítók üzleti prezentációt tartanak.

Védnökök, szakmai partnerek, program, jelentkezés: www.urbania21.hu

A Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésépítési Tagozat tisztelettel felhívja figyelmét a

39. Ütügyi Napok

őszi konferenciájára.

A rendezvény időpontja: 2014. szeptember 24-25.

Helyszín: Győr ETO Park Hotel /Nagysándor József utca 31./

Tervezett témáink:

- 50 éves a magyar autópálya építés
- KÖZOP-tól az IKOP-ig milyen források állnak rendelkezésre a következő időszakban?
- Nagyterhelésű, hosszú-élettartamú utak
- Fenntartható utak
- Forgalom és forgalombiztonság
- Üzemeltetési kérdések az országos közúthálózaton és az önkormányzati utakon

Az egyes témákhoz előadók jelentkezését várjuk!

- Az előadások időtartama 25 perc (+ 5 perc tartalék idő)
- Témánként 3-5 előadás kerül kiválasztásra a témavezetők által. (A témavezetők listáját 2014. június 23-ig közzétesszük.)
- A témakörök véglegesítése többlépcsős egyeztetés során történhet, összhangban az előadások és előadók kiválasztásával.

Az absztraktokat a következő e-mail címre kérjük elküldeni: **info@ktenet.hu**

A beérkezett absztraktok elbírálását a szervező bizottság végzi, amelynek eredményéről 2014. július 10-ig értesítjük a jelentkezőket. A konferencia végleges programjának kiírása 2014. július 15-én várható!

További részletek a www.ktenet.hu oldalon.

A Közlekedéstudományi Egyesület Nógrád Megyei Területi Szervezete, a Vasútüzemi Szakcsoport és a Nógrád Volán Zrt közösen rendezi meg a

VIII. Határok nélküli partnerség

nemzetközi konferenciát.

Helyszín: Salgótarján, Salgó-Hotel*** (Eresztvény) – Szécsény, Kubinyi Kastély

Időpont: 2014. október 2-3.

PROGRAM

2014. október 02. (csütörtök) délelőtt

Levezető elnök: **Holnapy László** főosztályvezető-helyettes, Közlekedési Infrastruktúra Főosztály, Közúti Osztály, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

A REGISZTRÁCIÓ UTÁN, 10.00-ÓRAKOR AUTÓBUSSZAL INDULUNK SZÉCSÉNYBE, a KONFERENCIA HELYSZÍNRE.

11.00 – 11.05	A konferencia résztvevőit köszönti <i>Kecskés Zoltánné</i> <i>a KTE Nógrád Megyei Területi Szervezetének titkára</i>
---------------	--

11.05 – 11.15	A konferencia résztvevőit házigazdaként köszönti. <i>Stayer László, polgármester, Szécsény</i>
11.15 – 11.40	Prioritást élvező közúti fejlesztések a 2014-2020-as időszakban <i>Thoroczkay Zsolt, főosztályvezető</i> <i>Közlekedési Infrastruktúra Főosztály, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium</i>
11.40 – 12.00	Közlekedésfejlesztési lehetőségek 2014-2020 közötti időszakban, Szlovákiában <i>Vasi Emma, igazgató</i> <i>Közlekedési Minisztérium, Szlovákia</i>
12.00 – 12.20	Határmenti közlekedési kapcsolatok a Debreceni Vasútigazgatóság Területén <i>Nagy Krisztián, igazgató</i> <i>MÁV Zrt. Területi Igazgatóság Debrecen</i>
12.20 – 12.35	Szünet

2014. október 02. (csütörtök) délután

Levezető elnök: **Holnapy László** főosztályvezető-helyettes, Közlekedési Infrastruktúra Főosztály, Közúti Osztály, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

12.35 – 12.55	Egyeztetés alatt <i>Kolozsvár (Románia) CFR.Igazgatóság képviselője</i> <i>(Felkérés alatt)</i>
12.55 – 13.20	Infrastrukturális projektek a magyar-szlovák határszakaszon a 2014-2020-közötti időszakban <i>dr. Egyházy Zoltán, főosztályvezető</i> <i>Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, EU Projekt Koordinációs Önálló Osztály</i>
13.20 – 13.40	Vasúti és közúti közlekedés, jelene és jövője. Kiemelve a magyar-szlovák határszakasz Fülek-Filakovo és Salgótarján, Szécsény, Balassagyarmat <i>Lőrinc Mária. igazgató</i> <i>Középső Ipoly-mente Regionális Fejlesztési Ügynökség Nagykürtös, Szlovákia</i>
13.40 – 14.00	Konzultáció
14.20 –	EBÉD
16.00 –	Ebéd után szakmai program - <i>Pető (Pet'ov)-Szécsény között, valamint Rárós-Nógrádszakál-Rárópuszta között megépült hidak helyszínen történő megtekintése.</i> - <i>Szakmai vezető: Ürmössy Ákos, igazgató</i> <i>Magyar Közút Nonprofit Zrt. Nógrád Megyei Igazgatóság</i> <i>KTE Nógrád Megyei Területi Szervezet társelnöke</i> <i>Kérjük, hogy a szakmai programon résztvevők érvényes személyi igazolványt vagy érvényes útlevelet hozzanak magukkal!</i>

17.30 –	Visszautazás Salgótarjánba
19.00 –	Vacsora

2014. október 03. (péntek) egész nap

Levezető elnök: **dr. Gyurkovics Sándor** ny. államtitkár, a KTE tiszteletbeli elnöke

HELYSZÍN: SALGÓ- HOTEL* KONFERENCIA TERME**

7.30 – 8.45	Reggeli
9.00 – 9.05	A konferencia résztvevőit üdvözli <i>Bucsok Lajos, személyszállítási igazgató</i> <i>Nógrád Volán Zrt KTE Nógrád Megyei Területi Szervezet elnöke</i>
9.05 – 9.10	Levezető elnök <i>dr. Gyurkovics Sándor, ny. államtitkár,</i> <i>a KTE tiszteletbeli elnöke</i>
9.10 – 9.20	A konferencia második napját megnyitja, a résztvevőket köszönti: <i>Becsó Zsolt, országgyűlési képviselő</i> <i>Nógrád Megyei Közgyűlés elnöke</i>
9.20 – 9.45	A Megyei Jogú város helyzete, eredménye, problémák <i>Székyné dr. Sztrémi Melinda, polgármester,</i> <i>Megyei Jogú város, Salgótarján</i>
9.45 – 10.15	A közlekedéspolitikai irányja <i>Dr. Fónagy János, államtitkár, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium,</i> <i>országgyűlési képviselő, a KTE elnöke,</i>
10.15 – 10.45	MÁV-START Zrt nemzetközi kapcsolatai, kiemelten a Magyar-Szlovák viszonylatot. Menetrend és tarifapolitika a 2014/2015-ös menetrendi időszakban <i>Ungvári Csaba, vezérigazgató</i> <i>MÁV-Start Zrt</i>
10.45 – 11.10	2014 januárjától működő Közép-Kelet-Magyarországi Közlekedési Központ feladatai. Nógrád megye közúti közlekedése az átalakulás után <i>Úti Csaba, vezérigazgató</i> <i>Középkelet-magyarországi Közlekedési, Központ Szolnok</i> <i>(Felkérés alatt)</i>
11.10 – 11.25	Szünet
11.25 – 11.55	A két megépült Ipoly-hídhöz vezető mellékutak építése, felújítása. A 21-es főút további négsávósítása. <i>Kovács Ákos, vezérigazgató-helyettes</i> <i>Beruházási Programok Igazgatóság vezetője, Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt</i>

11.55 – 12.30	Baross Gábor Gazdasági és Területfejlesztési tervek Dél-Szlovákiában <i>Ing. Farkas Iván, alelnök, MKP. gazdaságpolitikai és régiófejlesztési alelnök, Besztercebánya megye képviselője, Szlovákia,</i>
12.30 – 13.00	A közútkezelő társaság szervezeti átalakítása utáni működése. A plusz feladatok kezelése <i>Mázsi Attila, vezérigazgató Magyar Közút Nonprofit Zrt</i>
13.00 – 14.00	Konzultáció <i>Konferencia zárása</i>
14.00 –	EBÉD

Részvételi díj

KTE (egyéni) tagoknak: 49.000.-Ft + ÁFA

Nem tagoknak: 52.000.-Ft + ÁFA

Szállás

Salgó Hotel* 3100 Salgótarján-Eresztvény**

1 ágyas elhelyezés: 11.500.-Ft/éj + ÁFA

2 ágyas elhelyezés: 9.500.-Ft/fő/éj + ÁFA

A részvételi díj a konferencia szervezésével kapcsolatos összes költséget tartalmazza, kivétel a szállásköltség. Az étkezések utáni közterheket egyesületünk nem vállalja át.

A jelentkezési lap visszaküldésével kötelezettséget vállal arra, hogy a részvételi díjat és a szállásköltséget befizeti.

Kiállítási lehetőség:

A konferencián 3-5 m² kiállítási területet biztosítunk partnereinknek. A kiállítási terület igénylésére közvetlenül a KTE titkárságán, vagy a konferencia jelentkezési lapjának visszaküldésével lesz lehetősége. A kiállítási terület 35.000 Ft+ÁFA/m² áron foglalható.

Egyesület támogatása adománnyal:

Anyagi támogatásának lehetőségei: 30.000 Ft-tól

1. Adomány Közhasznú civil szervezet részére
2. Szervezési költség átvállalása

A konferenciával kapcsolatosan és szakmai ügyekben **felvilágosítás kérhető Kecskés Zoltánnétól a 06-30-389-8844-es telefonszámon.**

On-line jelentkezni, vagy a jelentkezési lapot letölteni a www.ktenet.hu oldalon lehet.

MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYEI

EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

This project is implemented through the CENTRAL EUROPE programme co-financed by ERDF.

RAILHUC projekt – Nemzetközi Konferencia

2014. június 5-én a híres budapesti Hotel Gellértben rendezték meg a RAILHUC projekt második nemzetközi konferenciáját „Vasútfejlesztés 2014: A vasúti közlekedés fejlesztési lehetőségei Magyarországon és a régióban” címmel. Az eseményt a RAILHUC projekt magyarországi kutatóintézeti partnere, a KTI Közlekedéstudományi Intézet szervezte. Számos szakember képviselte a magyar hatóságokat, nonprofit szervezeteket, egyetemeket, pályahálózat-működtetőket, vasúti szolgáltatókat, és a konferencián részt vettek a RAILHUC projekt olasz, német, osztrák, cseh, szlovén és szlovák partnerei is.

A konferencia tájékoztatást nyújtott a vasúti- és közösségi közlekedés az Európai Unió 2014-2020 közötti költségvetési időszakában biztosított finanszírozási lehetőségekről és az Országos Vasútfejlesztési Konceptióról (OVK), 2050-ig szóló kitekintéssel.

Az előadók kiemelték, hogy a régiók átfogó fejlesztésének és a versenyképesség javításának fontos eleme az elérhetőség és a jó minőségű közlekedési kapcsolatok kialakítása.

Különös hangsúlyt kapott az elővárosi, a határokon átnyúló és a nagytávolságú közlekedés fejlesztése, nevezetesen Magyarország legfontosabb, 1-es számú vonala, amely a nyugati megyéket és Bécset köti össze Budapesttel.

Dr. Kormányos László, a MÁV-START képviselője bemutatta az 1-es vonal lehetséges közlekedési koncepcióit az új bécsi főpályaudvar (*Wien Hauptbahnhof*) és a Budapest – Tatabánya közötti vonalszakasz felújításával összefüggésben. A Budapest és Bécs közötti utazási időt a jelenlegi 3 órától fokozatosan 40 perccel, 2 óra 20 percre lehet csökkenteni. Az új üzemeltetési koncepció értelmében a Budapest – Győr – Sopron/Szombathely között közlekedő IC-k is két külön gyorsabb menetvonalon közlekedhetnek majd.

Hartmann Erik, a pályahálózat működtetését végző MÁV Zrt képviselőjében folytatta a gondolatmenetet, kiemelve, hogy a bemutatott, az 1-es vonalat érintő modernizációs lépések és projektek a megálló- és állomásépületek felújítását feltételezik a Budapest – Tatabánya szakaszon. Ugyanakkor a túlméretezett állomáscsarnokok problémája Közép-Európa egésze számára jelent kihívást.

A vasútállomások kérdésére a Bécs képviselőjében felszólaló **Manuel Pröll** is kitért, aki az osztrák főváros fejlesztési koncepciójáról beszélt. Ennek egyik eredménye az új bécsi főpályaudvar, amelyet teljes egészében 2014. december 14-én adnak át a forgalomnak.

A továbbiakban a konferencián számos, a budapesti agglomerációt érintő, az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztésére irányuló projektet mutattak be, köztük az Esztergom – Budapest közötti vasúti pályán jelenleg is zajló felújítást. A fejlesztés hasznosulására jó példa, a modern motorvonatok, a Desiro Classic üzembe állítása, aminek következtében az utasok száma 17%-kal nőtt ezen a vonalon. A pályafelújítás a modern vasúti járművekkel és az innovatív üzemeltetési koncepcióval karöltve képes a vasút iránt jelentősen megnövelni az utasok érdeklődését, amely egyúttal a fenntartható mobilitásról szóló közlekedéspolitikai célkitűzés megvalósulását is jelenti.

Budapest központjának környezeti terhelése, különösen a zajterhelés jelentősen csökken az elsősorban áru fuvarozásra használható déli vasúti elkerülő (V0) megépítésével. Ez a forgalom jelenleg a városon áramlik át. A vasúti áruszállítás útvonalának megváltoztatásával a túlterhelt, sugárirányú elővárosi szakaszok kapacitásának jelentős része felszabadul, különösen az 1-es vonal Bicske – Budapest és a 100-as vonal Budapest – Cegléd közötti szakasza, amely hozzájárul az elővárosi és a nagytávolságú forgalom további növekedéséhez.

Mint üzemeltetési koncepció, a konferencián felmerült egy, Budapesten a körvasút érintésével áthaladó, észak-déli irányú átlósan közlekedő vonat ötlete a Piliscsaba – Kunszentmiklós-Tass vonalon.

A konferencia igen érdekes része volt az a szekció, amely a sikeres, uniós finanszírozású projektekről szólt, és amely a vasúti közlekedés különböző területeinek innovatív megoldásait mutatta be. Ezek között szerepelt a Central Europe program RAILHUC projektje, illetve a Magyarország-Szerbia (Szeged – Szabadka) és Szlovákia (Miskolc – Kassa kapcsolat, illetve a Komárom – Komárom, Győr – Pozsony) közötti határon átnyúló projektek.

Utolsó előadásként a műszaki szempontból lenyűgöző 4-es metró utasforgalmi próbaüzemének első két hónapjáról hallhattak prezentációt a BKK képviselőjétől.

A konferenciát nagyra értékelték a külföldi közlekedési szakemberek is, akik a záróesemény keretében rendezett élénk vitában is részt vettek.

További információk és a prezentációk a RAILHUC projekt hivatalos oldalán érhetők el: www.railhuc.eu.

BESZÁMOLÓK

Beszámoló a IX. Forgalmiszervezési konferenciáról

A KTE Baranya Megyei Területi Szervezete immár kilencedik alkalommal rendezte meg 2014. május 29-én a IX. Forgalmiszabályozási konferenciát, melynek másodszer adott otthont a Pécsi Tudományegyetem Pollack Mihály Műszaki és Informatikai Kar. A konferencia alcíme: Közúti infrastruktúra-környezetvédelem-forgalmiszabályozás?

A konferenciát **Dr Weidinger Antal** a KTE megyei elnöke nyitotta meg, aki elmondta, hogy az egyetemi helyszín kiválasztása már a két évvel ezelőtti rendezvénynél is nagyon jónak bizonyult. Fialatos lendületet ad a résztvevőknek és lehetőséget az egyetemi ifjúságnak, hogy a közlekedés kérdéseibe is beelássonak.

A konferencia vezérgondolata a közlekedés biztonságának kiemelten történő biztosítása, az aktuális kérdések megoldására irányulnak. A téma már az 1880-as években is fontos volt, de a forgalom folyamatos növekedése még inkább középpontba helyezi ezt a problémakört.

Dr Iványi Péter a PTE PMMI Kar tudományos dékán-helyettese is köszöntötte a konferencia résztvevőit, és elmondta, hogy intézményük megtiszteltetésnek veszi, hogy már másodszer van itt ez a rendezvény, mely a hallgatók számára is lehetőséget ad új ismeretek megszerzésére. A témát is időszerűnek tartja, melyek részben a kar témáihoz is kapcsolódik. Bízik abban, hogy az egyetem és a KTE együttműködése a jövőben is folytatódik.

A megnyitót követően **Holnapy László az Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési Infrastruktúra Főosztály főosztályvezető-helyettese**, a konferencia levezető elnöke is köszöntötte a résztvevőket, majd megtartotta a „Közlekedésbiztonság és infrastruktúrafejlesztés” című előadását. Kiemelten foglalkozott azzal a 7 kiemelt projekttel, ami a közlekedés biztonság javítását célozza meg, és megalapozza, hogy 2020-ra a balesetek száma a jelenlegi felére, majd 2050-re 0-ra csökkenjenek.

Dr Lányi Péter a KTI Nonprofit Kft szakértője „A vasúti átjárók biztonságának fejlesztési lehetőségei” címmel tartott tájékoztatót arról, hogy a biztonság érdekében milyen műszaki fejlesztések bevezetésére került sor. Ismertette a balesetek vizsgálati módszerét és a Nyugat-Magyarországon végzett vasúti átjárók biztonsági magyar-osztrák közös projekt tanulságait.

Nagy Zoltán a Magyar Közút NZRT osztályvezetője nagyon érdekes és élvezetes előadást tartott, „A KRESZ és a közútkezelés” címmel. Felhívta a figyelmet a KRESZ-ben található problémás és sokszor érthetetlen szabályozásokra. Véleménye szerint a közlekedési szabályoknak olyanoknak kellene lenni, mint a tíz parancsolatnak, melyet be kell tartani, és a józan ész szavára kellene hallgatni a rendelet meghozatalakor.

A következő téma is izgalmas és újszerű volt, melyet **Dr habil Lindenbach Ágnes intézet igazgató egyetemi tanár** (PTE PMMI Kar) tartott „Az eCall egységes európai vész hívó rendszer hatásai, különös tekintettel a közlekedésbiztonságra” című előadásából megtudható volt, hogy 2017-re egy új hívórendszert kell kiépíteni, mely a 112-es hívószámra alapul. A HeERO1 rendszer előkészítés alatt van, melynek lényege az interoperabilitás és a határon átnyúló folyamatosság. A HeERO2 rendszer az előző kiterjesztése a 3,5 t-nál nagyobb tehergépjárművekre is. Hatástanulmányok készültek a rendszer kiépítésére.

Hóz Erzsébet a KTI Nonprofit Kft tudományos főmunkatársa „Villamosközlekedés biztonsága a hazai körforgalminkban: Kötőpálya vagy kötött a pálya?” címmel tartott előadást egy konkrét példán keresztül, mely Szeged 5.sz. főút - Szabadkai út - Horgosi út - Hiúz u. 4 ágú csomópontban alakult ki. Az említett helyen nagy a forgalom, villamos-gyalogos és kerékpáros közlekedés is van. A helyzet feloldására a körforgalom látszott jó megoldásnak. A balesetek száma az intézkedés után növekedett. A közlekedésben résztvevők figyelme nem irányult a villamos közlekedésre, ezért a fedező jelzőket megfelelő helyre kellett telepíteni és megfelelő ideig tartó fényjelzésre volt szükség. A probléma megoldására vizsgálatok készültek, melynek fontos megállapítása, hogy a közút-vasút kapcsolatban hatékonyabb együttműködésre van szükség.

„Az e-útdíj bevezetéséről és működéséről” **Dr Vertetics Dávid jogász (NFM Közlekedési Infrastruktúra Főosztály)** tartott tájékoztatót. Áttekintést adott az útdíjfizetés 1996-tól napjainkig terjedő történetéről. Ezután a most bevezetendő rendszerről adott részletes képet, mely az osztrák mintát követi. A díjfizetésbe bevonandó

közúthálózat nagyságának kialakítását ismertette. A díjfizetés alapelve az, hogy mindenki annyit fizessen, amennyi szolgáltatást igénybe vett. A fizetési mód és a fedélzeti eszköz lehetővé teszi, hogy a közlekedésről részletes adatokhoz jusson a közlekedést irányító szervezet.

A következő előadás az előzőre épült, **Dr Mocsári Tibor a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ főmérnöke** „A használat arányos útdíjfizetési rendszer hatása a forgalmi és baleseti adatokra” címmel adott tájékoztatást arról, hogy a rendelkezésükre álló forgalmi adatok elemzése forintosíthatóvá vált. Külön lehet választani a belföldi és nemzetközi közlekedést, a fő- és a gyorsforgalmi utak igénybevételét. Elmondta, hogy 2013. 07.01-től indult volna a monitoring rendszer 20 mérőállomással, de ebből jelenleg csak 3 működik, a többinél nem a megfelelő műszerek állnak rendelkezésre. Az útdíj bevezetése előtti és utáni helyzetben felmérést végeztek. Megállapítást nyert, hogy a személygépkocsik forgalma nőtt, a tehergépkocsiknál csökkenés tapasztalható, viszont a párhuzamos utakra terelődött a közlekedés. A baleseti adatokban 2013 márciusában volt kiemelkedő változás a rendkívüli havazás miatt.

Az alcímben szereplő környezetvédelemmel kapcsolatban **Emesz Tibor a Dél-dunántúli Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség osztályvezetője** tartott tájékoztatást „A közúti forgalom hatása Pécs város környezetterhelésére” című előadásában. Részletesen ismertette, hogy milyen változáson ment át a környezetterhelést mérő rendszer 1970 óta. Pécsen magas az NO₂ érték a Szabadság úton és a Rákóczi úton, mely a nagy járműforgalom miatt jelentkezik. A másik nagy levegőszennyező az Pécsi Erőmű. A fűtési és nem fűtési időben természetesen eltérő a szennyezettség értéke. A probléma kezelésére a városnak szmogriadó tervet is kellett készítenie 2003-ban. Ezenkívül hosszútávú javító intézkedéseket is be kellett vezetni. A problémás helyeken forgalomelaterelésre került sor, az erőműben is új technológiai fejlesztésre került sor.

A konferencia utolsó előadását **Juhász Tamás oktatási referens (Mérnöki Kamara Nonprofit kft)** nagyon aktuális feladatra hívta fel a figyelmet. Részletes tájékoztatást adott „Az e-építési napló jelene és jövője” című témakörben. Ismertette az építési napló 1954 óta működött papíralapú rendszerét, majd áttért a 2013-ban életbelépett jogszabályi változás hatására. Az e-építési napló használata a közlekedési vállalatok számára 2014. július 01-től kötelező. A problémás pontokra hívta fel a figyelmet.

A konferencia nagyon hasznos volt. Az érdeklődők előadásokat a www.ktenet.hu honlapon elolvashatják.

Imre Lászlóné

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



Június 3. Országos kampánynap a vasúttájárós balesetek megelőzéséért

– A MÁV és a rendőrség együtt ellenőrzi a közlekedőket, és a szabályok betartására hívja fel a figyelmet –

Budapest, 2014. június 2. – június 3-án, kedden országszerte ellenőrzéseket végez vasúti átjáróknál a MÁV és a rendőrség, a Nemzetközi Úttájárós Biztonsági Nap keretében. Aznap a világ több mint 100 országában, így hazánkban is szórólapokkal hívják fel a gyalogosok, kerékpárosok és gépjárművezetők figyelmét a KRESZ betartására. Magyarországon vasút–közút kereszteződésekben évente 40 súlyos baleset történik, közülük 20 halállal végződik. A baleseteket szinte kivétel nélkül a közúton közlekedők figyelmetlensége okozza.

A MÁV és a rendőrség idén is csatlakozott a Nemzetközi Vasútegylet és az Európai Unió kezdeményezésére öt éve indult „Közlekedj biztonságosan a vasúti átjáróknál!” kampányhoz, melynek célja, hogy megelőzze a vasúttájáróknál rendszerint tragédiába torkolló, a közúton közlekedők figyelmetlensége miatt bekövetkező baleseteket. Június 3-án, a Nemzetközi Úttájárós Biztonsági Nap keretében öt kontinens több mint száz országában végeznek ellenőrzéseket a hatóságok és a vasúttársaságok a közút-vasút szintbeli kereszteződéseknel. Emellett a közlekedők figyelmét felhívják a szabályok betartására, valamint megvizsgálják a fénysorompók, a csapórudak, optikák, vasúti átjárót jelző táblák, útburkolati jelek állapotát, láthatóságát is.

A nemzetközi kampány elsődleges célja, hogy rámutasson a körültekintő, figyelmes és udvarias közlekedés fontosságára, hiszen a sokszor emberéletet követelő tragédiák több odafigyeléssel és a szabályok következetes betartásával elkerülhetők.

Háttér:

A legtöbb vasúti átjárós balesetet a gyorsajtás, a vezetés közbeni telefonálás okozza. A fülhallgató, kihangosító nélküli mobilhasználat ugyanis elterelheti a vezető figyelmét, így előfordulhat, hogy a vasúti átjáró tilos jelzését nem veszi észre. Kiemelt veszélynek vannak kitéve azok a gondatlan kerékpárosok és gyalogosok, akik anélkül haladnak át a kereszteződéseken, hogy körülnéznének. Magyarországon évente 40 súlyos baleset történik, közülük 20 halálos. Ezen esetek csaknem 100 %-át a vezetők figyelmetlensége, agresszivitása okozza. Hazánkban a járművezetők átlagosan 27 kilométerenként haladnak át vasúti átjárón, amelyből 5807 található a közel 8000 kilométer hosszú vasúti és 160 ezer km hosszúságú közúti szakaszon.

Összefogás a tiszta vasútért

– Közel 500 vasutas önkéntes szépíti meg az állomásokat –

Budapest, 2014. június 10. – Két éve indult útjára – Dávid Ilona elnök-vezérigazgató kezdeményezésére – a MÁV dolgozóinak önkéntes takarítási akciósorozata, a „Tisztán a vasútért!”. Az akciósorozat keretében a vasúttársaság közel ötszáz dolgozója újabb 71, idegenforgalmi szempontból frekvenciált helyszínen végez önkéntes takarítást. Az e hét péntekig tartó két hetes akcióban a Balaton és a Velencei-tó környékén, valamint a megyeszékhelyek, nagyvárosok, kirándulóhelyek körzetében csinosítják az állomásokat.

Az elmúlt két évben a MÁV-csoport önkéntes munkavállalói országsszerte több száz állomást és megállót tettek szebbé azzal, hogy összeszedték a szemetet, kigyomlázták a virágágyásokat, lefestették és helyreállították a megrongált padokat, állomási bútorokat, és elvégezték a kisebb karbantartási munkákat.

A felhívásra összefogva tavasszal és ősszel rendre megmozdul a MÁV-csoport munkavállalóinak széles tábora – együtt takarít, szemetet szed, fest és reparál igazgató és pályamunkás, mozdonyvezető és jegyvizsgáló, irodista, forgalmista. A június 2-án kezdődött, június 13-ig tartó akcióban közel 500-an vesznek részt.

Az önkéntes vasutasok a vasútállomások utasok számára nyitott területeinek rendbetételével, a kényelmesebb, kulturáltabb, utasbarát és esztétikus környezet biztosításával a MÁV-csoport által nyújtott szolgáltatások színvonalát kívánják emelni.



A MÁV-START matricás mozdonyai visznek két erdélyi zarándokvonatot

– Hat éve indult az első Székely Gyors Erdélybe –

Budapest, 2014. június 3. – Hat évvel ezelőtt, 2008 májusában indult Erdélybe az első, Székely Gyors névre keresztelt különvonat, hogy a csíksomlyói pünkösdi búcsúra vigye a magyar zarándokokat. Az idén a magyarság egyik legnagyobb ünnepére már két vonatot is a MÁV-START különlegesen feldíszített mozdonyai húznak: a Történelmi Székely Gyorsot és az egyesítve közlekedő Össz nemzetközi Székely Gyors – Csíksomlyó Expresszt.

Történelmi Székely Gyors:

Hetedik alkalommal indul idén pünkösdkor – ahogy eddig mindig – zarándokok százaival Budapestről Csíksomlyóra a Történelmi Székely Gyors. A kilenc kocsiból álló ideai zarándokvonat június 6-án, pénteken hajnalban gördül ki Budapest-Nyugati pályaudvarról, hogy Cegléd, Szolnok, Püspökladány, Debrecen, Érmihályfalva, Nagyvárád, Kolozsvár, Dés és Gyergyószentmiklós érintésével Madéfalváig vigye utasait. A vonat történetében először áll meg Debrecenben. A szerelvényt a MÁV-START legújabb matricázott mozdonya, a Gábor Áron születésének 200. évfordulója alkalmából ünnepi díszbe öltöztetett 480 004-es TRAXX-mozdony húzza mind

a magyarországi mind az erdélyi villamosított szakaszokon – a nem villamosított pályán dízelmozdonyok segítségével közlekedik a vonat.

Az idei út fővédnöke Sebő Ferenc, az országSZerte ismert Kossuth-díjas népzeneS, a magyar táncHáz mozgalom egyik alapító tagja, a Fölszállott a páva vetélkedőműsor zsűrijének elnöke. A szerelvényben az étkezőkocsi mellett az előadások megtartására is alkalmas, speciális kialakítású Orfeum-kocsiban a Sebő együttes szórakoztatja a közönséget, a legfiatalabbakat pedig ugyanítt képzett animátorok várják a játszóházban. A Történelmi Székely Gyorssal érkezők a hagyományos csíksomlyói istentiszteletet követően pünkösdvásárnap a Karakó-völgyhídon és a lóvészí alagúton, valamint Gyimesközéplokon át a történelmi Magyarország egykori országhatárához, Gyimesbükkre és a legkeletibb MÁV-örházban berendezett múzeumba, valamint a közeli Rákóczi-várhoz is ellátogathatnak. A Történelmi Székely Gyors június 9-én este érkezik vissza a Nyugati pályaudvarra.

ÖsszNemzeti zarándokvonat – Székely Gyors-Csíksomlyó Expressz

Maratoni útvonalon közlekedik az ÖsszNemzeti zarándokvonat: a Székely Gyors és a Csíksomlyó Expressz közös szerelvénye. A Csíksomlyó Expressz június 5-én, csütörtökön éjjel Magyarország nyugati határától, Szombathelyről indul, majd Sopronon át pénteken hajnalban Budapest-Keleti pályaudvarra érkezik. Itt egyesül a Székely Gyorssal, és az összesen tizenhat kocsiból álló két vonat immár ÖsszNemzeti zarándokvonat – Székely Gyors-Csíksomlyó Expressz néven folytatja útját Debrecen és Kolozsvár érintésével a Csíki-medencébe.

A vonaton utazó mintegy 1100 zarándok a környező településeken szállhat meg, a csíksomlyói pünkösdvásárnap szentmise után pedig a történelmi határra, Gyimesbükkre is ellátogathatnak. A szerelvényt Szombathely és Budapest között a legendás Aranycsapat emléke előtt tisztelgő 470 010-es pályaszámú, feldíszített Taurus-mozdony húzza, Budapest és Madéfalva között pedig a 480 005-es pályaszámú, Mátyás király emlékétt őrző TRAXX mozdony vontatja majd. A vonatok gyimesbükki érkezését követően a két feldíszített magyar mozdony kocsik nélkül, egymással összekapcsolva tiszteleg az ezeréves magyar határon. Az ÖsszNemzeti zarándokvonat egy igazi erdélyi körutazást követően, Brassó és Arad érintésével tér haza pünkösdhétfőn, a Csíksomlyó Expressz pedig június 10-én reggel érkezik vissza Szombathelyre.

Vasút a javából! – indul a nagy vasutas családi vetélkedő

– Életünk a vasút, hivatásunk a következő generációké is –

Budapest, 2014. június 5. – A MÁV-START „Vasút a javából!” címmel vasútismereti vetélkedőt indít munkavállalóinak gyermekei és gyermekvasutasok körében. A várakozásokat felülmúlva, a családi megmérettetésre már eddig több száz ifjanc jelezte részvételét. Tíz online forduló – amiben a családtagok is segíthetnek –, majd döntő a legjobbknak, kamerák kereszttüzeben. Indul a nagy vasutas családi vetélkedő!

A közel 15 ezer munkavállalót foglalkoztató MÁV-START Zrt. hazánk egyik legnagyobb munkaadója, amely a közösségi közlekedésben kulcsszerepet tölt be. Olyan különleges és felelősségteljes világ a vasutasoké, amelyben rendre több generáció szolgálja utasainkat, és sok esetben apáról fiúra, anyáról leányra öröklődik a hivatás, a vasút szeretete. Vasúttársaságunk most induló családi vetélkedősorozatával utazóközönségének is meg kívánja mutatni a vasutasok nagy családján és a vasutas családokon belül továbböröklődő vasútszeretetet, hivatástudatot – nem utolsó sorban tovább erősítve a vasutas családok összefogását.

A színes, változatos elemeket tartalmazó szakmai megmérettetésen a MÁV-START dolgozóinak 10-16 éves gyermekei illetve családtagjai, valamint gyermekvasutasok vehetnek részt, ez idáig már több százan jelezték részvételi szándékukat. A játékosok tíz fordulóban tehetnek tanúbizonyoságot a vasút ismeretéről és szeretetéről: a www.mav-start.hu oldalon lévő játékelületre belépve a vállalat alaptervékenységeihez kötődő szakmai (személyszállítási, vontatási és gépészeti), továbbá általános vasúttörténeti feladatokat oldva meg. Ehhez szüleik, nagyszüleik, családtagjaik segítségét is igénybe vehetik. A játék zárásaként, 2014 novemberében a legtöbb pontszámot elérő 30 játékos 3 fős csapatokban mérkőzik meg egy nyilvános döntőben. A legjobban teljesítő gyermekek értékes nyereményekben részesülnek.

A vasúthoz alapvetően kötődő gyerekek a versenyben részvételükkel még közelebb kerülhetnek a szakmához, játékos formában mélyülnek el a vasúttal kapcsolatos témákban. Természetesen nem titkolt célunk – a vasutas családok tradíciójára építkezve – az e pályára készülő gyerekek motiválása, szakmai támogatása sem. Vetélkedőnk egyúttal illeszkedik az EU Családszervezeteinek Szövetsége által 2014-re kihirdetett család és munka összehangolásának évéhez, valamint az ENSZ Nemzetközi Családév 20. jubileumához.

Növekvő biztonság a vonatokon és az állomásokon

– újabb polgárőr-egyesülettel működik együtt a MÁV-START

A MÁV-START számára kiemelten fontos az utasok és a járatokon szolgálatot teljesítő vasutasok biztonsága, valamint az állomások, a járművek és a vasúti berendezések, eszközök védelme. A vasúttársaság mindent megtesz azért, hogy növelje utasai és dolgozói biztonságérzetét, és csökkentse a járművek rongálásával, illetve a lopásokkal okozott károk mértékét. Ezért a MÁV-START tavaly ősszel együttműködési megállapodást kötött három polgárőr-egyesülettel, majd a kedvező tapasztalatok nyomán idén februárban újabb szervezettel bővült a kör. Ma pedig az ötödik megállapodás is megkötött: a Balatoni Vasúti Régió – Fonyód Polgárőr Egyesülettel.

Budapest, 2014. május 29. – A MÁV-START tavaly szeptemberben három polgárőr-egyesülettel kötött együttműködési megállapodást, mely keretében ma már egyre több vonaton és állomáson ügyelnek polgárőrök a közrend fenntartására és az utasok, jegyvizsgálók biztonságára. Emellett a vasútörökkel és a hatóságokkal szoros együttműködésben a járműrongálások, lopások megelőzése érdekében bűnmegelőzési járőrszolgálatot is ellátnak. Az egyesületek tagjai mindezt társadalmi megbízatásként, ellenszolgáltatás nélkül vállalják.

A járatokon szolgálatot teljesítő polgárőrök jelenléte növeli az utasok és az utazószemélyzet biztonságérzetét. Az eltelt időszak tapasztalatait összegezve egyértelművé vált, hogy a polgárőrök jelenléte hathatós segítség a MÁV-START számára, és visszatartó erő a bűnelkövetőkkel szemben. Ezért döntött úgy a vasúttársaság, hogy újabb polgárőr-szervezettel köt együttműködési megállapodást, így a vasútörök, a jegyvizsgálók és a készenléti rendőrség munkáját a budapesti székhelyű Vasúti Polgárőr Egyesület, az Első Pécsi Vasutas Polgárőr Egyesület, a Celldömölki Vasutas Polgárőr Egyesület, és a Városi Polgárőrség Záhony Egyesület mellett ettől fogva a Balatoni Vasúti Régió – Fonyód Polgárőr Egyesület tagjai is segítik. Az együttműködés nyomán immár 150 önkéntes polgárőr munkájára számíthat a vasúttársaság.

A polgárőr-egyesületekkel való együttműködést a jogszabályi változások tették lehetővé. Korábban ugyanis ezek az egyesületek csak a székhelyük szerinti településen láthatták el feladataikat, de a szolgálatellátás területi kötöttségének megszüntetésével lehetővé vált a személyszállító vasúttársaságokkal való szorosabb összefogás is. A jogszabályok kedvező változását kihasználva a MÁV-START továbbra is keresi az együttműködés lehetőségét a polgárőr-egyesületekkel.

A többségében vasutas munkavállalókból szerveződött önkéntes polgárőr-egyesületek tagjai szakmai ismereteiknek és gyakorlatuknak köszönhetően otthonosan mozognak a vasút világában, és rendelkeznek a szolgálat ellátásához szükséges személy- és helyismerettel. A vonatokon éppúgy ott vannak, mint a vasútállomások területén. Munkájukat önállóan vagy járőrtársaként, rendőrök, vasútörök, jegyvizsgálók mellett végzik, de a MÁV-START a peronkapus ellenőrzések megerősítésében is számíthat segítségükre. A vasutas egyesületek működésének jelentőségét az Országos Polgárőr Szövetség is elismeri, Közlekedési, Baleset-megelőzési, Vízirendészeti Tagozatán a vasúti egyesületek szakmai munkáját a Kötőtpályás Szakág koordinálja.



Újra a MÁV-START üzemelteti a nemzetközi étkezőkocsikat

– Megújuló szolgáltatás, több mint száz új munkahely –

Budapest, 2014. június 4. – A MÁV-START Zrt. 2014. június 1-jétől maga üzemelteti a nemzetközi járataiban közlekedő étkezőkocsikat, valamint júliustól a balatoni vonatokon is újraindítja a szolgáltatást. A vasúttársaság megújult kínálattal és alacsonyabb árakkal várja az utasokat, egyúttal több mint száz új munkahelyet is teremt. Ungvári Csaba, a MÁV-START Zrt vezérigazgatója a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban – 2014. június 4-én – nyílt Utaseλλάtó kiállításon jelentette be mindezt.

A MÁV-START 2014. június 1-jétől üzemelteti a nemzetközi vonatokban közlekedő étkezőkocsikat, amelyek szolgáltatásai természetesen a belföldi szakaszokon is igénybe vehetőek. Aznap, vasárnap hajnalban indult az első saját étkezőkocsis vonat Hamburgba, s a napokban Budapestre már mindegyik MÁV-START étkezőkocsis saját üzemeltetésben, megújulva indult – és indul a jövőben is útnak. Időszaktól függően ez napi 21-22 étkezőkocsis vonatot jelent.

A szolgáltatást az elmúlt években külső vállalkozó végezte, a szerződés lejártát követően döntött úgy a vasúttársaság, hogy saját üzemeltetésbe veszi ezeket a kocsikat, és megújítja a kínálatot, valamint kedvezőbb árakat kínál. Az étkezőkocsikkal Ausztriába, Csehországba, Romániába, Németországba, valamint újdonságként Horvátországba, Szlovákiába menő vonatokon találkozhat az utazóközönség. Június 13-ától a bolgár tengerpartra is közlekedik MÁV-START étkezőkocsi. Továbbá július 1-től a Balaton déli és északi partjára tartó egyes vonatokon indul újra belföldi viszonylaton a fedélzeti utasellátás.

Jelentősen megújult kínálat, emelt minőség

Egy-egy étkezőkocsiban mostantól egyszerre 10-18 féle étel közül választhatnak az utasok. Az étlap jelentősen megújult, a választék kialakításakor az adott országok étkezési szokásait is figyelembe vették a szakemberek, a menüben megtalálhatóak a klasszikus utasellátós ételek – mint a paprikás csirkemell galuskával vagy a gulyásleves, bolognai spagetti –, de a cézár saláta, a majorannás jércemell, a borókabogyós marhasült is a kínálat része. Gondoltak az édességet kedvelőkre is: a császármorzsa mellett brownie és zserbó is választható.

Az étkezőkocsi szolgáltatás saját üzemeltetését több hónapos munka előzte meg: a Keleti pályaudvaron raktárhelyiségek újultak meg, a 25 étkezőkocsit új eszközökkel szerelték fel. Lecserélték az étkezészeteket, poharakat, asztalterítőket, a konyhák is megszépültek, sok kocsiban a régi berendezéseket felváltották az új sütők, grillezők, hűtők.

Több mint száz új munkahely

A szolgáltatás saját kézbe vételével 104 új munkahelyet is teremtett a vasúttársaság, alapvetően szakács és felszolgáló (utazó személyzet), valamint „földi kiszolgáló” (raktáros, pénztáros stb.) munkakörökben. A vasúttársaság maga végzi a kocsik karbantartását, valamint a raktározási, beszerzési, logisztikai tevékenységet is. Mindez jól illeszkedik a MÁV-csoport azon stratégiájába, mely szerint saját fejlesztései, munkaszervezése révén számos korábban külső fél által végzett munkát házon belül old meg, erősítve a vasutas munkahelyeket.

Kiállítás az Utasellátóról

A 66 éves Utasellátó múltját idéző kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban. Csoki roló, „sztaniolba” csomagolt csemege, csatos üveges üdítő, Herendi, Hollóházi logózott porcelánok – ki ne emlékezne rájuk? Ma már több évtizedes vasúti utazások emlékei. A MÁV-START májusban hirdette meg az utazóközönség körében az Utasellátó ereklyék megmentését célzó programját, egyebek közt a felhívásra beérkezett tárgyakból is kerültek a tárlat anyagába.

A gyűjtemény bemutatja a korai hálókocsikat, azt, hogy a II. világháború után hogyan indult el az Utasellátó szolgáltatás. Azok, akik a sok eredeti tárgy és dokumentum szemlélésébe belefáradnak, megpihenhetnek a kiállításban berendezett büfékocsi ülésein, „kinézhetnek a vonat ablakán” is, vagy megnézhetik, milyen volt a vetett ágy egy hálókocsiban.

A vitrinekben mindezeket túl különböző büfé, étkező és hálókocsi H0-ás modellek is láthatók. A kiállítás 2014. augusztus 20-ig várja a látogatókat a Közlekedési Múzeumban.



Több budaörsi és törökbálinti járaton is forgalomba állnak a vadonatúj autóbuszok

A főváros forgalmában is fontos szerepet betöltő agglomerációs vonalak közül a Budaörsre közlekedő 40-es, 40E, 140A, valamint a Budaörsön túl Törökbálintra is járó 140-es és a 140B buszjáraton is új, alacsonypadlós és akadálymentesített járműparkkal veszi át 2014. június 7-étől (szombattól) az autóbuszos közösségi közlekedés szolgáltatási feladatait a VOLÁNBUSZ Zrt. a Budapesti Közlekedési Központ megrendelésére. A menetrendek, a járatszámok és a tarifák továbbra is a meglévő fővárosi BKK-rendszerbe illeszkednek. A mostani ütemmel, a 287-es és 287A buszvonalak már megvalósult járműcseréjével és a június folyamán a 88-as, 172-es, 188E, 240E, 940-es, 972-es vonalakat érintő további járműcserékkel együtt a budaörsi és törökbálinti vonalakon összesen 47 darab szóló MAN A21 Lion's City autóbusz áll forgalomba. A buszjáratok Újbuda és Kelenföld közlekedésében is jelentős szerepet töltenek be Budapesten. Az agglomerációs vonalakra érkező, összesen 167 darab klimatizált, alacsonypadlós és környezetbarát autóbuszokkal számottevően növekszik a szolgáltatás színvonala az érintett vonalakon.

A péceli 169E és 956-os, a solymári 64-es, 64A, 164-es, 264-es és 964-es, a pilisborosjenői 218-as, a nagykovácsi és remeteszlói 63-as és 963-as, a gyáli 55-ös, 84E, 89E, 94E, 294E és 994-es, a diósi 13-as, 113-as és 113A, valamint a Kamaraerdőből Budaörs felé járó 287-es és 287A agglomerációs buszjáratot követően 2014. június 7-

étől a Budaörsre járó 40-es, 40E, 140A, valamint a Budaörsön túl Törökbálintra is közlekedő 140-es és 140B buszjáraton is új, alacsonypadlós és akadálymentesített járműparkkal veszi át az autóbuszos közösségi közlekedés szolgáltatási feladatait a VOLÁNBUSZ Zrt. A következő hetekben a további budaörsi és törökbálinti busz vonalán is megjelennek az új buszok. A menetrendek, a járatszámok és a tarifák továbbra is a meglévő fővárosi BKK-rendszerbe illeszkednek.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Fővárosi Önkormányzat megállapodása alapján a Budapesti Közlekedési Központ közbeszerzési pályázatán nyertes VOLÁNBUSZ Zrt 8 + 2 évre kapta meg a jogot az agglomerációs vonalak üzemeltetésére. A társaság a pécelin, a solymárin, a pilisborosjenőin, a remeteszlősin, a nagykovácsin, a gyálin, a kamaraerdein, a diósdin, a budaörsin és a törökbálintin kívül további 3 (budakeszi, szigetszentmiklósi/lakihegyi) agglomerációs járatcsoportot vesz át június végéig ütemezett időpontokban.

Az állami tulajdonú VOLÁNBUSZ Zrt 11 milliárd forintból összesen 167 autóbust szerzett be, közülük mintegy 150-et állít majd minden munkanap reggel forgalomba a BKK által szervezett, a főváros buszhálózatába szervesen illeszkedő elővárosi vonalakon. Az új buszok több ütemben a 13-as, a 22-es, a 64-es buszcsalád, a 38-as, a 40-es, a 40E, az 55-ös, a 63-as, a 84E, a 88-as, a 89E, a 94E, a 140-es, a 140A, a 140B, a 169E, a 172-es, a 188E, a 218-as, a 240E, a 272-es, a 287-es, a 287A és a 294E autóbusz vonalán és az agglomerációs éjszakai járatokon jelennek meg.

A 106 darab MAN A21 Lion's City és a 61 darab Rába-Volvo 7900 típusú autóbusz minden korszerű igénynek megfelel: a járművek teljes hosszukban alacsonypadlósak és akadálymentesítettek, kamerarendszer működik bennük, az utazást légkondicionáló teszi még komfortosabbá. Az új buszok megkönnyítik az idősek, a mozgásukban korlátozottak és a babakocsis szülők közlekedését. A kerekesszékes utazást kihajtható rámpa is segíti.

A Rába-Volvo autóbuszokat a továbbfejlesztett és csökkentett CO₂-kibocsátású Euro 5 EEV motorral szerelték fel. A MAN járműveket a közösségi közlekedésben Magyarországon először megjelenő Euro 6 normának megfelelő motorral és a környezetterhelés csökkentését is segítő legkorszerűbb automata sebességváltóval gyártották. Minden harmadik új járműbe beépített automata utasszámláló rendszerrel támogatja a forgalomszervezési feladatokat. A buszokat felszereltük a FUTÁR rendszerrel, az utastérben és a jármű oldalain elhelyezett belső és külső kijelzők folyamatosan adnak aktuális tájékoztatást a járat útirányáról és a soron következő megállókról. Az új buszok üzembe állításának köszönhetően Budapest és az agglomeráció levegőszennyezettsége jelentősen csökkenthető.

A fejlesztések eredményeként a nyár közepére minden második busz alacsonypadlós lesz Budapesten.

Budapest, 2014. június 6.
Budapesti Közlekedési Központ
VOLÁNBUSZ Zrt

Mindenképp megvalósul a MOL Bubi

A Budapesti Közlekedési Központ a ma megjelent, MOL Bubi rendszerről szóló hírekkel kapcsolatban a következőket kívánja leszögezni:

1. A Bubi megvalósítása előtt részletes, nemzetközi piackutatást végeztünk, majd nyílt közbeszerzési eljárást indítottunk, melyben meghatároztuk a részletes szerződéses feltételeket és a műszaki elvárás-rendszert. A pályázóktól referenciák bemutatását is megköveteltük, illetve a műszaki elvárásaink kialakításakor minden jelentős európai partnerünkkel egyeztettünk, ahol ilyen rendszer már működik.
2. A nyílt közbeszerzési eljárás nyertese az egyik legnagyobb magyar informatikai társaság, a T-Systems lett, partnere a magyar Csepel és a már számos európai nagyváros hasonló rendszereinek informatikai hátterét biztosító német Nextbike. A konzorcium a legolcsóbb ajánlatot adta a versenyben. A BKK részéről örömmel láttuk, hogy a magyar iparnak lehetőséget adó konzorciumi felállásban indult a T-Systems, ugyanakkor a kezdetektől fogva éreztük ennek kockázatát is: magyar, Csepel-biciklikkel és a Bubi alapját képező, egyébként számos referenciával bíró német informatikai háttérrel hasonló rendszer még nem működik Európában, tehát ezen elemek illesztése és a rendszer további szoftverfejlesztése előreláthatóan komoly projektmenedzsment-odafigyelést és felkészültséget követelt meg a vállalkozótól, illetve kockázatokat hordozott. Ezen kockázatokra is tekintettel a BKK szigorú határidőket és ehhez kapcsolt kötbéreket foglalt a szerződésbe, hogy a határidőben való teljesítésre ezzel is ösztökéljük a vállalkozót.
3. A megkötött szerződés szerint a T-Systemsnek a rendszer készre jelentésére a határideje 2014. április 7. volt, mely nem előre erre a napra meghatározott konkrét dátum volt, hanem a tenderben szereplő átfutási időtartam alapján a szerződés aláírásától számítva éppen ekkorra esett az átadás időpontja.

4. Nagyjából februártól előre látható volt, hogy a szoftverfejlesztés és a rendszerillesztés terén a vállalkozó késedelemben van, ezért is nem vállaltunk konkrét határidőt korábban, hanem tavaszra, akkoriban április végére vagy május elejére reméltük a rendszer átadását. A gyűjtőállomások telepítése és a biciklik szállítása rendben lezajlott, a rendszer lelkét képező informatikai megoldások véglegesítése azonban jelentős, immár két hónapos késedelemben van. Ezt a T-Systems is elismerte néhány nappal ezelőtti közleményében.
5. A BKK mintegy 100 kollégával folyamatosan, megállás nélkül teszteli a rendszert és mindennap részletes jegyzőkönyvet veszünk fel. Sajnos, valós az a helyzetleírás, hogy a rendszer még ma is, ugyan kisebb, de számos kisebb szoftveres problémával, megbízhatósági és működési zavarral küzd. Ezek javítása nélkül a rendszert átvenni nem áll módunkban, hiszen közpénzt és uniós támogatást használunk fel, és ha a rendszert mai készülsége mentén beindítanánk, joggal válna felhasználói kritikák céltáblájává.
6. A BKK minden szerződéses eszközzel élve igyekszik a T-Systems által vezetett konzorciumot a teljesítésre ösztönözni, így valóban bejelentettük kötbérgényünket. Április 7-e óta minden egyes napi késedelem 1,798 millió forint késedelmi kötbér kiszabását jelenti, eddig az így összegyűlt kötbér tehát több mint 104 millió Ft. A kötbér plafonja a szerződés szerint 179,8 millió Ft (a szerződéses ár 20%-a), tehát a kötbérplafont a vállalkozó 2014. július 16. napján éri el. Ezt követően a BKK-nak a megmaradt egyetlen szerződéses szankcionálási lehetősége a szerződés felmondása lesz, de ezen végső eszköz alkalmazásáról csak akkor döntünk, ha a vállalkozó addig nem képes a hibák megnyugtató kijavítására.
7. A BKK megrendelői részről minden lehetséges és szükséges intézkedést megtett és megtesz a projekt megvalósításának gyorsításáért, a fejlesztések segítéséért. Ezért is végezzük jelentős erőforrásokkal a rendszer folyamatos tesztelését, a hibák kijavítási folyamatát a legapróbb részletekig nyomon követjük, azonban a szoftver fejlesztését, hibajavítását a rendszert eredeti áron nettó 899 milló forintért megvalósító nyertes vállalkozótól nyilvánvalóan nem vállalhatjuk át. Szakmai megítélésünk szerint nincs javíthatatlan, vagy a rendszer teljes átalakítását igénylő hiba, tehát amennyiben a T-Systems, a Csepel és a Nextbike minden elvárható és szükséges intézkedést megtesz, a hibák kijavítása után a rendszer működése megnyugtató, magas műszaki színvonalon elindítható, ám a késedelem miatt érvényesíteni fogjuk a kötbérvetelésünket. Az, hogy ezt az állapotot mikorra érjük el, ma kizárólag a szállító konzorciumon múlik.

A Fővárosi Önkormányzat és a BKK továbbra is elkötelezett a projekt megvalósítása iránt, ezért mindent megteszünk annak érdekében, hogy mihamarabb elindulhasson Budapest közösségi kerékpáros rendszere.

Budapest, 2014. június 4.

Budapesti Közlekedési Központ



A lóvasúttól a 2-es villamosig

A debreceni villamos-közlekedés rövid története Lehmann József lovag és porosz királyi bizományi tanácsossal kötött szerződés alapján 1884. október 2-án indult el Debrecenben - elsőként az Osztrák Magyar Monarchiában-, személy- és teherszállítási céllal, a gőzhajtóerővel vontatott vasút. A kor követelményének megfelelni akaró városvezetés 1911. március 16-án indította be a villamos közlekedést négy vonalon. A meglévő hálózatot 1923-ban tovább bővítették Pallagig, felhasználva a DNYBV (Debrecen –Nyírbátor Helyiérdekű Vasút) vonalát, majd 1927-ben megépült a Nagyerdei körforgalmat lehetővé tevő pályaszakasz is. A Hatvan utcai vonalat 1949-ben tovább vezették Nyulasig, míg 1962-ben a Kossuth utcai pályaszakaszt áthelyezték az akkori Béke útjára. 1934-ben a Csapó utcai vonalat a Köztemető megnyitása miatt meghosszabbították egészen a temető főkapujáig. A második világháború bombázásai jelentős károkat okoztak a D.H.V-nak (Debrecen Helyi Vasút). A cég kocsiallómanya, felsővezeték-rendszere, pályaépítményei, központi és Salétrom utcai telepen lévő épületei megsemmisültek vagy megrongálódtak. A német megszállás és a háborús károk helyreállítása után a gazdasági növekedés hatására jelentősen emelkedett a tömegközlekedésben résztvevők száma Debrecenben. Ennek a kihívásnak igyekezett megfelelni az akkor már DKV néven működő vállalat. 1962-től folyamatosan új FVV típusú villamosokat szerzett be a cég. A vállalat vezetőinek minden erőfeszítése ellenére, az 1968. évi közlekedési koncepció alapján 1970-től megkezdődött a kötőtpályás közlekedés leépítése Debrecenben, melynek során 1975-ig valamennyi szárnyvonalat felszámoltak a városban. Ezt, a ma már hibásnak ítélt pusztítást, csak az 1-es vonal ma is működő viszonylata élte túl. A rendszerváltás után

felelősödtek a villamos energiával működő közösségi közlekedés fejlesztését sürgető nézetek. A vállalat a tömegközlekedésben jelentkező növekvő igények kielégítésére 1993 és 1997 között, részben pályázati pénzek felhasználásával, 11 korszerű, magyar gyártású villamos járművet szerzett be. Városunkban 1999-2000-ben fogalmazódott meg egy új villamosvonal megépítésének a gondolata, mellyel két olyan buszjárat kiváltása vált lehetővé, melyek az útvonal adottságaiból adódóan már képtelenek voltak a nagyszámú utazni vágyó tömeg elszállítására. Az Európai Unióhoz való csatlakozásunkkal kézzelfogható közelségbe került ennek az elképzelésnek a megvalósítása. A beadott pályázatot 2008. december 18-án a döntéshozók elfogadták, mely tartalmazta az új pálya megépítését és 18 új, 100 százalékban alacsonypadlós, légkondicionált járművek beszerzését is. A 2-es villamospálya kivitelezési munkálatai 2010. szeptember 15-én kezdődtek el. A pályázat keretében a Debrecen Pláza és a Doberdó utca között hét kilométernyi új pályaszakasz és 25 új megállóhely épült. A sikeres járműtendert követően, az első spanyol gyártású CAF típusú villamos 2013. május 23-án érkezett meg Debrecenbe. A 2-es villamos pályáján a közlekedés 2014. február 26-án indult el, és március 1-jétől már üzemszerűen működik az utasok nagy meglegedésére.

Debrecen, 2014. május 21.
<http://www.dkv.hu/>

DKV Zrt. - „A múltra épülő jövő”

A DKV Debreceni Közlekedési Zrt idén ünnepli megalakulásának 130. évfordulóját. Így a 2014-es év az emlékezés és a jövő jegyében telik a társaság életében. A jövőt jelentő 2-es villamos elindulása mellett szeretnénk, ha utasaink jobban megismernék a társaság múltját is. Május végén jelent meg a cégtörténetet bemutató könyv, a „Múltra épülő jövő, 130 éves a DKV Zrt” címmel, de ugyancsak ezt a címet adtuk a FÓRUMBAN, 2014. június 2-22. között látható interaktív kiállításunknak is.

A DKV Zrt jogelődje a második ipari forradalom idején alakult meg, melynek életét felvirágzások és nehéz idők egyaránt kísérték. Büszkén mondhatjuk, hogy 130 év után is Debrecen egyik jelentős és meghatározó szolgáltató társasága a DKV Zrt. Alapítóink az akkori kor viszonyosságai ellenére is 1884-ben elindították a gőzvasutat, majd 1911-ben elvégezték a villamosítást, fejlesztették a hálózatot és bővítették a vonalak számát is. Túléltek a motorizációt, majd 1985-ben elindították a trolibusz-közlekedést. A DKV Zrt a XXI. században is megfelel a kor követelményeinek. A cég 2002-ben átvette Debrecen város parkolásának üzemeltetését. 2009 óta az elektromos közlekedés mellett a város teljes, immáron az autóbuszos közlekedését is magába foglaló egységes közösségi közlekedési rendszert üzemeltet. Az idén a villamos-közlekedés várostörténeti mérföldkövéhez ért azzal, hogy február 26-án megkezdte az utasok szállítását a 2-es villamos vonalán. A vállalat jelenleg Európa egyik legmodernebb, környezetbarát, egységes járműflottájával és nagyrészt megújult infrastruktúrával rendelkezik. A kiállítás interaktív módon végig vezeti a látogatókat a kezdetektől napjainkig. A képek mellett érdekes játékokkal, „élő” makettel mutatjuk be a felnőttek és gyermekek számára is a Debreceni Közlekedés Világát, azaz a DKV-t, mert úgy gondoljuk, így ismerhető meg a múltra épülő jövő. A tárlat szenzációja a 2-es villamos a FÓRUMBA! A gyerekek beülhetnek a villamosvezető székébe és virtuálisan végig vezethetik a villamost az új pályán! Míg ők utaznak, a felnőttek megpihenhetnek, a múltat idéző DKVZÓ-ban, egy DKÁVÉ mellett.

Megelevenedik az '50-es 60-as évek forgalmi irodája, közös fotó készülhet a régi idők kalauzaival és az óriás fotók mellett a régi relikviák is megtekinthetők a két szinten berendezett kiállításon. A látogatók utazást tehetnek velünk a múltba! A kiállítás ideje alatt június 14-15-én és 21-22-én délutánonként, omnibuszos városnézésre invitáljuk az érdeklődőket. Az óvodások és az iskolások számára játékos és szórakoztató programokkal készülünk, hogy minél jobban megismerhessék és megszeressék a helyi közösségi közlekedést, a Debrecenben közlekedő járműveket, és elsajátíthassák a közösségi közlekedési eszközök használatának szabályait, a kényelmes és biztonságos utazás feltételeit. A csoportok számára tárlatvezetést is adunk, ehhez előzetes időpont-egyeztetés szükséges, az alábbi elérhetőségeink bármelyikén: tel: (52) 502 649; e-mail: marketing@dkv.hu

Debrecen, 2014. június 2.
<http://www.dkv.hu/>



Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Biztonságosabb sztráda kapcsolatok a fővárosi agglomerációban

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt Törökbálintnál két új összekötő ágat épít ki az M0-M7 autópályák csomópontjában. Az elmúlt években hétköznap reggelenként Törökbálinton jelentősen megnövekedett az átmenő forgalom. A járművek jelentős része Budapestre tart, a településen keresztül hajt fel az M1-es autópályára, az M1-M7 közös szakaszára. A 8103-as jelű út Kerekdomb megkerülésével biztosít kapcsolatot az M1 és Budapest felé, becsatlakozva a 8102-es útba. Az átmenő forgalom azonban többnyire a lakóutcákat használja, a város számára ezért elsődleges fontosságú a zavaró forgalmi terhelések konfliktustűrőbb térségekbe terelése. Az M0-M7 autópálya csomópont és a 8103. jelű út közötti új Budapest irányú kapcsolatok létesítése forgalomlebonnyolódási és forgalombiztonsági szempontból megfelelő megoldás. A más országokban már elterjedt kialakítás Magyarországon először jelenik meg.

Az Új Széchenyi Terv forrásaiból megvalósuló beruházás kivitelezési közbeszerzése a mai napon megjelent. Eredményes eljárás és az anyagi forrás rendelkezésre állása esetén a munkálatok még idén elindulhatnak, befejezés legkorábban 2015 végén várható.

2016 őszen már autópályán közlekedhetünk Abony és Fegyvernek között 2014. június 03.

Tavaly ősszel megkezdődött a 29 km hosszú, új nyomvonalon kialakított autópálya kivitelezése. Az M4 három részben épül: az első az Abony és a Tisza közötti 13,4 kilométeres, a második a Tisza-hidat magába foglaló 2,3 kilométeres, a harmadik pedig a Fegyvernekig tartó mintegy 13,2 kilométeres szakasz. Az autópálya kezdő szelvényétől a Tisza ártéri hídig tartó szakaszon a főpályán humuszleszedés van folyamatban, a vállalkozó építi a beszállító utakat. A Millér-éren az ideiglenes átkelést biztosító mobilhíd a hét végére elkészül. A Tisza-hídnál a jobb parton a végleges cölöpök készítése, ezen kívül töltésanyag beszállítás folyik. A Tisza bal partján, a tiszapüspöki oldalon próbacölöp készítése folyik. A Tisza ártéri híd előtti területen és Tiszapüspöki alatt régészeti feltárást végez a szolnoki Damjanich János Múzeum.

A mai napon megjelent az a kivitelezési közbeszerzési eljárás, amely szerves részét képezi az új autópályának, hiszen a csomópont fogja biztosítani az M4 bekötését a meglévő közúthálózatba. Az elválassi csomópont jelentős részben Pest megyében, kisebb részben Jász-Nagykun-Szolnok megyében épül. A csomópont 2x2 sáv+leállósávú autópályaként 5 km hosszan valósul meg, 5 db aluljárót, 3 km hosszan vadvédő kerítést, több mint 2 km hosszan hullóterelő hálót létesítünk, valamint 34.731 db fát és cserjét telepítünk. A kivitelezéshez szükséges területek mintegy 80 %-a rendelkezésre áll, a továbbiak megszerzése július hónapban várható.

Eredményes közbeszerzés esetén a vállalkozói szerződés ősszel megköthető, és novemberben ezen a szakaszon is megkezdődhetnek a munkálatok. Az elválassi csomópont és az M4 építése 2016 őszi fejeződik be.

A kivitelezés az Új Széchenyi Terv keretében, uniós források segítségével valósul meg.

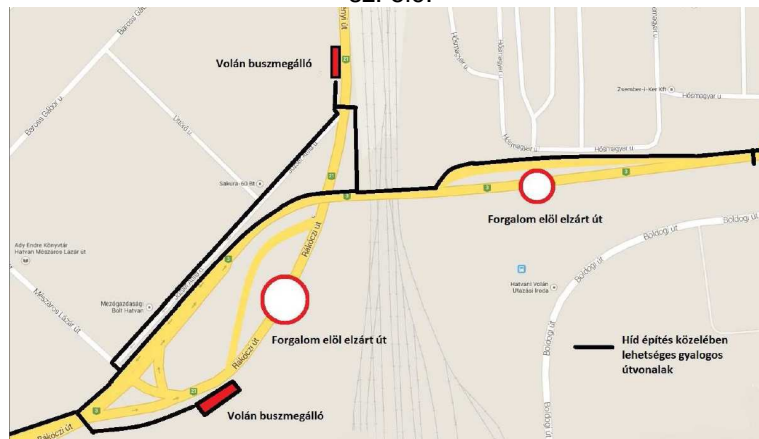
Jó ütemben haladnak a munkálatok a Hatvani vasúti híd építésénél

Júniusban is nagy ütemben folynak a munkák a híd építésénél. A kivitelező folytatja a közműkiváltásokat, út- és szerkezetépítéseket.

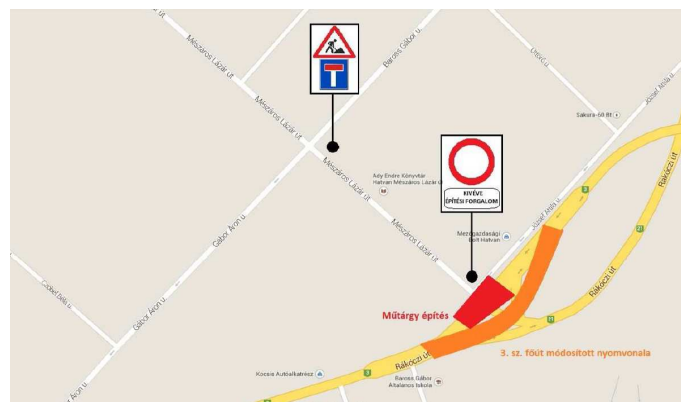
A 3. sz. főúton a buszpályaudvar előtt a töltéstest bontási munkáit végzik, hogy biztosítani tudják az új hídszerkezet alapozásához szükséges területet, emiatt megnövekedett teherforgalomra lehet számítani.

A hónap elején megkezdtek a felüljáró építéséhez szükséges munkaterület felszabadítását szádfalás munkatér határolással, melyet egy 100 tonnás daruval végeznek. Ez a folyamat erős zajjal jár, az okozott kellemetlenségekért a beruházó Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. és a kivitelező K-H Hatvan Konzorcium a lakosság megértését és türelmét kéri.

A körforgalmi aluljárók építése miatt a gyalogosok a József Attila utcán keresztül és a 3. sz. főút bal oldali járdáján közlekedhetnek a mellékelt rajz szerint. A 21-es úti buszmegállókat áttelepítették a Rákóczi út 2. és Bercsényi út 4. sz. elé.



A Mészáros Lázár utcánál a 3. sz. főúton történő biztonságos gyalogos forgalom átvezetésére aluljárót építenek, melynek munkálatait júniusban megkezdik. Az aluljáró építéséhez szükséges munkatér határolás, valamint a szerkezetépítési munkák miatt a Mészáros Lázár utcát a 3. sz. főút felől várhatóan június végétől a tervek szerint szeptember végéig lezárják. A kétirányú forgalmat pedig az Újhatvani Római Katolikus Általános Iskola előtti kétsávos útszakaszra irányítják.



A híd óhatvani oldalán, a terelőút szakaszán továbbra is időszakonként váltakozó irányú, jelzőőrös forgalomirányításra kell számítani.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt és a K-H Hatvan Konzorcium arra kéri az autósokat, a gyalogosokat és kerékpárosokat, hogy figyeljék a kihelyezett táblákat és fokozott óvatossággal közlekedjenek az építési munkálatokkal érintett szakaszokon.

A projekt az Új Széchenyi Terv, Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) keretében 85 százalékos uniós, 15 százalékban hazai forrás segítségével valósul meg.

További információért kövesse a www.facebook.com/nifzrt oldalt.



Multikulturális motoros kerekasztal beszélgetés

A jubileumi 15. Open Road Festen, Magyarország legnagyobb motoros fesztiválján, az alsóörsi Harley-Davidson találkozón rendezték hazánk első „Multikulturális motoros kerekasztal beszélgetését”, amelyen a közlekedési szaktárca, a hatóság és a rendőrség szakemberei a fesztiválra érkezett motoros klubok vezetőivel vitatták meg, hogy mit tehetnek a biztonságosabb közlekedésért.

Jubileumhoz érkezett a Harley-Davidson Budapest által szervezett Open Road Fest, ugyanis az alsóörsi Európa Campingben tizenötödik alkalommal rendezték meg a hazai motorosok legnagyobb fesztiválját. A szelíd motorosok, dübörgő löerők és rockzene fesztiválján azonban nem csak a lázadást és szabadságot keresők teljesezhettek ki, tudniillik a közlekedésbiztonságot propagáló programok mellett a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a rendőrség szervezésében a fesztivál területén felállított sátorban rendezték meg Magyarország első „Multikulturális motoros kerekasztal beszélgetését”. Az Open Road történetében már komoly hagyománya van a közlekedésbiztonsági programoknak, ugyanis 2010-ben itt jelentették be a Motoros Charta megszületését, míg 2012-ben itt mutatták be a Motorosok tizparancsolatát.

Idén is újítottak a szervezők, a hazai szakemberek a különböző országokból érkezett motoros klubok vezetőivel vitatták meg a helyi közlekedési sajátosságokat, a közlekedésbiztonság helyzetét. S noha kétségkívül rendhagyó látványt nyújtott, amikor a hazai közlekedésért felelős szakemberek a talpig bőrbé öltözött, a motoros szubkultúra összes jegyét magán viselő rockerekkel egyeztettek a közlekedésbiztonsági kérdésekről, ám gyorsan kiderült: a felek ugyanazon érdekek mentén képzelik el a motorozás ügyét. A konferencia multikulturális jellegének megfelelően Európa számtalan országából – Olaszországból, Ukrajnából, az Egyesült Királyságból, Svédországból, Ausztriából, Belgiumból, Csehországból, Norvégiából – érkezett vendégek mellett ománi, szaúdi, és az Egyesült Államokban élő Fülöp-szigeteki motoros is részt vett.



"Rendezvényünk célja, hogy a motorozás biztonságáról, mint kiemelt fontosságú témáról nemzetközi dimenzióban cseréljünk véleményt. Magyarországon megfogalmaztunk egy üzenetet, amelyet valamennyi közlekedőnek szántunk, ez az üzenet így szól: első a biztonság!" – vezette fel a kerekasztal beszélgetést Schwáb Zoltán. Az NFM közlekedésért helyettes államtitkára elmondta, a minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és az ORFK-ÖBB negyedik éve az ehhez hasonló közös szakmai fórumon kívánja felhívni a közúton közlekedők figyelmét a közlekedésbiztonság fontosságára. „Az uniós és a hazai közlekedésbiztonsági törekvések, kampányok egyik legfontosabb célcsoportja a védtelen közlekedők, a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorosok. Ez a rendezvény együttműködésre szólítja fel valamennyi közlekedőt. A mai nap a biztonságos motorozás mellett a biztonságos kerékpározásról, az autózásról és gyalogos közlekedés fontosságáról is szól” – fogalmazott Schwáb Zoltán. A motorosoknak szánt kitüntetett figyelem oka, hogy míg más járműkategóriákban évek óta folyamatosan csökken a halálos áldozatok száma, a motorkerékpárosok esetében ez a mutató nem vagy legfeljebb csak kismértékben javul az uniós tagállamaiban, hangzott el.

Moderált kerekasztal beszélgetésen több tematikus kérdést jártak körbe a meghívottak, így szó esett a motoros kultúra terjedéséről, arról hogy melyik országban mit tesznek a biztonságos motorozásért, az oktatás, képzés, a védőfelszerelés fontosságáról, illetve a motorosokat érintő láthatósági problémákról. Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke érdekes összefüggésre hívta fel a figyelmet: „A hatóság többször tapasztalta, hogy amennyiben enyhít a szabályokon, akkor ez sokak számára félre érthető lehet. De ha valaki rosszul értelmezi a szabályokat, akkor azok ellene fordulnak, és annak baleset a következménye” – utalt az utóbbi időben bevezetett kerékpárosokat és motorosokat érintő, nagyobb szabadságot adó szabálmódosítások veszélyeire az elnök.

A fesztivál célközönségét a kerekasztal beszélgetés után a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatala részeg szemüveges pályákkal, PÁV műszeres tesztekkel, motoros és biciklis KRESZ totókkal várta.

A személytaxis vállalkozások ellenőrzésének tapasztalatai

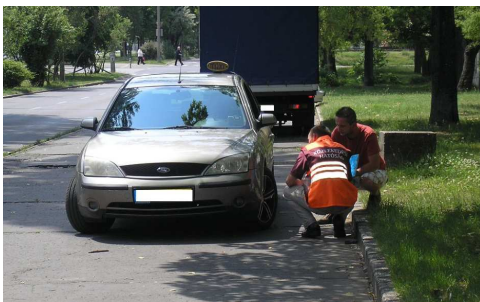
Sümegtől Badacsonyig, Szegedtől Makóig szinte ugyanazokat a szabálytalanságokat tárja fel a Nemzeti Közlekedési Hatóság által elrendelt ellenőrzési akció, amelynek kiemelt feladata a személytaxis vállalkozások ellenőrzése volt. A leggyakoribb probléma az engedélyek érvényességével akadt. Tömeges szabálytalanságot sehol nem találtak az ellenőrök. Május 27-29. között kifejezetten a személytaxis vállalkozásokra fókuszált a Nemzeti Közlekedési Hatóság, egy összehangolt akció keretében több megyében három napon át ellenőrizték a taxis szolgáltatást végzőket, illetve gépjárműveiket. Az akcióban résztvevő szakemberek ellenőrizték a vállalkozás és a gépjárművezető okmányainak meglétét, azok érvényességét, a járművek közlekedésbiztonsági, műszaki, esztétikai és utas kényelmi megfelelőségét. A pályaalakmassági kategóriák kontrollálása mellett kiemelt figyelem övezte a viteldíj jelző készülék (taxaméter) időszakos felülvizsgálatának érvényességét és megfelelő működését. Noha a hatóság a szankcionálással szemben elsődlegesen a tájékoztatást és a megelőzést helyezte előtérbe, az ellenőrök többször esetben kénytelenek voltak szabálysértési vagy közigazgatási eljárást kezdeményezni.

Csongrád megyében (Szeged, Makó, Szentes, Hódmezővásárhely) 45 ellenőrzésből 11 esetben találtak szabálytalanságot, az okmányok érvényességének lejártá vagy azok hiánya miatt nyolc esetben állapították meg jogsértést: egy alkalommal pedig kiderült, hogy hiányzik a taxaméter kalibrálása. A megyei közlekedési felügyelőség várhatóan tíz taxis ellen kezdeményez szankciót.

Nagyjából ugyanilyen eredményre jutott a Veszprém Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége is: a szakemberek két ellenőri egységgel a megye összes taxi droszt állomásán jártak. A taxi állomások mellett személygépkocsival végzett személyszállítási (nem taxi) tevékenységeket is vizsgálták Sümegen, valamint Badacsonyban. Az eredmény: 44 járművet és járművezetőt ellenőriztek, a hiányosságok szinte megegyeztek a Csongrád megyében tapasztaltakkal. Öt esetben állapították meg a gépkocsivezető alkalmatlanságát, mivel nem volt rendben a szakmai képesítést igazoló engedélyük, vagyis nem rendelkeztek taxi vezetői igazolvánnyal. Két járművet engedély nélkül használtak vártaxizásra, egy alkalommal pedig kiderült, hogy csak a járműnek volt engedélye, a gépkocsivezetőnek viszont nem. Közigazgatási eljárást három esetben indítottak, két szabálysértési feljelentést kezdeményeztek.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének munkatársai a három napos akció alatt 37 taxi üzemű járművet ellenőriztek, és csupán egyszer tapasztaltak hiányosságot, amikor kiderült: a gépkocsivezető vezetői engedélyének érvényessége mellett orvosi alkalmasságja is lejárt.

Az ellenőrzési akció egyértelműen megerősítette, hogy a hatóság törekvéseinek megfelelően a piacról egyre inkább kiszorulnak a törvénytelenül működő szolgáltatók. Mivel az NKH továbbra is eltökélt a piac megtisztítása mellett, ezért az ország különböző megyéiben a jövőben is várhatók hasonló ellenőrzési akciók.



Nemzeti Közlekedési Hatóság Sajtóanyaga – www.nkh.hu

Átadták az ország legújabb KRESZ-parkját

Az „Élet Úton” program részeként a Vasúttörténeti Parkba álmódott közlekedési játszóteret a ceremónia után rögvest ki is próbálhatták a gyerekek.

Avatási beszédek, szalagátvágás és ünnepélyes pillanatok után a sokat hivatkozott célközönség, a gyerekek tesztelték élesben az ország legújabb KRESZ-parkját. A Vasúttörténeti Parkban a Jótékonyági Gombóc-piknik színes forgatagába ágyazott átadási ünnepségen a közlekedési park jelentőségét hangsúlyozták az alkotók. „Nagyon vártuk már ezt a pillanatot, amelyet hároméves együttműködés előzött meg” – mutatta be az idáig vezető

utat Berta Tamás, a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Központjának vezetője. Elmondta, az Élet Úton program legújabb eleme több szervezet összefogásának eredménye, fontossága pedig abban rejlik, hogy gyermekek mostantól egy új, a legkorszerűbb módszertan szerint felépített közlekedési parkban sajátíthatják el a biztonságos közlekedés alapjait.

A KRESZ-park a GRSP Magyarország Egyesület kezdeményezésére, a Közlekedéstudományi Intézet együttműködésével épült fel. Ez egy olyan – a gyermekek méreteihez igazított – közlekedési játszótér, amelyen a 12 év alatti gyermekek biztonságos keretek között gyakorolhatják a közúti közlekedés szabályait, a szabályos kerékpározást. Az alkotók szerint rendkívül fontos, hogy az elméletben elsajátított ismereteket először egyszerű szituációkban, majd összetettebb közlekedési folyamatban tudják megélni és gyakorolni a gyermekek. Mindezt ellenőrzött körülmények között, még mielőtt a forgalomba kerülnek. A feladatunk nem az, hogy mindenáron távol tartsuk őket a közlekedésben felmerülő veszélyektől, hanem az, hogy olyan gyermekeket neveljünk, akik képesek kivédeni ezeket a veszélyes helyzeteket, helytállni a nehéz szituációkban is, amelyekkel az utakon találkozhatnak, hangzott el.



Horváth Lajos, a Magyar Vasúttörténet Park Alapítvány kuratóriumi elnöke kiemelte, az emberi kapcsolatokban a beszéd után alighanem a közlekedés igényli a leginkább az együttműködést. „Örömmel biztosítottuk helyszínt a kezdeményezésnek, hiszen nagyon fontosnak tartjuk a célkitűzést. Annyit ígérhetek, a gyerekek minden hétvégén használni fogják” – mondta. Ezt támasztotta alá Pausz Ferenc, az ötletgazda GRSP Magyarország Egyesület ügyvezetője is, aki kijelentette: azért esett a Vasúttörténeti Parkra a választás, mert itt hagyományosan sok a gyermekekre fókuszáló rendezvény. „Szemünk fénye a gyermek, mindannyian arra törekszünk, hogy megóvjuk őket a balesetektől. A közlekedés nem játék, itt a gép nem ad új játékot, ezért kiemelten fontos a gyermekek közlekedési világának formálása” – árulta el Bíró József, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese, hogy a hatóság miért állt egyből a kezdeményezés mögé. A szalagátvágás után a gyerekek rögvest a pályára tódultak, és kerékpárral, rollerrel, kismotorral igazolták a felnőttek állításait. A KRESZ-park mellett felállított KTI-sátorban autós tudásalapú vetélkedővel, bringapárbajjal, szabályismereti tesztekkel, kerékcseres szimulátorral várták a gyerekeket, míg a Láthatósági program részeként egy elsötétített vasúti kocsiban a fényvisszaverő eszközök életmentő jelentőségét tapasztalhatták meg az érdeklődők.

Az ORFK-OBB sem maradt ki a programkínálatból, a szervezet a vasúti hangárban tartotta a „Biztonságos közlekedés gyermekszemmel” című rajzpályázat díjátadóját. A három kategóriában (óvodások, alsó- és felső tagozatos iskolások számára) kiírt verseny győztesei egy-egy kerékpárt, illetve ajándécsomagot kaptak. A pályázat sikerét Kiss Csaba, rendőr alezredes, a szervezet főtitkára értékelte, aki elmondta: a pályaművek zsűrizésekor azt tapasztalták, hogy a gyerekek újabban már a szabálykövetést, például a bekötött biztonsági övet ábrázolják, míg korábban épp a szabálytalanságokra fókuszáltak. „Ez a mi munkánk eredménye is” – összegezte a tapasztalatokat.

Mi az az ÉLET ÚTON program?

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram keretein belül 2011 áprilisában indította útjára a biztonságos közlekedésre felkészítés programját, mely az Élet Úton megnevezést kapta. Az alapító partnerek között szerepel az ORFK - Országos Balesetmegelőzési Bizottság, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, illetve a Közlekedéstudományi Intézet. Legfontosabb alapelve, hogy a törvényi kötelezettség alapján állami feladatként megjelenő közlekedésre nevelést és a járművezető képzést egységes rendszerként kezeli. Ez azt jelenti, hogy közlekedésre nevelés alapozza meg a járművezető-képzést illetve a közlekedési rendszer egészét. A közlekedésre nevelésnek így koncepcionálisnak, egyszilárdságúnak, egyértelműen meghatározottnak kell lennie, miközben az egységes módszertani alapok is kidolgozásra kerülnek. A program a közlekedésre nevelés és a járművezető képzés és vizsgáztatás egységes rendszerben való szemléletét, a felnőttkori közlekedési információs és tájékoztató, továbbképző munkával egyesíti. Ezáltal a közlekedők élethosszig tartó tanulással a kollektív és egységes szemléletformálást követően a közlekedési rendszer jól felkészült és támogatott szereplőivé válnak. Az Élet Úton program indulása óta eltelt rövid idő is bizonyította, hogy

a forgalombiztonsági intézkedések, a nevelés és a tájékoztatás közös koordinációja hatékonyan szolgálják a közlekedésbiztonság javítását.

Nemzeti Közlekedési Hatóság Sajtóanyaga – www.nkh.hu

ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI

2014 július havi évfordulók

Vasút

1846. július 15-én indult a forgalom Magyarország első gőzvasúti vonalán Pest és Vác között.

1868. július 1-jén vásárolta meg a magyar állam a Magyar Északi Vasút Pest – Hatvan - Salgótarján vonalát. Ez a MÁV születésnapja.

1948. július 31-én indították a forgalmat az Úttörővasút (Gyermekvasút) első szakaszán a Széchenyi hegy és az Előre állomás között.

Közúti közlekedés

1833. július 24-én elkészült a hortobágyi kilenclyukú híd (tervező: Povolny Ferenc, kivitelező: Litsman József). A híd megépítésnek eredeti célja, hogy segítse az állami sóút áthaladását és megkönnyítse gulyák, csordák hajtását. Teljes hossza: 167,3 méter.

1888. július 24-én mutatta be John Boyd Dunlop (1840. 02.05. Dreghom – 1921. 10. 23. Dublin) kaucsuk tömlőjét, mely levegőt tartalmazott és kerékre volt erősítve. Találmányára megkapta a szabadalmat.

1886. július 3-án indult bemutató útjára Karl Friedrich Benz (1844. 11. 25. Karlsruhe – 1929. 04. 04. Landenbourg) motoros járműve, amely 1 lóerős, négyütemű motorral hajtott tricikli volt.

1941. július 3-án Budapest kivételével az ország területén bevezették a jobboldali közlekedést. (Budapesten csak november 9-én tértek át az új közlekedési rendszerre).

Vízi közlekedés

1818. július 21-én Bernhard Antal Bécsben, erre kijelölt bizottság előtt sikeres próbautat tett „Carolina” nevű gőzhajójával, amely Magyarország és a kontinentális Európa első gőzhajója volt.

1833. július 19-én kezdődött a Báziaától a Vaskapuig terjedő al-dunai balparti út építését. Ezt az utat az Al-Duna szabályozás részeként építették és később Széchenyi útnak nevezték el. A munkálatok Vásárhelyi Pál (1795. 03. 25. Szepesolaszi – 1846. 04. 08. Pest) tervezésével és irányításával zajlottak.

Városi közlekedés

1766. július 31-én hajóhidat létesítettek Pest és Buda összeköttetésére. Az 540 lépés hosszú szerkezetet 54 csónak tartotta. A hajóhidat a két város bérbe adta. A pontonok többször is megsérültek, vagy a hajók, vagy a viharos szél miatt.

1866. július 30-án közlekedett először a lóvasút Pest városában. A vonal a Széna (ma: Kálvin) teret kötötte össze az újpesti vasúti híddal. Az út 37 percig tartott.

1929. július 2-a óta villamos hajtással jár az 1874-ben épült svábhegyi Fogaskerekű Vasút.

Repülés

1900. július 2-án szállt fel Ferdinand von Zeppelin gróf (1838. 07. 08. Konstanz – 1917. 03. 08. Berlin) első léghajója az LZ-1. A keszthelyi születésű Schwarz Dávid kutatási eredményeit megvásárolta, a szabadalmat levédette. A katona, léghajóépítő gróf a Bodén-tó felett hajtotta végre az első léghajós utazást.

1931. július 15-16-án Endresz György és Magyar Sándor rekordidő, 25 óra és 20 perc alatt repülték át az Atlanti óceánt. Az új-foundlandi Harbour Grace repterről indultak, majd kényszerleszállást hajtottak végre Bicske határában. Ez is rekordnak számít, mert korábban senki sem repült be az óceán túlsó partjáról indulva Európa közepére. Gépük a Lockheed Sirius kiválóan vizsgázott. Az utazás az amerikai magyarok és az angol Rothermere viscount áldozatvállalásából valósult meg. Repülőgépük a „Justice for Hungary” nevet kapta.

1969. július 21-én lépett először ember a Hold felszínére. Az Apollo-11 háromfős csapatából Neil Armstrong és Edwin Aldrin tett 2 óra 31 perces űrsétát, harmadik társuk Michael Collins a Hold körül keringett a parancsnoki űrhajóval.

Személyek

1848. július 6-án született Baross Gábor, „vasminiszter” Pruzsinán, amely a mai Szlovákiában található. Korának kiemelkedő gazdaság és közlekedéspolitikusa volt. (+ 1892. május 9. Budapest).

1869. július 10-én született Pesten Kandó Kálmán, a nagyvasúti villamos vontatás feltalálója. A nagyfeszültségű háromfázisú váltakozóáramú vontatás első alkalmazója, a fázisváltó kidolgozója. (+ 1931. január 13. Budapest).

Szerkesztette: Bikics Péter

Senior Bizottsági Ülés

Tisztelt Kollega/Kollegina!

A KTE **Budapesti Volán Senior Bizottsága 2014. szeptember 2-án** 10.00-tól taggyűlést tart. Helyszíne: a KTE iroda (1066 Budapest, Teréz körút 38. II. em. 235) „427”-es nevű tárgyaló.

LAPSZEMLE

A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület lapja
Megjelenik kéthavonta, 64 oldalon B/5 formában.

Közlekedéstudományi Szemle 2014. 3. szám - tartalom

Schváb Zoltán

Ajánlás

Összeállította: Dr. Tóth László – Közreműködött: Németh Béla

„Vasúti útátjárók biztonsági vizsgálata a burgenlandi és Nyugat-magyarországi határon átnyúló vasútvonalakon” c. Kézikönyv legfontosabb részeinek szerkesztett

Emlékeztető a szerkesztőbizottság 2014. április 22-i üléséről

Építőipari Nívódíj felhívás

2014. évre előfizetési díj:

nem KTE tagoknak:	8.280.-Ft
egyéni KTE tagoknak:	5.140.-Ft
nyugdíjas és diák KTE tagnak tagdíjjal:	4.640.-Ft

Szerkesztőség: 1066 Budapest, Teréz krt. 38.
Telefon: 353-2005
Fax: 353-2005
E-mail: szemle@ktenet.hu

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 VI. Teréz krt. 38. II. em. 235.
Tel/Fax: 353-2005, 353-0562

ADATVÁLTOZÁST BEJELENTŐ LAP

Régi adat:

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

Új adat:

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

Kelt:.....

.....
Aláírás

Közlekedéstudományi Egyesület
1066 Budapest, Teréz krt. 38.
Felelős szerkesztő: Imre Lászlóné
Hírlevél és Honlap Bizottság
elnöke

Telefon/fax: 353-2005, 353-0562
Internet: <http://www.ktenet.hu>
E-mail: info@ktenet.hu