

SZERVEZETI HÍREK	2
Volán Senior Ülés	2
Kihelyezett Országos Intézőbizottsági Ülés	2
Országos Elnökségi Ülés	2
Folytatódik a 2014-2015 évi Egyesületi választás időszaka	2
NET SAROK	2
FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE	3
Új megoldások a közösségi közlekedésben – fenntarthatóság – integráció – finanszírozás	3
MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYEI, HÍREI	3
Meghívó a Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság	3
22. Kongresszusára	3
Sajtóközlemény	3
Drónok: nem a tiltás, hanem biztonságos és jogszerű használat a cél	3
Beszámolók	5
Összefoglaló a KTE balatonfenyvesi a	5
„XIV. A városi közlekedés aktuális kérdései” c. konferenciájáról	5
50 éves a magyar autópálya építés	6
Tapasztalatok, kihívások, lehetőségek - beszámoló a 39. Ütügyi Napok konferenciáról	6
„VIII. Határok nélküli partnerség”	7
2014. október 2-3-án megtartott nemzetközi konferenciáról	7
Szakmai bemutató,	8
az Orosházi úti felüljáró és a Szerdahelyi úti aluljáró építésének helyzetéről	8
Szakmai út,	10
Velenye és a Dolomitok megismerésére	10
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK	10
Forgalomban az első Fecske mozdony	10
Több száz megújult kocsit után jönnek a Fecske mozdonyok	10
A megújult Baross téren indították útjára a 13. Európai Mobilitási Hét programsorozatát	11
Újabb egyetemi jegypénztár nyílt, ezúttal a VIII. kerületben	12
Jegyvásárlás akár az órák közti szünetben	12
Újragombolt MÁV-kollekció	12
Modern és praktikus az új vasutas uniformis –	12
Szolnok – Szajol vonal felújítása miatt jelentős változások a vonatközlekedésben	13
InnoTrans: ezrek szemlélték meg a magyar IC+ kocsit a nemzetközi premierjén	14
Szolgálatba állnak az új motorvonat-flotta első járművei	15
Megújult a Dombóvár – Kaposvár vonal egyik lassú pályaszakasza	16
A MÁV elnyerte a vasúti építészet Oscar-díját	16
Az IC+ kocsit is bemutatkozik az INNOTRENDS rendezvényen	17
<i>Kutatás-fejlesztés-innováció – a vasúton is</i>	17
Európai vasútgépész vezetők tanácskoztak Budapesten	18
– <i>Hatékony, innováció és folyamatos megújulás jellemzi a hazai vasúti fejlesztéseket</i> –	18
Nyolcmilliószor használták már az ingyenes wifi szolgáltatást a vasúton	18
– <i>Egyre többen neteznek utazás közben és az állomásokon</i> –	18
Jelentős kedvezmény a szigetszentmiklósiaknak: környéki hév-bérlettel utazhatnak több buszjáraton	19
Több mint 5700 MOL Bubi felhasználó - újabb rekord született kedden	19
Elindult a BKK FUTÁR Utazástervezője	19
Újabb vadonatúj alacsonypadlós buszokkal fiatalodik a fővárosi járműflotta	21
Már okostelefonon és tableten is tájékoztat a FUTÁR	21
Új, díjmentes P+R és B+R parkolót építünk Kaszásdűlő hévállomáson	22
A Szépvölgyi út felső szakaszán is utazhat októbertől közösségi közlekedéssel	23
Megnyitott a Mórnicz Zsigmond körtéri új BKK Ügyfélközpont	23
Új kerékpártárolók és biztonságosabb kerékpározás a belvárosban	24
Vadonatúj trolibuszok érkeznek Budapestre	25
Fejlesztjük a Száva és a Hungária kocsiszínt	26
Társadalmi egyeztetés indul a fővárosi közlekedés jövőjéről	27
Bővült a BKK-automaták termékkínálata	28

ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI.....	29
Közlekedéstörténeti évfordulók november hónapban	29
In Memoriam.....	30
LAPSZEMLE	31

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2014. november 11. 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a 2014. decemberi Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

Volán Senior Ülés

- **Időpont:** 2014. november 05. (szerda) 10:30
- **Helyszín:** KTE Titkársága (1066 Bp., Teréz krt. 38. II.em./235.)

Kihelyezett Országos Intézőbizottsági Ülés

- **Időpont:** 2014. november 13. 13:00-tól - 2014. november 14. 14:00-ig.
- **Helyszín:** Salgótarján

Országos Elnökségi Ülés

- **Időpont:** 2014. december 8-i hét
- **Helyszín:** egyeztetés alatt (A meghívót, további részleteket az ülés előtt 2 héttel megküldjük az érintetteknek.)

Folytatódik a 2014-2015 évi Egyesületi választás időszaka

A választási menetrendnek megfelelően 2014. szeptember 1-én elkezdődött a KTE Egyesületi választási időszaka. Az országos Küldöttközgyűlés 2014. május 21-i határozata alapján az egyesületi választás 2014-2015 évben a 2014-et érintő főbb határidői az alábbiak voltak, ill. a következők:

1. 2014. szeptember 1. - 2014. szeptember 30-ig: Jelölőbizottságok megválasztása
2. 2014. október 1. – 2014. október 31-ig: Szakcsoportok/Szakosztályok, vezetőség és küldöttválasztása
3. 2014. november 1. – 2014. december 15-ig: Területi Szervezetek/Tagozatok vezetőség és küldöttválasztása
4. 2014. december 22-ig: az Országos Jelölőbizottság elnökének bejelentése

A választási menetrend a következő link segítségével tölthető le:

<http://ktenet.hu/images/kepek/cwqbanoljph4lqklqysc.pdf>

A KTE területi szervezeteinek és tagozatainak vezetői is megkezdték a választások lebonyolításának előkészületeit. Kérjük, hogy a zökkenőmentes lebonyolítás érdekében szíveskedjenek együttműködni a vezetőikkel!

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 Baranya Megyei Területi Szervezete szeretettel meghívja Önt az általa megrendezésre kerülő

Új megoldások a közösségi közlekedésben – fenntarthatóság – integráció – finanszírozás c. rendezvényre

Helyszín: Pécs, Laterum Konferencia és Wellness Hotel***/*

Időpont: 2014. november 6-7.

[Program, további részletek és jelentkezés>>>](#), ill. honlapunkon (www.ktenet.hu).

A konferencia fővédnöke:

Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár

MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYEI, HÍREI



Meghívó a Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság 22. Kongresszusára

A kongresszuson több mint 500 vezető logisztikai, beszerzési és termelési szakember vesz részt. Az idei vezértéma a logisztika és a beszerzés hálózatokba ágyazottsága lesz.

Helyszín: Siófok, Hotel Azúr****

Időpont: 2014. november 12-14.

[Program, további részletek>>>](#).



Sajtóközlemény

Drónok: nem a tiltás, hanem biztonságos és jogszerű használat a cél

A pilóta nélküli légi járművek (UAS) szabályozásának jelenlegi állása, valamint a környező országok kutatási, fejlesztési, alkalmazási gyakorlata áll a Nemzeti Közlekedési Hatóság által idén második alkalommal, a Stefánia Palotában megrendezett V4 UAS Nemzetközi Konferencia fókuszában.

A konferencia az együttműködésről, a tapasztalatok kicseréléséről szól. A Magyar Honvédség a 2013-as dunai nagyárvíz alkalmával, valamint az afganisztáni missziókban számtalan sikeres feladatot teljesített drónokkal - mondta el köszöntőjében Hende Csaba honvédelmi miniszter. Hozzátette: az elvégzendő munka hatalmas, a téje óriási. Meg kell találnunk a terület alkalmazási helyeit a fegyveres erőkn belül. Emellett ki kell építenünk a megfelelő törvényi szabályozást, ami egyfelől garantálja az emberek biztonságát minden tekintetben, ugyanakkor elősegíti a pilóta nélküli légi járművek további fejlődését. - Folytatnunk kell a fejlesztéseket: számtalan terület igényli

a drónok üzembe állítását. Amikor úgy másfél emberöltővel ezelőtt egy lelkes számítástechnikus elmagyarázta a számítógép jelentőségét, azt mondta: ez az első olyan eszköz, ami az élet minden területén megoldásokat kínál, s minden kérdés megválaszolását leegyszerűsíti és felgyorsítja. Valami hasonlót jelenthet az UAS-k alkalmazása is – emelte ki a miniszter.

Győri Gyula, a rendezvény házigazdája, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke hangsúlyozta: a pilóta nélküli légi járművek megjelenése komoly kihívást jelent a felhasználók és a jogalkotók számára egyaránt. Hozzátette: a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, mint jogalkotó felügyeletével az NKH Légügyi Hivatalában megalakított munkacsoport végzi egy szakmai anyag kidolgozását, amely a pilóta nélküli légi jármű rendszerek polgári alkalmazásának követelményeit tartalmazó jogszabály szakmai alapja lesz. A jogalkotó a követelményeivel az UAS-ek használatát nem tiltani akarja, hanem a biztonságos és jogszerű felhasználásra alkalmassá tenni műszaki és emberi tekintetben egyaránt. A jogalkotó célja egy olyan jogszabály kidolgozása, amely működőképes és a gyakorlatban is alkalmazható. Kiemelte továbbá, hogy a drónok alkalmazása a repülésbiztonsági kérdések mellett közlekedésbiztonsági, nemzetbiztonsági, adatvédelmi, személyiségi jogokat is érint, tehát a szabályozás kidolgozásakor figyelembe kell venni az ezekkel a kérdésekkel foglalkozó szervezetek álláspontját is. Valamint a professzionális használatához elengedhetetlenül szükséges a légi jármű kezelő személyzet számára történő megfelelő színvonalú képzés biztosítása.

Móro Lajos, a HM EI Zrt. vezérigazgatója a hazai drónépítés jövőjéről szólva kijelentette: az ágazat hatalmas növekedés előtt áll. Az intézet 2007 óta épít drónokat és célrepülőgépeket, az általuk felhalmozott tudást olyan pilóta nélküli gépek építésére fordítják, amelyekre a legnagyobb igény mutatkozik a piacon. Nemcsak a honvédség igényeire, hanem a civil felhasználásra is koncentrálnak. Az intézetben a kutatás, fejlesztés, gyártás, szolgáltatás és oktatás teljes személyi és tárgyi feltételei adottak. Céljuk, hogy csak olyan gépeket építsenek, amelyek a jogszabályoknak megfelelnek. Ezzel együtt leszögezte: „A technikai fejlődés gyorsabb, mint a jogalkotás.” A jogszabályi rendezettség mielőbbi megalkotása a cél – mondta.

Szepessy Kornél, a HungaroControl Zrt vezérigazgatója elmondta: „Versenyt futunk az idővel, mióta a drónok megjelentek a légtérben.” Ma a világban 1700 különböző típusú drónt tartanak nyilván, így a szabályozásnak is rugalmasnak kell lennie, hogy követni tudja a felhasználói igényeket. A HC jelenleg is folytat kutatásokat, amelyek arra a kérdésre keresik a választ, hogy a drónokat milyen feltételekkel lehet beengedni a magyar légtérbe. A magaslégtér használatához szabályozni kell többek között a rádióforgalmazást, garantálni kell a visszatérést, és kényszerhelyzetekre is fel kell készíteni a drónokat – szögezte le.

Míg a hagyományos repülőiparban a kutatás-fejlesztési költségek nem érik el az éves bevétel 10%-át sem, addig a pilóta nélküli légi járművek esetében ez az arány meghaladja a 1/3-ot, tehát a hatóságoknak, iparnak a kutatói közösséggel is szervesen együtt kell működnie a fejlődés hatékony előremozdítása érdekében – mondta el Dr. Vanek Bálint. Az MTA SZTAKI tudományos főmunkatársa szerint a hazai eszközök azonban csak akkor lehetnek sikeresek, ha a törvényi szabályozás - összhangban az európai irányelvekkel - hamar megszületik, és a kutatási irányok valós kihívásokra adnak megoldásokat.

BESZÁMOLÓK**Összefoglaló a KTE balatonfenyvesi a „XIV. A városi közlekedés aktuális kérdései” c. konferenciájáról**

A KTE Városi Közlekedési Tagozata és a Budapesti Közlekedési Központ közösen rendezte meg Balatonfenyvesen 2014. szeptember 11-12-én a „Városi közlekedés aktuális kérdései” konferenciát a BKV Zrt. Továbbképzési és Szabadidős Központjában. A konferencia 14. alkalommal került megrendezésre, fővédnöke dr. Fónagy János az egyesület elnöke, levezető elnöke – a kezdetek óta folyamatosan betöltve ezt a tiszteletet – dr. Gyurkovics Sándor, az egyesület tiszteletbeli elnöke volt.

Szalóki Flórián, az NFM helyettes államtitkára a jelentősen csökkentett 2014-20 közötti IKOP forrás felhasználási lehetőségeit ismertette, melyből a városi közlekedés is részesedik. Elemezte a most véget ért ciklus pályázói-kivitelezői tapasztalatait. Rendszerelvű tervezésre, kivitelezésre van szükség és a megépült beruházások gondos fenntartására.

Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója a fővárosi közlekedés-fejlesztés legfőbb eredményeit foglalta össze. Minden ágazatban megindult a járműcsere, immár 500 db alacsonypadlós autóbusz jár a fővárosban és rövidesen hibridbuszok (28 db) is közlekednek. A Budai Várban jövőre végrehajtják a járműcserét, ezen belül 7 db zéró emissziós midibusz érkezik. Az e-ticketing tender kiírás előtt áll. A FUTÁR rendszer sikeresen működik, folyamatosan nyílnak az infoközpontok, 300 db jegyautomata biztosítja a jegyhez jutást a jövőben.

Bolla Tibor, a BKV Zrt. vezérigazgatója a paradigmaváltásról beszélt, hiszen a BKV a jövőben nem kizárólagos üzemeltetőként vesz részt a közlekedési piacon. A versenyhelyzetben a kezdeti tapasztalatok kedvezőek, a BKV szeretné megállni a helyét a versenyben.

Molnár László 13. alkalommal tartott élvezetes és szórakoztató bemutató előadást, amelyben a jó külföldi példákon mutatta be a közlekedés – városfejlesztés elengedhetetlen kooperációját.

Miskolc, Debrecen és Szeged városi közlekedési társaságainak vezetői bemutatták fejlesztési eredményeiket. **A fenntarthatóság, az új technológiák, turizmus témák** a pénteki napon – Felsmann Balázs, dr. Horváth Balázs, dr. Csizsár Csaba, Sztojanovits Kristóf előadásaiban – kerültek bemutatásra. A közlekedési szolgáltatás és a közlekedők új lehetőségek segítségével találkozhatnak a jövőben.

A szokásos kerekasztal beszélgetés témája idén a közösségi közlekedés finanszírozása volt. A konferencián 130 fő vett részt. A rendezvényről készült további képek a KTE honlapján megtekinthetők.

Összeállította:

Bősze Sándor
KTE főtitkár-helyettes,
a szervezőbizottság elnöke

50 éves a magyar autópálya építés Tapasztalatok, kihívások, lehetőségek - beszámoló a 39. Ütügyi Napok konferenciáról



A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) Közúti Szakosztálya idén 39. alkalommal rendezte meg az „Ütügyi Napok” konferenciát. Az rendezvénynek ez alkalommal Győr városa adott otthont, színvonalas helyszíneként az ETO Park Hotel szolgált. A helyszín kiválasztását a térségben zajló jelentős közútfejlesztések, valamint a dinamikus fejlődő város saját közlekedésfejlesztési és üzemeltetés terén elért eredményei is indokolták – ahogy erről a résztvevőket házigazdaként köszöntő **Fekete Dávid alpolgármester** is beszámolt.

A rendezvénynek kiemelt jelentőséget adott a M1-M7 autópályák közös első szakaszának fél évszázaddal ezelőtti átadása, amely jó alkalmat nyújtott a visszaemlékezésre, és egyben a közutas szakma előtt álló jelenlegi és jövőbeni feladatok áttekintésére.

A szakmai munka felvezetéseként **a konferencia fővédnöke, dr. Seszták Miklós fejlesztési miniszter** nevében dr. Becsey Zsolt közlekedésért felelős helyettes államtitkár a 2014 – 2020 közötti uniós programozási időszak forrásairól, a közlekedésépítés területén várható lehetőségekről és feladatokról adott átfogó tájékoztatást, megemlítve, hogy a munka 50 esztendeje kezdődött, de még korántsem ért véget, hiszen a kormány szándéka az autópályák és gyorsforgalmi utak országhatárig történő meghosszabbítása, illeszkedve az európai közlekedési hálózatokhoz. Dr. Becsey Zsolt a fejlesztések mellett kiemelt jelentőségűnek nevezte a meglévő úthálózat megújítása érdekében tett intézkedéseket, megemlítve a rossz állapotú főutak következő időszakban mintegy 50 Mrd Ft felhasználásával történő rekonstrukcióját.

A kétnapos konferencián az útépitési ágazatot képviselő 250 résztvevő - tervezők, beruházók, üzemeltetők, műszaki ellenőrök, kivitelezők, a hatóság képviselői - részletes áttekintést kaptak az ágazat jelenlegi kihívásairól, utóbbiak között az egyik legjelentősebb a következő programozási időszak Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) célrendszerének történő megfelelés. A témáról a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium illetékesei tartottak átfogó előadásokat, amelyek fontos iránymutatásként szolgálhatnak a források fogadására történő felkészüléshez.

A konferencia további programját szintén élő, és a mindennapi élet minőségét meghatározó kérdések alkották, így alapos és színvonalas előadások foglalkoztak az országos közúthálózat üzemeltetési kérdéseivel, a fenntartható utak, a forgalom és forgalombiztonság tárgykörével. A résztvevők az egyes témakörök szekcióvezetői moderálása mellett nemcsak passzív hallgatóként, hanem véleményük elmondásával aktív közreműködőként járulhattak hozzá a szakmai ismeretek gyarapításához és a közös véleményformáláshoz.

A rendezvény zárásaként és mintegy előtekintésként került sor a hosszú élettartamú pályaszerkezetekkel kapcsolatos tapasztalatok és lehetőségek megvitatására, az örökifjú, idén 75 esztendő dr. Keleti Imre vezényletével, aki 50 éve az autópálya építés folyamatosan meghatározó és aktív résztvevőjeként nemcsak a visszatekintés, hanem az alkalmazható technológiák bemutatása terén is a konferencia egyik meghatározó személyisége volt.

A szervezők ezúton is köszönik szekcióvezetőik, név szerint:

Duma Viktor - Magyar Közút NZrt. üzemeltetési igazgató
dr. Egyházy Zoltán - KKK főosztályvezető
dr. Keleti Imre - aranydiplomás építőmérnök, egyetemi doktor
Kovács Attila - Magyar Közút NZrt. fenntartási és fejlesztési igazgató
dr. Vörös Attila - KTI tudományos igazgató

meghatározó közreműködését, valamennyi előadó színvonalas előadását, valamint a partnerek és támogatók segítségét.

Az aktív résztvevők nagy száma, a valós problémákra reagáló előadások, valamint az izgalmas témák megerősítették a Közlekedéstudományi Egyesület Közúti Szakosztályát abbéli törekvésében, hogy a hagyományokat követve, a következő, jubileumi 40. Ütügyi Napok szervezését 2015. év őszére megkezdjék. A rendezvényről készült további képek a KTE honlapján megtekinthetők.

Összeállította:

Ozorák Gábor

KTE Közlekedésépítési Tagozat
Közúti Szakosztályának titkára

„VIII. Határok nélküli partnerség” 2014. október 2-3-án megtartott nemzetközi konferenciáról.

Nemzetközi konferenciánkat immár 8. alkalommal rendeztük meg, melynek programja ismételten igen változatos volt, az érdekesítő előadások pedig hasznos információkat nyújtott a résztvevőknek. Az előadások megtartására 15 fő szakembert, szaktekintélyt kértünk fel, akik kulcsszerepet játszanak a közlekedés szervezésében és fejlesztésében.

Előadások és előadók

Nemzetközi és regionális közlekedés a vasúti személyszállításban – problémák, lehetőségek. Fenntartható közúti és vasúti közlekedés. A közösségi közlekedés stratégiája, Tervezett hidak az Ipolyon. Infrastrukturális projektek a magyar – szlovák határszakaszon.

A NIF Határ Renáta koordinációs főmérnököt delegálta előadónak, míg a Magyar Közút részéről Ürmössy Ákos Nógrád Megyei igazgató tartott nagyon érdekes előadást. A MÁV-Start Zrt. részéről Dr. Kormányos László nagyon sok információt tartalmazó értékes, magas színvonalú előadást tartott. Dr. Fónagy János államtitkár úr, országgyűlési képviselő a KTE elnöke a konferencia másnapján tartott közel egy órást, sok új információt tartalmazó, magas színvonalú előadást, majd végighallgatta a többi előadást is, és a konzultáción válaszolt a felvetett kérdésekre.

Szlovákiából három előadó adott tájékoztatást a közlekedés helyzetéről és az EU-s projektekről.

Vasi Emma igazgató asszony a Szlovák Közlekedési Minisztériumból, Lőrinc Mária igazgató asszony a Középső Ipoly-mente Regionális Fejlesztési Ügynökség Velky Kris /Nagykürtös tartott előadást.

Farkas Iván a Nyitra Megyei Közgyűlés tagja, a Baross Gábor terv „Dél-Szlovákia/Felvidék regionális gazdasági fejlesztési tervéről tartott előadást.

Az előadók előadásairól elismerően nyilatkoztak a résztvevők. Az előadások témái a prezentációk, aktuálisak és magas színvonalúak voltak. A nagy érdeklődésre való tekintettel ismételten számítottunk meghívott előadóink részvételére, akik szívesen vállalták az előadás megtartását és már bejegyezték naptárunkba a következő évi konferencia időpontját, mely a hagyományokhoz híven október első hetének csütörtök, pénteki napján lesz.

Program

A konferencián résztvevők az előadások meghallgatásán túlmenően személyesen is ellátogattak és megtekintették a megépült Ipoly-hidakat. Autóbusz vitte a résztvevőket a Pösténypuszta-Pet'ov (Pethő) Katalin hídhöz, ahol szakmai tájékoztatást tartott Ürmössy Ákos, a KTE Nógrád Megyei területi Szervezetének társelnöke.

Ezt követően Bussán (Busince)- Rárósmujad érintésével érkezünk meg a nagyon szép Ráróspuszta-Rárósi Mikszáth hídhöz, amit szintén egy szakmai vezető (a megyei szervezetünk társelnöke) mutatott be.

Az előző években megrendezett konferencia alkalmával is folyamatosan ellátogattunk az építkezésre, így nagy öröm volt látni a már kész építményeket. (Képek az alábbiakban az építkezésről, majd a kész hidakról.)

Képek az építkezésről, a konferencia résztvevőivel

A konferencia résztvevői már a felépült és átadott, Pösténypuszta-Pető (Pet'ov) valamint Ráróspuszta-Rárós közötti Ipoly-hídat is megnézhatték, alábbi képeinken ezeket mutatjuk be.

Pár kép a megépült hidakról a konferencia résztvevőivel a hidakról.**TV-s portálok, TV, sajtóban megjelenés.**

A konferencián a megyei laptól, a városi TV-től és a városi laptól is jelen voltak, továbbá a szlovák „hírek” képviselője is tudósított rendezvényünkről. (www.hirek.sk, Városi TV Salgótarján, Városunk/Heti Magazin, Nógrád Megyei Hírlap). A rendezvényről készült további képek a KTE honlapján megtekinthetők.

Összeállította:

Kecskés Zoltánné
KTE Nógrád Megyei Titkár

**Szakmai bemutató,
az Orosházi úti felüljáró és a Szerdahelyi úti aluljáró építésének helyzetéről**

A Közlekedéstudományi Egyesület Békés Megyei Területi Szervezete a Békés Megyei Kormányhivatal a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. és a Csaba 2013 Konzorcium közreműködésével 2014. szeptember 25-én, csütörtökön 10.00 órától a **120-as Budapest – Szolnok – Békéscsaba vasútvonal** 160 km/óra vasúti sebességre történő fejlesztéséhez kapcsolódva, **Békéscsabán az Orosházi úti felüljáró és a Szerdahelyi úti aluljáró építésének** helyzetéről szóló szakmai bemutatót szervezett.

Dobókői György úr a KTE területi szervezete elnöke megnyitójában a 120-as Budapest – Szolnok – Békéscsaba – Lökösháza vasúti fővonal, a TINA IV. vasúti korridor fejlesztéséről, annak Békés megyei jelentőségéről beszélt.



Gajda Róbert úr Békés Megye Kormány megbízottja szolt a beruházás fontosságáról, kiemelve, hogy a 44-es gyorsforgalmi út megépítéséhez hasonló jelentőségű a vasútberuházás Békés megye számára.

Vantara Gyula úr Békéscsaba Megyei Jogú Város polgármestere, országgyűlési képviselő emlékeztetett, városképi szempontból is jelentős a fejlesztés, és részletezte azt is, hogy mit profitálhat a város és a lakosság a megvalósuló elemekből.

Dénes Béla úr a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt békéscsabai projektvezetője elmondta, az Orosházi úton a korábbi 2x1 sávós, leromlott állapotú felüljáró helyett korszerű, 2x2 sávós, járdával és kerékpársávval ellátott, 15 vasúti vágányt áthidaló, ferdekábeles híd létesül. A 120 méter hosszú, harminc méter magas pilonú hídon közvilágítás és zajvédő fal egyaránt lesz.

Czaga Róbert úr a Csaba 2013 Konzorcium projektvezető-helyettes részletesen beszámolt az Orosházi úti ferdekábeles acélhíd és a hozzá kapcsolódó vasbeton hidak építéséről.

Acélhíd összeszerelése után első ütemben a középső pilonokig a jövő héten megkezdődik a hídszerkezet közbelső jármokon történő betolása. Második ütem összeszerelése után az 1200 tonnás hídszerkezet betolása ütemterv szerint november közepéig fog befejeződni.

Drabant Viktor úr a Csaba 2013 Konzorcium projektvezető-helyettese a Franklin utcai aluljáró építési ütemeit és a kivitelezés jelenlegi helyzetét mutatta be. Az ötvágányos vasúti hídszerkezet rövidesen elkészül. A következő ütemben Jamina felőli feljáró útszakasz építéséhez a résfalak elkészítéséhez a Franklin utcai szintbeli vasúti átjárót november közepétől le kell zárni, a gyalogos és kerékpáros forgalom részére az ideiglenes vasúti gyalogos-átkelőhely végig üzemelni fog.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. Békés Megyei Igazgatóságán megkezdett bemutató előadásait követően a helyszíni kivitelezési munkákat tekintettük meg.



A sikeres bemutatón a KTE Békés Megyei Területi Szervezete részétől 73-an vettek részt.

Összeállította:

Karsai Mihály

KTE Békés Megyei Területi Szervezet
titkára

Szakmai út, Velence és a Dolomitok megismerésére

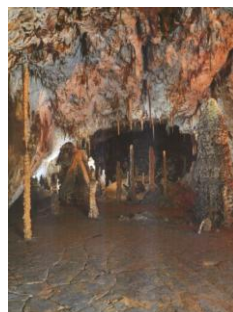
A Közlekedéstudományi Egyesület Békés Megyei Területi Szervezete 2014. szeptember 18 – 21. közötti időszakban szakmai utat szervezett Velence és a Dolomitok megismerésére.



Az utazás során hosszabb pihenőt Lendván tartottunk. A vár és Makovecz Imre kiállító csarnoka megtekintése után több mint ezer km-es út végén Lido di Jesolóban az Oceanic Hotelben szálltunk meg.

Velencébe Pogány Frigyes építész professzor szerint **„hajóval kell érkezni”**, ezért a Szent Márk Térre Punta Sabbioniból bérelt hajóval utaztunk. Szervezett formában délelőtt a **„Szent Márk tér múzeumait”** helyi idegenvezetőkkel jártuk végig, majd rövid szabad program után délután a Murano szigetre egy üvegfúvó műhelybe és Burano szigetre a csipkekészítés központjába is elvitt minket a bérelt hajónk.

Az időjárás is kedvezett nekünk, így a Dolomitokban hangulatos napot tudtunk eltölteni. Kirándulás központja Cortina d'Ampezzo közelében, a Lago Misurina tó (1752m) és környéke, a Cadini-Alpok volt. A tótól ülőszékes felvonóval jutottunk a Rif. Col de Varda (2115m) turistaházig, ahol a „panoráma úton” könnyű sétát és via ferrata szet bérlésével magashegyi túrát is teljesíteni tudtunk. Hazautazás közben felkerestük a méltán híres Skocijanske Jame barlangot.



A sikeres kiránduláson a KTE Békés megyei szervezete részétől 80-an vettünk részt.



Karsai Mihály
KTE Békés Megyei Szervezet
titkára

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



Forgalomban az első Fecske mozdony
Több száz megújult kocsi után jönnek a Fecske mozdonyok

A MÁV-START Zrt szolgáltatási színvonalának folyamatos emelése keretében végzi járműparkjának korszerűsítését is. A budapesti elővárosi közlekedésben szolgálatot teljesítő személykocsik 2012-ben megkezdett felújítása révén 2014 végére összesen már több mint 300 kocsi válik komfortosabbá, esztétikusabbá. Ezek közül csaknem 150-nek új, fecske motívumokkal díszített külcsínt adott a vasúttársaság – a kecses, gyors mozgású vándormadár a felújított kocsik egyfajta márkajelzése. Immár az első fecske arculatú, külsőleg megújult mozdony is forgalomba állt, amelyet újabb Fecske mozdonyok követnek.

A megújult színvilágú Fecske mozdony teljesen illeszkedik a Fecske kocsik korábnál modernebb külleméhez. A tervek szerint az év végéig további három, 2016 végéig pedig mind az 56 darab 432-es pályaszám csoporthoz tartozó mozdonyt „fecskésíti” a vasúttársaság. Annak érdekében, hogy ez költségtakarékosan történjen, az átfényezésre folyamatosan, az aktuális magasabb szintű karbantartásokkal egy időben (a járműszekrény állapotától függően) kerül sor.

A MÁV-START Zrt a 2012-es közvélemény-kutatásának visszajelzéseit elemezve döntött a járművei kényelmi fokozatának emelésén egy felújítási program elindításával, mivel a csaknem ötvétezer válaszadó közül jelentős számban illették kritikával az utazás komfortját. Mivel évente több mint negyvenkétfélmillió utazás történik vonattal a főváros és vonzáskörzete közt, első körben a budapesti elővárosi járműpark korszerűsítése indult el. A felújítás célja az utasok számára a budapesti elővárosi vasúti közlekedésben komfortosabb, korszerűbb, kényelmesebb és jól beazonosítható járműflotta kialakítása, amely nemcsak minőségi eljutási lehetőséget jelent a napi hivatásforgalmi utazóknak, hanem a járművek kialakítása révén a pozitív érzéseket is kelt, sőt új utasokat is a kipróbálásra ösztönöz. Olyan márkanévet keresett a MÁV-START, amely dinamizmust sugároz és könnyen megjegyezhető – ezért esett a választás a fecskére.

A másfélszáz Fecske kocsi belső berendezése egy frissebb színvilágot képvisel, amelyre rímelnek a díszítő madármotívumok. A komfortérzetet emeli a kicserélt padlóburkolat és az InterCity kocsiknál is alkalmazott, kopásálló ülészet, valamint a megjavított ablakkeretek és az ablakszigetelés, és végül, de nem utolsósorban az antigraffiti réteggel kezelt falak. A kocsikban az ülőhelyek száma 79, a járművek megengedett legnagyobb sebessége 120 km/h. A korszerűsítések folyamatosak. A teljes érintett járműállomány a két szolnoki, a lajosmizsei és a Budapest Nyugati – Vác – Szob vonalon közlekedik majd. Emellett a 432-es pályaszám sorozathoz tartozó több mint félszáz mozdony a karbantartása során egyebek közt a korszerűbb kocsikhoz illeszkedő színvilágot és új fényezést is kap a fecske motívum mellett.



A megújult Baross téren indították útjára a 13. Európai Mobilitási Hét programsorozatát

„A közösségi közlekedés 2010-ben megkezdett korszerűsítése eredményeként folyamatosan javul a közlekedési társaságok működése, a hatékonyabb gazdálkodás pedig lehetővé teszi a szolgáltatási színvonal növelését” – mondta el Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszter az Európai Mobilitási Hét nyitóünnepségén. A Baross téren tartott rendezvényen beszédet mondott Tarlós István főpolgármester, Dávid Ilona, a MÁV Zrt elnök-vezérigazgatója, Baji Csaba, az MVM Magyar Villamos Művek Zrt elnök-vezérigazgatója és Márton Péter, az MNV Zrt vezérigazgatója is. Az egy hetes európai kampány célja, hogy az önkormányzatokat fenntartható közlekedési intézkedések meghozatalára, a lakosságot pedig környezettudatos közlekedésre ösztönözze.

Seszták Miklós beszédében hangsúlyozta: „Azok, akik a környezetbarát közlekedési módokat választják, sokat tesznek egy jobban működő, fenntartható, egészséges városi környezetért, önmaguk és a gyermekeik jövőjéért”

Tarlós István az Európai Mobilitási Hét részét képező, budapesti Autómentes Napról szólva elmondta: „Az Andrassy úton lehetőségünk lesz megmutatni, mit tud tenni a Főváros egy élhetőbb város kialakításáért.” A főpolgármester hozzátette: „Nem az autósokat kell hátrányos helyzetbe hozni, hanem megfelelő alternatívát kell felmutatni számukra ahhoz, hogy kedvet kapjanak a környezetkímélő közlekedési formák igénybevételéhez.”

A MÁV Zrt elnök-vezérigazgatója, Dávid Ilona beszédében úgy fogalmazott: „Mindannyiunkra hatalmas egyéni felelősség hárul a közösségi közlekedés sikerének elérésében, és ezáltal abban is, hogy élhető jövőt hagyjunk

utódainkra.” Mint mondta: „A MÁV Csoport vezetősége és több mint 30 ezer munkavállalója azért dolgozik, hogy a nemzeti vasúttársaság versenyképesebbé, jövedelmezőbbé váljon, és még vonzóbb legyen az utasok számára.”

Az MVM Magyar Villamos Művek Zrt az Európai Mobilitási Hét keretében negyedik alkalommal rendezi meg az MVM Energia Futamot szeptember 20-án. Baji Csaba, a társaság elnök-vezérigazgatója elmondta: „az MVM kötelességének érzi a társadalmi ügyek, a környezetvédelem és az innováció támogatását. A nem konvencionális hajtású járművek legrangosabb, európai viszonylatban is úttörő versenyének fő célja a lakosság környezettudatosságának erősítése, az Európai Unió és Magyarország, valamint ezen belül az MVM Csoport energetikai stratégiai célkitűzéseinek támogatása.”

Márton Péter, a Magyar Nemzet Vagyonkezelő Zrt vezérigazgatója kiemelte: „Az MNV Zrt, mint a Volán társaságok tulajdonosi jogainak gyakorlója akkor végzi legjobban a feladatát, ha mindent megtesz a közösségi közlekedés színvonalának javítása érdekében.” A Volán-társaságok folyamatban lévő átszervezésére utalva rámutatott: „A menetrendek összehangolása, a szolgáltatások bővülése, a korszerűbb, a környezetvédelmi előírásoknak és elvárásoknak mindenben megfelelő járművek mind hozzájárultak ahhoz, hogy ma a buszközlekedés versenyképes alternatívát jelent az autóval szemben.”

Magyarország 13. alkalommal rendezi meg az Európai Mobilitási Hetet és Autómentes Napot, amelynek hazai koordinátora a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium. A programsorozat arra ösztönzi a közlekedőket, hogy az általuk használt közlekedési eszközök megválasztásánál legyenek figyelemmel a fenntarthatósági szempontokra is, így járulva hozzá egy egészségesebb, tisztább városi környezethez. Az idei kampány jelmondata: „A mi utcánk, a mi jövőnk!” Idén is rekordszámú település regisztrálta csatlakozási szándékát: 2012-ben 112, 2013-ban 129, idén pedig – a jelenleg beérkezett adatok szerint – már 137 magyar település csatlakozott az egy hetes kampányhoz. A szeptember 16. és 22. között lezajló Mobilitási Hét fővárosi és vidéki programjairól a www.emh.kormany.hu oldalon található részletes tájékoztatás.

Újabb egyetemi jegypénztár nyílt, ezúttal a VIII. kerületben Jegyvásárlás akár az órák közti szünetben

Újabb felsőoktatási intézményben nyílt vasúti pénztár. Immáron az Óbudai Egyetem Keleti Károly Gazdasági Karán is lehetőség van vasúti belföldi menetjegyek és bérletek, valamint a BKK egyes termékeinek megvásárlására. A felsőoktatási intézményekben éves szinten több mint százezer darab menet- és pótjegyet értékesít a MÁV-START. Éves szinten több mint százezer darab menet- és pótjegyet vásárolnak már országszerte felsőoktatási intézményekben.

A Keleti Károly Hallgatói Központban (Budapest VIII. kerület, Tavaszmező utca 14-18.) lévő pénztár megnyitásával a környékbeli lakosok valamint a közeli számos felsőoktatási intézmény diákja és dolgozója tud gyorsan és kulturáltan belföldi vasúti menetjegyhez jutni. Kilométer- és kedvezménykorlátozás nélkül lehet vásárolni vasúti belföldi menetjegyeket, pót díjköteles vonatokra szóló pót- és helyjegyeket, gyorsvonati pótjegyet, valamint egyes BKK-termékeket. Az Egyetemi Hallgatói Szolgáltató Kft. az óbudai campuson is működtet – év eleje óta – vasúti pénztárt, ami nyitva áll a térségbeli közintézmények és lakók számára is.

A régebb óta működő felsőoktatási intézményi pénztárak közül továbbra is a Debreceni Egyetemen, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen, illetve a Pázmány Péter Katolikus Egyetemen vásárolják a legtöbb jegyet. Ezekon kívül Győrött, Miskolcon és Pécsen, valamint a Budapesti Corvinus Egyetemen is van mód belföldi vasúti menet- és pótjegyek megvásárlására.

Igazodva a diákok napirendjéhez, a felsőoktatási intézményekben a pénztárak általánosságban hétköznap kora délelőttől délután három-négy óráig vannak nyitva. A pénztárak pontos nyitva tartási rendje a vasúttársaság honlapján, a www.mav-start.hu oldalon érhető el.

Újragombolt MÁV-kollekció Modern és praktikus az új vasutas uniformis –

Ritkán tartanak divatbemutatókat vasúttörténeti parkban, a MÁV épp ezért stílszerűen a gőzmozdonyoknak és nosztalgia kocsiknak otthont adó környezetben mutatta be új egyen-formaruha kollekcióját. A vasúttársaság magyar tervezők segítségével gombolta újra jelenlegi formaruháit, így ma modernebb, praktikusabb és letisztult szabású uniformisokat vonultattak végig a kifutón. A MÁV fokozatosan öltöztet új

kollekcióba több ezer vasutast, az utazóközönség számára 2015-től válik érzékelhetővé a ruházati arculatváltás.

A szolgáltatásaiban folyamatosan megújuló MÁV-csoport arculati változásainak részeként a vasúti személyszállításban és a pályavasútnál dolgozó vasutasok egyen-formaruházatát korszerűbbekre cseréli. A magyar tervezők által megálmodott és magyar munkaerő segítségével készített, a korábinál kényelmesebb, praktikusabb és modern, letisztult vonalvezetésű egyen-formaruhák könnyebbé teszik majd a vasutasok munkáját.

A jelenleg használt, 13 éve bevezetett kollekció nem felel meg minden tekintetben a kor elvárásainak. A cserét az eltelt idő és a divat változása mellett a vasúttársaság átszervezése, modernizációja is indokolta.

Az új egyen-formaruházat tervezése, tesztelése

A MÁV-csoport más vállalatok, például a GYSEV egyen-formaruhák rendszeresítése kapcsán szerzett tapasztalatokat felhasználva – ezáltal időt és pénzt spórolva –, újította meg egyen-formaruházatát. A MÁV a szakszervezetekkel is folyamatosan egyeztetett. Az érdekképviselők a mintakollekció bemutatását követően – látva az új ruházat előnyeit – egyetértettek az újítással és támogatták azt.

A MÁV próbakollekciót készítettett az új egyen-formaruhákból, ennek célja a konfekcióméret tesztelése, az alapanyagok és a kész termékek gyakorlati megfelelőségének vizsgálata volt. A próbában részt vevő száz jegyvizsgáló, pénztáros és forgalmi szolgáltató két hónapig hordta a próbaruhákat, majd egy tesztalapon beszámoltak a többnyire pozitív tapasztalataikról.

Az új egyen-formaruhákat az a közel 16 ezer munkavállaló viseli majd, akik tevékenységük végzése közben közvetlen kapcsolatba kerülhetnek az utazóközönséggel, vagy a tevékenységük kapcsán ruházatuknak forgalomirányítással összefüggő szerepe van, esetleg munkavégzésük során a vasúti pályán tartózkodnak. A vasúttársaság a költségtakarékosság jegyében fokozatosan áll át az új kollekció alkalmazására, az arculatváltás már 2015-ben érzékelhető lesz az utazóközönség számára. Az egyen-formaruha divatbemutatón látható etalon kollekciója az a minta, amely alapján a MÁV-csoport a közeljövőben kiírja a közbeszerzést.

A GYSEV már tavaly bevezette az új egyenruhát

A GYSEV Zrt. tavaly nyáron vezette be az új egyenruhát, amelyet most szintén bemutattak a Vasúttörténeti Parkban. A modern formatervezésű, kényelmes ruházat alapszíne a sötétszürke, amelyhez a cég arculatát tükröző kiegészítők is készültek: a hölgyek zöld-sárga-piros kendőt, piros táskát és övet, a férfiak pedig mozdonyt ábrázoló, zöld nyakkendőt kaptak az egyenruhához. A végleges arculatot a pályáztatás, majd a többszörös zsűrizés után alakították ki, Zoób Kati és az Artz Modell részéről, Glatz Gábor segítségével. Az elbírálásban a cég vezetői mellett az egyenruhás munkakörök képviselői, humán és munkavédelmi szakemberek, valamint a szakszervezetek is részt vettek. A közbeszerzési eljárás során a vasúttársaság szakemberei arra is figyeltek, hogy az új egyenruhákat olyan cég gyártsa, amelynél megváltozott munkaképességű embereket foglalkoztatnak.



Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Szolnok – Szajol vonal felújítása miatt jelentős változások a vonatközlekedésben

A Budapest – Cegléd – Debrecen – Nyíregyháza vasútvonal felújítása újabb szakaszához érkezett a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában. Most a Szolnok – Szajol állomásközben végeztek jelentős felújításokat.

Háttér információ a Szolnok-Szajol vonalszakasz átépítéséről:

A projekt célja a vasúti szolgáltatás színvonalának emelése, az eljutási idő csökkentése, valamint a biztonságos, környezetbarát közlekedési lehetőség megteremtésével a térség fejlődésének elősegítése. A felújítás befejeztével az érintett szakaszon óránként 160 kilométeres sebességgel is közlekedhetnek a szerelvények.

A Szolnok – Szajol vasúti vonalszakasz a magyar vasúthálózat egyik – a nemzetközi vasúti hálózat szempontjából is – legfontosabb eleme. Az itt áthaladó Berlin / Nürnberg – Prága – Pozsony / Bécs – Budapest – Konstanca / Szaloniki / Isztambul vasúti tengely (IV. számú Helsinki folyosó) különleges szerepet játszik Európában. Összeköti Magyarországot a nyugat-európai hálózattal, de egyben meghatározó a Közép-Európán keresztül vezető tranzit útvonalak között.

A folyosó fejlesztését, illetve a hálózatok átjárhatóvá tételét az Európai Unió kiemelten támogatja. A fentiekkel, és az idevonatkozó kormányhatározatokkal összhangban a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. mint a KÖZOP programok egyik kedvezményezett szervezete, a már megkezdett Budapest – Cegléd – Szolnok – Szajol – Békéscsaba – Lökösháza, valamint a Szajol – Debrecen – Záhony (TEN-T hálózat része) vasútvonalak rekonstrukciós munkáihoz kapcsolódva a Szolnok – Szajol vasúti vonalszakaszt is korszerűsíti.

A korszerűsítésnél figyelembe kell venni, hogy a Szolnok - Szajol állomásköz az egyik legfrekvenciáltabb, és egyben a legterheltebb vasúti vonalszakasz hazánkban. A Budapest-Nyugati – Cegléd – Szolnok – Szajol – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony kétvágányú vasúti fővonal, és a Budapest Keleti – Nagykáta – Újszász – Szolnok – Szajol – Békéscsaba – Lökösháza szintén kétvágányú vasútvonal a Szolnok és Szajol közötti állomásközben közös nyomvonalon haladnak, vagyis két vonali vágányra szűkül a keresztmetszet.

Az állomásközben található Magyarország legnagyobb kétvágányú vasúti hídjai, a Tisza és a Zagyva hidak. Az állomásköz a tiszai árvizekkel leginkább veszélyeztetett vonalszakasz, amely teljes mértékben keresztezi a Tisza árterületét. Az érintett szakaszon az elmúlt időszak nagy árvizei esetén előfordult, hogy a teljes állomásközben a 120 km/ó pályasebességet 10 km/órára kellett mérsékelni, ami a teljes MÁV vonatforgalmára.

InnoTrans: ezrek szemlélték meg a magyar IC+ kocsit a nemzetközi premierjén

Berlinben ismételten megrendezésre került, immár tizedik alkalommal az InnoTrans nemzetközi járműipari szakkiallítás, amelyen a hazai vasúti szektort képviselő vállalatok mellett a MÁV-csoport is részt vett kiállítóként. A legnagyobb és legjelentősebb vasútszakmai összejövetelen tartották MÁV-START saját fejlesztésű és gyártású IC+ személykocsijának nemzetközi premierjét. Az új intercity prototípust – minden várakozást felülmúlóan – több ezer vasúti szakértő és érdeklődő is megszemlélte.

A Berlinben 1996 óta, két évente megrendezett InnoTrans Nemzetközi Vasúti jármű és Közlekedéstechnikai Szakkiallítás rekordot jelentő, közel 140 ezres szakmai látogatószámmal zárta be kapuit. A vásár több mint 160 ezer négyzetméteres területén a kiállítók száma meghaladta a 2700-at, akik 11 ezer terméket és szolgáltatást kínáltak. Az eddigieknél több volt kiállítókból is, ők a legújabb és legmagasabb műszaki színvonalat képviselő vasúti technológiai fejlesztéseiket mutatták be. Idén 140 jármű-világpremierrel tartották. Ezek egyike volt a MÁV-START Szolnokon gyártott IC+ személykocsijának nemzetközi bemutatója is. Az újjáéledő magyar vasúti járműgyártás korszerű termékét a külföldi vasútvállalatok, világszereplők szakemberei és az érdeklődő nagyközönség is itt láthatta először nemzetközi kiállításon. Több ezren járták végig a fedélzetét, mustrálták kívülről.

A MÁV-START szakértői jelentős európai, például német, osztrák, francia, cseh vasútvállalatokkal folytattak kétoldalú tárgyalásokat az új intercity járművel kapcsolatos országokként változó esetleges igényekről, de jelentős kínai érdeklődés is mutatkozott. Rajtuk kívül a prototípus kocsit az Orosz Államvasutak személyszállító leányvállalatának delegációja is megnézte a kiállításon.

A mobilitás jövője

A vasút európai reneszánsza, a prognosztizálható nyugat- és kelet-európai piaci trendek miatt fontos a MÁV-csoport számára, hogy saját gyártmányával tudott megjelenni az InnoTrans-on. A nemzeti vasúttársaság nemcsak az IC+ kocsival vett részt a rangos szakkiallításon. A hatékonyabb megjelenés érdekében kialakított közös magyar standterületen a MÁV-START az intercity kocsi makettjén kívül egy hordozható fékpróba-berendezést is kiállított. Ugyanitt alakított ki standot a világszínvonalú vasútdiagnosztikai szolgáltatásokat nyújtó, 100%-os MÁV tulajdonú MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. is. A szakkiallításon a Goldschmidt-Thermit, valamint a csoport MÁV Zrt.-vel közös magyarországi leányvállalata, a MÁV-Thermit Kft. a legújabb sínhegesztési technológiájával vett részt.

A „Mobilitás Jövője” mottóval rendezett expón a hazai vasúti szektor és a MÁV szakemberei tapasztalatot gyűjthettek a következő évek, évtizedek kötőpályás fejlesztési irányairól, csúcstechnikájáról. Mód nyílt a személyes találkozókra is, a MÁV-csoport vezetői és szakértői is több mint száz tárgyalást folytattak jelentős piaci szereplőkkel, társvasutakkal, beszállítókkal. Többek között kétoldalú megbeszélést tartottak a Hyundai Corporation, a Siemens Zrt, a Stadler és a Stadler Trains Magyarország Kft. szakembereivel, menedzsmentjével, de a magyar mérnökök által alapított, a vasútautomatizálás területén már jelentős sikereket elért PROLAN Zrt jövőbeni fejlesztései iránt is érdeklődtek.

Berlini találkozók

A berlini tartózkodásuk alatt Dávid Ilona elnök-vezérigazgató és Pál László, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese dr. Czukor József Magyarország német rendkívüli és meghatalmazott nagykövete meghívására részt

vett a nagykövetségen rendezett munkareggelin. A megbeszélésen a nagykövet kifejezte elismerését a MÁV-csoport utóbbi három évben lezajlott átalakításáért, pozitív gazdasági eredményekért, valamint az infrastruktúrafejlesztések hatékony lebonyolításáért. A Magyarországon aktív német gazdasági szereplők számára ez utóbbi téma rendkívül fontos, hiszen több járműipari társaság is a vasút segítségével bonyolítja a késztermékeik logisztikáját, amelynek folyamatában a kiszámíthatóság és menetrendszerűség kiemelt tényező. A berlini diplomata javasolta a német-magyar vasútszakmai együttműködés szorosabbá tételét, amellyel Magyarország közép-európai térségben betöltött központi szerepe, potenciális versenyképessége hosszú távon növelhető, megerősíthető.

A szakkiállításához időzítvé zajlott a Vasúti Vezetők Csúcstalálkozója (Rail Leaders Summit 2014), amelyen a MÁV-csoportot képviselve részt vett Dávid Ilona is. Az eseményen a világ fejlődési irányából eredő kihívások és a vasúti közlekedés kapcsolatát elemezték a világ vezető vasútállalatainak magas rangú képviselői. Emellett a vasúti digitalizáció, a mobiltelefonía, valamint a vasúti és közcélú telekommunikációs hálózatok szinergiájának kiaknázását vitatták meg a résztvevők, egyetértve abban, hogy a mai kor utasának azonnali, személyre szabott és lényegre törő információkra van szüksége, amelyet naprakészen elérhet a mobiltelefonján.

Szolgálatba állnak az új motorvonat-flotta első járművei

Újabb mérföldkőhöz érkezett a magyar vasúti személyszállítás fejlesztése: a MÁV-START Zrt. és a GYSEV Zrt. közösen beszerzett első FLIRT motorvonatait 2014. október 15-én, Budapesten adták át az utasforgalomnak. A MÁV-START négy járműve október 16-ától szállítja az utasokat, és heteken belül forgalomba áll a GYSEV három motorvonata is. A következő hónapokban folyamatosan bővülő flotta 2015 végére lesz teljes.

A MÁV-START és a GYSEV flottája az EU Kohéziós Alap társfinanszírozásával, nyílt, közös közbeszerzési eljárás keretében bővül. A svájci Stadler Bussnang AG a magyar nemzeti vasúttársaságnak 42, míg a társvasútnak 6 FLIRT-öt szállíthat. Így a magyar vasúti közszolgáltatás színvonala jelentősen emelkedni fog, ahogy azt az utóbbi években a MÁV-START meglévő **60 FLIRT motorvonata és a GYSEV FLIRT-jei** is bizonyították már. A korszerű járművek **kiemelkedő megbízhatóságuk** mellett **több tízmillió kilométert** tettek meg, és csak a MÁV-START-nál mintegy **7 milliárd forint értékű villamos energiát** takarítottak meg. Az utasok is elégedettek: az érintett vonalakon **6-12 százalékkal** emelkedett a számuk.

„A kormány az idén kezdődő uniós költségvetési ciklusban 1000 milliárd forintot fordít a vasúti közlekedés korszerűsítésére. A fejlesztési tárca az idén kezdődött uniós ciklusban további motorvonat-beszerzéseket tervez a vasút versenyképességének fokozása érdekében” – hangsúlyozta **Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár**.

„Az energiatakarékos, 160 km/h végsebességű FLIRT-ök alacsonypadlós, akadálymentesített kialakításukkal, korszerű utastájékoztató rendszerükkel és wifi-s internet-szolgáltatásukkal teljes mértékben megfelelnek a 21. századi elővárosi vonatközlekedés követelményeinek” – fogalmazott beszédében **Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnöke-vezérigazgatója**.

„Budapest elővárosában a járművek túlnyomó része lehet majd korszerű motorvonat, és így évente az utazások negyedét, mintegy 34 milliót tudunk modern járművekkel kiszolgálni” – emelte ki **Zaránd György, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója**. Hozzátette: az ország más területeire a FLIRT-öknek köszönhetően át lehet csoportosítani az elővárosban felszabaduló, jobb minőségű kocsikat.

„A most érkező járművek már nem csak a Sopron–Szombathely–Szentgotthárd, hanem a rendkívül forgalmas Győr–Sopron vonalon is szállíthatják az utazókat. Hatalmas előrelépés, hogy a Szombathely–Csorna szakasz jelenleg zajló villamosítása után, jövő februártól már itt is közlekedhetnek FLIRT-ök” – mondta az ünnepségen **Kövesdi Szilárd, a GYSEV Zrt. vezérigazgatója**.

A MÁV-START új FLIRT-jei közül **8 a pusztaszabolcsi és a székesfehérvári vonalon** váltja ki az összes budapesti elővárosi forgalomban közlekedő, mozdony vontatta szerelvényt. **19 a Budapest–Veresegyház–Vác vonalon** dolgozhat, **12 az esztergomi vonal közlekedését erősíti** a pályafelújítás és villamosítás befejezését követően. Csúcsidőn kívül a szerelvények egy része **Monorra és a Budapest–Vác–Szob vonalon** is közlekedhet majd. A most forgalomba álló vonatok a vasútállalat színvilágát tükröző, kék-szürke-sárga színű festést kaptak. A fejlesztésnek a debreceni, nyíregyházi, füzesabonyi, miskolci, szentesi, kunszentmiklósi és lajosmizsei vasútvonal utazói is örülhetnek, az új motorvonatokkal kiváltott járművek a jövőben őket szállítják majd.



Megújult a Dombóvár – Kaposvár vonal egyik lassú pályaszakasza



Befejezték a Dombóvár–Kaposvár közötti vasútvonal egyik szakaszának rekonstrukcióját. A MÁV Zrt. saját erőforrásból első ütemben a Baté–Kaposvár közötti szakaszon újította fel a vasúti pályát, új utasperonok is létesültek. Korszerűbb lett a pályaszakasz összes közúti útátjárója, valamint több hídszerkezet. A vonal további szakaszát jövő nyáron újítják fel. Az ebből az alkalomból rendezett és a további kaposvári fejlesztésekről szóló sajtónyilvános rendezvényen részt vett és beszédet mondott Dávid Ilona, a MÁV Zrt elnök-vezérigazgatója, illetve Szita Károly, Kaposvár polgármestere.

A 101 km hosszúságú Dombóvár–Kaposvár–Gyékényes vonalon a 2000-es évek elejére a pálya állapota kissé leromlott, a pályasebességet 80 km/óra kellett korlátozni, illetve több szakaszon sebességkorlátozásokat kellett bevezetni. 2012-ben és 2013-ban a Somogyszob–Gyékényes szakaszt megújította a MÁV, 618 millió Ft költséggel, de akkor a pályasebességet csupán 80 km/óra állították vissza.

A MÁV Zrt kiemelt célja között szerepel a nagyobb pályasebesség visszaállítása, mert annak eredményeként javítható a menetrend is. Az átépítés első ütemében, három hónap alatt elkészült a Baté–Kaposvár közötti pályaszakasz. Taszár állomáson, Kaposhomok megállóhelyen új utas peron létesült, továbbá megújult a pályaszakaszon található összes közúti útátjáró, valamint több hidat és átereszt is korszerűsített a vasúttársaság. A június 10-én kezdődött és szeptember 7-én zárult pályaátépítés során 10,5 km hosszban a decemberi menetrendváltástól 100 km/óra sebességgel közlekednek a vonatok. A beruházás költsége 3,275 Mrd Ft volt.

Dávid Ilona, a MÁV Zrt elnök-vezérigazgatója utalt arra, hogy a mostani pályafelújítás nem az első ilyen látványos eredmény. Tavaly – amikor a menetrendváltás napján a vasúttársaság elindította Kaposvárra a Rippl-Rónai InterCity vonatot – ezzel naponta igénybe vehető a Keleti pályaudvarról, közvetlen, átszállás nélküli utazást biztosított a kaposváriaknak. A Rippl-Rónai IC járáttal újraéledt az InterCity közlekedés, a közvetlen vonatkapcsolat.

„A vonat csak akkor lesz versenyképes, ha felveheti a versenyt a közúti eljutással. Mi vasutasok azon dolgozunk, hogy folyamatosan megújuljon a vasúti pálya. Az elmúlt időszakban Kaposvár környékén felszámoltuk a lassújeleket, vasúti hidakat újítottuk fel. A Dombóvár–Kaposvár vasútvonalon jövőre folytatjuk a pályafejlesztést. 2015-ben, ugyancsak június és szeptember között a Dombóvár és Baté közötti 15 kilométeres vonalszakasz felújítása következik. Terveink szerint egy év múlva azon a szakaszon is 100 kilométeres lesz a vonatok óránkénti sebessége. Ezt a beruházást is saját forrásból finanszírozzuk. Így akár 20 perccel lehet rövidebb a menetidő és korszerűbb, ütemes menetrend alakítható ki Budapest és Kaposvár között.” – jelentette ki Dávid Ilona, a nemzeti vasúttársaság elnök-vezérigazgatója.

A kaposvári vasútállomás felvételi épületének tervezett rehabilitációjáról is szó volt a kaposvári sajtótájékoztatón. A műemléki rekonstrukció az épület műszaki állapotára és eszmei értékeire való tekintettel mindenképpen időszerű. Kaposvár vasútállomáson a felvételi épület műemlékvédelmi szempontú teljes rekonstrukcióján kívül integrált ügyfélszolgálati fejlesztések részeként kormányablak is létesül. A rekonstrukció kapcsán a belső, utasforgalmi terek úgy kerülnek kialakításra, ami a város által elindított Intermodális Csomópont (IMCS) kialakításával összhangba hozható.

Szita Károly, Kaposvár polgármestere hangsúlyozta, hogy félévszázados adósságát törlesztette a MÁV azzal, hogy felújítja a Dombóvár–Kaposvár közötti vasútvonalat, valamint az állomást. Megköszönte a vasúttársaság első emberének, hogy a MÁV támogatja és partner az évszázad legnagyobb kaposvári beruházásában, a Kaposvári Közlekedési Központ megépítésében, melynek szerves része lesz a vasútállomás is.

A MÁV elnyerte a vasúti építész Oscar-díját

A MÁV Zrt a Budapest–Újszász vasútvonal állomásépületeinek felújítása és új típusépületek építése projektjével elnyerte a vasúti építész Oscar-díját. A Brunel Díjat Amszterdamban adták át.

A vonalon jellegzetesen előforduló, szinte azonos típusépületek az eredeti tervek és fotók felhasználásával műemléki igényű rekonstrukción estek át, miközben korszerű szerkezetet, energiatakarékos világítást, vandál biztos és víztakarékos mosdókat és komfortos padlófűtést kaptak (Maglód, Mende, Súlysáp, Tápiószecső, Tápiószele, Tápiógyörgye).

A vonal két, jelentős utasforgalmú megállóhelyére (Maglói nyaraló és Szentmártonkáta) új, de a régi típusépületekhez méltó megállóhelyi épületet terveztek és építettek a MÁV által megbízott Hajnal Építész Iroda Kft. mérnökei és a kivitelezők. Négy kisebb forgalmú megállóhelyen (Rákoskert, Pusztaszentistván, Tápiószentmárton, Zagyvarékas) modern formájú esőbeállókat alakítottak ki a szakemberek.

A MÁV saját forrásából húsz helyszínen megvalósult projekt célja az volt, hogy az utasok számára XXI. századi, akadálymentes, családbarát szolgáltatást és környezetet, a vasúti dolgozók számára pedig korszerű munkakörülményeket teremtsünk a teljes elővárosi vonalszakaszon.

A Budapest–Újszász–(Szolnok) vasútvonalat 1882. március 12-én adták át, ezzel biztosítva saját vonalon a vasúti kapcsolatot Brassóig. A jelentős belföldi és nemzetközi személy- és áruforgalmat lebonyolító fővonal a Budapest közeli elővárosi forgalom szempontjából jelenleg is fontos szerepet tölt be.

A Brunel Díj nemzetközi dizájn pályázatot a Watford-csoportban résztvevő vasúttársaságok számára, 1985 óta háromévente hirdetik meg. Az 1963-ban brit, holland és svéd vasutak építész és formatervező szakemberei által alapított Watford-csoportnak jelenleg 24 országból csaknem 70 tagja van. 2014-ben az értékelés szempontjai között az értékvédelem, az innovatív dizájn, a fenntarthatóság és az utasbarát terek kialakítása szerepelt. Idén összesen 92 pályamű érkezett be, melyek közül a zsűri négy kategóriában 20 díjat és 11 dicséret oklevelet ítél oda.



Az IC+ kocsi is bemutatkozik az INNOTRENDS rendezvényen *Kutatás-fejlesztés-innováció – a vasúton is*

A MÁV-START saját fejlesztésű IC+ kocsiját mutatott be Magyarország legjelentősebb kutatás-fejlesztési és innovációs rendezvényén. Az INNOTRENDS HUNGARY 2014 két napon át, október 16-17-én konferencia és startup kiállítás keretében várta a K+F+I iránt érdeklődőket Budapesten, az Akvárium Klubban. Az IC+ vasúti kocsi élethű, mintegy másfél méteres makettje is látható volt a MÁV-START standján.

A MÁV-START saját fejlesztésű IC+ kocsijával volt jelen a rendezvényen, amely teljes egészében hazai fejlesztésű prototípus, magyar mérnökök munkájával készült. Berlinben, az Innotrans nemzetközi járműipari szakkonferencián is bemutatta a vasúttársaság egyik IC+ kocsiját. Nagy érdeklődés övezte a nemzetközi debütálást, több ezren járták végig a fedélzetét. A szeptember végén megtartott eseményről már visszaérkezett Magyarországra a kiállított jármű, hiszen az IC+ kocsik az október 23-i hosszú hétvégén megkezdték az utasforgalomban szükséges 250 ezer kilométeres próbafutásukat.

Az INNOTRENDS HUNGARY 2014 budapesti rendezvény 16 szekciójának közel 100 előadása során megismerhetők voltak az egyes területeken uralkodó legfontosabb trendek és folyamatok. Így olyan témákkal találkozhattak a résztvevők, mint a bionika, nanotechnológia, agykutatás, az EU Horizont 2020 programja, vagy a klímapolitika. Szó volt a pénzügyi területet, regionális fejlesztést és együttműködést érintő kérdésekről, és az állam innovációban betöltött szerepéről is. A rendezvényen a nemzetközi és hazai K+F+I élet legmeghatározóbb képviselői, szakmai döntéshozói vettek részt, többek között Clara de la Torre, az Európai Bizottság Kutatás és Fejlesztési Igazgatóságának kutatási és innovációs igazgatója, Pierre Roy, a Francia Nemzeti Tudományos Kutatóközpont igazgatóhelyettese, illetve Juha Ruohonen a finn Startup Sauna nemzetközi startup akcelerator egyik alapítója. A Nemzeti Innovációs Hivatal szervezte esemény fővédnöke dr. Pálinkás József, a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal létrehozásáért felelős kormánybiztos, védnöke pedig dr. Palkovics László felsőoktatásért felelős államtitkár volt.

**Európai vasútgépész vezetők tanácskoztak Budapesten
– Hatékonyság, innováció és folyamatos megújulás jellemzi a hazai vasúti fejlesztéseket –**

Az Európai Vasútgépészeti Vezetők Találkozásának első alkalommal adott otthont Magyarország, a MÁV-csoport a szervezés felvállalásával ezen a szakterületen is a magyar vasútra kívánta fókuszálni a külföldi partnerek figyelmét. Az október 15-16-i tanácskozás házigazdájaként a MÁV-START Zrt a magyar vasút fejlődését és az újjáélesztett hazai vasúti járműgyártás jegyében a saját fejlesztésű-gyártású IC+ kocsikat is bemutatta.

A vasútgépész szakma vezetőinek idei tanácskozásán Dávid Ilona, a MÁV Zrt elnök-vezérigazgatója ismertette a gépészeti és vontatási tevékenység személyszállító vállalatba történt integrációjának folyamatát, és az új szervezeti felépítés előnyeit. A MÁV-START fejlesztési elképzeléseiről és stratégiai céljairól tartott előadásában dr. Kormányos László, a MÁV-START marketing és fejlesztési vezetője kiemelte: a cél egy dinamikusan fejlődő családbarát vasút kialakítása, amely tíz éven belül a legnagyobb közösségi közlekedési arányt éri el Európában. A szolgáltatások színvonalának és a versenyképesség növelésének alapfeltétele a járműállomány folyamatos fiatalítása mellett a vonatok pontos közlekedtetése, a menetrendszerűség javítása, valamint az állomási szolgáltatások bővítése, színvonalának javítása is. Stósz István, a MÁV-START főmérnökség-vezetője bemutatta a magyar vasútgépészet jelenlegi helyzetét, ismertette a járműállomány összetételét valamint az ez idáig elért eredményeket és a járműfejlesztési stratégia főbb állomásait. Továbbá megosztotta a meglévő FLIRT motorvonat-flotta üzemeltetésének eddigi tapasztalatait és beszélt a negyvenkét új motorvonat beszerzéséről is.

A hatékony és igazán sikeres nemzetközi együttműködésre jó példa egy vegyesvállalat létrehozása. Matthias Hinsch és Kóthy Zoltán, az osztrák-magyar tulajdonú ÖBB-TS – MÁV Gépészet Services Kft. ügyvezetői a vasúti teherkocsik és mozdonyok karbantartására 2011 decemberében létrehozott szervezet felépítését, eddigi tevékenységét és jövőbeni céljait ismertették a nemzetközi hallgatósággal. A motorvonatok nemzetközi forgalomban való közlekedtetéséről Rainer Lutterbach, a Deutsche Bahn szakembere beszélt előadásában.

A MÁV-START húszéves kihagyást követően sikeresen újjáélesztette a hazai járműgyártást. A szolnoki bázison készült, a belföldi távolsági és nemzetközi forgalomban egyaránt közlekedtethető, teljes egészében magyar fejlesztésű és kivitelezésű IC+ kocsikat Schwartz István, a MÁV-START vasúti járműjavítás-vezetője mutatta be, aki a két prototípus fejlesztésének további lehetőségeiről és a szériagyártás terveiről is beszélt. A találkozót résztvevői a budapesti fejpályaudvarokra is ellátogattak, a Nyugati pályaudvaron megtekintették a Királyi várót, és a hamarosan forgalomba álló IC+ kocsikat is.

Európa legismertebb, vezető vasúttársaságainak kezdeményezésére 2007-ben rendezték meg először a vasútgépész szakma irányítóinak találkozóját, amelyre azóta évente kerül sor. Idén elsőként adott otthont hazánk a rendezvénynek, melyen a MÁV-csoport vezetői német, holland, svájci, portugál, francia, osztrák és szlovén kollégákkal találkoztak.

**Nyolcmilliószor használták már az ingyenes wifi szolgáltatást a vasúton
– Egyre többen neteznek utazás közben és az állomásokon –**

Népszerű a MÁV-csoport – Európában is egyedülállóan széles körűen kiépített – kényelmi szolgáltatása, a vonatokon és állomásokon ingyenesen használható vezeték nélküli internetkapcsolat. Szeptemberben volt eddig a legmagasabb a csatlakozások száma, meghaladta a hétszázazret. Mára már 770 vasúti kocsiban és a három budapesti fejpályaudvar mellett Debrecen, Keszthely, Zamárdi, Szeged állomáson is lehetőség van díjmentes netezésre.

Már a nyolcmilliót is meghaladta a csatlakozások száma a MÁV-START vonatain a szolgáltatás 2013 tavaszi indulása óta, idén szeptemberben az eddigi legtöbb havi kapcsolódást regisztrálta a vasúttársaság, mintegy 740 ezret. Egyre több vasúti kocsit szerel fel a szolgáltatáshoz szükséges műszaki berendezéssel a MÁV-START, ezáltal is mind több térségben válik komfortosabbá az elővárosi és a távolsági közlekedés.

Ingyenes állomási wifi szolgáltatását ez év áprilisában indította el a vasúttársaság, naponta átlagosan kétezren élnek a lehetőséggel. A fejlesztések itt is folyamatosak, Miskolcon decemberre épül ki a működéshez szükséges hálózat, Pécsen pedig a jövő évben, az új állomási főépület átadását követően lesz elérhető a wifi.



Jelentős kedvezmény a szigetszentmiklósiaknak: környéki hév-bérlettel utazhatnak több buszjáraton

Szabó József polgármester kezdeményezésére, a Szigetszentmiklósi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ között létrejött megállapodás alapján 2014. szeptember 10-étől kedvezőbb utazási lehetőségeket kínálunk a település lakóinak, illetve a rendszeresen arra közlekedőknek, ugyanis több szigetszentmiklósi buszjáraton elfogadunk egyes környéki hév-bérleteket.

A Szigetszentmiklósi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) között létrejött megállapodás alapján 2014. szeptember 10-étől a Szigetszentmiklósról, illetve a Szigetszentmiklóson közlekedő 38-as, 38A, 238-as, 278-as, 279-es, 280-as és 938-as buszvonalakon elfogadja a Millenniumtelep–Szigetszentmiklós-Gyártelep közötti 15 km-es bérleteket (mind a kedvezményes, mind a teljesárút). Aki tehát rendelkezik ilyen bérlettel, az a fent felsorolt buszjáratokat további díjfizetés, jegy- vagy bérletvásárlás nélkül igénybe veheti a teljes vonalon. A bérlet elfogadásának egyetlen feltétele, hogy érvényességének kezdőnapja legkorábban 2014. szeptember 10-e, legkésőbb 2014. december 31-e legyen. (Természetesen, ahogy a héven, úgy a buszjáratokon is csak az adott időpontban érvényes bérlettel lehet utazni.) A hév bérletek kedvezménye nem vonatkozik ugyanakkor a 138-as autóbuszra, amelynek végállomása nem Szigetszentmiklós.

Több mint 5700 MOL Bubi felhasználó - újabb rekord született kedden

2014. szeptember 8-án, hétfőn **indult** el a fővárosi közbringarendszer és az első két napon már közel 2000-en vettek MOL Bubi jegyet vagy bérletet. Ez azt jelenti, hogy a korábbi 2000 tesztelővel együtt így már 4000-en használják az almazöld bringákat. A **MOL Bubi** számos kedvezménnyel vehető igénybe, egyebek mellett ennek köszönhetően is kiemelt érdeklődés fogadta: kedden már több mint 5700 kölcsönzés történt. Az indulási kedvezmény közül a legtöbb új ügyfelünk a Start bérletet választotta; ők 3000 forintért 2014. december 31-éig használhatják a MOL Bubit, sőt ebből 1500 forintot le is tekerhetnek. A Start bérletből már több mint 1000 darabot értékesítettünk. Aki szeretne bérlethez jutni, annak továbbra is javasoljuk, hogy a várakozás elkerülése érdekében a molbubi.bkk.hu webcímen előzetesen regisztráljon és foglaljon időpontot valamelyik ügyfélközpontunkba, ahol így várakozás nélkül veheti át MOL Bubi bérletét. A közel két hónapig tartó tesztidőszakban és az éles üzemben részt vevőknek köszönjük a nagy érdeklődést és a rengeteg visszajelzést.

Az eddigi statisztikai adatok alapján elmondható, hogy napról napra többen tekernek az almazöld kerékpárokkal. A MOL Bubi második éles napján, kedden meghaladta az 5700-at a kölcsönzések száma. Mind a 76 helyszínen kollégáink segítenek a rendszer indulásának első napjaiban; hozzájuk a MOL Bubi használatával kapcsolatos bármilyen kérdéssel bátran fordulhatnak. Ügyfélközpontjainkban is megerősített létszámmal dolgozunk, ezért hosszabb várakozási idő nélkül juthatott mindenki MOL Bubi bérletéhez.

Az első két napon a legtöbb MOL Bubi biciklis a BKK székházánál található Rumbach Sebestyén utcai, a Móricz Zsigmond körtéri, a Városháza parki, a Kálvin téri és az Erzsébet téri dokkolóállomást használta.

A közbringarendszer indulásakor számos kedvezményt nyújtunk leendő és jelenlegi ügyfeleinknek: Az év végéig (2014. december 31-ig) használható, kedvezményes 3000 forintos MOL Bubi Start bérletet válthatnak azok, akik ismerkedni szeretnének Budapest új közbringa-rendszerével. A MOL Bubi Start bérlet 3000 forintba kerül, ebből 1500 forint felhasználható a félórás díjmentes használaton túl fizetendő díjakra, és 2014. december 31-éig érvényes. A közbringarendszer elindulásának első két napján több mint ezren döntöttek úgy, hogy ezzel a kedvezményes bérlettel próbálják ki a MOL Bubit.

Elindult a BKK FUTÁR Utazástervezője

Elkészült a FUTÁR utazástervezésre és a járatok valós helyzetének térképes nyomon követésére is alkalmas szolgáltatásának webes verziója, melyet a BKK a mai napon nyilvános próbaüzemre bocsát. A

fejlesztésnek köszönhetően máától „ajtótól ajtóig” terjedő, sőt az akadálymentes utazást is megtervező útvonalkeresést lehet indítani a BKK honlapján, illetve a futar.bkk.hu címen elérhető szolgáltatással. Az Új Széchenyi Tervből, az Európai Unió fejlesztési forrásaiból megvalósuló Forgalmirányítási és UtasTájékoztatási Rendszer az évtized egyik legjelentősebb fővárosi tömegközlekedési újítása, amelyik a valós idejű online utazástervezés biztosításával immár teljes mértékben megfelel a XXI. századi közlekedés követelményeinek. Az új szolgáltatás hamarosan okostelefonokon is használható lesz ingyenes applikáció formájában.

A Budapesti Közlekedési Központ a főváros közlekedésszervezőjeként elkészítette a FUTÁR valós idejű adataira épülő utazástervezőjét. Az új útvonaltervezőt teljes mértékben integráltuk a FUTÁR-ba, így a tervező az aktuális forgalmi helyzetet is figyelembe véve ad eljutási javaslatokat.

Az utazás tervezésénél különböző preferenciákat is beállíthatunk, például szűkíthetünk az egyes járműfajtákra (busz, villamos, trolibusz, metró stb.), de természetesen az indulási vagy érkezési idő és külön az átszállások száma vagy a sétálás minimalizálása is lehet keresési szempont. A tervező alapbeállításban az adott időpont leggyorsabb útvonalait mutatja meg.

Bár a BKK és a szállító intenzív és alapos teszteknek vetette alá a rendszert, előfordulhatnak kisebb hibák, melyek mihamarabbi kijavítása érdekében kérjük ügyfeleinket, hogy a weboldalon található hibabejelentőn keresztül jelezzék azokat.

Amit az utazástervezésen kívül tud a rendszer:

A FUTÁR projekt részeként több mint 260 utcai kijelzőn már régóta elérhetők a valós idejű járatindulási információk, melyeket most a BKK teljes szolgáltatási területén, azaz több mint 5000 megállóra elérhetővé teszünk a FUTÁR Utazástervezővel: az interaktív térképen a megállókat színes ikonokkal jelezzük, azokra kattintva pedig a megállóból induló járatok valós idejű indulási ideje olvasható le. Az indulási adatok – az utcai kijelzőkéhez hasonlóan – dinamikusan változnak a járművek mozgását figyelembe véve.

Ezen kívül lehetséges konkrét járatokra is keresni, és így az egy-egy járaton közlekedő járművek valós idejű, térképes megjelenítése is elérhetővé válik Budapesten és agglomerációjában. A járművek kb. 30 másodpercenként küldenek adatot a pozíciójukról, ezért a pillanatnyi helyzetükhöz képest néhány másodperces különbséggel számolni kell. Torlódás, terelés esetén a jármű ikonjánál kis felkiáltójel indikálja az eltérést. Háromféle interaktív térképes felület választható a megjelenítéshez: az OpenStreetMap, a Mapquest és a Google térképe.

A FUTÁR Utazástervező a BKK Info rendszerével kapcsolatban áll, és az érintett járatoknál megjeleníti a BKK Infóban található forgalmi zavarokat, tereléseket – természetesen valós időben.

Mivel a metrók és a hévek nem képezik a FUTÁR részét – zárt pályájuk okán a tervezett menetrendjüket sokszor másodperc pontossággal tartani tudó járatok –, a tervezett menetrendjüket veszi figyelembe az utazástervező.

A Combino villamosokat várhatóan 2015-ig a szállítónak fedélzeti egységgel kell felszerelnie, ezért a 4-es és 6-os villamosra tervezett, menetrendi információkat használ a rendszer, azonban ez az utazástervezést nem befolyásolja, tekintettel a körüli villamosok, sűrű, 2-3 perces követésére.

Az asztali számítógépek után – következő lépésként – heteken belül okostelefonos applikáción is elérhetővé válik a BKK utazástervezője. A mobiltelefonra készített verzió iPhone és iPad (iOS) mellett Android és Windows Phone platformon is működik majd, amit a rendszert kiegészítve, de azzal teljes mértékben integráltan vezetünk be. Az applikáció kihasználja az okostelefonok helymeghatározó képességét (pl. közeli megállóhelyek, indulási időpontok nyilvántartása) is, megkönnyítve a tájékozódást, illetve az utazástervezést.

A FUTÁR projektről

A FUTÁR (Forgalmirányítási és UtasTájékoztatási Rendszer) műholdas járműkövetésen alapul, mely nagymértékben elősegíti a budapesti közösségi közlekedés valós idejű, folyamatos és 24 órán át tartó felügyeletét, a menetrend szerinti közlekedés fenntartását, és ha rendkívüli esemény történik, a gyors és hatékony beavatkozást. A FUTÁR-t minden, a BKK szolgáltatásaihoz tartozó buszra, trolibuszra, villamosra és hajóra felszereltük, fedélzeti egysége vezérli a külső és belső kijelzőket, valamint a bemondásokat. A Combino villamosokba szerelésüket szerződés szerint a szállítónak idén év végéig kell befejeznie. A projekt összköltsége 6,7 milliárd forint, létrehozására a BKK és a BKV mintegy 4 milliárd forintos támogatást nyert az Új Széchenyi Tervből, az Európai Unió fejlesztési forrásaiból.

Újabb vadonatúj alacsonypadlós buszokkal fiatalodik a fővárosi járműflotta

Tovább fiatalodik a budapesti autóbuszflotta: eredményesen zárult az összesen 75 db vadonatúj alacsonypadlós autóbusz vásárlásáról szóló eljárás. Tarlós István főpolgármester programjának megfelelően óriási előrelépés történt az elmúlt években a buszflotta megújítása terén: 2010 ősze óta több mint 330 vadonatúj busz és több mint 200 jó állapotú néhány éves, alacsonypadlós busz állt forgalomba kiváltva a régi, környezetszennyező, magaspadlós járműveket. A programot folytatjuk: a BKK és a BKV együttműködésében kiírt 15+60 darab alacsonypadlós, szóló autóbusz beszerzésére kiírt tenderen a Mercedes adta a legjobb ajánlatot és szállíthatja Budapest legújabb buszait.

Eredményes közbeszerzéssel zárult a BKK és a BKV együttműködésében kiírt tender, így 15 db fix és opcionálisan, a források rendelkezésre állásának függvényében további 60 darab új Mercedes Conecto autóbusz érkezhethet hónapokon belül Budapestre. Az autóbuszok 100%-ban alacsonypadlós, akadálymentes és a legszigorúbb környezetvédelmi besorolásba (EURO 6) tartozó szóló járművek lesznek, amelyeket a BKV Zrt üzemeltet majd. Az eljárás eredményeként a BKV buszflottája is végre ismét új járművekkel bővül. Az eredményhirdetés megtörtént, a szerződéskötés tíz nap múlva lehetséges, amennyiben nem indul jogorvoslati eljárás. A győztes ajánlattevőnek a szerződés aláírását követő 6 hónapon belül kell leszállítania a budapesti arculatnak megfelelő égszínkék, légkondicionált, alacsonypadlós járműveket. Az autóbuszok várhatóan 2015 tavaszán állnak forgalomba a főváros útjain.

Fiatalabb, modernebb, környezetkímélőbb autóbuszpark

A 2013-tól folyamatosan érkező újabb buszok 99%-os megbízhatósággal működnek. Az autóbusz-ágazatban a műszaki hibából eredő járatkimaradások számát az 1990-es évek vége óta nem látott szintre, mintegy 75 %-kal szorítottuk vissza, ma már 1% alatti a járatkimaradások aránya. Az eredmények az utasok visszajelzéseiben is tükröződnek: az utas elégedettségi vizsgálatok szerint az új buszok minőségét 88,5%-uk tartja jónak vagy kiválóknak.

Tarlós István főpolgármester hivatalba lépésekor és a BKK megalakulásakor jelentősen leromlott állapotú buszparkkal rendelkezett a főváros: 1250 darab 10 évesnél idősebb autóbusz közlekedett Budapest útjain. A helyzet azonnali javítására 2011-től 200 használt, de újszerű, jó állapotú buszt vásároltunk, majd 2013-ban 150, 2014-ben pedig 167 vadonatúj busz váltotta ki a régieket. Ugyenezen időszakban több mint duplájára nőtt az alacsonypadlós autóbuszok aránya. Amíg 2010-ben a teljes buszállomány 25,4%-a volt alacsonypadlós, 2014 első felében az arány már 54,2%-ra nőtt. Ha minden a tervek szerint alakul és a megkezdett munka folytatódik, célunk, hogy 2018-ra kizárólag alacsonypadlós, korszerű járművek közlekedjenek Budapesten és agglomerációjában.

Már okostelefonon és tableten is tájékoztat a FUTÁR

Elkészült a FUTÁR Utazástervező okostelefonra és tabletekre kifejlesztett alkalmazása. Az új és ingyenes szolgáltatás valós idejű útvonaltervezést tesz lehetővé, valamint térképes jármű-megjelenítésre is alkalmas. Az okostelefonra készített verzió működik iPhone és iPad (iOS) mellett Android és Windows Phone felületen egyaránt. A forgalmasabb megállóknál megismert kijelzők adatai így a mobiltelefonokon minden BKK-megállóban elérhetők mostantól.

A Budapesti Közlekedési Központ az [asztali számítógépek után](#) okostelefonon és tableteken is elérhetővé tette a FUTÁR utazástervezőjét, amelyet a BKK a mai napon nyilvános próbaüzemre bocsát. Az új útvonaltervezőt teljes mértékben integráltuk az új forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszerünkbe, a FUTÁR-ba, webes verziója pedig a BKK honlapján érhető el: <http://futar.bkk.hu>. Az alkalmazás elérhetővé tételével lényegében lezárul a FUTÁR-projekt, melynek keretében az összes felszíni tömegközlekedési járművet informatikai hálózatba kapcsolunk, műholdas megfigyeléssel látunk el. Az új informatikai rendszerrel a diszpécserünk valós időben követik és irányítják a járműveket, gondoskodnak egyenletességükről és bármilyen zavarereemény kezeléséről. Az így beérkező információkról pedig több mint 250 helyen kijelzőkön és az interneten, mobilalkalmazáson és sok más csatornán tudjuk tájékoztatni utasainkat. A FUTÁR vezérli az összes felszíni jármű hangos és vizuális tájékoztatási rendszerét is.

Utazástervezés „ajtótól ajtóig”

A BKK egyrészt a FUTÁR projekt részeként, másrészt annak kiterjesztéseként elengedhetetlenül szükségesnek tartotta, hogy a közterületi kijelzőkön is megjelenő valós idejű indulási idők mobilalkalmazáson keresztül is elérhetők legyenek a fővárosban közlekedők számára - nem csak ott, ahol van kijelző, hanem minden megállóban.

A járművek aktuális helyzetét jelző webes utazástervező után immár okostelefonokon is elérhető az új szolgáltatás.

Az alkalmazással úgynevezett „ajtótól ajtóig” történő, illetve akár akadálymentes útvonaltervezés is lehetséges. Ügyfeleink bármikor megtekinthetik a fővárosi közlekedés aktuális hálózati térképét, sőt a járművek helyzetének valós idejű megjelenítésére is lehetőséget biztosít. Az interaktív térképen a megállókat színes ikonokkal jelezzük, azokra kattintva pedig a megállóból induló járatok valós idejű indulása olvasható le. Az adatok – az utcai kijelzőkéhez hasonlóan – dinamikusan változnak a járművek mozgását figyelembe véve. A járművek kb. 30 másodpercenként küldenek információt a pozíciójukról, ezért a pillanatnyi helyzetükhöz képest néhány másodperces különbséggel számolni kell.

Mivel a metrók és a hévek nem részei a FUTÁR-nak – ezek zárt pályájuk okán a tervezett menetrendjüket sokszor másodperc pontossággal tartani tudó járatok –, a tervezett menetrendjüket veszi figyelembe az utazástervező. A Combino villamosokat várhatóan 2015-ig a szállítónak fedélzeti egységgel kell felszerelnie, ezért a 4-es és 6-os villamosra tervezett, menetrendi információkat használ a rendszer, azonban ez az utazástervezést nem befolyásolja, tekintettel a körüli villamosok, sűrű, 2-3 perces követésére.

A FUTÁR nyilvántartja az esetleges menetrendi eltéréseket is, ezért utazás közben az újratervezés is megoldható. Az okostelefonra készített és tabletre is optimalizált verzió működik iPhone és iPad (iOS) mellett Android és Windows Phone platformon is.

Reméljük, hogy ügyfeleink hamar megkedvelik az új alkalmazást, amely megkönnyíti utazás tervezését a fővárosban. Számítunk ügyfeleink visszajelzésére, véleményére a FUTÁR oldalán: <http://futar.bkk.hu/> címen és az applikációban, mellyel hozzájárulnak az applikáció fejlesztéséhez, tökéletesítéséhez.

Új, díjmentes P+R és B+R parkolót építünk Kaszásdűlő hévállomáson

A már meglévő parkoló átépítésével új, díjmentes P+R és B+R parkolót, valamint több helyen is kijelölt kerékpáros átkelőhelyet létesítünk a III. kerületi Kaszásdűlő hévállomáson. A felújítások részeként a megálló közelében kerékpártárolót is elhelyezünk, ehhez az útpálya kiemelt szegélyeit is alacsonyabbra vesszük, valamint a gyalogos- és a kerékpáros forgalom részére több helyen kijelölt átkelőhelyet létesítünk.

Az új, díjmentesen igénybe vehető 40 férőhelyes P+R parkoló, valamint a 10 férőhelyes B+R parkoló kialakításával hozzájárulunk ahhoz, hogy a Szentendre felől a belvárosba közlekedők gépjárműve és kerékpárja megfelelő helyen várakozzon. A fejlesztéskor nem csak a gépjárművel közlekedőkre gondolunk, hiszen 500 négyzetméteren aszfaltozott járdát építünk, valamint – a hévvágányokon és az úttesten keresztül – a gyalogos- és kerékpáros-átkelőhely megfelelő kiépítéséről is gondoskodunk.

Az újonnan kiépített parkolóhelyeken és a megálló területén a gépjárművek és a kerékpárok biztonságos tárolása érdekében 6 darab térfigyelő kamerát és számos közvilágítási lámpatestet helyezünk el.

A kerékpárosok és a gyalogosok közlekedésének további könnyítésére a megállóhely közelében, az útpályán 35 méteren, a kerékpáros és gyalogosátvezetés burkolati jeleinek felfestését és 30 négyzetméteren a járdaszívet átépítését is elvégezzük. Ezen kívül Budapest felé, a hévállomás és a kerékpártároló közötti kerítés elbontásával könnyen megközelíthetővé tesszük a biciklijüket a tárolóban hagyóknak az állomás elérését.

A Szentendrei úton a gyalogosok részére 4,5 méter szélességben, míg a kerékpárosoknak 2,5 méter szélességben alakítunk ki átkelőhelyet, valamint a szabálytalan parkolás megakadályozására a gyalogos-átkelőhely előtt egy háromszög alakú szívet építünk az útburkolatba. Ezen kívül az út közepén található járdaszívet a gyalogosok biztonsága érdekében 1,8 méterről 2,5 méterre szélesítjük.

A hévpálya déli oldalán az utazóközönség részére – a Közlekedési Felügyelőség előírása szerint – 3 méter széles osztott gyalogos-átkelőhelyet építünk, és kiszélesítjük a járdát.

A hévvágányokon keresztül gyalogos-átkelőhelyet létesítünk a Búza utca kereszteződésében is, valamint az északabbra lévő gyalogátkelőhely szegélyét alacsonyabbra építjük. A kerekesek, illetve a vakok és gyengén látók közlekedésének megkönnyítése érdekében a gyalogátkelőnél a kiemelt szegély magasságát csökkentjük, valamint az átkelési szakaszok határát taktikus jelekkel látjuk el.

Az új P+R és B+R parkoló átadásával nagymértékben növekszik azon várakozóhelyek száma, ahonnan közvetlen átszállás lehetséges a belvárost elérő szentendrei hévjáratokra.

A P+R parkolók fejlesztése

A BKK mint Budapest közlekedésszervezője a Fővárosi Önkormányzat megbízásából 2012–13-ban megkezdte a fővárosi P+R parkolók fejlesztésének előkészítését. Az I. ütemben nyílt meg 2014. március végén az Etele téri P+R, illetve Kőbánya-Kispesten az új, háromszintes, 330 férőhelyes P+R parkoló. Az előkészítő folyamat eredményeképp – részben a meglévő P+R parkolók átépítésével és bővítésével – további P+R parkolókat alakítunk ki Cinkotán és Csepelen a hév mellett, az Őrs vezér terén és a Pillangó utcánál a metró mellett, illetve Hűvösvölgyben a villamos-végállomás közelében. Ezzel összesen mintegy 1500 új parkolóhelyet létesítünk, mely az eddigi férőhelykínálat csaknem 50 százalékos bővítését jelenti.

A P+R parkolók hálózatának fejlesztését több ütemben tervezzük. Készítettünk egy megvalósíthatósági tanulmányt további P+R helyszínekre (II. ütem: Zugló, Újpest, Ferencváros, Soroksár). Ezek várhatóan 2015–2016-ban a már előkészített Kelenföld vasútállomás őrmezői oldalára tervezett P+R parkolóval együtt épülhetnek meg, amennyiben a szükséges források rendelkezésre állnak. Így összességében további mintegy 2000 új P+R férőhelyet létesítünk.

A Szépvölgyi út felső szakaszán is utazhat októbertől közösségi közlekedéssel

Láng Zsolt II. kerületi polgármester kezdeményezésére, a lakossági igények alapján 2014. október 1-jétől a Szépvölgyi dűlőig meghosszabbítottuk a 65-ös autóbusz útvonalát. A Szépvölgyi út felső szakaszán nem jártak közösségi közlekedési járataink, a közelmúltban lezajlott társadalmi egyeztetés eredményeként azonban mostantól a 65-ös busz szolgálja ki ezt a területet, amely a hétköznapi csúcsidőszakokban fix menetrend szerint, egyéb időpontokban pedig előre jelzett igény esetén Telebusz-rendszerben közlekedik. Az igényalapú közlekedési rendszer bevezetésével célunk egyrészt a szolgáltatás bővítése, a tömegközlekedéssel eddig nem rendelkező területek ellátása, másrészt pedig a szolgáltatástípus meghonosítása, illetve az ahhoz kapcsolódó tapasztalatszerzés.

Mit jelent a Telebusz szolgáltatás?

Cél az igényalapú közlekedési rendszer bevezetésével egyrészt a szolgáltatás bővítése, a tömegközlekedéssel eddig nem rendelkező területek kiszolgálása, másrészt pedig a szolgáltatástípus meghonosítása és az ehhez kapcsolódó tapasztalatszerzés. A rendszer lényege, hogy ezt a típusú szolgáltatást nyújtó buszok csak akkor járnak, ha az utasoktól erre valós igény jelentkezik. Az utazási szándékot a többi ilyen rendszerű járhoz – a 157-eshez és a 260-ashoz – hasonlóan a 65-ös busznál is a 06 1 3-BKK-BKK (06 1 3-255-255-ös) telefonszámon lehet jelezni, de a járművezetőnél is kérhető. Utazási igényt a +36 1 3-255 255-ös telefonszámon, a tervezett utazási időpont előtt legkorábban egy héttel, de legkésőbb 30 perccel lehet bejelenteni. Telefonos igénybejelentéskor, kérjük, adja meg az utazási nap dátumát, az indulás időpontját és az indulási megállót. Javasoljuk, adja meg a telefonszámát is, hogy a járással kapcsolatos esetleges forgalmi változásokról értesíteni tudjuk. A módszer előnye, hogy a buszok kizárólag az utasok igényei szerinti útszakaszon haladnak, nem kell üresen közlekedniük, és sem zaj-, sem környezetszennyezéssel nem terhelik a zöld- és a lakóterületeket. A járatot a BKK normál díjszabásával lehet igénybe venni: tehát a szokásos vonaljegyek, bérletek használhatók, az arra jogosultak ingyenesen utazhatnak. A menetjegy a buszvezetőnél is megvásárolható 450 forintos áron.

Megnyitott a Móricz Zsigmond körtéri új BKK Ügyfélközpont

A BKK a főváros közlekedésszervezőjeként október 6-án megnyitotta hetedik ügyfélközpontját, ezúttal a Móricz Zsigmond körtéri megújult Gomba épületében. A BKK új, európai színvonalú integrált szolgáltatásokat nyújtó ügyfélközpontjaiban a közlekedéssel kapcsolatos minden ügy elintézhető: jegy- és bérletvásárlás, közlekedési információk, taxipanasz-kezelés, MOL Bubival kapcsolatos ügyintézés és általános utastájékoztató. Az ügyfélközpontot Szeneczey Balázs főpolgármester-helyettes, Hoffmann Tamás XI. kerületi polgármester és Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója nyitotta meg.

Az új központ megoldást jelent az eddigi nehézkes, időnként hosszú sorban állással együtt járó jegyvásárlás és ügyintézés problémáira Újbudán is. A modern ügyfélközpontban több munkapultnál egyszerre 3-4 munkatárs szolgálja ki a BKK ügyfeleit legtöbbször a jegy-, illetve a bérletvásárlásban, de gyakoriak a MOL Bubival kapcsolatos kérdések is. Az ügyfélközpontba érkezőket sorszám szerint szólítják, ezáltal az új rendszer jóval gördülékenyebb és hatékonyabb. Az ügyfélközpont munkatársai abban is segítenek, hogy az ügyfelek magabiztosan használhassák a BKK új automatáit, amelyek közül már több mint 200 megtalálható Budapesten és agglomerációjában.

BKK Ügyfélközpontok:

- BKK központi ügyfélszolgálat a Király utca–Rumbach Sebestyén utca sarkán
- Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2A terminál
- Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2B terminál
- Kelenföld vasútállomás M
- Keleti pályaudvar M
- Deák Ferenc tér M
- Móricz Zsigmond körtér M

Az ügyfélközpontok szolgáltatásai nemcsak a helyi ügyfeleknek, de a turistáknak is nagy segítséget jelentenek, akik információt kaphatnak a főváros közlekedési hálózatáról, ezért könnyebben tájékozódhatnak Budapesten. A személyes, szóbeli tájékoztatáson kívül már angol, német, francia, spanyol, román, szlovák, kínai, orosz nyelven is elérhetők és nagyon népszerűek a turisztikai tájékoztató kiadványaink is.

A közlekedésben részt vevők mindennapjait könnyítik meg a városban egyre több helyen meglévő ügyfélközpontok. Az első, a Király utca–Rumbach Sebestyén utca sarkán található kívül az M4-es metró két végállomásán – Kelenföld vasútállomás M és Keleti pályaudvar M – is helyet kaptak az egyedi kivitelezésű és egységes arculati kialakítású ügyfélközpontok, amelyek egyik jellegzetessége a Budapest tömegközlekedési hálózatát ábrázoló térképes háttér. 2014 szeptemberében nyitottuk meg a Deák Ferenc téri központunkat, októberben pedig a XI. kerületben, a Móricz Zsigmond körtéri Gomba épületében adtuk át a hetedik új, modern ügyfélközpontunkat. A BKK 2016-ig a főváros összes forgalmasabb tömegközlekedési csomópontján kialakít majd ilyen, az ügyfelek színvonalasabb kiszolgálását lehetővé tévő létesítményeket. A közeljövőben a Ferenciek terén, majd Kőbánya-Kispesten nyílik majd új ügyfélközpont. A BKK Ügyfélközpontokban munkatársaink mindennap reggel 5:30 és este 10 óra között várják az érdeklődőket.

Az új értékesítési és tájékoztatási pontok szorosan kapcsolódnak az elektronikus jegyrendszer kialakításához, hiszen mindenben támogatják és kiszolgálják az e-jegyrendszer igényeit. Az ügyfélközpontok kínálatát kiegészítik az új jegy- és bérletkiadó automaták is, amelyekből már több mint 200 megtalálható a fővárosban, de számuk hamarosan 300-ra nő. A jegy- és bérletvásárlás tehát a nyitvatartási időn túl sem okozhat gondot, hiszen automatáink a legtöbb helyen a nap 24 órájában rendelkezésre állnak.

Új kerékpártárolók és biztonságosabb kerékpározás a belvárosban

A MOL Bubi közbringarendszer megvalósításával párhuzamosan a Fővárosi Önkormányzat kiemelt közlekedésfejlesztési beruházásainak megvalósításáért felelős BKK 430 kerékpártárolót alakított ki a VI. és VII. kerületben, így jelentősen több lehetőségük van a belvárosban a kerékpárosoknak a biciklijük rögzítésére, hiszen egy kerékpártároló 5 vagy 10 támaszból áll, egy támaszhoz pedig két kerékpárt lehet rögzíteni.

Több egyirányú utcában is lehetővé tettük a kétirányú kerékpározást. Célunk, hogy a kerékpározás részaránya Budapesten a főváros közlekedésfejlesztési stratégiájában, a Balázs Mór-tervben foglaltaknak megfelelően 2030-ig ez 10%-ra növekedjen. A fejlesztés célja a MOL Bubi állomások könnyű megközelítésén kívül általában a belső városrész kerékpáros átjárhatóságának javítása.

Még több kerékpártároló a belvárosban

A VI. kerületben július közepére 22 helyszínen összesen 130 kerékpártárolót telepítettünk. Egy kerékpárparkoló jellemzően 5 vagy 10 támaszból áll, egy támaszhoz pedig két kerékpár rögzíthető. A kerékpártárolók egy részét a járdán vagy egy-egy gépjármű parkolóhelyén alakította ki a BKK Közút, amelyre a sárga burkolati jel és kerékpárparkoló tábla hívja fel az arra közlekedők figyelmét. Egy autóparkolónyi helyen 10 kerékpár fér el. A VII. kerületben pedig 14 helyszínen 85 kerékpártárolót helyeztünk el, tehát a VI. és VII. kerületben összesen 430 új kerékpáros férőhelyet hoztunk létre.

Budapesten közcélú kerékpártárolóként 1990 és 2006 között mintegy 14.000 férőhely létesült, melyek száma évről évre emelkedik. A BKK jelenleg városszerte mintegy 3500 férőhelyet üzemeltet, melyeket további kb. 1500 kerékpártámasz elhelyezésével tervezünk bővíteni. Ezeket részben útfelújítási és közterület-fejlesztési projektekből valósítunk meg.

Mostanában számos üzlet, intézmény helyez el kerékpártámaszokat ügyfelei részére a közterületre. Amennyiben a beruházó a BKK által alkalmazott, úgynevezett U alakú támaszokat telepíti, továbbá a tárolót közterületen, hálózati szempontból megfelelően helyezi el – az általános műszaki leírás szerinti kialakítással és rögzítéssel –, akkor a BKK vállalja a kerékpártároló üzemeltetését.

Komplex kerékpárosbarát fejlesztési terv

A belváros kerékpárosbarát fejlesztésének célja, hogy a MOL Bubi gyűjtőállomások által lefedett területen mindenhol könnyen lehessen kerékpározni, amely a MOL Bubi állomások könnyű megközelítésén túl általában a belső városrész kerékpáros-átjárhatóságának javítása. A fejlesztés összesen kilenc kerületet, 30 fő- és gyűjtőútszakaszt érint (11,5 km kerékpársáv, 13 km kerékpáros burkolati jellel megjelölt útszakasz), 64 egyirányú utca megnyitását, valamint 20 kisebb forgalmirend-módosítást foglal magában. A VI. és VII. kerületi fejlesztések kivitelezését az I., II., V., VIII., IX., XI. és XIII. kerületben 2014 őszén kezdjük majd el, és 2015-ben fejezzük be.

A komplex kerékpárosbarát fejlesztési terv az alábbi intézkedéseket tartalmazza:

- a főútvonalakon és a gyűjtőutakon (beleértve a hidakat) is kerékpározhassanak;
- csomópontok felülvizsgálata, előretolt kerékpáros felállóhelyek kialakítása;
- egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára;
- forgalomcsillapítás: sebességcsökkentő intézkedések, a gyalogos- és kerékpáros övezetek bővítése;
- akadályok felszámolása a kényelmes kerékpározás érdekében: szegélyszüllyesztések, rámpák, tolósinék, kerékpáros átkötések kialakítása;
- kijelölt autóbusszavakon is lehessen kerékpározni;
- kerékpártámaszok és a MOL Bubi gyűjtőállomások környezetének forgalomtechnikai tervezése.

Fejlesztéseink eredményeképpen biztonságosan kerékpározhatóvá válik a belváros, ami megkönnyíti a MOL Bubi közbringarendszert használóknak és a budapesti kerékpárosok közlekedését.

Vadonatúj trolibuszok érkeznek Budapestre

Ahogy azt Tarlós István főpolgármester már sajtótájékoztatóján előrevetítette: végre lezárhatja a BKK a városvezetés járműpark-fejlesztési programjának egyik fontos elemeként kiírt trolibusz-beszerezési tendert, miután a Miniszterelnökség kiállította annak szabályossági tanúsítványát. A SOLARIS-SKODA konzorcium nyerte a Budapesti Közlekedési Központ mint a Fővárosi Önkormányzat közlekedésfejlesztéseinek megvalósítója által 24 darab új, légkondicionált, alacsonypadlós trolibuszra kiírt közbeszerzési eljárást. 2014. október 3-án érkezett meg az európai uniós források szabályos felhasználását ellenőrző Miniszterelnökség közbeszerzési szabályossági tanúsítványa, amely lehetővé tette az eredményhirdetést a tenderen. Az összesen 18 milliárd forint (62,4 millió euró) összértékű közbeszerzés 108 új trolibusz vásárlására ad lehetőséget, amelyből jövőre nettó 4 milliárd forint értékben 24 db trolibusz érkezik a fővárosba, és a szükséges források megléte esetén további 84 trolibuszt szerezhetünk majd be a későbbiekben, az opció lehívásával. Az első új járművek várhatóan 2015 júniusában érkeznek és a belvárosi, illetve zuglói trolivonalakon állnak majd forgalomba.

24 új trolibusz Budapest utcáin

Az új trolibuszok szállítására vonatkozó nyílt közbeszerzési eljárás eredményeként jövőre 14 darab szóló és a 10 darab csuklós, alacsonypadlós és klímás trolibusz érkezik Budapestre. Ezek a BKV-troliflotta 20 évnél idősebb, magaspadlós, korszerűtlen járműveinek cseréjét teszik lehetővé. Az első új járművek várhatóan 2015 júniusában érkehetnek a fővárosba, utána pedig havonta 5 jármű beüzemelését tervezzük, tehát az utolsó két trolibusz 2015 októberében állhat forgalomba. A trolibuszokat a nyertes SOLARIS-SKODA konzorcium szállíthatja. A másik, a közbeszerzési törvény szerint javíthatatlan formai hibákkal terhes és műszaki szempontból is érvénytelen ajánlatot benyújtó pályázó az IKARUS–TROLZA Konzorcium volt.

A pályázati kiírásban megjelölt 62,4 millió euró (18 milliárd forint) 24 darab, és a jövőben opcionálisan lehívható 84, azaz összesen 108 darab járműre vonatkozik. A pályázati eljárás részeként ugyanis később – a 24 darabos alapbeszerzésen kívül – további 84 azonos típusú jármű megvásárlására is lehetőségünk nyílik. A feltételes mennyiség megrendelésekor tetszőleges arányban beszerezhetők a szóló, illetve a csuklós járművek. Az új trolibuszok a belvárosi és zuglói vonalakon, a régebbi trolibuszokkal vegyesen állnak majd forgalomba, lényegesen megnövelve az akadálymentes szolgáltatás arányát Budapest teljes trolihálózatán.

Az először 2013-ban kiírt trolibuszbeszerzés több alkalommal is késedelmet szenvedett. A pályázat első köre érvényes ajánlat híján eredménytelen lett, később az egyik konzorcium jogorvoslati kérelmére a Közbeszerzési Döntőbizottság semmisítette meg a második döntést. A bíróság nemrég a BKK-nak adott igazat a második eljárás kapcsán és megsemmisítette a KDB döntését, de a bírósági döntés még nem emelkedett jogerőre. Annak érdekében, hogy az új trolibuszok beszerzése ne szenvedjen további késedelmet, és a mintegy 3,4 milliárd forintos uniós támogatás se vesszen kárba, az előző eljárással párhuzamosan a BKK új trolibusztender elindítása mellett döntött. Ennek nyertese lett most a SOLARIS-SKODA konzorcium. A miniszterelnökség szabályossági tanúsítványa is a BKK döntésének megalapozottságát igazolja.

A közbeszerzési eljárásban vizsgáltuk a villamostenderen alkalmatlannak minősült SKODA tulajdonosi hátterét, az azonban a villamostender óta úgy változott meg, hogy jelenleg az ajánlattevő nem áll az offshore tulajdonosi hátteret elkerülni hivatott törvényi rendelkezések kizáró hatálya alatt.

Mérföldkő Budapest kötőtpályás közlekedésének fejlesztésében

A trolibuszbeszerzés része annak a „Budapesti villamos- és trolibusz-járműfejlesztés I. ütem” elnevezésű projektnek, amelyik a fővárosi tömegközlekedés történetében mérföldkőnek számít. A megvalósításához szükséges forrásokat biztosító európai uniós támogatási szerződést Tarlós István főpolgármester, dr. Völner Pál államtitkár és Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója [2012 decemberében írta alá](#). Ezt 2014. június 24-én módosították: újabb 10 villamos beszerzésével egészítve ki a projektet. Az összesen 46,5 milliárd forint értékű villamos- és trolibuszbeszerzésre vonatkozó projekt 0,67% önerőből és 99,33% uniós támogatás felhasználásával valósul meg.

Ekkora mennyiségű trolit Budapest az 1980-as években vásárolt utoljára. A jelenlegi járműbeszerzés nagy jelentőségű a főváros életében, hiszen biztosítja a budapesti trolibuszhálózat létét középtávon, valamint az ún. önjáró üzemnek köszönhetően akár infrastruktúra-fejlesztés nélkül is a járáshálózat bővítését, amelyre kiváló példa a 2013 júniusától az új szakaszán már felsővezeték nélkül menetrend szerint közlekedő 79-es trolibusz.

Alacsonypadlós jármű, azonos típuscsalád, önjáró

Az új trolibuszok 4 km folyamatos felsővezeték nélküli közlekedésre, azaz áramellátás nélküli működésre lesznek alkalmasak. Egy esetleges áramkimaradás, felsővezeték-hiányos útszakasz vagy akár a járat elterelése sem okozhat gondot, ezáltal zökkenőmentesen közlekedhet. A 64 fő befogadóképességű szóló és a 104 főt befogadó csuklós trolibuszok közül mindegyik alacsonypadlós kialakítású, ezért a mozgásukban korlátozottak, illetve a babakocsival közlekedők utazása kényelmesebbé válik. A komfortos utazás biztosítása érdekében az árajánlaton kívül a műszaki és ergonómiai megoldásokat (*kedvező energiafogyasztás, az önjáró képesség garantált úthossza, a lábtartó-dobogó nélküli ülések minél nagyobb aránya*) is vizsgáltuk.

Egyik fontos stratégiai szándékunk az egységes, azonos típusú és kialakítású járművekből álló járműpark kialakítása, ezért fontos az opcionális beszerzés lehetősége. Ezzel az üzemeltetési költségeket is csökkenthetjük, továbbá a járművek csereszabatosak lesznek az egyes vonalak között. Az új trolibuszokkal lehetővé válik a 20 évnél idősebb, korszerűtlen járművek lecserélése. A teljes hosszában alacsonypadlós és légkondicionált járműveken az utasok gyorsabban és kényelmesen jutnak el úti céljukhoz. A modern, környezetbarát járművek megjelenésével a főváros zöldebbé és barátságosabbá válik.

Fejlesztjük a Száva és a Hungária kocsiszínt

Fejlesztünk és bővítünk két kocsiszínt a jövőre érkező, a jelenlegiektől hosszabb, új villamosok elhelyezése érdekében. 2015-ben és 2016-ban összesen 47 darab 100 százaléban alacsonypadlós CAF Urbos 3 villamos érkezik Budapestre, közülük 35 db rövid (34 méteres), 12 db pedig hosszú (56 méteres) lesz. Az új járművek az eddigi típusoknál hosszabbak, hiszen most jellemzően 30 méternél rövidebb villamosok közlekednek, de a Combino is valamivel rövidebb, 54 méter hosszú, mint a hosszú CAF villamos lesz. Az új villamosok lényegesen magasabb műszaki színvonalat képviselnek az idős magaspadlós járműveknél, emiatt a karbantartásuk a jelenlegi kocsiszíni infrastruktúrával nem biztosítható az elvárható mértékben, ezért a járműtelepek fejlesztése elengedhetetlen. Eredményes tender esetén, 2015 elején kezdődik a felújítás, mely előreláthatólag 2015 nyaráig befejeződik. Mivel a Száva és a Hungária kocsiszínből az összes fejlesztés a csarnokon belül történik, a villamos-, illetve a közúti forgalomban korlátozás nem várható a beruházás miatt.

A főváros közlekedésszervezőjeként 2013-ban eredményes közbeszerzést folytattunk a kocsiszínefejlesztések tervezésére. Ennek alapján valamennyi rekonstrukciós terv elkészült, valamint megszereztük a szükséges vasúthatósági és építési engedélyeket is a Száva és a Hungária kocsiszíni területre, ezzel lehetővé vált a kivitelezési tender indítása.

Az új villamosokat három kocsiszínbén helyezük el:

- a 3-as villamos járműveit a Határ úti metróállomásnál található Száva kocsiszínbén;
- az 1-es villamos hosszú szerelvényei közül néhányat az MTK-stadionnál lévő Hungária kocsiszínbén;
- a többi pedig a Budafok kocsiszínbén állomásozik majd.

A most megjelenő tender a Száva és a Hungária kocsiszínbén végzendő munkákat tartalmazza. A Budafok kocsiszín rekonstrukcióját külön tenderben bonyolítjuk le. Ennek megjelenése is rövidesen várható.

Társadalmi egyeztetés indul a fővárosi közlekedés jövőjéről**A közterületeket, közlekedési eszközöket igénybe vevők valós igényeit tartalmazza a Balázs Mór-terv**

Budapest közlekedési rendszerének, mint az egyik legfontosabb infrastruktúra fejlesztése alapvetően meghatározza a főváros jövőjét. A Balázs Mór-terv világos célokat és prioritásokat megfogalmazó mobilitási terv a budapesti közlekedés fenntartható fejlesztéséhez. A tervezés feladata a budapesti közterületeket, a közlekedési eszközöket igénybe vevők valós utazási igényeinek feltérképezése és minőségi kiszolgálása, illetve a közlekedési rendszer folyamatos megújításának, fejlesztésének előkészítése. A Balázs Mór-terv a budapesti városfejlesztés jövőképeire épül és megfogalmazza, hogy a Főváros közgyűlése által 2013-ban jóváhagyott Budapest 2030 Városfejlesztési Konceptióban kitűzött célokat hogyan lehet a közlekedés eszközeivel támogatni.

A terv egyeztetési változata a hazai gyakorlatban újszerű mobilitási tervezési módszertannal készült az elmúlt időszak közlekedésfejlesztési tapasztalataira, a nemzetközi jó gyakorlatokra, valamint a fővárosi közlekedés kulcsproblémáinak elemzésére támaszkodva rendszerbe foglalja a legfontosabb közlekedési teendőket.

A BMT kulcsfogalma a stratégiai célok meghatározásakor az integráció, amely a stratégiai célok szintjén három szempontból jelenik meg:

- a városfejlesztés és a közlekedésfejlesztés között,
- a különböző közlekedési módok fejlesztési és működtetési eszköztára között,
- a helyi, a regionális és a nagytérségi szintű közlekedést szolgáló rendszerek között.

A fő stratégiai célokat négy területen (infrastruktúra, járművek, szolgáltatások, intézményrendszer) 9 operatív célban fogalmaztuk meg.

A Balázs Mór-terv több szempontból is újszerű a főváros közlekedéstervezésében: szemlélete a városban élő embert és környezetét állítja a tervezés középpontjába az ágazati gondolkodással szemben. A társadalmi egyeztetésben történő minél szélesebb körű részvétel és a hozzáférhetőség érdekében a tervegyeztetésre szánt változatát közérthető formában, befogadható terjedelmű dokumentumként kapják meg az olvasók.

A Budapesti Közlekedési Központ a Fővárosi Közgyűlés döntésének megfelelően társadalmi vitára bocsátja a Balázs Mór-terv egyeztetési változatát, amely a 2014 és 2030 közötti időszakra határozza meg a legfontosabb közlekedésfejlesztési célokat, intézkedéseket, ezért fontos számunkra, hogy megismerjük az érintetteknek a tervről alkotott véleményét.

A társadalmi egyeztetés 2014. október 15-én kezdődik, ezzel több fórumon is lehetőséget teremtünk a vélemények megismerésére, megvitatására. A Balázs Mór-terv bemutatására, az észrevételek fogadására és a társadalmi egyeztetéssel kapcsolatos fontos tudnivalók közlésére létrehoztuk a www.bkk.hu/bmt oldalt. A terv elektronikus változatán kívül itt tesszük elérhetővé az annak megértését segítő dokumentumokat is. A társadalmi egyeztetésről több mint 200 intézményt (önkormányzatok, civilszervezetek, szakmai szervezetek stb.) levélben is tájékoztatunk.

A BKK azt szeretné, hogy minél többen véleményezzék a Balázs Mór-tervben lévő közlekedésstratégiai célokat, intézkedéseket. Az írásos észrevételeket, javaslatokat 2014. november 15-éig a www.bkk.hu/bmt oldalon vagy e-mailben, a balazsmorterv@bkk.hu címen várjuk. A társadalmi egyeztetés folyamata várhatóan november végén zárul le.

A beérkező vélemények elemzése után egyeztető megbeszéléseken lesz lehetőség azok megvitatására, amelyeknek pontos időpontjáról és a részvétel módjáról a BKK weboldalán lehet majd tájékozódni.

A társadalmi egyeztetéseket követően a konszenzuson alapuló véleményeket, észrevételeket a Balázs Mór-tervbe építjük, amelyet Budapest Főváros Közgyűlése várhatóan 2014 végéig tárgyal ismét.

Balázs Mór a XIX. század kimagasló tehetségű magyar közlekedésmérnöke volt, aki nagy érdemeket szerzett Budapest világvárosi rangra emelésében. 1887-ben megalapította a Budapesti Városi Villamosvasút Társaságot, és útjára indította Budapest első villamosát a Nagykörúton. A Millenniumi Földalatti Villamosvasút építésének eszméje és kivitelezésének munkája is az ő nevéhez fűződik.

47 új villamos uniós források bevonásával

A 2014. április 22-én kihirdetett határozatával a kormány úgy döntött, hogy [a korábbi tervekhez képest](#) plusz 10 darab villamoshoz biztosít 3,5 milliárd forint többlettámogatást Budapest és a BKK részére, a „Budapesti villamos és trolibusz járműfejlesztés I. ütem” nagyprojekt uniós támogatási arányának 99,33 százalékos mértékben változatlanul tartása mellett. A projekt bővítéséhez szükséges forrásokat így legnagyobb részt az Új Széchenyi Terv (2007-2013-as uniós költségvetési ciklus), kisebb részt pedig a Széchenyi 2020 (2014-2020-as uniós költségvetési ciklus) fejlesztési programokból biztosítja a kormány. A projekthez mindössze kevesebb, mint további nettó 24 millió forint önrész biztosítása szükséges. Ez azt jelenti, hogy a Fővárosi Önkormányzat közlekedésszervezőjeként eljáró Budapesti Közlekedési Központ és a CAF eredményes tárgyalásai nyomán, a kormány támogatásával Budapest kevesebb, mint 24 millió forintért juthat hozzá a tervezetthez képest további 10 darab vadonatúj, korszerű, alacsonypadlós villamoshoz. A Budapestre érkező új CAF villamosok száma így 37-ről 47 darabra nőtt.

Bővült a BKK-automaták termék kínálata

További termékekkel bővült a BKK új jegy- és bérletkiadó automatáinak kínálata, melyekből újabb, a közösségi közlekedés igénybevételéhez szükséges jegy- és bérlet típusok vásárolhatók meg. Ezentúl automatákból is megvehető a félhavi bérlet, az 50 és 90%-os kedvezményű környéki helyközi vonaljegy, az 50 és 90%-os kedvezményű hévmenetjegy, valamint a kerékpár- és a kutyabérlet. A készülékek termék kínálata tehát megegyezik a pénztárakéval és az ügyfélcentrumokéval, ezáltal teljes mértékben alkalmasak a vásárlók maradéktalan kiszolgálására. Ügyfeleinknek csupán olyan ügyek elintézéséhez kell felkeresniük az ügyfélcentrumokat, mint például információkérés, a MOL Bubi használatához kapcsolódó regisztráció és tájékoztatás, a teherforgalmi behajtási díj fizetése és tájékoztatás vagy a talált tárggyal kapcsolatos ügyintézés. A 300 új korszerű jegy- és bérletkiadó automatából eddig 205 darab már üzemel. Telepítésüket folyamatosan végezzük, terveink szerint idén 270, legkésőbb 2015 elejére pedig mind a 300 automata üzemben lesz.

Az agglomerációból Budapestre utazó ügyfeleinknek jelent nagy könnyebbséget, hogy az 50 és 90%-os kedvezményes, környéki helyközi vonaljegy, valamint a hévmenetjegy már az automatákból is megválthatók. A fejlesztésnek köszönhetően ügyfeleink a nap 24 órájában kényelmesen vehetik meg az utazáshoz szükséges jegyüket és bérletüket az agglomerációs települések több pontján.

Új BKK-automaták

Korszerű jegy- és bérletkiadó automatáink ma már nemcsak a belváros forgalmasabb csomópontjaiban érhetők el – Keleti és Nyugati pályaudvar, Kelenföld vasútállomás M, Puskás Ferenc Stadion M, Újpest-Központ M, buszvégállomás, Blaha Lujza tér M, Deák Ferenc tér M, Örs vezér tere M –, hanem a korábbinál jobb területi elosztás, és ügyfeleink jobb kiszolgálása érdekében számos hévállomáson és Budapest külvárosi, kertvárosi részein is. Az agglomerációs települések közül megtalálhatók Budaörsön, Dunaharaszton, Gödöllőn, Nagykovácsiban, Ráckeven, Szentendrén, Pomázon, Szigetszentmiklóson, Tökölön, Törökbálinton is, illetve a következő hetekben-hónapokban további helyszíneken telepítjük őket. Ezzel hatszorosára bővül majd a készpénzes és a kártyás fizetésre alkalmas értékesítőhelyek száma. Ezért mindenki kényelmesen megveheti termékeinket akár a lakó-, akár a munkahelyéhez legközelebb lévő készülékből. Eredeti céljainknak megfelelően az intézkedés fontos eredménye, hogy a készülékek termék kínálata szinte teljesen azonos az ügyfélközpontokban, a pénztárakban és az automatákban: a havi bérlet, a napijegy akár az ügyfelek által egyénileg megadott érvényességi időtől megvásárolhatók, ahogy a negyedéves, a kedvezményes és teljes árú hévbérlet is. A készülékek érmét, papírpénzt is elfogadnak és visszaadnak, ezen kívül hagyományos és érintésmentes bankkártyával is lehet gyorsan és kényelmesen fizetni. A BKK-automatákból vásárolt termékekről egyszerűsített

számlát is igényelhetnek ügyfeleink, amelyhez [honlapunkon](#) előzetes regisztráció szükséges. A eddig üzembe helyezett készülékekről ügyfeleink visszajelzései pozitívak. Ezt az is jól mutatja, hogy automatáinkból március óta eddig 3,5 millió terméket vásároltak összesen 4,7 milliárd forint fölötti értékben.

A BKK-automatákból vásárolt termékekről egyszerűsített számlát is igényelhetnek ügyfeleink, ehhez először regisztrálniuk kell a [honlapunkon](#). A regisztrációt követően e-mailben visszaigazoló értesítést kap, melyben megtalálja a BKK-automatákból történő vásárláshoz szükséges QR azonosító kódját és a szükséges további információkat.

ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI

Közlekedéstörténeti évfordulók november hónapban

Vasúti közlekedés

1845. november 11-én tette meg próbaútját az első magyar gőzvasút a Pest-Vác vonalon. Ekkor még csak Rákospalotáig közlekedett a gőzvasút.

1857. november 25-én indult a forgalom a Tiszavidéki Vasút Szolnok-Debrecen közötti 121 km hosszú vonalán.

1946. november 3-án nyitották meg a forgalom előtt a háborús pusztítás után újjáépített Déli összekötő vasúti hidat.

Közúti közlekedés

1900. november 17-én állította forgalomba a Magyar királyi Posta az első magyar tervezésű és gyártású motoros gépjárművet, Csonka János motoros háromkerekűjét. Ennek egy példánya a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum városligeti épületében ma is látható.

1912. november 20-án alakult meg Aszódon a Magyar Lloyd Automobil és Motorgyár Rt.

1918. november 30-án szüntették meg Budapest területén a hídvámot.

1941. november 9-én éjjel 3.00 órakor terjesztették ki Budapest területére a jobboldali közlekedést, amely az ország többi részén már július 6-án életbe lépett.

Városi közlekedés

1887. november 28-án kezdte meg működését a pesti villamosvasút 1000 mm nyomtávolságú próbajárata. Európában ez volt az első belvárosi, közúti villamosvasút. A járat a Nyugati pályaudvart és a Király utcát kötötte össze.

1929. november 5-én szűnt meg az omnibuszforgalom Budapesten. Az utolsó járat a Villányi úton közlekedett.

1944. november 4-én robbantották fel a Margit híd pesti szárnyát.

1960. november 7-én állították forgalomba az első csuklós autóbust Budapestén. Hamarosan trolibuszok és villamosok is közlekedtek csuklós változatban nem csak a fővárosban, hanem Miskolcon, Szegeden és Debrecenben is.

1964. november 21-én avatták fel az újjáépített budapesti Erzsébet hidat. Az új hidat Sávoly Pál (1893-1968) tervezte és irányította építését is.

1966. november 6-án bocsátották a nagyközönség rendelkezésére a budapesti EMKE aluljárót a Blaha Lujza téren.

1981. november 10-én vette birtokba az utazóközönség a Marx téri (Nyugati téri) felüljárót. A kétszer egysávos közúti felüljáró 420 méter hosszú volt.

Egyéb

1840. november 18-án a Helytartótanács posta ügyekben bevezette a magyar nyelv használatát.

1890. november 1-jén helyezték üzembe az első vidéki telefonközpontot Sopron városában, 48 előfizetővel.

1898. november 20-án leplezték le először a budapesti Keleti pályaudvar előtt Baross Gábor (1848-1892) szobrát.

Személyek

1844. november 25-én Karlsruhe városában született Karl Friedrich Benz a modern gépkocsi technika megalkotója. 1885-ben kétütemű gázmotort épített, majd 1886. július 3-án bemutatta 1 lóerős, négyütemű motorral hajtott háromkerekű járművét. Világszerte őt tekintik a benzinüzemű gépkocsi feltalálójának. (meghalt: Mannheimben, 1929. április 04.)

1963. november 30-án halt meg Budapesten Hóra Nándor mechanikus, esztergályos, autószerkesztő. Miután egy és többüléses kerékpárokat készített, 1902-től motoros járműveket állított forgalomba. Tervezett láncfalpas teherautókat és háromkerekű motoros áruszállító járműveket is. (született: Budapesten, 1876. március 30.)

1942. november 29-én halt meg Budapesten Zipernowsky Károly gépészmérnök, egyetemi tanár, az MTA levelező tagja. Sokoldalú feltalálóként ő hozta létre a magyar erősáramú elektrotechnikai ipart. (született: Bécsben, 1853. április 4.)

Szerkesztette: Bikics Péter

In Memoriam

Sárdi Gyula (1944-2014)

Szomorúan tudatjuk, hogy életének 70. évében váratlanul elhunyt a MÁV Zrt. egykori vezérigazgató-helyettese.

Az egyetem befejezése után Fonyódon kezdett dolgozni, majd Pécsre került, ahol a személyszállítási csoportban először menetrendszerkesztő, majd csoportvezető lett. A későbbiek folyamán osztályvezető-helyettes, igazgató-helyettesként dolgozott. Életében rövid kitérő volt, amikor Debrecenbe került vasútigazgatónak. A területi igazgatóságok visszaszervezésekor területi igazgatóként visszatért Pécsre, majd 2002-től nyugdíjazásáig üzemviteli vezérigazgató-helyettesként szolgálta a vasutat.

A KTE munkájában hosszú évek során folyamatosan részt vett. Kezdetekben a vasútüzemi szakcsoport titkára majd elnöke volt, majd a KTE Baranya Megyei Területi Szervezetének elnöke lett. A Közlekedéstudományi Egyesület vezetői és munkatársai tevékenységét ezüst, arany jelvényvel, majd 1998-ban a KTE-ért emlékéremmel ismerte el. Több megbízásos munka elkészítésében is részt vett. Aktivitása, a közösséghez való tartozása és ragaszkodása mindannyiunk elismerését és tiszteletét kiérdemelte.

Sárdi Gyula szerette és támogatta a fiatalokat abban is, hogy ők is megszeressék a vasutat és szolgálatnak tekintsék munkájukat.

Emlékét szeretettel megőrizzük és fájdalommal búcsúzunk.
Nyugodjék békében!

Tagtársai és barátai

Csek Károly

Fájdalommal tudatjuk, hogy Csek Károly életének 59. évében, 2014. október 5-én hosszú betegség után elhunyt.

Vasutas pályafutását 1973-ban technikus gyakornokként kezdte, majd az 1976-ban kitüntetéssel megvédett diploma után mérnökként folytatta. Rövid kivitelezői gyakorlatot követően a MÁV Székesfehérvári Pályafenntartási Főnökségen szakaszmérnök, vezetőmérnök, majd a főnökség vezetője volt. 1993-tól a MÁV Budapesti Üzletigazgatóság pályalétesítményi igazgatóhelyettese, majd a Központi Felügyeleti Irodavezető helyettese, később az igazgatóság területi központjának a vezetője lett. 2007. április 01. napjától a Pályavasúti Üzletág pálya- és mérnöki létesítmények főosztályvezetőjének nevezték ki. 2008. augusztus 01. napjától pályalétesítményi főosztályvezető feladatokat látott el, egészen 2012-es lemondásáig.

Számtalan újítás és szabadalom kidolgozója, több sikeres hazai és nemzetközi konferencia szervezője volt. Rendszeresen publikált, több mint 25 szakmai, tudományos cikk szerzőjeként ismerhettük meg.

2010. október 23-a alkalmából a közlekedés érdekében végzett magas színvonalú eredményes munkája elismeréseként Közlekedésért Érdeméremmel tüntette ki a nemzeti fejlesztési miniszter.

Emlékét szeretettel megőrizzük és fájdalommal búcsúzunk.
Nyugodjék békében!

Munkatársai, tagtársai és barátai

Dr. Gordos Géza

Fájdalommal tudatjuk, hogy a Széchenyi díjas professzor emeritusz életének 77. évében elhunyt. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem saját halottjának tekinti.

Emlékét szeretettel megőrizzük és fájdalommal búcsúzunk.
Nyugodjék békében!

Munkatársai, tanítványai és barátai

LAPSZEMLE

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

Közlekedéstudományi Szemle 2014. 5. számának tartalma**Dr. Tóth Géza – Dr. Kincses Áron**

Gravitációs analógián alapuló elérhetőségi modellek: elmélet és gyakorlat (1. rész)

Péter Tamás – Szauter Ferenc – Bokor József

A közúti közlekedés forgalmi folyamatainak komplex analízise

Dr. Bécsi Tamás – Dr. Tettamanti Tamás – Dr. Varga István

A közúti forgalom becslésére felhasználható mérési adatok és együttes alkalmazhatóságuk

Bánfi Miklós Gábor – Török Ádám

A vasúti áruszállítás problémái a mai selyemúton

Könyvajánló

Melléklet

Közlekedésbiztonság – Közlekedési környezetvédelem

Dr. Jankó Domokos

Kedvezőtlen tendenciák Budapest közúti baleseti helyzetében (2013)

Bite Pálné dr. Pálffy Mária – Nagy Dániel Szilveszter – Bite Pál Zoltán

A zajárnyékoló falak zajcsökkentő hatásának fokozási lehetőségei

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

A Közlekedéstudományi Szemle maradt az egyetlen átfogó jellegű, lektorált, tudományosan minősített szaklap.

Rendelje meg Ön is folyóiratunkat, legyen előfizetőnk! Továbbá reméljük, hogy az érdeklődés mellett a támogatási készségére is számíthatunk.

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