

2015  
5  
május



# hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET<sup>®</sup> HAVI TÁJÉKOZTATÓJA

## MÁJUSI HÍRLEVELÜNK TARTALOMJEGYZÉKE

SZERVEZETI HÍREK .....	1
Támogassa a KTE-t adója 1%-ával! .....	2
FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE .....	2
BeszámolóK .....	4
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK .....	6
ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI.....	11
„Réunion – a vulkánok szigete” .....	11
Közlekedéstörténeti- és technikátörténeti évfordulók május hónapban .....	12
LAPSZEMLE.....	14
A Közlekedéstudományi Szemle 2015. 2. számának tartalma.....	14
Rendelkezés adó 1%-áról .....	15

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2015. május 21. 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a 2015. júniusi Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

## SZERVEZETI HÍREK

### Országos Elnökségi Ülés és Küldöttközgyűlés:

- **Időpont:** 2015. május 21. 10.30
- **Helyszín:** Best Western Hotel Hungaria (1074 Budapest, Rákóczi út 90.)

### Volán Senior ülés

- **Időpont:** 2015. május 6. 10:00
- **Helyszín:** KTE Titkársága (1066 Bp., Teréz krt. 38. II.em./235.)

### 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 2015-öt érintő főbb határidői a következők:

1. **2015. január 21 – április 30-ig:** Az országos választás előkészítése
2. **2015. május 31-ig:** Az országos elnökség, ellenőrző bizottság választása

A választási menetrend a következő linkre kattintva tölthető le: [>>>Választási Menetrend<<<](#)

### 2015. 04.29-én tartotta ülését az Országos Intéző Bizottság

A következő napirendi pontokat tárgyalták meg:

1. **Beszámoló a KTE 2014. évi gazdálkodásáról. Az egyesület 2014. évi közhasznúsági jelentése és a közhasznú éves beszámolójának eredmény kimutatása és mérlege**  
Előterjesztő: Dr. Tóth János főtitkár

2. **Az Felügyelő Bizottság 2014. évi gazdálkodással és közhasznúsági jelentéssel kapcsolatos beszámolója**  
Előterjesztő: Szűcsné Posztovics Ilona Ellenőrző Bizottság elnöke
3. **Tájékoztató a KTE 2011-2015 évi tevékenységével kapcsolatos beszámoló készülségi állapotáról**  
Előterjesztő: Dr. Tóth János főtitkár
4. **A KTE hatályos Alapszabályának módosítási javaslata**  
Előterjesztő: Dr. Tóth János főtitkár
5. **Javaslat az adományozható kitüntetések számára, a jutalom fajtájára és összegére és egy kitüntetési állandó bizottság létrehozására**  
Előterjesztő: Dr. Tóth János főtitkár
6. **Tájékoztató az Országos Jelölő Bizottság munkájáról**  
Előterjesztő: Dr. Ruppert László, az OJB elnöke
7. **Egyebek**

Az OIB a javaslatokat az Országos Elnökség elé utalta.

## TÁMOGASSA A KTE-T ADÓJA 1%-ÁVAL!

Felmerülhet Önben a kérdés, hogy miért éppen a KTE-nek adja az adója 1%-át, amikor annyi más ügyet is támogathatna. Azért, mert az egyesületben azon dolgozunk, hogy a szakma véleménye minél nagyobb hatással lehessen a hazai közlekedési feltételek és a közlekedési kultúra fejlődésére. Adója 1%-ával Ön azt támogatja, hogy a KTE – más civil szervezetek számára is példamutató módon – végezhesse szakmai és társadalmi tevékenységét. Kérjük, hogy támogasson bennünket adója 1%-ával! A rendelkező nyilatkozat [ITT](#) tölthető le.

Kérjük, támogasson bennünket adója 1% -ával!

## FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE

### MT-ITS 2015 (Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems)

**Helyszín:** Budapest, Danubius Hotel Gellért  
**Időpont:** 2015. június 03-05.  
**Szervező:** **Főszervező:** BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar  
**Társszervező:** Közlekedéstudományi Egyesület

A 4. alkalommal megrendezett konferencia helyszíne Róma (2009), Leuven (2011) és Drezda (2013) után Budapestre érkezik. A konferencia témái meglehetősen széles spektrumot fednek le, mint a városi, közúti, vasúti, légi közlekedés és logisztika intelligens modelljei, módszerei és alkalmazásai.

A konferencia nyelve: angol

Kérjük, látogasson el az alábbi honlapra, ahol bővebb információhoz juthat a konferenciáról, megtekintheti a programot, leadhatja jelentkezését, valamint lehetősége nyílik szállásfoglalásra is:

<http://mt-its2015.bme.hu/cod/>

## **Kormányhivatalok integrációja, Közlekedési Felügyelet helyzete (Közlekedési Klub - Kisrendezvény)**

A KTE Heves Megyei Területi Szervezetének „Közlekedési Klubja” meghívja Önt Gombály László Közlekedési Felügyelet igazgató előadására.

**Helyszín:** MK NZrt. Egri mérnökség  
**Időpont:** 2015. május 28., 15:00

---

### **ŐSZI BEHARANGOZÓ**

Ezúton szeretnénk felhívni szíves figyelmét a Közlekedéstudományi Egyesület 2015. évi őszi rendezvényeire, melyekre nagy szeretettel várjuk.

#### **SZEPTEMBER**

**Időpont:** XV. Városi közlekedés aktuális kérdései  
2015. szeptember 10-11.  
**Helyszín:** Balatonfenyves

**Időpont:** 40. Ütügyi Napok  
2015. szeptember 15-16.  
**Helyszín:** Szeged

#### **OKTÓBER**

**Időpont:** IX. Határok nélküli partnerség  
2015. október 1-2.  
**Helyszín:** Salgótarján-Szlovákia

**Időpont:** XI. Regionális közlekedés aktuális kérdései  
2015. október 8-9.  
**Helyszín:** Debrecen

**Időpont:** XIII. Futástechnikai konferencia  
2015. október 15-16.  
**Helyszín:** Pécs

**Időpont:** Közlekedési balesetek és a közlekedő ember  
IX. Tudományos ülés és workshop  
2015. október 17.  
**Helyszín:** Budapest

#### **NOVEMBER**

**Időpont:** Új megoldások a közösségi közlekedésben  
fenntarthatóság - integráció – finanszírozás  
2015. november 12-13.  
**Helyszín:** Pécs

**Időpont:** Vasúti erősáramú konferencia  
2015. november  
**Helyszín:** Siófok

---

[>>> Bővebb információért, kérjük látogasson el honlapunkra!<<<](#)

**MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYEI****Smart Cities Symposium Prague 2015**  
Intelligens városok szimpóziuma

**Helyszín:** Prága  
**Időpont:** 2015. június 24-25.  
**Szervező:** Műszaki Egyetem - Prága

A konferencia célja, hogy a különböző háttérű országokból érkező szakértők megosztják álláspontjukat a Smart Cities kezdeményezéssel kapcsolatban, valamint megvitatják az együttműködés és a projektben való részvétel lehetőségeit.

Programról, további részletekről és jelentkezés módjáról [<<<ITT>>>](#) értesülhet.

---

A 2015-ös évre vonatkozó további konferenciáinkról, tagozati- és területi szakmai napjainkról, előadásokról bővebb információ megtekinthető [honlapunkon](#).

Köszönjük megtisztelő figyelmét és várjuk szeretettel jelentkezését rendezvényeinkre!  
KTE Rendezvényszervező Bizottsága

---

**BESZÁMOLÓK****KTE Győr-Moson-Sopron Megyei Területi Szervezet és Széchenyi István Egyetem****Közlekedéstudományi Konferencia Győr 2015. (Mobilis interaktív kiállítási központ)  
2015. március 26-27.**

A „Közlekedéstudományi Konferencia Győr 2015” immár az ötödik konferenciája volt a 2011-ben a Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék által életre hívott rendezvénynek. A konferencia hagyományosan két napos találkozót jelent, ahol ismét 100-nál több szakember vitathatta meg álláspontját, gondolatait a személyközlekedés aktuális kérdéseiről.

A konferenciát a Széchenyi István Egyetem rektora prof. dr. Földesi Péter nyitotta meg, aki örömmel nyugtázta, hogy egyre több agilis, a közlekedés ügyéért tenni akaró szakembert lát a területen. Ezt követően prof. dr. Földesi Péter, a Széchenyi István Egyetem rektora és dr. Horváth Balázs, a Széchenyi István Egyetem Építész-, Építő- és Közlekedésmérnöki Kar dékánja köszönő oklevelet adott át a PTV Austria GmbH képviselőinek, akik a kezdetek óta kitartó és hűséges támogatói a konferenciának.



A köszöntők és elismerések után elsőként dr. Becsey Zsolt a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára tartott előadást a hazai fejlesztési lehetőségekről és a realitásokról. Az átfogó képet adó előadást követően Kövesdi Szilárd a GySEV Zrt. vezérigazgatója mutatta a multimodalitás gyakorlati megvalósíthatóságát a GySEV és az ÉNyKK (Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.) együttműködésének példáján. Ezt követően Derdák Miklós az ÉNyKK üzemeltetési főigazgatója mutatta be ugyanezt az együttműködést az ÉNyKK oldaláról. A két előadásból egy mintaértékű együttműködés képe rajzolódott ki a jelenlévők számára. Tekintettel arra, hogy dr. Dabóczi Kálmán (BKK Zrt) akadályoztatása miatt nem tudott megjelenni a konferencián maradt idő egy rövid beszélgetésre, ahol Kövesdi Szilárd és Derdák Miklós egymást kiegészítve, nagy lelkesedéssel válaszolta meg a feltett kérdéseket.

Az ebédet követő szakaszt Vitézy Dávid a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium miniszteri biztosának előadása nyitotta meg. Előadásában bemutatta a helyközi közlekedés legnagyobb problémáit, legszembeötlőbb fejlesztési lehetőségeit, melyek közös céljaként a felhasználói élmény fokozását jelölte meg.

A konferencia következő részében osztrák, lengyel és külföldön kutató hazai szakemberek

előadásaira került sor. Ezen előadások érdekes kitekintést adtak, új gondolatokat hoztak. A nap utolsó blokkjába kerültek a vízi közlekedés témái, beleértve a folyami és a balatoni hajózás kérdéseit is. A napot végül egy jó hangulatú vacsora zárta.

A konferencia második napjára három blokk maradt, ezek közül az első a vasúti közlekedésre fókuszált, ahol mind az infrastruktúra oldal, mind a szolgáltatási oldal kérdései felmerültek, sőt vita bontakozott ki a vasútbiztonsággal foglalkozó előadás kapcsán. A szünet utáni rész légi és vízi

közlekedési témákkal foglalkozott mind az elméleti, mind a gyakorlati oldalról. A konferenciát a Széchenyi István Egyetem és a Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem kutatásait bemutató rész zárta.

A konferencia zárszava szokás szerint a „jövőre Veletek ugyanitt” volt.

A résztvevők pozitívan nyilatkoztak a rendezvényről, amely jelenléti ívén összesen 102 aláírás szerepelt, vagyis a tavalyi év után ismét sikerült egy több mint száz főt megmozgató konferenciát szervezni.

**Összeállította:**  
**dr. Horváth Balázs**  
**KTE GyMS elnök**

---

## **Közlekedésbiztonsági nap és motoros tréning a KTE Békés Megyei Területi Szervezete és a Békés Megyei Kormányhivatal szervezésében**

A motor vezetéstechnikai tréning megnyitóján Petróczi Zoltán Gábor, a Békés Megyei Kormányhivatal főigazgatója elmondta, Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete általánosságban 2001-2014 között javuló tendenciát mutatott, azonban a motoros balesetek száma, sajnos nőtt.

Míg 2001-ben 495 motorkerékpáros okozott közúti balesetet, addig 2013-ban már 658. Igaz, hogy a motorkerékpárosok száma is 50 százalékkal nőtt az elmúlt évtizedben. A Magyarországon regisztrált motorok száma 150 ezer.

– Megdöbbentő tény, hogy a motoros balesetben elhunytak vagy megsérültek 70 százaléka nem töltötte be a 35. életévét – hangsúlyozta a főigazgató.  
– A motorosok baleseti kockázata átlag feletti, uniós álláspont szerint egy motorkerékpárosnak a halálzási kockázata átlagosan 18-szor nagyobb, mint egy személygépkocsi vezetőjének. Szezonkezdetekor ezért is nagyon fontos, hogy minden motoros vegyen részt ismeretfelújító tréningen, melegítsen be a motoros idényre, ismerjen meg, tanuljon meg minél több vezetéstechnikai fogást.

Mindenesetre szombaton a békéscsabai vizsgapályán több mint 50 motoros felkészült szakemberek segítségével mérhette fel a tudását elméletben és gyakorlatban, új technikákat tanultak.

A biztonságos motorozást segítő elméleti előadást Lövey Ádám motoros újságíró tartotta Motorozz ésszel! címmel, valamint az általa írt, ugyanezt a

címet viselő kiadványból is szétosztott a résztvevőknek. A gyakorlati foglalkozást a Békés Megyei Rendőr-főkapitányság motoros rendőrei koordinálták, irányították.

A motoros tréning mellett a Békés Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztálya a nyári közlekedésre felkészülés jegyében a Szarvasi út 107. alatti vizsgaállomáson díjmentes közlekedésbiztonsági nyílt napot is szervezett szombaton. Dobókői György, a főosztály vezetője elmondta, az akció keretében a járművizsgálati technológia szerint ingyenesen átvizsgáltak járműveket, és megfelelő műszaki állapot esetén - vizsgadíj befizetése mellett - a műszaki vizsga azonnali lehetőségét is biztosították.

A vizsgálaton 57 jármű jelent meg, ebből a legtöbb (42) személygépkocsi volt. Ezt követték a motorok (13), valamint két, 750 kg alatti pótkocsi. Az 57 járműből 33 sikeres műszaki vizsgát tett. A fennmaradó 24 jármű jellemző hibái az üzemi és a rögzítőfék hibáiból, futómű- és felfüggesztés problémákból, a világító és fényjelző berendezések hiányosságáiból fakadtak.

A program során a Békéscsabai Baleset-megelőzési Bizottság szakemberei KRESZ-teszt kitöltéssel és „részeg-, valamint kábítószer-szemüveg” bemutatásával várták az érdeklődőket. A motorospályán bemutatót tartott a szarvasi Podani Milán, aki tavaly a Street Fighter (akrobatikus motorozás) kategóriában junior országos bajnoki címet szerzett.



## SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



### A légikatasztrófa miatt sem lehet indulatból szabályt változtatni

*Légügyi Hivatal*

**2015.04.01. Nyugodtan és higgadtan kell a hatóságnak viselkednie, semmiképp sem szabad, hogy a légiközlekedés szabályaira vonatkozó elhamarkodott döntéssel olyan intézkedéseket követeljen az iparág szereplőitől, amelyek a pilóták és a személyzet terhelését növelik, jelentette be Győri Gyula, az NKH elnöke.**

A Germanwings német légitársaság A320-as gépe 150 emberrel a fedélzetén csapódott az Alpokban a földbe. A katasztrófa körülményeinek vizsgálatát vezető marseille-i ügyész szerint a másodpilóta kizárta a pilótakabinból az elsõpilótát, és valószínűleg szándékosan vezette a gépet a hegyoldalnak. A pilótáról kiderült, súlyos depresszióban szenvedett és rendszeres orvosi ellenõrzés alatt állt, a tragédia napján betegállományban kellett volna lennie. A pilótaengedély megszerzése elõtti idõkben öngyilkossági hajlam miatt kezelték. A tragédia nemcsak a világot, de az iparágat is megrázta, mivel hasonlóra még nem volt példa a repülés történetében. Egyes légitársaságok máris reagáltak új elõírások formájában.

#### Ilyenre még nem volt példa

A korábban pilótaként is dolgozó Gyõri Gyula ezúttal az NKH elnökeként egy újságíróknak szervezett háttérbeszélgetésen ismertette a hatóság álláspontját. A repülés történetében klasszikusnak tartott idézet szerint itt „vérrel írták a szabályokat”, ám pont emiatt vethet fel újabb kérdéseket egy módosítás. Elmondta, hogy a kabinajtók nyithatatlaná tételét a 2001. szeptember 11-i terrorcselekmények után vezették be, mondván: ez megvédi a pilótákat a behatolástól, de most ez is közrejátszott egy katasztrófában. Egyúttal felhívta a figyelmet arra, hogy kollégáival – többek között a beszélgetésen szintén jelen lévõ Farkas Andrással, a Légügyi Hivatal

vezetõjével is – egyeztetett, ám együtt sem emlékeztek arra, hogy Európában bárki be akart volna hatolni a kabinba.

#### Kockázatos most ítéletet mondani

A kiemelt nemzetközi médiaérdeklõdés nem tesz jót a vizsgálatnak, hiszen „a kivizsgálás logikájával teljesen ellentétes, hogy részinformációkat szivárogtatnak ki”, mondta. Ennek nyomán egybõl ítéletet fogalmaz meg a közvélemény, ami bizonytalanságot kelt. Ez hatalmas nyomás alá helyezi az utasokat, illetve a repülõtársaságokat. Ilyen például az, hogy sokan a pilóta fiatal életkorában látják a tragédia egyik okát. Gyõri Gyula szerint nem számít, hogy kezdõ volt-e, akkor is teljesítenie kell a légialkalmassági feltételeket. Megjegyezte, hogy minden pilótának idõszakonként szimulátoros repülés során kell bizonyítania, hogy képes akár sorozatosan is veszélyhelyzeteket elhárítani. Sokszor vannak olyan események egy-egy repülés során, amelyet az utasok ugyan nem vesznek észre, de a pilótáknak meg kell oldaniuk. „Amíg a gép összes darabját össze nem szedik, és a vizsgálat le nem zárul, véglegeshez közelítõ ítéletet mondani nagyon kockázatos” – fogalmazott Gyõri Gyula, aki egyúttal a magyar hatóság feladataira is kitért az ügyben. „A hatóság továbbra is partner az utasok igényeinek kielégítésébe, de egy elhamarkodott döntést hozva csak nagyobb kihívások elé állítaná a pilótákat, a repülõtársaságokat. A repülés olyan ágazat,

amelyben nem lehet teljes mértékben kiküszöbölni a veszélyeket, a kockázatokat legfeljebb csökkenteni lehet. Egy elhamarkodott, indulatból hozott döntés sokat ronthat a helyzeten. A hatóság semmiképpen sem szeretne olyan intézkedést követelni a cégektől, amely újabb kockázatokat szülhet" – mondta az NKH elnöke, aki egyúttal leszögezte: a szervezet üdvözli a Wizz Air lépését, amely szerint a diszkont légitársaságnál amíg a pilótának el kell hagynia a fülkét, addig egy légiutas kísérőnek kell beülnie a fülkébe. Az viszont kérdés, hogy ez mennyire növeli a dolgozók leterheltségét.

### A pszichés állapotot nem jelet előre jelezni

A beszélgetésen szintén jelen lévő dr. Hardicsay Gábor, nyugállományú hatósági főorvos

hangsúlyozta: 40 éves korig minden pilótának kötelező megjelennie 12 havonta egy részletes egészségügyi vizsgálaton, ezek elegendőek arra, hogy feltérképezzék a pszichés állapotot, de előrejelzésre ezek sem képesek. További vizsgálatokat csak akkor rendelnek el, ha valamilyen problémát találnak. Arról a pilótának kötelező a munkáltatóját értesítenie, hogy bármilyen orvosi vizsgálaton megfelelt-e vagy sem. Az uniós irányelv arra vonatkozó szabályokat részben adatvédelmi okokból azonban nem tartalmaz, hogy az orvosnak a munkáltatót értesítenie kell – mondta. Hangsúlyozta: a pilóták 99,9 százaléka jogkövető, a rendszer a bizalomra épül, és ebben az esetben a munkavállaló szándékosan megtevesztette a munkáltatóját.

## Mérlegen az év első országos közlekedésbiztonsági akciója

*Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal*

**2015.04.10. Az ellenőrzött gépjárművek túlnyomó többsége megfelelt a műszaki előírásoknak, kirívó, rendkívül súlyos, illetve tömeges szabálysértéssel az ország egyetlen pontján sem találkoztak a „Józan Húsvét” és „Tavaszi átállás” elnevezésű akcióban résztvevő szakemberek. A statisztikát azonban meglehetősen árnyalja, hogy például a Fejér megyei éjszakai ellenőrzések során kiderült: szinte az összes megállított román és ukrán felségjelű tehergépjármű túlsúlyos volt.**

Idén nagyjából fele annyi ittas vezetővel szemben kellett eljárást kezdeményeznie a „Józan Húsvét” akcióban részt vevő rendőröknek, mint tavaly. Az eredmény jelzi: az előre bejelentett országos közlekedésbiztonsági akció híre eljutott a közlekedőkhöz. A Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei is javulást tapasztaltak a gépjárművek műszaki állapotában, ahol szükségesnek látták, ott figyelmeztették, illetve tanácsokkal látták el az autósokat, ámbátor az adatok összegzésénél kiderült: főleg a külföldi tehergépjárművek esetében rendszeresen a szabálysértések.

### Húsvét: egy halálos közúti közlekedési baleset

A korábbi évek gyakorlata szerint a rendőrség, a Polgárőrség és a Nemzeti Közlekedési Hatóság „Józan Húsvét” és „Tavaszi átállás” néven országos közúti ellenőrzést tartott. A rendőrség kiemelt figyelmet fordított az ittas állapotban közlekedő, agresszív, szabályszegő gépjárművezetők forgalomból történő kiszűrésére és ezzel a balesetek megelőzésére. Az április 2-6. között lebonyolított akcióban 30327 közlekedő ittaságát ellenőrizték, közülük 302 sofőr szervezetében mutattak ki alkoholt, 114 esetben a vezetői engedélyt helyszíni bevonásával végződött a locsolkodás. A húsvéti ünnepek alatt egy halálos kimenetelű közúti közlekedési baleset történt, ami megegyezik a tavalyi számmal. Két évvel korábban, 2013-ban a húsvéti ünnepek alatt nyolc ember vesztette életét a közutakon, ami nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a rendőrség és Nemzeti Közlekedési Hatóság a

korábbinál is koncentráltabban igyekezett kiszűrni a szabályszegőket a közlekedésből.

### Ingyenes műszaki ellenőrzés

Az NKH az ellenőrzések során szakembereivel támogatta a rendőrséget, a hatóság munkatársai ellenőrizték az autók műszaki állapotát, megnézték például az abroncsokat és ha kellett, figyelmeztették az autósokat, hogy a tavasz beálltával elérkezett a téli gumik lecserélésének ideje. Ellenőrizték az ablaktörlő lapátok állapotát, a folyadékmosót és a világítótestek állapotát, amennyiben indokolt volt, akkor felhívták a járművezetők figyelmét a hiányosságokra. A hatóság ezen felül a „Tavaszi átállás” elnevezésű akció keretében lehetőséget biztosított az autósoknak, motorosoknak a járművek ingyenes műszaki ellenőrzésére a hatósági vizsgálóállomásokon.

### Nem volt tömeges szabálysértés

A Megyei Kormányhivatalok Közlekedési Osztályainak statisztikai jelentését összegezve kiderült: kirívó, rendkívül súlyos, illetve tömeges szabálysértéssel az ország egyetlen pontján sem találkoztak a szakemberek. Összesen 3780 személygépkocsit ellenőriztek, ebből 1177 – nagyjából minden harmadik – esetben fordult elő, hogy a közlekedő nem az évszaknak megfelelő gumiabroncsot használta. A gumiabroncs nem megfelelő műszaki állapota csak 15 gépjárműnél fordult elő, míg 341 esetben a világító és

jelzőberendezés izzóinak egyike nem működött szabályszerűen. Jellemzően az ablaktörő lapátok állapota megfelelt, ennek ellenkezőjére 245 esetben találtak példát az ellenőrök. A nyílt nap keretében 140-en keresték fel a hatósági műszaki vizsgálóállomásokat az ingyenes műszaki állapotfelmérésre.

### Túlsúlyos külföldi tehergépjárművek

Az akció eredményét azonban árnyalta a Fejér Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelősége által az M7-es autópálya megyei szakaszán végzett éjszakai ellenőrzése. Ennek során az akcióban

meghatározott járműveken túl más kategóriájú járműveket is ellenőriztek. Kiderült, hogy az éjszaka során közlekedő, jellemzően román, ukrán felségjelű járművek szinte mindegyike össztömeg túlsúlyos volt (N1 kategória: 41 mérés, ebből 36 túlsúlyos; M2 kategória: 6 mérés, mind túlsúlyos; M3 kategória: 2 mérés, mind túlsúlyos). A szabálytalanságok miatt a rendőrség helyszíni bírsággal büntetett. Az NKH továbbra is elkötelezett a közlekedés biztonságát javító intézkedések mellett, ezért a közeljövőben is folytatni kívánja az országos ellenőrző akciókat.

## Teljes a GYSEV új FLIRT motorvonat-flottája

**2015.04.10. Megérkezett a GYSEV-hez a MÁV-Start Zrt.-vel közös közbeszerzési eljárás keretében megrendelt új FLIRT motorvonatok utolsó két darabja is. Így mostantól már 10 járműből álló zöld-sárga villamos motorvonat-flotta teszi gyorsabbá és kényelmesebbé az utazást a GYSEV Zrt. vonalhálózatán.**

A GYSEV Zrt. fejlesztéseinek egyik fő iránya a vasútvonalak villamosítása és korszerűsítése mellett a személyszállító járműpark megújítása. Ennek első lépéseként az Európai Unió által biztosított Kohéziós Alap forrásait felhasználva 4 darab korszerű villamos motorvonatot vásárolt a vasúttársaság, melynek első szerelvényei 2013 decemberében álltak forgalomba. Azóta ezek a járművek már több mint 300 000 kilométert futottak a Sopron – Szombathely – Szentgotthárd vonalon.

A modernizációban újabb mérföldkövet jelentett a svájci Stadler Busnang AG-vel kötött szállítási szerződés 2013 tavaszán, melynek köszönhetően a vasúttársaság 6 új FLIRT villamos motorvonattal bővíthette eszközparkját. A két évvel ezelőtt indított projekt lassan a végéhez közelít, hiszen az utolsó két jármű megérkezésével teljessé vált az immár 10 darabot számláló flotta.

A projekt zárásához már csak a motorvonatokon található, az európai uniós irányelveknek megfelelő, ETCS L2 vonatbefolyásoló fedélzeti berendezések üzembe helyezése van hátra, amely várhatóan 2015 őszén megtörténik.

Ha a GYSEV mind a 10 járművét összekapcsolnánk, az így összeállított szerelvény 800 méter hosszú lenne, melyen 2000 utas tudna helyet foglalni. Az új motorvonatok menetdinamikája a 2600 kW-os, azaz 3484 lóerős teljesítménynek köszönhetően kiemelkedő. A járműtípus gyorsítóképessége kategóriájában egyedülálló, az 1,2 m/s<sup>2</sup>-es indító gyorsulásnak köszönhetően a FLIRT mindössze 28 másodperc alatt éri el a 100 km/órás sebességet. Ezek a tulajdonságok nagyban hozzájárulnak a pontos, menetrend szerinti közlekedéshez, ugyanis a jármű akár közeli állomások esetén is képes az esetleges késések kompenzálására.



### Indulásra kész a MÁV-START új Rákóczi-mozdonya! A csíksomlyói búcsúba közlekedik az erdélyi fejedelem előtt tisztelgő díszes jármű

**Budapest, 2015. április 27. – Ünneplés keretében mutatta be hétfőn, a Nyugati pályaudvaron a MÁV a csíksomlyói pünkösdi búcsúba – május 22-25. között – közlekedő Rákóczi-mozdonyát. A II. Rákóczi Ferenc erdélyi fejedelem arcképével és jelmondatával díszített jármű avatásán versek, kuruc dallamok és énekek hangzottak el, majd a vasúttársaság és a Kárpáteurópa Utazási Iroda vezetői a mozdony matricázására kiírt ötletpályázat nyertesét és gyermek különdíjasát köszöntötték. A Rákóczi-mozdony Pünkösdi után is tovább robot.**

A MÁV – idén a Kárpáteurópa Utazási Irodával együttműködve – évről évre össznemzeti

zarándokvonatot közlekedtet a csíksomlyói búcsúba. A Csíksomlyó Expressz – Székely Gyors nevű



szerelvényt vontató mozdony rendre történelmi témájú díszítést kap; ezúttal – az erdélyi fejedelem halálának 280. évfordulója alkalmából – „II. Rákóczi Ferenc erdélyi fejedelem, és Rákóczi-mozdony a Rákóczi-várnál” mottóval.

A MÁV-START által biztosított, most bemutatott TRAXX típusú mozdony 2015-ben a korábbiaktól eltérően a gyimesbükkői Rákóczi-várig vonatja majd a szerelvényt. Az ideai szervezés újdonsága a madéfalvi veszedelem emlékművénel tartandó megemlékezés és a hazaút módosított útvonala is, Wass Albert regény-helyszínén (Dés), Wesselényi Miklós városán (Zsibó) és Károli Gáspár szülőhelyén (Nagykároly) keresztül. A díszes jármű a pünkösdi búcsú után is aktív marad, az utasok egész évben találkozhatnak vele.

A hétfő délelőtt a Nyugati pályaudvaron tartott avatón Tasó László, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára, Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Zaránd György, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója, valamint Mező Tibor és Petrus György, a Kárpáteurópa Utazási Iroda vezetői méltatták a vasúttársaság új büszkeségét.

Tasó László államtitkár szerint a zarándokút nemcsak utazási lehetőség és szolgáltatás, hanem értékmegőrzés és értékmentés is, ezért a nemzeti vasúttársaság szerepe nemcsak gazdasági társaságként nélkülözhetetlen, hanem értékőrzőként is.

„A sínek ugyanúgy összekötik a történelmi Magyarország területeit, ahogy a fejedelem hősiességének emléke a különböző generációkat. Ismerősöket, távol élő rokonokat hozunk egymáshoz

közel, ahogy II. Rákóczi Ferenc is sok eltérő egyéniséget állított egy sorba a szabadság zászlaja alatt” – mondta Dávid Ilona, a MÁV elnök-vezérigazgatója a Nyugati pályaudvaron, a hétfő délelőtti avatáson.

A MÁV-START legkorszerűbb és egyik legerősebb mozdonya méltó arra, hogy magán hordozza a korát megelőző, erős politikus és hadvezér, II. Rákóczi Ferenc fejedelem történelmi szerepét ábrázoló matricát – mondta Zaránd György, a MÁV-START vezérigazgatója, aki hozzátette: a személyszállító vasúttársaság a jövőben egyre több különvonat indítását tervezi együttműködve a külföldi társasutakkal.

Petrus György, a Kárpáteurópa Utazási Iroda egyik vezetője elárulta, hogy a Székely Gyors történelmi magyar címer plakettjét is elviszik Gyimesbükkre, ahol a Rákóczi-vár romjai alatt, a MÁV hajdani egyik legkeletibb vasúti őrházában kap helyet. „Az erdélyi magyarok mindig örömmel fogadják a Székely Gyorsot. Nem véletlen, hogy a zarándokvonat jelszavával is azt üzeni: Egyek vagyunk!” – hangsúlyozta Mező Tibor, a Kárpáteurópa másik ügyvezetője.

A Kárpáteurópa által a mozdony felmatricázására kiírt ötletpályázatot Penke József gyógyszerész végzettségű budapesti fotós és grafikus munkája nyerte; különdíjban pedig egy saját rajzával pályázó gyermek, Németh Márk részesült. A győztesek a helyszínen vehették át jutalmukat. A mozdonyavatót kulturális műsor – Bakos-Kiss Gábor színművész előadásában versek, Béke Csaba lantművész és énekmondó kuruc dallamai, valamint a MÁV-Gépészet Járműjavító Férfikar éneke – tette még ünnepélyesebbé.



## Utolsó fázisához érkezett a speciális tesztidőszak az M4-es metró vonalán

A szakemberek két héten át utasforgalomban is vizsgálják a rendszert

Budapest, 2015. április 10. Utolsó fázisához érkezett az a március közepén indult speciális tesztidőszak az M4-es metró vonalán, amelynek keretében először a végállomásokhoz kapcsolódó üzemi területeken, majd utasok nélkül a teljes vonalon járműkísérői beavatkozás nélkül tesztelték a szakemberek az automata vonatvezérlést. A 2015. április 13-án, hétfőn induló harmadik szakaszban két héten át utasforgalomban is megvizsgálják a rendszer működését, pontosabban azt, hogy fennakadások esetén járműkísérői beavatkozás nélkül a központi, illetve az állomási diszpécserok – modellezve azt az időszakot, amikor már teljesen automata üzemben fognak futni a járművek – mennyi idő alatt tudják az adott hibát megtalálni és elhárítani. A végleges használatbavételi engedély megszerzése érdekében zajló tesztek során továbbra is tartózkodnak tehát járműkísérők a szerelvényeken, de csak bizonyos idő eltelté után avatkozhatnak be, az esetlegesen bekövetkező hibák megoldása elsősorban a diszpécserok feladata lesz. A vizsgálatok ebben az esetben is a legszigorúbb biztonsági felügyelet mellett zajlanak, esetenkénti kisebb fennakadásokra azonban a két hét során számítani lehet.

Ahogy azt korábban is hangsúlyoztuk, már az M4-es vonal sötétüzemi – azaz még utasok nélküli – tesztjei is vezető nélkül zajlottak, ahogy a jelenlegi

utasforgalmi próbaüzemben is automata üzemmódban közlekednek a járművek. A szerelvényeken van ugyan ideiglenes vezetőfülke, az

abban tartózkodó járműkísérők feladata azonban csak annyi, hogy felügyeljék a járművek mozgását és probléma esetén beavatkozzanak. A szerelvények mozgását, irányítását a legszigorúbb, neves hazai és nemzetközi cégek bevonásával zajlott tanúsítási eljárásokon átesett és a legmagasabb biztonsági szintnek megfelelő központi automata vonatvezérlő rendszer látja el. A végleges használatbavételi engedély kiadására várhatóan valamikor ez év végén kerül majd sor, addig a szakemberek kiértékelik a tesztidőszak eredményeit, végrehajtják a kiértékelés nyomán szükségessé váló esetleges változtatásokat a rendszeren, illetve, ha szükséges, akkor még kezdeményeznek újabb, hasonló vizsgálatokat. Ezt követően elbontják az ideiglenes vezetőfülkéket és a mostani járműkísérők helyett kizárólag a központi és az állomási diszpécserok biztonsági felügyelete mellett fognak futni a szerelvények.

A speciális tesztek most induló, utolsó fázisában 2015. április 26-án, vasárnapig elsősorban azt vizsgálják majd a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a BKV Zrt. és a rendszerépítő Siemens szakemberei, hogy az automata üzemmód esetleges meghibásodásainak következtében fellépő fennakadások hogyan hatnak az utasforgalom bonyolítására, illetve magukra az utasokra. Fennakadás esetén a vizsgált időszakban az esetleges probléma megtalálása és elhárítása – ahogyan a legmagasabb automatizáltsági szintre történő átállást követően a jövőben is – a diszpécserok feladata lesz. A járműkísérők csak néhány perc elteltével avatkozhatnak be – amennyiben a diszpécseroknak nem sikerül elhárítaniuk a jelentkező hibát –, illetve természetesen biztonságkritikus hiba elhárítása érdekében azonnal közbeléphetnek.

Az M4-es metróvonal több mint egy éve automata üzemmódban és biztonságkritikus hiba nélkül üzemel, decemberre elérte a világviszonylatban is nagyon szigorú, 99.96 %-os rendelkezésre állást. A

legvalószínűbb forgatókönyv szerint az utasok várhatóan semmi olyan meghibásodással, illetve egyéb eseménnyel nem találkozhatnak majd ebben az időszakban, amivel eddig ne találkoztak volna. A jövőben emberi beavatkozást igénylő esetekben a legközelebbi állomásról kell majd a beavatkozó szakembernek a helyszínre – adott esetben az alagútba – érkezniük, ezért rendszerhiba esetén ennek becsült átlagidejére – ami 8 perc – a mostani tesztek során is megállítják majd az érintett szerelvényt, illetve szerelvényeket, így szimulálva a későbbi helyzetet. Az említett idő elteltével a járműkísérő átkapcsol manuális üzemmódba és a meghibásodástól függően beavatkozik, miközben a teszteket felügyelő szakemberek figyelik és megvizsgálják a hiba hatásait az adott állomásra, illetve a teljes vonalra is, majd intézkednek annak érdekében, hogy az utasok veszélyhelyzetnek ne lehessenek kitéve. Mindezek miatt átmenetileg előfordulhat megnövekedett várakozási idő, zsúfoltság, utastorlódás, a lefelé haladó mozgólépcsők rövid időre történő leállításai, illetve, amennyiben azt a tesztek szükségessé teszik, az utasok kiszállítása is a járműből.

A nemzetközi adatok alapján a világ nagyvárosaiban mára a teljesen automata vezérlésű vonalak száma megközelítette a 70-et, a részben automata vezérléssel üzemelő vonalakkal együtt – mint amilyen Budapest M2-es, illetve M3-as vonala is – a 200-at, és további 30 vonal esetében terveznek automata vonatvezérlést a legkülönbözőbb országokban. Az automata metróvonalak számában 2007 óta jelentős növekedés figyelhető meg, ami nem csak annak köszönhető, hogy egy automata vonal üzemeltetése hosszú távon költséghatékonyabb és több utas szállítható vele, hanem azért is, mert a nemzetközi tapasztalatok egyértelműen azt mutatják, hogy az automata üzemmód – többek között az emberi mulasztás lehetőségének kizárásával – jóval biztonságosabb a hagyományos vonatvezérlésnél.

## **Az április 18-19-ei hétvégétől változik a gyalogos és a közúti közlekedési rend a Széll Kálmán téren**

**Budapest, 2015. április 16. A 2015. április 18-19-ei hétvégétől kisebb, főként az autósokat és a gyalogosokat érintő forgalmi változásokkal lép életbe a Széll Kálmán tér felújításának, valamint a budai fonódó villamoshálózat kialakításának következő üteme.**

Szombattól vágány- és járdaépítés miatt módosul a 61-es villamos Káplár utcai ideiglenes végállomásától a Széll Kálmán térre vezető gyalogos útvonal vezetése, valamint vágány- és közműfelújítási munkák miatt a Margit körút Széll Kálmán tér és Széna tér közötti szakaszának közúti forgalma. Vasárnaptól a Margit körútról a Krisztina körútra átvezető útpálya, illetve a Szilágyi Erzsébet fasor Széll Kálmán téri csomópontjának közúti forgalmi rendje változik. Az 5-ös, a 91-es, a 116-os, a 956-os, a 960-as és a 990-es autóbusz Déli pályaudvar

irányú Széll Kálmán tér M (Csaba utca) megállóhelyét ideiglenesen visszahelyezik korábbi helyére, a Krisztina körútra a Csaba utca kereszteződése elé, és újra megáll itt a 39-es és a 102-es busz is. Az életbe lépő új közlekedési renddel a tér forgalomátersztő kapacitása az eddigiekhez képest nem csökken. A Széll Kálmán tér felújításának munkái 2015 januárjában kezdődtek el, a teljes rekonstrukció 2016 tavaszára fejeződhet be. A Budapesti Közlekedési Központ (BKK Zrt.) honlapján, a [www.bkk.hu/szellkalmanter](http://www.bkk.hu/szellkalmanter) oldalon

mindig elérhető a rekonstrukcióval és az aktuális közlekedési változásokkal kapcsolatos friss

információk.

## Megújul a Határ úti autóbusz-végállomás és környéke

Budapest, 2015. április 20. A Budapesti Közlekedési Központ (BKK), mint a Fővárosi Önkormányzat közlekedésszervezője megkezdte a X. kerületi Határ úti autóbusz-végállomás és környékének felújítását. Ezzel megújul a buszvégállomás, több lesz a gyalogosok által használt terület és több hely jut majd a buszmegállóknak is. A felújítás során eltűnik a városképet csúfító bódésor, megújul az útburkolat és a vízelvezetés. Az utasok biztonságos közlekedése érdekében a BKK a 42-es, az 50-es és az 52-es villamos végállomásának peronjait akadálymentessé alakítja, a megállóknak utasváró épül, valamint a járdák is megújulnak. A kivitelezés során a buszforduló környezete és az általa körülzárt park is új külsőt kap: fákat és cserjéket ültetnek, valamint új padokat, utasvárókat, szemeteseket helyeznek ki. A területen közlekedők biztonságáról pedig az akadálymentes gyalogátkelőhelyek, lesüllyesztett útszegélyek, új térfigyelő kamerák, továbbá az újonnan kiépített közvilágítás gondoskodik majd. A vakok és gyengénlátók biztonságos közlekedése érdekében a járdákat taktilis burkolati jelekkel látják el. A munkálatok várhatóan 2015. október közepéig tartanak. A felújítás nettó 430.000.000 forintba kerül, amelyre a forrást Budapest Főváros Önkormányzata biztosítja.

A 42-es, az 50-es és az 52-es villamos végállomásánál a peronok díszkőburkolatot kapnak, a megállóknak utasváró épül, ahol a felújítást követően FUTÁR utastájékoztató berendezések adnak tájékoztatást az aktuális forgalmi információkról. A fel- és leszállást magasított peronszegélyek teszik könnyebbé, az utasok biztonságos közlekedését pedig színezett burkolóelemek segítik. Az 50-es villamos peronjához csatlakozó gyalogos aluljáró előtti terület is a peronéhoz hasonló díszkőburkolatot kap. A vakokat és gyengénlátókat a járművek első és utolsó ajtaja vonalában taktilis vezetősáv, valamint biztonságos közlekedőzóna segíti. A peronokon az esélyegyenlőség biztosítására rámpák épülnek a gyalogátkelőknél.

A felújítás során a buszvégállomás területén a meglévő burkolat és a szegélyek bontását követően az útpályán és a járdán új aszfaltréteg és kiemelt szegély épül. A környék megfelelő vízelvezetésének biztosítása érdekében közel 30 víznyelő akna és több mint 200 különböző méretű csapadékelvezető csatorna épül, valamint öntözőrendszer és tűzcsap biztosítja majd a vízellátást.

A rendezetlen pavilonsor helyett szellős, áttekinthető teret alakítanak ki, ahonnan az összes pavilont elbontják. A tér új, kiváló minőségű térkőburkolatot kap, zöldfelületet alakítanak ki, a bevásárlóközpont felőli saroknál pedig díszmedence épül. Az Üllői út mentén és több helyen magasabb sövényeket, máshol levelűkkel és virágokkal díszítő talajtakaró cserjéket, díszfüvet és évelő virágokat ültetnek, hogy ezzel is csillapítsák a forgalmi terhelést. Az Üllői út mentén a városi környezetet jól tűrő fasort telepítenek.

A buszforduló által közrezárt zöldfelületen padokkal szegélyezett, közvilágítással ellátott gyalogossétányt vezet majd át. A buszvégállomás környezetében található összes gyalogátkelőhely akadálymentes lesz lesüllyesztett szegélyekkel, taktilis burkolati elemekkel.

A Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ célja, hogy a lehetőségekhez mérten a munkavégzés idején is folyamatos legyen a forgalom. Az esetleges kellemetlenségekért ezúton kérjük az arra közlekedők türelmét, és egyúttal köszönjük megértésüket.

## ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI

### „Réunion – a vulkánok szigete”

**Helyszín:** Szombathely, Széll Kálmán út 54.  
**Időpont:** 2015. május 18. 13:30  
**Szervező:** A KTE Vas Megyei Területi Szervezete Senior Szakcsoport  
**Előadó:** Dr. Farkas György

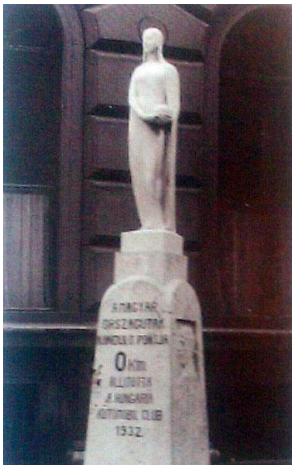
Bővebb felvilágosítást kérhető Sparing Lászlótól a 06-20-598-2564 telefonszámon.

**Közlekedéstörténeti- és technikatörténeti évfordulók május hónapban****Közúti közlekedés**

1905. május 31-én indult próbaúttjára Csonka János első postautója, melynek összes fődarabja Magyarországon készült.



1910. május 1-jén lépett életbe az első országos érvényű „Szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról”. A városokban az autók 25 km/h. sebességgel közlekedhettek.



1932. május 7-én állították fel a budapesti Clark Ádám téren az első művészi kivitelű 0 kilométeres követ, a magyar közúti úthálózat kezdőpontját. Körmeny Frim Jenő alkotása a 2 méter magas mészkőoszlopon lévő ruszkiai márványból készült 1 méter magas Madonna szobor. A háborús pusztítás után a kereskedelemügyi Minisztérium épületének romjaival együtt felszámolták.

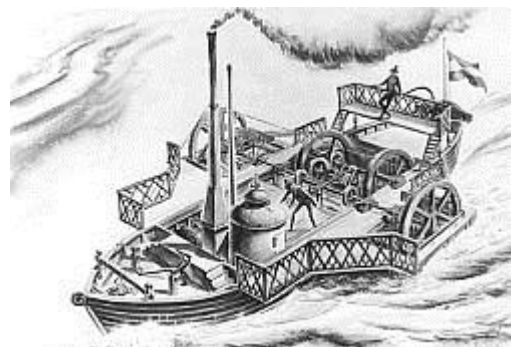
**Vasút**

1835. május 5-én vette kezdetét a forgalom a kontinentális Európa első gőzvasútvonalán Brüsszel-Mechelen között.

1880. május 5-én indult a MÁV első gyorsvonata.

**Vízi közlekedés**

1817. május 2-án mutatta be Bécsben saját tervezésű gőzhajóját Bernhard Antal pécsi polgár. A „Carolina” az első magyar gőzhajó.



1819. május 22-én kelt át az Atlanti-óceán vizén az első gőzhajó, a „Savannah”.

## **Városi közlekedés**

1879. május 31-én láthatta a nagyközönség a berlini ipari vásáron Siemens villamos vasútját, amely a világ első tömegközlekedész szolgáló villamosa volt.



1896. május 2-án nyitották meg az európai kontinens első földalatti vasútját, amely már villamos üzemű volt. A 3,7 km. hosszú vonalat (ebből 500 méter felszíni), 21 hónap alatt építették meg a Gizella (ma:Vörösmarty) tér és a Széchenyi fürdő között.

## **Repülés**

1902. május 1-jén bocsátották fel a Magyar Aero Club első léggömjét a „Turul”-t a Margitszigeten.

1918. május 15. fontos nap a repülés történetében. Ekkor indult a rendszeres légi járat Washington és New York között, a modern polgári repülés kezdeteként.

1950. május 7-én nyitották meg a forgalom számára a Ferihegyi repülőtér.



## **Technika történeti érdekességek**



1881. május 1-jén kezdte működését Budapesten az első telefonközpontja. Puskás Tivadar 25 előfizető számára biztosította a telefonálás lehetőségét.

1899. május 2-án nyitotta meg kapuit a Magyar Királyi Közlekedési Múzeum.

1957. május 1-jén közvetítette első adását a Magyar Televízió.

## Személyek

1842. május 16-án született Vágsellyén Feketeházy János neves hídépítő. Évtizedeken át az ő tervei alapján készült a MÁV összes hídja. Kiemelkedő munkái: a Ferenc József (ma: Szabadság) híd, a Keleti pályaudvar, az Operaház és a Fővámház (mai Corvinus egyetem) tetőszerkezetei. (meghalt Vágsellyén, 1927. október 31-én).

1860. május 1-jén született Mátészalkán Zielinski Szilárd mérnök, műegyetemi tanár, vasbeton szerkezetű hidak, és magas építmények tervezője. Ismert munkája a margitszigeti víztorony. (meghalt: Budapesten, 1924. április 24-én).

1898. május 13-án született Budapesten Jendrassik György gépészmérnök, feltaláló az MTA levelező tagja. A Ganz gyár mérnöke, majd 1942-ben a gyár vezérigazgatója. Legfontosabb találmánya a gyors járatú négyütemű és sűrítő nélküli dízelmotor (Ganz-Jendrassik motor). Őt dicséri a világ első kis gázturbinája (100 LE). (meghalt Londonban, 1954. február 8-án).

## In Memoriam

Fájdalomtól megtört szívvel tudatjuk, hogy szeretett férjem, vőm, sógorunk, keresztapánk és rokonunk

### Kerékgyártó Imre

a MÁV Járműjavító Kft. nyugalmazott igazgatója, hosszantartó betegség után, 75 éves korában, csendesesen megpihent. Szeretett halottunk hamvasztás utáni búcsúztatása 2015. május 4-én 15 órakor lesz Debrecenben a Köztemető 2. sz. ravatalozó termében, a református egyház szertartása szerint.

Cím: 4034 Debrecen, Faraktár utca 67.

Gyászoló család

## LAPSZEMLE

### A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület lapja

Megjelenik kéthavonta, 64 oldalon B/5 formában.

### A Közlekedéstudományi Szemle 2015. 2. számának tartalma

#### Dr. Katona András

100 éve született Czére Béla

#### Demeter Péter - Dr. Sárközi György - Fukker Bertalan

Valós idejű adatok elemzésén alapuló üzemanyag controlling rendszer megvalósítása az észak-magyarországi közlekedési régióban

#### Sztrunga Erzsébet

A koszovói légtér újranyitásának hatásai

#### Kása-Gál Anita Fruzsina

A Ro-La kombinált fuvarozási technológia múltja, jelene, jövője az Európai Unióban 1. rész

#### Varga Károly

Több mint 110 éve létesítették a békéscsabai AEGV kisvasúti fűtőházat

**Melléklet**

Közlekedésbiztonság – Közlekedési környezetvédelem

**Schváb Zoltán – Jankó Domokos**

Határidő előtt egy évvel

A „Magyar Közlekedéspolitikai” közlekedésbiztonsági célkitűzései

**Bíró József**

A helyi közutak, lakott területek közlekedésbiztonsága.

Az „önkormányzati közlekedésbiztonsági teljesítményindex és PIN díj”, mint a települési közlekedésbiztonság javításának új szemléletű eszközszerkezere

**ORFK-OBB**

VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat

Gyermekáldozatok a gépjárművekben

**2015. évre előfizetési díj:**

nem KTE tagoknak:	8.280.-Ft
egyéni KTE tagoknak:	5.140.-Ft + 200,- Ft tagsági igazolvány díj
nyugdíjas és diák KTE tagnak tagdíjjal:	4.640.-Ft + 200,- Ft tagsági igazolvány díj

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](mailto:szemle@ktenet.hu)

A lapszámok tartalomjegyzéke megtekinthető a megjelenés időpontjában a KTE honlapján – [www.ktenet.hu](http://www.ktenet.hu) – a kiadványaink menüpont alatt. Lapunk példányonként megvásárolható a **Közlekedéstudományi Egyesület Titkárságán**.

**Rendelkezés adó 1%-áról**

Kérjük, támogasson bennünket adója 1% -ával!

A kedvezményezett adószáma:

1	9	8	1	5	7	0	9	-	2	-	4	2
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

A kedvezményezett neve: **Közlekedéstudományi Egyesület**

**Hogyan lehet az 1 százalékról rendelkezni?**

A rendelkező nyilatkozat a bevallási nyomtatvány részét képezi, így az a magánszemély, aki adóbevallást vagy egyszerűsített bevallást ad, a nyomtatvány megfelelő lapjának kitöltésével rendelkezhet.

**Adóbevallási határidők 2015-ben:**

- Ha egyéni vállalkozó vagy ÁFA bevallásra kötelezett magánszemély, akkor 2015.február 25-ig adhatja le adóbevallását a NAV (APEH)-nek, vele együtt az adó 1 százalékaról szóló rendelkező nyilatkozatot.
- Amennyiben magánszemélyként küldi be adóbevallását, ami egyben tartalmazza az adó 1%-áról rendelkező nyilatkozatot is, 2015.május 20-ig küldheti el az adóhivatalhoz.
- Amennyiben elektronikusan kívánja beküldeni adóbevallását, az ehhez szükséges keretprogram, valamint a 2014. évre vonatkozó szja adatlap letölthető az APEH (NAV) oldaláról. Az adó 1 %-áról ebben az esetben, az adóbevallás 5. oldalán rendelkezhet, 2015.május 20-ig. Kérjük, írja be egyesületünk adószámát: **19815709-2-42**
- Amennyiben az adóbevallás leadásakor nem rendelkezett a jövedelemadó egy százalékaról, később is lehetőség van feladni a rendelkezést; egészen 2015.május 20-ig, a korábbi években megszokott borítékban (amelyet a ragasztást keresztezve kell aláírni) vagy elektronikus formában.

A formanyomtatvánnyal kapcsolatos tájékoztatót és kitöltési útmutatót [<<ITT>>](#) talál!

**Rendelkező Nyilatkozat letöltése**

Támogatását előre is köszönjük!

**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: [levelezes@ktenet.hu](mailto:levelezes@ktenet.hu)