

2015
12
december



hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET[®] HAVI TÁJÉKOZTATÓJA

KÖSZÖNTŐ

Tisztelt Olvasóink, Tagtársaink és Partnereink!

Kellemes Karácsonyt és Boldog Új Évet kívánunk Önöknek! Engedjék meg, hogy a közelgő ünnepek alkalmából – hagyományaink szerint – ez év végén is beszámoljunk az év eredményeiről és a következő esztendő kihívásairól.

A 2015. év talán még az előző évnél is sikeresebbnek bizonyult. Eredményeink nem jöttek volna létre a tagtársaink, vezetőink és a partnereink aktív közreműködése nélkül. Köszönjük szépen a közös munkát! Az év talán legnagyobb eredménye, hogy még a tavalyinál is tovább nőtt a szakmai konferenciáink iránti érdeklődés. Az érdeklődés a közös munka és a rendezvények színvonalának növekedését tükrözi. Az egyesület egyre határozottabban tölti be szakmai közösségteremtő szerepét a tagozatok, a területi szervezetek és az egyesületünk partnerei körében egyaránt. Május 11-én a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal és a Nemzeti Közlekedési hatósággal közösen első ízben rendeztük meg a Közlekedési Kultúra Napját, ami egy olyan hagyományteremtő rendezvény volt, melynek végső célja a nemzetközi szintű Közlekedési Kultúra Napjának megteremtése. Idén először ismét végeztünk megbízásos munkákat, melyek között tudományos munka is szerepelt. A Diplomamunka Pályázat díjazottjainak bemutatóját népes szakmai közönség tekintette meg. Idén jelentős lépést tettünk az egyesület fiatalítási folyamatának beindítása terén.



A szakmai eredményekkel párhuzamosan sikerült tovább erősíteni az egyesület gazdálkodásának stabilitását is. A folyamatosan fejlődő alapszabályunkat hozzáigazítottunk az új Civil Törvényhez és az új Ptk-hoz, és lehetővé tesszük az elektronikus úton történő határozathozatalt az Országos Elnökség és a Küldöttközgyűlés számára. Ebben az évben aktiváltuk az új tagnyilvántartó rendszert, melyben tagjaink saját maguk kezelhetik az adataikat, megadhatják szakértelmüket, és kártyával fizethetik a KTE tagdíjukat. Bevezettük a plastic kártya formátumú tagsági igazolványt is. Az egyesület tagságának eredményeit látva egyre többen szeretnének bekapcsolódni a tevékenységünkbe.

A következő év nagy kihívása lesz, hogy a magasra tett mércét átugorva, még magasabb színvonalon rendezzük meg nagyrendezvényeinket, melyek száma meghaladja az idei év nagyrendezvényeinek számát is. Tovább erősítjük a tudományos tevékenységünket is. Szeretnénk fejleszteni a Közlekedéstudományi Szemlét, és reményeink szerint más jogi tagvállalatokkal közösen ismét újtárra indítjuk a Városi Közlekedés című szaklapot is. A Közlekedési Kultúra Napján további programrendező partnereket bevonva szeretnénk üzenetet küldeni az egész országnak.

Nehéz, de eredményes évet zárunk 2015-ben. 2016-ban már nem a stabilitás megteremtésére, hanem a jó célok érdekében szervezett, eredményes programok gerjesztette feladatok ellátására kell koncentrálnunk. Ehhez kívánunk jó pihenést az ünnepekre.

Békés meghitt Karácsonyt és Sikeres Új Esztendőt Kívánunk!

dr. Fónagy János sk.
elnök

dr. Tóth János sk.
főtitkár

Magda Attila sk.
ügyvezető

SZERVEZETI HÍREK	2
Volán Senior ülés	2
Országos Elnökségi ülés.....	2
A KTE iroda ünnepi nyitva tartása.....	3
PÁLYÁZATI FELHÍVÁS – FRIEDRICH LIST DÍJ.....	3
BESZÁMOLÓK	3
TAGOZATI ÉS MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYE	9
A vízirepülés Magyarországon	9
XVIII. Magyar Repüléstudományi Napok	9
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK/ NKH, MÁV, BKK	9
ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI.....	18
LAPSZEMLE	20

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2015. december 21. 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a 2016. januári Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

Volán Senior ülés

- **Időpont:** 2015. december 02. (szerda) 10:00
- **Helyszín:** KTE Titkársága (1066 Bp., Teréz krt. 38. II. em./235.)

Országos Elnökségi ülés

- **Időpont:** 2015. december 10. 10:30
- **Helyszín:** Radisson Blu Béke Hotel Budapest, Orfeum terem (1067 Budapest, Teréz krt. 43.)

Az Országos Elnökségi ülés után 2015. december 14.-én felkerül a honlapunkra a 2016-os **Nagyrendezvény Naptárunk**, melyet a www.ktenet.hu oldalon tekinthet meg.

Kibővített Országos Elnökségi Ülés és Kitüntetés Átadó Ünnepély

- **Időpontja:** 2016. január 28. 10.30
- **Helyszíne:** Danubius Zrt. Best Western Hotel Hungaria, Konferencia II. terem (1074 Budapest, Rákóczi út 90., I. emelet)

KTE Tagkártyák

A KTE Titkársága ezúton szeretné tájékoztatni az egyesület tagjait arról, hogy elkészültek azon kedves igénylők részére a tagsági kártyák, akik tagdíjukat, valamint a kártya díját 2015. október 08-ig kiegyenlítették. A kedvezményes vásárlásra is jogosító pasztik kártyák átvehetőek a KTE központi irodájában (1066 Bp., Teréz krt. 38. II. em./235.), vagy titkáraiknál. Az átvételt megelőzően és azzal kapcsolatban kérjük, mindenképpen egyeztessenek a KTE Titkárságán Szíjártó Klarisszával (szijarto@ktenet.hu, +36-1-353-2005, +36-1-353-0562). Várjuk szíves jelentkezésüket! Továbbá ezúton szeretnénk kérni azon kedves tagjainkat, akik eddig még nem fizették be az ez évi tagdíjat (+kártyadíj), hogy ne feledkezzenek meg róla, hiszen nem csak azért fontos, mert konferenciáinkon csak ebben az esetben tudunk kedvezményes részvételi díjat biztosítani, hanem mert számos elismerés feltétele a folyamatos tagdíjbefizetés.

A KTE iroda ünnepi nyitva tartása

A KTE Központi Irodája 2015 decemberében az alábbiak szerint lesz NYITVA:

2015. december 11. (péntek) 8:00-14:00-ig

2015. december 22. (kedd) 8:00-14:00-ig

ZÁRVA:

2015. december 12. (szombat)

2015. december 23-tól 2016. január 3-ig. Nyitás: 2016. január 4-én.

Minden más napon az eredeti nyitvatartási időben fogadjuk a partnereinket és a tagjainkat.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS – FRIEDRICH LIST DÍJ

Tisztelt Tagtársaink!

Tájékoztatjuk Önöket, hogy megnyílt a fiatal közlekedési tudósok számára minden évben kiírt Friderich List Díj 2016-os pályázata. A díjat az European Platform of Transport Sciences (EPTS) 14. Európai Közlekedési Kongresszusán adják át 2016. június 16-án, Bécsben. A pályázatokat 2016. február 12-ig lehet benyújtani. Az angol nyelvű pályázati felhívás itt tölthető le: [Friedrich List Díj felhívás letöltése](#).

A pályázathoz sok sikert kíván a KTE vezetősége.

BESZÁMOLÓK

Új megoldások a közösségi közlekedésben -jelen - jövő – mobilitás-

A fenti címen meghirdetett konferencián Harkányban 2015. november 12-13-án mintegy 100 fő személyszállítási szakember várta, hogy új ismereteket szerezzen a közösségi közlekedés színvonalának javításáról, és az ennek elérésére alkalmazható hatékony módszerekről.

Dr.Weidinger Antal a szervező, KTE Baranya Megyei Területi Szervezetének elnöke megnyitójában arról tájékoztatta a jelenlevőket, hogy a közlekedési rendszerekről, az életminőséget javító közlekedésről, a környezetvédelemről, a társadalmi-gazdasági folyamatokról kapnak bővebb információt.

A konferencián résztvevőket köszöntötte **Nagy Csaba**, a Baranya Megyei Közgyűlés elnöke, aki elmondta, hogy nagy örömmel fogadta a felkérést, mert a megye vezetése fontosnak tartja a közösségi közlekedés ügyét. A megye a Kincses Baranya szlogen mögötti lehetőségének kihasználását tartja fontosnak, bár az aprófalvas településszerkezet, és a számos zsáktelepülés miatt a közösségi közlekedés színvonalas megszervezése sok problémát vet fel. Kiemelte a magyar-horvát kapcsolatok közlekedéssel való segítésének fontosságát, az M60-as út megépítése kapcsolatot teremt Zágrábbal. A megyeszékhely Pécs célkitűzései között kiemelt fontosságú a Zöld Város cím elnyerése, melynek segítésében a megye is részt vesz az Ős-Dráva program meghirdetésével, aminek lényege a kerékpáros közlekedés elterjesztése. A City eBike és a Turisztikai Kerékpárkölcsonzó Rendszer projekt megvalósítása is ezt szolgálja.

A köszöntő után **Dr. Gyurkovics Sándor** a KTE tiszteletbeli elnöke, a két nap levezető elnöke **Bói Lórándot**, a KTI Nonprofit Kft közlekedéstudományi üzletágvezetőjét kérte fel előadása megtartására, aki a most életbelépő közszolgáltatási törvényről adott tájékoztatást Németország, Románia példáján keresztül, majd ismertette a hazai helyzetet is. Kiemelte az intézményrendszer kialakításának fontosságát és a szolgáltatások színvonalának az egységes szemléletű, 2012-ben életbe lépett személyszállítási törvény alkalmazását.

A délután hátralévő részében a tanácskozás résztvevői részletes tájékoztatást kaptak a MÁV-Start Zrt, **(Dr. Kormányos László)** a BKK Zrt **(Denke Zsolt)** közösségi közlekedést elősegítő, a szolgáltatás színvonalát növelő fejlesztésekről, menetrendi irányelvekről, járművek beszerzéséről. A BKK fontosnak tartja, hogy az utasok véleménye alapján határozza meg szolgáltatásait.

Tájékoztató **(Ungvári Csaba)** hangzott el a GYSEV Zrt-nél bevezetett közlekedési szövetség működésének tapasztalatairól, és a fejlesztés lehetőségeiről. Mindhárom előadásnak kiemelt kérdése a piacnyitás utáni szolgáltatási versenyhelyzetben teendő intézkedések előkészítése.

Bebics János ismertette a Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt elmúlt egyéves működésének tapasztalatait, az integráció során felmerült problémákat és az azokra adott válaszokat, a szolgáltatás fejlesztésének lehetőségeit. Kiemelte, hogy a szervezeti változás miatt a társaság szolgáltatásában és működésében zavarok nem keletkeztek.

Dr Szeri István Integrációs lehetőségek a regionális és települési helyi autóbuzos közforgalmú feladat ellátásában című előadásában kiemelte, hogy a szolgáltatást a helyi lakosság igényeihez igazodva kell megszervezni, természetesen a gazdaságosság szempontjait is figyelembe kell venni. Fontos a szolgáltatók és az önkormányzatok közötti elszámolás rendszerének meghatározása.



A nap lezárásaként egy villányi borkóstoló adott lehetőséget a szakmai párbeszéd folytatására.

A konferencia második napján **Dr Horváth Balázs** a SZIE dékánja ismertette annak a 20 éves múltú visszatekintő felmérésnek a tapasztalatait, melyet a helyi közforgalmú rendszerekkel kapcsolatban végeztek 19 városban. A dinamikus utasszámlálás eddigi módszereinek részletes bemutatása után, az új lehetőségek kiaknázásáról adott tájékoztatást. Legeredményesebben az elektronikus alapú módszerek alkalmazásában, az adatbányászat elterjesztésében lehetünk.

Nagy Attila, a DKV vezérigazgatója tájékoztatást adott a debreceni helyi közlekedésben zajló jelenlegi fejlesztésekről, kiemelten a 2-es villamos megvalósítási EU projektről, melynek átadása 2016 májusában várható. Akkor konferenciát is szerveznek, melyre meghívta a jelenlévőket. Egy lényeges dologra hívta fel a szakemberek figyelmét: A közösségi közlekedésben a személygépkocsi mellett a kerékpár is megjelent a versenytársak között. Sarkalatos pont még a vállalat működésében a hosszú távú finanszírozás kérdésének megoldása.

Szijártó Lajos a T-Systems Magyarország Zrt kompetenciaközpont vezetője az informatikai trendek kiaknázásának lehetőségeiről tartott előadást. Ismertette azokat a rendszereket, melyeket 18 éves működésük alatt kifejlesztettek, elsősorban a BKK számára, majd az új megoldásokról adott tájékoztatást, kiemelten a mobilalkalmazások alkalmazásának lehetőségét.

Baracsi László A Pécsi Tüke Busz Zrt igazgatóságának elnöke Pécs város helyi közösségi közlekedési rendszerének 2014 óta fennálló problémáiról, sajátosságairól adott tájékoztatást, valamint a buszbeszerzések

program alakulásáról, melynek legnagyobb gátló tényezője az anyagi források hiánya. A közösségi közlekedés javítására új menetrendi struktúrát alakítottak ki, mely meghozta a hozzáfűzött reményeket.

Szepesi Péter a VT-Arriva ügyvezetője cégük vállalalkozói tapasztalatát osztotta meg a konferencia résztvevőivel. Átfogó képet adott a működésről. Kiemelten foglalkozott a sikeres, a sikertelen és eredményes közbeszerzések feltételrendszerével. Jó megoldásként említette a jogi környezet tisztázását, a pályázati modellek kiválasztását és a távolsági forgalom számára a piac megnyitását.

Tájékoztató hangzott el **Kőríz András László** a BKK Zrt projektmenedzserétől az egységes forgalmi modell kialakításáról és fejlesztéséről. Budapest és az agglomeráció közlekedésének és intermodalitásának kidolgozása állt a középpontban. Fontos az adatbázisok létrehozása, azok folyamatos karbantartása és az érdekeltek közötti megosztása.

Móricz László a HC Linear Kft ügyvezető igazgatója beszámolt arról, hogy az 1990 óta eltelt időszakban 10 projektet hoztak létre, elsősorban az utastájékoztató, a jegyértékesítés és az irányítási rendszerek informatikai támogatására. A jövő terveit innovatív gondolkodással, izgalmasan, játékosan és gazdaságosan kell megoldani. Ehhez minőségi adatokra van szükség.

Ács Balázs integrált-szolgáltatási vezető (KTI Nonprofit Kft.) érdekes témát választott: Vissza a jövőbe a vasúton. Beszámolt Japánban szerzett vasúti közlekedési tapasztalatairól, melynek kiemelt pontja volt a városi-elővárosi integrált hálózat létrehozása, regionális vasutak kialakítása, megújított karbantatási eljárások bevezetése, több szolgáltatás bevezetése, fejlett értékesítési rendszer elterjesztése. A minta Magyarországon is életképes lehet Budapest Déli és Keleti pu. bevonásával. Ismertette a szlovákiai piacnyitás tapasztalatait.

Dr Gyurkovics Sándor eredményesnek és hasznosnak ítélte meg a konferenciát. Külön köszönet illeti a Linear HC Műszaki Fejlesztő Kft és a T-Systems Magyarország Zrt-t, akik támogatták a konferencia létrejöttét. Vasúti Tagozat, Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztály szervezésében 2015. október 20-án megrendezésre került.

Összeállította:

**Imre Lászlóné
Baranya Megyei Területi Szervezet**

Vasúti Tagozat, Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztály szervezésében 2015. október 20-án megrendezésre került a

Székesfehérvár állomás és környezetének átépítése

szakmai nap

A résztvevőket Szőke Ferenc úr, a KTE Fejér Megyei Területi Szervezetének elnöke, a helyi pályafenntartási főnökség vezetője köszöntötte. Bevezető előadásában áttekintést adott a korszerűsítés előzményeiről (a Kelenföld – Tárnok,

illetve a Székesfehérvár – Pusztaszabolcs vonal korszerűsítéséről) halaszthatatlan szükségességéről (az állomás vágányhálózatának és műtárgyainak rendkívül elhasználódott állapotáról).

Röviden összefoglalta a korszerűsítés legfontosabb elemeit, az elmúlt csaknem másfél év történéseit, a jelenlegi készültséget (A régi építmények bontása 2014 augusztusában kezdődött, majd a földmunkák elvégzésére, a vágányok és az ideiglenes peronok építésére került sor. A vágányok és a vágányhálózat, a műtárgyak átépítése jelenleg folyamatban van. Az új biztosítóberendezés megvalósítása külön projektben készül. A kis aluljáró bontása után itt egy kábel alagutat alakítottak ki. Gyalogos felüljáró épül a leendő intermodális központhoz, a felvételi épülethez csatlakozóan pedig új aluljáró épül). Érdekességként megemlítette, hogy a kivitelező, eredeti felállítási helyén vállalta Magyarország egyetlen köztéri pályamunkás szobrának megóvását.

Gyurján Gábor úr, a magasépítő szakág képviselőjében adott tájékoztatást az állomásépület felújításáról, az átalakításokról, fejlesztésekről (utas csarnok felújítása az Örökségvédelmi Hivatal igényeit figyelembe véve, padlóburkolatok, nyílászárók cseréje, liftek létesítése mozgássérültek segítésére, tűzjelző rendszer kiépítése, kormányablak, oktatóterem kialakítása az emeleten, épület homlokzat felújítása, csapadékvíz elvezetés megoldása a tetőről, stb.)

Nádi Ferenc úr, a forgalmi csomóponti főnökség vezetője a korszerűsítés forgalmi szempontú szükségességéről, összefüggéseiről informált (kábelhálózat teljes elöregedése, ideiglenes személyvonati fogadó vágányok kialakítása, átépítéshez kapcsolódó nehézségek, felvételi épület lezárásának, forgalmi iroda konténerbe költöztetése problémája, forgalmi, biztonsági kockázatok, stb.).



Szabó Péter úr, a kivitelező képviselője, a műtárgy korszerűsítésekről beszélt (boltozott átereszt szigetelésének kicserélése, új aluljáró építése, a Széchenyi utcai közúti aluljáró szélesítése).

Bata András úr, projektvezető helyettes a kivitelező SDD konzorcium szemszögéből mutatta be az átépítés főbb dokumentumait, fázisait, paramétereit.

Többek között elmondta, hogy az építési fázisokban az alépitmény nem kellő teherbírási értékei nehezítették a munkát. Nagy mennyiségű talajcserét kellett végezni, jellemzően 40 cm vastagságban. A régi ágyazati anyagot, átrostálásuk után újra hasznosították, erre műszaki textília és georács került. A vágánykapcsolatok megvalósítására a gyárban előszerelt kiterőket építettek be. A víztelenítés céljából felépitményi szivárgó hálózat lett kialakítva. A szivárgó hálózatból a víz, az újonnan épített csapadécsatornába került bevezetésre.

Az előadásokat helyszíni bejárás követte, ahol lehetőség nyílt az állomás előterének és a felvételi épület felújításának, az új aluljárónak, a vágányhálózat egyes részeinek, elkészült peronoknak, továbbá a sajnálatos módon elbontásra ítélt II. sz. irányító torony, és az abban végzett munka megtekintésére.

A sikeres szakmai program alapvetően a szakosztály tagsága számára került megrendezésre, de külsős szakemberek, egyetemi oktatók, hallgatók is szép számmal vettek részt azon.

Összeállította:

Szekeres Dénes
KTE Vasúti Tagozat
Vasútépítési és Pályafenntartási Szakosztály
titkára

Középpontban a geoműanyagok alkalmazása és a közvilágítás forradalma

A KTE Baranya Megyei Területi Szervezete Közúti Közlekedési Szakcsoportja a Baranya Megyei Mérnöki Kamara Közlekedési Szakcsoportjával közös szervezésében 2015. október 28-án tartotta soron következő szakmai összejövetelét a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Baranya Megyei Igazgatósága Baross Gábor termében.

A szakmai délután keretében elsőként **Szabadka Gergely** és **Szatmári Tamás** a Geosynthetics Kft. munkatársai a geoműanyagok általános bemutatása mellett megismertettek minket e korszerű építőanyagok alapvető típusaival. Részletesen hallhattunk a geotextíliák, georácok és geohálók lehetséges alkalmazási köreiről az út-, vasút, víz- és alagútépítés területén, továbbá fő funkcióiról, - mint szigetelés, drénezés, szűrés, elválasztás, védelem, erősítés - és persze nem utolsó sorban a szakszerű alkalmazásukból eredő előnyökről.

A kibővített szakcsoport ülésünk második harmadában **Balogh János Miklós** úr a Tungsram - Schröder Zrt-től „*Amit a ledéről tudni érdemes*” címmel tartott rendkívül érdekes előadást. Prezentációjában bemutatta a Budapest melletti Pilisszentivánon működő Tungsram – Schröder Világítási Berendezések Zrt-t, annak rövid történetét, fejlesztési irányvonalait és az általuk gyártott és forgalmazott funkcionális világító berendezéseket.

Az előadásból megtudhattuk, hogy a Magyarország vezető kültéri világítótesteket gyártó vállalata 91 dolgozó és 180 magyar beszállító segítségével állítja elő magas színvonalú termékeit.

Kínálatukban a modern formavilágú lámpatestek és világítási berendezések mellett a klasszikus vonalú, historizáló formavilágú kandeláberek is megjelennek, melyek elsősorban utak, alagutak, sportlétesítmények és ipari területek a vonatkozó előírásoknak maradéktalanul megfelelő, de korszerű és energiatakarékos megvilágítását, továbbá parkok, terek és épületek díszvilágítását is biztosíthatják.

A megjelentek képet kaphattak arról, hogy mi is a LED valójában, alapszinten megismerkedhettek a led technológia lényegével és az e technológián alapuló világító berendezések előnyeivel, mint energia megtakarítás, hosszú élettartam, kis méret, erőteljes színek és csökkenő fényszennyezés.

A Baross Gábor terem kiállítóterében felállított működő mintadarabok lehetőséget teremtettek arra, hogy testközelből megismerkedhessünk a bemutatott világítótestekkel.

A téma aktualitását növeli, hogy Pécs városa első ütemben az idei év folyamán kezdte meg közvilágításának rekonstrukcióját a Tungsram – Schröder Zrt. által gyártott ledes lámpatestek alkalmazásával. A szakmai délután befejező előadásában **Roflics Mihály**tól a Biokom Nonprofit Kft. munkatársától üzemeltetői szemszögből hallhatunk és láthattunk fotókkal illusztrált, színes tájékoztatót az átépítés, illetve az eddigi üzemeltetés műszaki és gazdasági tapasztalatairól, továbbá a lakosság visszajelzéseiről.

A szakmai program zárásaként az előadók egy kötetlen beszélgetés keretében készséggel válaszoltak a megjelent szakemberek kérdéseire.

Összeállította:

Somorjai József
KTE Baranya Megyei Területi Szervezet
Közúti Szakcsoport titkára

Katonai közlekedési szakosztály éves beszámoló

A Fuvarozók és Szállítmányozók Tagozat tagságának nem telt semmittevéssel a nyári „uborkaszezon” sem. Az év eleji sikeres konferencia megtartását követően, három szakmai programot szerveztek az érdeklődők számára.

- Május végén az újjalotai szemétegető technológiáját tanulmányozták.
- Július elején, az egri vasútállomáson, a borsodi térség és Heves megye vasúti pályafejlesztési eredményeivel és a tervekkel ismerkedtek.
- Augusztus második felében a városi közlekedés fejlesztését és az utas tájékoztatás korszerű rendszereit ismerhették meg testközelből, az MVK Zrt.-nél tett látogatás során. Ebbe a kirándulásba még a LÁEV (Lillafüredi Állami Erdei Vasút) kipróbálása is belefért.

Mindhárom program hasznos és érdekes információkat nyújtott a résztvevőknek.

A tagozat vezetősége köszönetet mond a programok szervezőinek, a közreműködőknek és az aktív résztvevőknek.

A vezetőség nevében:

Kókai Ernő
A Katonai Közlekedési Szakosztály
titkára

Újra működik a Zala Megyei Szervezet

Több évi szünet után 2014 novemberében Zalaegerszegen újjáalakult a Közlekedéstudományi Egyesület Zala Megyei Szervezete. Az alakuló ülésen részt vett – és az szervezet újraindításában segítséget nyújtott – a KTE részéről Magda Attila ügyvezető úr is. A mintegy 30 fővel megalakult szervezet Busa Csabát (az ÉNYKK vezérigazgató-helyettesét) elnöknek, Mórocz Józsefet (Magyar Közút Nonprofit Zrt. Zala Megyei Igazgatóságának igazgatóját) társelnöknek és Tóth Jánost (a Linakron Mérnöki Kft. ügyvezető-igazgatóját) titkárnak megválasztotta. Megyei szervezetünk a 2015-ös évben – köszönhetően a közlekedés iránt érdeklődő Zala megyei kollégák és a vezető tisztségviselők aktivitásának – létszámát közel megháromszorozta. Havi rendszerességgel – az úgynevezett Közlekedési Klubunk keretében - szakmai programokat szerveztünk.

Ezen rendezvények közül mindjárt az elsőn – 2015 márciusában a Zala Megyei Mérnökkamara Közlekedési Szakcsoportjával közösen - Benke Istvánról, halálának egy éves évfordulóján egy emléknappal keretében, emlékeztünk meg szakmai életútjának felidézésével. Benke István hosszú-hosszú ideig a KTE Zala Megyei Szervezetének társelnökéeként szervezte és támogatta, hogy a közlekedési szakemberek ezen tudományos civil egyesületben szakmai közösséget találjanak. Országos ismertségével is segítette a KTE hagyományainak meggyökeresedését megyénkben. Az általa teremtett hagyománynak is köszönhető, hogy szervezetünk gyorsan újra működőképessé tudott válni.

Összeállította:

Gyalog Éva segítségével Tóth János titkár

120 éves a Magyar Állami Hajózás

A KTE Hajózási Tagozata 2015. október 28.-án a Kossuth rendezvényhajón tartotta fenti címmel meghirdetett emlékülését, melyen Garadnai András okleveles közlekedés mérnök tartotta meg vetítéssel egybekötött előadását. A megjelent szakemberek érdeklődéssel hallgatták a történeti áttekintést.

1895. január 24.-én alapították meg a Magyar Nemzeti Hajózási vállalatot a MFTRT –t, a Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvény Társaságot.

Az alapító közgyűlés az Általános Hitelbank épületében volt – mai Nádor u. 12. – melynek levezető elnöke Széll Kálmán volt. A részvénytársaság igazgatóságának első elnökének gróf Széchenyi Pált választották meg akinek tisztségét 1902-ben bekövetkezett halála után fia gróf Széchenyi Aladár töltötte be.



A társaság 1895 végén már 208 úszóegységből álló folyami flottával rendelkezett és 1896. szeptember 27.-én az I. Ferenc József nevű új építésű személyhajóján I. Ferenc József, Károly román és Sándor szerb királyok jelenlétében nyitották meg a Vaskapu csatornát mellyel a Baross Gábor által irányított vízszabályozási munkák befejeztével a Duna Regensburgtól a Fekete tengerig hajózhatóvá vált. Ezt kihasználva 1934-ben kezdte meg a Duna-tengerhajózási tevékenységét a társaság, amely a magyar tengerhajózás újjászületését jelentette Trianon után. Ennek előzménye volt a csepeli Nemzeti és Szabadkikötő megépítése és megnyitása 1928-ban.

Az első és a második világháborúban teljesített hadi szolgálatban flottájának jelentős részét veszítette el a társaság és több mint félszáz folyami hajós és tengerész halt hősi halált szolgálatteljesítés közben.

A II. világháborút követően előbb, mint MESZHART (Magyar Szovjet Hajózási Rt.) majd 1954-től mint MAHART alakult újjá és 1964-től lett a magyar nemzeti hajózás zászlóshajója, amely magába foglalta a dunai és tiszai árú és személyhajózást, a tengerhajózást, a balatoni hajózást, a csepeli szabadkikötőt és az újpesti hajójavító üzemet valamint annak szegedi és dunaharaszti telepeit.

A társaság a 60-as és a 80-as évek között történetének legnagyobb belvízi és tengeri flottájával (21 tengeri hajó), mintegy 6500 alkalmazottal rendelkezett és a magyar külkereskedelem szállítási feladatainak egyik legjelentősebb vízi úti bonyolítója volt.

A tagozat köszönetet mond az Európa Csoport igazgatójának, Sztankó Attilának és a „Zoltán” Alapítványnak, akik lehetővé tették, hogy ebben az imponáló környezetben tarthatták meg ülésüket.

Összeállította:

Garadnai András
Okleveles közlekedési mérnök

TAGOZATI ÉS MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYE

A vízirepülés Magyarországon c. konferencia

Helyszín: csepeli Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. tanácsterme (1211 Budapest, Weiss Manfréd út 5-7.)
Időpont: 2015. december 3. 14.00
Főszervező: Hajózási Tagozat

Bővebb információ a díjmentes programmal és a jelentkezés módjával kapcsolatban [<<<ITT>>>](#) olvasható.

XVIII. Magyar Repüléstudományi Napok c. konferencia

Helyszín: HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.(1185 Budapest, Igló u. 33-35.)
Időpont: 2015. december 3-4.
Főszervező: BME Vasúti Járművek Repülőgépek és Hajók Tanszék, HungaroControl Zrt.
Társszervezők: KTE Közlekedéstudományi Egyesület Légi közlekedési tagozata

Bővebb információ a díjmentes programmal és a jelentkezés módjával kapcsolatban [<<<ITT>>>](#) olvasható.

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK/ NKH, MÁV, BKK

Katedrán a közlekedésbiztonság



2015.11.20. A Nemzeti Közlekedési Hatóság a Klebelsberg Intézményfenntartó Központtal együttműködve konferenciasorozatot szervez pedagógusok számára. A közlekedésre nevelés aktuális kérdései címmel. A hét városban megrendezésre kerülő rendezvény célja, hogy a meghívott, általános iskolában tanító

pedagógusok számára a szakemberek átadják mindazt a tudást, amely segítségével fejleszthetik, támogathatják az intézményekben jelenleg is folyamatban lévő közlekedésbiztonsági programokat. A tematika összeállítása során a szervezők arra törekedtek, hogy a konferencián elsajátított technikák, gyakorlatok a tanítási hétköznapiakba is könnyen beépíthetőek legyenek.



Az NKH kiemelt feladata a közlekedésbiztonság fokozása, magas szinten tartása. A Hatóság elkötelezett a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban meghirdetett célok elérése – így a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelésének fejlesztése – iránt, illetve célja, hogy a közlekedésbiztonság kérdése a társadalom egyik alapügye legyen.

A közlekedés legvédtelenebb és legveszélyeztetettebb csoportját a gyerekek alkotják, hiszen életkorukból adódóan tájékozódási, észlelési és koordinációs képességeik még fejlődésben vannak, továbbá még csak kevés tapasztalat áll a rendelkezésükre. Ezért kiemelten fontos, hogy a biztonságos közlekedésre való felkészítésük minél korábban elkezdődjön, amikor még a legfogékonyabbak az új ismeretekre. Ebben a munkában a szülőknek és a pedagógusoknak

meghatározó felelőssége és szerepe van. A pedagógusok képzettségüknél fogva rendelkeznek azokkal a készségekkel, amelyekkel hatékony közvetítők lehetnek a közlekedésbiztonsági ismereteknek, sőt, a szerepük nélkülözhetetlen is a gyerekek tanulási folyamatában; így számukra is hasznos lehet, ha tudásuk mindig naprakész a közlekedési szabályokat, illetve közlekedésre nevelés alapelveit és módszertanát illetően.

Napjainkban az Európai Unió területén átlagosan hét-nyolc óránként veszíti életét gyermek közlekedési balesetben, míg a könnyű, a súlyos vagy éppen maradandó sérülést szenvedett gyermekek száma éves szinten 10–15 ezer fő között mozog. Hazánkban tavaly 10 gyermekáldozatot követelt a közúti közlekedés – ami éppen tízzel több az elfogadhatónál.

A szakértők és gyermekpszichológusok általános véleménye alapján a gyermekeknek legalább tízéves korukig szükségük van megfelelő támogatásra és felügyeletre a közúti közlekedés során. Ennek fő oka, hogy ebben a korban még nem alakultak ki azok a testi és szellemi képességek, amelyek által a gyermekek a saját biztonságukhoz szükséges döntéseket meg tudják hozni – nekik is meg kell szerezni mindazokat az ismereteket és tapasztalatokat, amelyek nélkülözhetetlenek az önálló közlekedéshez, akár gyalogként is. A megfelelő felkészítéssel azonban számos baleset előzhető meg, és itt ismét csak felmerül a szülők és pedagógusok elengedhetetlen szerepe.

Befejeződött a Téli átállás ellenőrzési akció: még sok a nyári gumiabroncs

2015.11.18. A gumiabroncsokkal kapcsolatos problémák döntő többségét az okozza, hogy a közlekedők jelentős hányada még mindig nem váltott nyári típusról télire, derült ki a Téli átállás elnevezésű országos ellenőrző akció adatainak összesítése után. A másik jelentős problémát az ablaktörlők és világítóberendezések üzemeltetése során tapasztalták az ellenőrök.

A Téli átállás elnevezésű országos akció során kétnapos közúti ellenőrzést szervezett a Nemzeti Közlekedési Hatóság a megyei (fővárosi) kormányhivatalok műszaki engedélyezési és fogyasztóvédelmi főosztályainak közreműködésével.



A november 11-12. között lebonyolított ellenőrzés a tájékoztatást helyezte a középpontba, elsősorban a gépjárművezetők figyelmét kívánta felhívni az évszakváltás okozta nehézségekre, a romló útviszonyokra, a közlekedési feltételek rosszabbodására. Az ellenőrzés főleg a gumiabroncsokra, a világítóberendezésekre, valamint a fagyálló folyadékokra terjedt ki.

A hibalistát a gumiabroncs vezeti

Az összes megyében, valamint a fővárosban levezényelt akció adatainak összegzése után kiderült, továbbra is a gumiabroncsokkal kapcsolatos problémák jelentik az egyik legsúlyosabb hibát a gépjárművel közlekedőknek. A szakemberek a gumiabroncsokkal kezdték az ellenőrzést, és országszerte összesen 4290 gépjárművet vizsgáltak

meg. A 4290 gépjárművön 17 160 gumiabroncsot ellenőriztek, ebből 1542 gumiabroncs esetében észleltek valamilyen problémát (részletezve: 1450abroncsról derült ki, hogy az időszaknak nem megfelelő nyári típus; 48 gumiabroncs műszaki állapota nem volt megfelelő; 44 gumiabroncsnak nem volt megfelelő a méret és típusazonossága). Az észlelt problémák döntő többsége tehát abból adódott, hogy a közlekedők 1450 gumiabroncs esetében még nem váltottak nyáriról téli gumira.

Ablaktörlő és világítás: gyakori probléma

A másik jelentős problémakört az ablaktörlőkkel, valamint a világítóberendezésekkel kapcsolatos hibák jelentették: az ablaktörlő berendezés nem megfelelő működését 149, az ablaktörlő lapátok nem megfelelő állapotát 343 esetben rögzítették, míg a világító és jelzőberendezés izzóinak

működésképtelenségével 525, a világító berendezések rossz beállítása folytán fellépő gyenge fényerővel 187 esetben találkoztak az ellenőrök, akik a fagyálló folyadék hiányát 145 gépjárműnél rögzítették.

Nem a büntetés, a megelőzés a cél

Mivel az akció célja nem a szankcionálás, sokkal inkább a megelőzés, a figyelem felhívás volt, ezért a hatósági szakemberek ennek megfelelően tartózkodtak a büntetés vagy egyéb retorziók életbe léptetésétől: országos szinten egyedül Nógrád megyében találkoztak olyan szintű szabálysértéssel, amely ebben az esetben lehetetlenné tette a preventív jellegű megoldások alkalmazását. A megállított gépjármű műszaki színvonala miatt a szakemberek a személygépkocsi műszaki érvényességének törlését rendelték el.

ERA vasúti konferencia Budapesten

2015.11.12. Közös nemzetközi konferenciát és workshopot szervezett 2015. november 10-én Budapesten a Nemzeti Közlekedési Hatóság és az ERA (Európai Vasúti Ügynökség), melynek apropója a 4. Vasúti Csomag közelgő hatályba lépése volt. A rendezvény témáját ennek megfelelően az európai vasút jövője, ezen belül pedig a vasúti innováció, illetve a teljes átjárhatóság és az egységes európai vasúti térség megteremtéséhez szükséges lépések képezték. Az új szabályozás alapjaiban érinti az ERA eddigi szerepkörét, és elő kívánja segíteni a nemzeti vasútbiztonsági hatóságok együttműködését is – mindehhez azonban párbeszédre, közös problémafeltárássra van szükség az ágazat különböző szereplői között.

Az ilyen típusú, proaktív munkának is lehetőséget biztosító konferencián 250 fő vett részt Európa minden részéről, köztük a francia, német, svájci, angol, horvát, román biztonsági hatóságok vezetői, továbbá a magyar, horvát, lengyel, osztrák, román, szerb, szlovák vasúti szektor szereplői is.

Az előadók palettája szintén igen színes volt, hiszen a hazai és az ERA képviselőiben felszólaló szakemberek mellett számos egyéb ország vasúti biztonsági hatóságának vezetői is elfogadták a felkérést, további érdekes és hasznos előadásokkal bővítve a workshop napirendjét.

A konferenciát *Alscher Tamás*, a Nemzeti Közlekedési Hatóság vasúti főosztályának vezetője nyitotta meg, és egyúttal összegezte is a vasúti szektor jelenlegi európai helyzetét, illetve a vasúti szakemberekre váró feladatokat. Kiemelte, hogy a vasúti piacot robbanásszerű technológiai fejlődés jellemzi, és ugyanakkor egy erős központi szabályozás is, ami más szektorokhoz képest rendhagyó, hiszen az EU alapvetően nem ilyen típusú törvénykezésre törekszik. Azonban az egyenlő versenyfeltételek mellett történő liberalizáció csak jól megfogalmazott szabályok mentén lehet eredményes – ezt mutatja, hogy az első három vasúti csomag az utóbbi időszakban évente nyolc–tíz új vasúti jogszabályt vagy jogszabály-módosítást eredményezett –; ugyanakkor a 4. Vasúti Csomag célja az egységes európai vasúti térség

megteremtése, amihez elengedhetetlen az egyszerű, átlátható szabályalkotás is. Az első három vasúti csomag végrehajtása során, az ERA szerepe – megalakulásától – ennek a folyamatnak a felgyorsítása és a nemzeti vasútbiztonsági hatóságok egymással való együttműködésének elősegítése volt. A 4. Vasúti Csomag hatálybalépésével az ERA szerepe meg fog változni, és egyes speciális kérdésekben hatósági hatáskört fog kapni. *Alscher Tamás* azt is hangsúlyozta, hogy a jelen konferencia még nem feltétlenül a megoldásokról szól, hanem inkább a kérdések felvetésének biztosít lehetőséget, hiszen pozitív eredményt csak úgy lehet elérni, ha a szakma teljes körűen ismeri a megoldandó problémákat és azok természetét is.



Szintén az esemény megnyitója során szólt fel *Horváth Zsolt Csaba*, a Közlekedéstudományi Egyesület Általános Közlekedési Tagozatának

elnöke, hangsúlyozva, hogy ez a konferencia már második alkalommal kerül ilyen formában megrendezésre, és cél, hogy egyúttal hagyománnyá váljon, hiszen a vasút versenyképessége érdekében folyamatos párbeszédre van szükség: arra kell választ találni, hogy a vasút mint szabályozott iparág hogyan válhat a gazdaság pillérévé. Horváth Zsolt Csaba ezzel összefüggésben megemlítette, hogy a megfelelő tudás, a magasan képzett mérnökök biztosítása e cél elérésének nagyon fontos eszköze, ezért is törekedtek arra, hogy e rendezvény a Budapesti Műszaki Egyetem falai között kerüljön megrendezésre, és a mérnökhallgatók számára is hozzáférhető legyen.

Dr. Josef Doppelbauer, az ERA ügyvezető igazgatója előadásának elején történelmi jelentőségűnek nevezte a jelen pillanatot, lévén, hogy a bevezetés előtti fázisban lévő.



4. Vasúti Csomag hatalmas lépés lesz az egységes európai vasúti térség megteremtése felé, sőt, be is jelentette, hogy éppen a rendezvény reggeli órái alatt fogadta el az Európai Parlament a 4. Vasúti Csomag technikai pillérét, ami a közönség részéről nagy ovációt váltott ki. Ugyanakkor azt is hangsúlyozta, hogy a vasút nemzetközi együttműködés nélkül nem válhat versenyképpé, és ehhez közös megértésre van szükség az új csomagot illetően is.

A vasutat személyszállítás tekintetében nem jellemzik túl kedvező mutatók, amiket a nagytávolságú autóbuszok, illetve alacsony árú, ún. fapados légitársaságok megjelenése csak tovább fokozta a versenyhátrányt. A vasúti áruszállítás piaci részesedés (17–18%) valamivel jobb a személyszállításénál, de messze elmarad a kívánatostól. Josef Doppelbauer a vasúti szektor ismertetését követően kitért az ERA működésére is, hangsúlyozva, hogy az ügynökség feladata a vasúti biztonság fokozása, a közös biztonsági célok és módszerek, az egységes szabályok kialakítása, a kölcsönös elfogadás elősegítése, illetve az egységes Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) megvalósítása. A 4. Vasúti Csomag révén a szervezet tanácsadó ügynökségből hatósággá fog előlépni, egységes és egyrészes biztonsági és járműengedélyezési feladatokat fog ellátni egyablakos ügyintézés formájában, amely a vasúti szereplők számára jelentős idő- és költségmegtakarítást fog eredményezni, de erre a feladatkörre fel kell készülni, és ez kihívást jelent a szervezet számára is. A 2016-ban hatályba lépő és 2019-ig a nemzeti szabályozásokba átültetendő 4. Vasúti Csomag kapcsán az ügyvezető igazgató felvázolta azt is, hogy a cél a nemzeti szabályok

számának jelentős csökkentése, illetve a biztonsági esetek, balesetek központi jelentése – hogy tanulhassunk egymás hibáiból –, továbbá a jelenleg 15 különbözőféle európai vasúti jelzésrendszer egységesítése is. „Mindezekre szükség van ahhoz, hogy az európai vasút globális sikertörténeté válhasson” – zárta előadását Dr. Josef Doppelbauer. Christopher Carr, az ERA biztonsági osztályának szellemes hangvételű, de igen komoly kérdéseket felvető előadása során azokra a problémákra irányította rá a közönség figyelmét, amelyeket feltétlenül figyelembe kell venni a szabályalkotás és a közös munka során. Elsőként nevesítette, hogy a jelentős központi szabályozás eleve ellenállást vált ki számos tagállamból, sok országban erősen ragaszkodnak a nemzeti szabályokhoz, illetve az eltérő nézőpontok, kultúrák és érdekek sem segítik az EU-s szabályok átültetését a nemzeti jogrendbe. A szabályalkotás folyamata azért sem egyszerű, mert az egyes országok egészen eltérő technológiai és biztonsági szinttel rendelkeznek, és nem alakult ki még egy egységes biztonsági kultúra az európai vasúthálózatok tekintetében. E problémák kezelésének elsődleges eszköze, hogy nemcsak a szabályozást, de a hozzáállást is harmonizálni kell a tagállamok között, fel kell építeni az átláthatóság és a bizalom közös kultúráját, ami esetenként a nemzeti, nemzetgazdasági érdekek meghaladását is megkövetelheti. Mindebben segítséget jelenthet, ha a nemzeti biztonsági hatóságok szorosabban fűzik egymással az együttműködést, ha kialakul egy nemzetközi szakértői csoport, illetve ha a különféle vasúti helyzeteket, baleseteket nemzetközi szinten vitatják meg, hogy minden ország tanulhasson egy-egy szerencsétlenségéből.

Következő előadóként Antoine Defossez szólalt fel szintén az ERA képviselőjeként, aki a mozgásukban korlátozott utasok vasúti közlekedésére vonatkozó műszaki előírást (PRM TSI) ismertette, amely igen aktuális téma annak fényében, hogy az Eurobarométer felmérése szerint az európai utazókörzségnek mindössze 37%-a elégedett az európai vasutak akadálymentes hozzáférhetőségével. Az előírás igen szigorúan és részletesen szabályozza, hogy milyen feltételeknek kell megfelelniük a vasúti állomásoknak, járműveknek és a telematikai rendszereknek egyaránt annak érdekében, hogy a mozgásukban korlátozott személyek számára is akadálymentesen igénybe vehetőek legyenek a vasúti szolgáltatások. Az előírásokat kötelező alkalmazni minden új létesítmény vagy jármű esetében, illetve már létező létesítmények, járművek esetében azok felújításakor; ugyanakkor nem határoz meg határidőt a már létező épületek és eszközök akadálymentes korszerűsítésére, hiszen ez elsősorban az adott ország ráfordítható erőforrásainak függvénye. Mindazonáltal az összes tagállam köteles egy nemzeti végrehajtási tervet összeállítani a korszerűsítések progresszív ütemezését illetően, és a tervet 2016 legvégéig az Európai Bizottságnak bemutatni.

A műszaki előírás mintegy negyven ezer állomást érint egyébként Európában, és számos követelményt támaszt pl. a parkolókkal, akadálymentesített

útvonalakkal, a csúszásmentes járófelületekkel, ajtókkal, világítással, az akadálymentesített mosdókkal, a vizuális és az auditív információszolgáltatással, a peronszélességgel stb. kapcsolatban. A személyszállításra szolgáló vasúti járművek esetében szintén hasonlóan részletes a követelményrendszer. Az előírás mindezek mellett teret enged az ésszerűségnek is: elsősorban az olyan átalakításokat ösztönzi, amelyek valóban hasznosak az utazóközönség számára, és nem csupán jogszabálynak való megfelelést szolgálják.

A svájci vasútbiztonsági hatóságtól, míg másikat a svájci infrastruktúra üzemeltetőtől érkezett, és az általuk bemutatott vasútbiztonsági monitoringrendszer az EU-s országoknak is igen ösztönző példát jelenthet. Ez a pálya menti monitoringrendszer 190 monitoringpontot tartalmaz, és a 3100 km hosszúságú pályán naponta tízezer vonatot vizsgál, illetve huszonegyezer vizsgálatot hajt végre. Különböző műszerekkel ellenőrzi menet közben a szerelvények csapágyainak és fékeinek állapotát, a tengelyterhelésüket, a tűzveszélyt és robbanásveszélyes gázszivárgást, a vonat úrszerelvények történő megfelelését és az antennákat, illetve az olyan természeti veszélyeket, mint a vasúti infrastruktúrát veszélyeztető hegyomlást. Az alrendszerek egyetlen központi IT rendszerben integráltak, a befutó riasztásokat pedig 24 órás felügyeleti rendszerben fogadják, a jelzéseket tapasztalt szakemberek értékelik, akik, 90 másodpercen belül tesznek intézkedéseket

Dr. Stefan Koller kiemelte, hogy a rendszernek köszönhetően 2005 óta nem történt csapágy- vagy fékhiba következtében kisiklás, illetve igen jelentős költségeket tudnak megspórolni mind a járművek, mind a pálya karbantartása terén, hiszen a rendszer segítségével előre fel tudják mérni a karbantartás szükségességét és időszerejét. A rendszer üzemeltetésének eredményeként éves szinten mintegy 300 ezer perc késést tudnak elkerülni.

A konferencia délelőtti, plenáris ülésének utolsó felszólalója Szabó Tivadar, a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) CCS tanúsítási csoportvezetője volt, aki a tanúsító szervezetek feladatairól és a változásokkal felmerülő kihívásokról beszélt, utóbbiak kapcsán hangsúlyozva, hogy egységes szabványok és elvárások kidolgozására van szükség a bejelentett szervezetek (NoBo-k) működése kapcsán, amelyben az ERA-nak fontos szerepet kell vállalnia. Rávilágított arra, hogy a járműengedélyezés folyamata Európa szerte nagyon költséges jelenleg, és továbbá 11 ezer nemzeti jogszabály foglalkozik vele, ezért is nagyon időszerű az egységesítés. Szabó Tivadar ismertette továbbá a nemrégiben megalakult NB Rail Association célkitűzését és munkásságát, amely szervezet a bejelentett szervezetek jogi és érdekképviselőjeként a többi érintett szervezettel (Európai Bizottság, ERA, nemzeti biztonsági hatóságok) való együttműködést kívánja elősegíteni. A konferencia az ebédet követően három párhuzamos szekcióüléssel folytatódott, amelyeken meghívott neves szakemberek elnököltek. Az egyes szekcióülések a vasúti infrastruktúrával, a vasúti járművekkel, illetve a vasútbiztonsággal foglalkoztak.



Felújított vasútállomás fogadja az utazókat Pécsen

A KÖZOP-2.5.0-09-11-2013-0003 – A MÁV Zrt. állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálati fejlesztési programja

– Eredeti szépségében pompázik és a kor követelményeinek megfelelő szolgáltatásokat nyújt –

Pécs, 2015. október 21. – Ünneplés keretében átadták az utazóközönségnek a pécsi vasútállomás felújított felvételi épületét. A MÁV egykori legendás főépítész, Pfaff Ferenc tervei alapján 1900-ban elkészült állomásépület komplex felújítása során a műemlékvédelmi szempontokat is figyelembe vették. Az átadási ünnepségen beszédet mondott Csizi Péter Baranya megyei országgyűlési képviselő, Girán János, Pécs alpolgármestere és Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója.

A felújítás a MÁV állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálati fejlesztési programjának keretében, az Új Széchenyi Terv KÖZOP forrásából, az Európai Unió 1,4 milliárd forintos támogatásával valósult meg. Mind a vasúttársaság, mind a kivitelező arra törekedett, hogy a 2014 elején elkezdett műemléki felújítás során az utasok számára minél kevesebb kényelmetlenséget okozzon, a munkákat ezért a vasúti forgalom teljes fenntartása mellett végezték. A MÁV az immár eredeti szépségében pompázó, korszerűen felújított pályaudvarral hálálja meg az utazóknak, a pécsieknek, a baranyaiaknak és a városba érkező sok ezernyi turistának, egyetemistának a türelmét.

A méltóságteljes megjelenésű, 168 méter hosszú és több mint ötezer négyzetméter alapterületű épület rekonstrukcióját a műszaki szempontból indokolt szerkezeti és épületgépészeti munkák elvégzésén túl a vasúti szolgáltatások mai technikai és üzletpolitikai követelményeinek figyelembevételével, valamint az európai vasútállomás-fejlesztési trendeknek megfelelően valósították meg. Az utasterek, a menetjegypénztárak, az ügyfélközpont, a mosdók, továbbá a vasúti infrastruktúra működtetéséhez szükséges irodák, technikai helyiségek funkcionális korszerűsítése is megtörtént. Az állomás utastájékoztató és információs rendszerét megújították, az utazóközönség biztonsága

érdekében pedig videokamerás megfigyelőrendszert telepítettek. Emellett mostantól a szolgáltatásokhoz való akadálymentes eljutás is biztosított. Sor került az épületgépészeti berendezések, a fűtési rendszer, a víz- és csatornahálózat, valamint az elektromos hálózat újjáépítésére is.

A felújítás során a kivitelező mindvégig betartotta a szigorú műemlékvédelmi előírásokat, a munkálatokhoz a Pécsi Járási Hivatal Járási Építésügyi és Örökségvédelmi Hivatala adott restaurálási engedélyt. Kiemelt feladat volt a kerámiaelemek pótlása, a főcímkereket és az Indóház tér felőli oldalon elhelyezett korlátlábakat a Zsolnay Porcelánmanufaktúra Zrt. készítette el.

Az épület Posta szárnyában Kormányablakot alakítottak ki, amely a tervek szerint hamarosan megkezdheti a működését. A cél a nyugat-európai példákhoz hasonlóan a vasútállomások közösségi térré alakítása. A pécsi állomáson megnyíló Kormányablak nemcsak az utasokat, hanem a járási területen élőket is kiszolgálja majd.

Az elvégzett munkálatoknak köszönhetően a pécsi vasútállomás felvételi épülete mind épületszerkezeti, mind funkcionális szempontból teljesen megújult, így hosszú távon biztosíthatja az utasok és az épületben dolgozók számára a biztonságos, korszerű, a mai kor követelményeinek megfelelő körülményeket.

A 2015/2016. évi vasúti menetrendről

Az európai gyakorlatnak megfelelően a MÁV-START meghirdette a 2015/2016. évi menetrendet, amely december 13-án lép életbe. A menetrend kialakításánál teljesül a fő cél: az európai uniós forrásokból elvégzett és megkezdett beruházások, a felújított pályák és a beszerzett új motorvonatok jelentette előnyökkel hatékonyabban él a vasúttársaság 2016-ban. A módosításoknak köszönhetően több millió meglévő és leendő utas számára érdemben bővül az utazási kínálat és javul a szolgáltatás minősége. A vasúti közlekedés kiszámíthatóbbá és komfortosabbá tétele biztosítja azt, hogy egyre többen válasszák a környezetkímélő vonatozást. Jövőre a MÁV-START év közben is gyakrabban hangolja a menetrendet az igényekhez és a befejezett fejlesztésekhez.

- Az európai uniós forrásokból felújított pályákhoz, a modernizált és frissített járműállományhoz, illetve a kapacitásokhoz igazított új menetrend lehetővé teszi a **menetrendszerúség érdemi növelését, a vonatok jobb kihasználását, a forgalom kiszámíthatóságának javulását.** A megvalósult beruházások hasznát pedig egyre több utas érezheti.
- Folytatjuk az elmúlt években a vasúti infrastruktúra modernizációjában érintett vonalakon a menetrendi fejlesztéseket, felkészültünk arra, hogy az év során akár többször is – amikor az eszközeink, az újabb motorvonat beszerzések és EU-s pályás beruházások engedik – tovább bővítsük szolgáltatási kínálatunkat. A **menetrend év közbeni alakítása** a rendszeres monitoring által begyűjtött tapasztalatokhoz igazodhat.
- A MÁV-START növelni kívánja a vasutat választó utasok számát, ezzel a **vonatok átlagos bevétel-fedezeti szintjét is emeli, miközben az adófizetői forrásokat kíméli.**
- A 2016. évi menetrendi változásokkal, a menetrendi struktúra finomhangolásával, a közlekedés-szakmai álláspontok beépítésével **utasszám bővülés várható.**
- Vasúti közszolgáltatóként elsősorban a vasúti közlekedésre jellemző utasvolumenre koncentrálnak, folyamatosan törekszünk az általános szolgáltatási színvonal javítására és a fedélzeti szolgáltatások szintjének további emelésére, a járatok hatékonyabb kihasználtságára.

A cél, hogy **az eddig telített, rengeteg utast szállító vonatokra még több, tisztább, felújított és megfelelően karbantartott, üzembiztos kocsijusson.**

- **A menetrendi struktúra a minisztériummal és a közlekedésszakmai szervezetekkel közösen, a javaslatok és a lehetőségek alapos elemzése, megvitatása mentén került kidolgozásra.** A vasúttársaság évente átlagosan több mint egymillió vonatot közlekedtet, amelyek több mint 75 millió kilométert tesznek meg. 2016-ban összességében 1 százalék alatti az össz vonatkilométerben mérhető csökkenés 2015-höz képest. A minimális utasforgalmat bonyolító vonalakon és idősávokban a csökkenő kínálat ellensúlyozására alternatív megoldásokat dolgoznak ki a közösségi közlekedésben résztvevők. **A megtervezett menetrend emellett több millió utas számára nyújt bővülő lehetőségeket.**
- A 2016-os esztendőktől kezdődő 2-3 év alatt a rugalmasabb, optimalizált menetrend melletti közlekedtetéssel párhuzamosan megvalósítható a munkahelyteremtés kb. 300 plusz főnek, két nagy munkavállalói csoportban (jegyzvizsgáló, mozdonyvezető). Kiválasztásuk, felvételük, betanításuk és levezégtetésük elvégezhető ez idő alatt.

A 2015/2016. évi menetrendi változásokkal, a menetrendi struktúra finomhangolásával, a közlekedés-szakmai álláspontok beépítésével az új járatoptimalizált menetrendtől utasszám bővülés és utaselégedettség növekedés várható.

A menetrendi struktúra kínálatának peremfeltételei

- Rendszeres monitorozás: a vonatkihasználtság és az utasforgalom napon belüli eloszlásának vizsgálata.
- A vasúti közlekedésre jellemző utasvolumen, a szolgáltatás színvonalának javítására való törekvés, a nyújtott szolgáltatások fedezeti szintjének növelése.
- A vasutat választó utasok számának növelése, ezzel a vonatok átlagos bevétel-fedezeti szintjének növelése, az adófizetői források kímélése.
- Az elmúlt években a vasúti infrastruktúra-fejlesztésekben érintett vonalakon jelentős menetrendi fejlesztést hajtottunk végre, ennek értékelése alapján meghatároztuk a további fejlesztési irányokat, illetve bizonyos – minimális utasforgalmat bonyolító - vonalakon javaslatot tettünk a szolgáltatás szűkítésére.

A belföldi menetrenddel összefüggő adatok, információk

A vonatkilométer adatok 2010-2016. között

2010-2015. között a közszolgáltatás keretében leközeledtetett vonatok évente átlagosan több mint 75 millió kilométert közlekedtek. 2016-ban 2015-höz viszonyítottan mindössze 0,98 százalékkal kevesebb vonatkilométer teljesítését tervezzük.

Az idei várható és a 2016-os tervezett vonatkilométer jobb, mint a 2012-es és 2013-as esztendő vonatkilométer értékei.

A belföldi utasszám és ülőhely kihasználtság 2010-2016 között

A megtett vonatkilométer nem a legfontosabb mutató! Az ülőhely kihasználtság azt mutatja, hogy valójában mennyien vették igénybe a MÁV-START által biztosított vonatokat. A számokból kiolvasható például, hogy bár 2012-ben a megtett vonatkilométer 6,4 százalékkal csökkent az előző évhez képest, az csupán 0,13 százalékos utasfő csökkenést hozott. 2014-ben viszont, amikor az igénybe vehető vonatok (vonatkilométer) és az ülőhelyek száma is magasabb volt, mint az azt megelőző két évben, a vizsgált időszak legalacsonyabb utasszámát mértük. A 2014. évi menetrendi kínálat növekedés nem eredményezett utasszám növekedést (a 2014-es vonatkilométer az előző évhez képest közel 4%-kal nőtt, az utasszám azonban 1,7%-kal csökkent.)

Utas számok a 2010-2016. közötti időszakban:

- 2013-ban a legmagasabb a tényadatok alapján
- 2011-ben 2010-hez képest 4,3 millió fővel nőtt,

- 2012-ben (amikor a vonatkilométer 6,4%-os csökkentést mutatott) 0,13%-kal csökkent,
- 2015-ben a 2010. év feletti utasszámot várunk.

Összehangolt járműpark-minőségi javulás a 2015/2016. évi menetrendi változással

Az eddig forgalomba állított 42 új FLIRT motorvonatot további 6 darab FLIRT követi.

Eredménye a budapesti elővárosi közlekedésben:

- A 71-es számú, **Budapest–Veresegyház–Vác vonalon csak FLIRT** motorvonatok közlekednek.
- A 150-es számú, Budapest–Kunszentmiklós–Tass–Kelebia vonalon munkanapokon az elővárosi forgalomban, hétvégén Kelebia felé is közlekednek az új FLIRT motorvonatok.

Eredménye a távolsági vasúti közlekedésben:

- **Budapest–Kaposvár között naponta** közlekednek
- **Budapest–Záhony és Budapest–Eger viszonylatban szombaton és vasárnap** közlekednek.

A felújított, modernizált személykocsik (29-05 és 20-35), valamint az ÖBB-től vásárolt ún. hosszú Schlieren (20-76-os) kocsik lényeges utazási színvonal emelkedést hoznak a kelet-magyarországi régióban:

- A járműveket a miskolci sebes- és egri gyorsvonatok szerelvényeinek biztosítására használjuk, így a 80-as, **Budapest–Hatvan–Miskolc–Nyíregyháza/Sátoraljaújhely** és a 87-és, **Füzesabony–Eger** vasútvonalakon a vonatokat igénybe vevő utasoknak komfortosabb, a központi ajtózáras lévén biztonságosabb utazást tudunk nyújtani.
- További minőségi változást jelent a régióban, hogy a menetrendváltástól a jelenleginél lényegesen több felújított kocsi áll majd rendelkezésre a debreceni telepállomáson. Így a 100-as, Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony vasútvonalon valamennyi **Budapest–Záhony** viszonylatú gyorsvonatot, illetve a **Cegléd–Záhony** viszonylatú személyvonatok szerelvényeinek **egy részét felújított járművekből állítjuk ki.**

A **2015. december 13-tól** érvényes menetrend letölthető a MÁV-csoport honlapjáról:

<http://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/2014-2015-es-2015-2016-evi-vasuti-menetrend>.

Két éve bizonyítja sikerét a fémtörvény

Sikeres a két éve bevezetett fémkereskedelemről szóló szabályozás. A kábellopások száma hatodára, a fémlopásoké harmadára csökkent az elmúlt két évben. A fémkereskedelmi szektor tisztulásához a Magyar Államvasutak (MÁV) erőfeszítései mellett a folyamatos járőrözések, a rendőrséggel és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal munkatársaival közösen végzett szigorú ellenőrzések is hozzájárultak.

Az elmúlt két év adatai egyértelműen bizonyítják, létjogosultságát és eredményességét a Nemzetgazdasági Minisztérium által 2013-ban kidolgozott fémtörvénynek és végrehajtási rendeletének.

A szabályozási rendszer bevezetését megelőző időszakban olyan mértékben emelkedett a fémlopások száma, hogy a jelentős gazdasági károk miatt a Nemzetgazdasági Minisztérium úgy döntött, hogy szükség van egy átfogóbb és szigorúbb szabályozásra. A lopások visszaszorítása mellett cél volt a kulturális javak védelme, az illegális fémkereskedelem felszámolása és a közszolgáltatók kárának a csökkentése.

A nemrégiben a Nemzetgazdasági Minisztérium, a NAV, és a közszolgáltatók (Elmű, MÁV, BKV) között zajlott egyeztetésen is elhangzott, hogy a jelentős siker számokban is jól látható.

Ebben az évben, november 4-ig összesen 2.045 db fémkereskedelmi ellenőrzést tartottak, amelyből 948 esetben állapították meg az eljáró pénzügyőrök jogsértést. A NAV vámszervei összesen 137 esetben derítettek fel illegális fémkereskedelmi tevékenységet. A feltárt jogsértések eredményeként összesen 955.862.635,-Ft. bírságot szabtak ki, míg a

fémkereskedelmi ellenőrzések során több mint 8.700 tonna fémkereskedelmi engedélyköteles anyagot foglaltak le.

A MÁV Zrt.–nél is kitarat a kedvező változás, az idei év I-X. havi adatai hasonló értékeket mutatnak, mint a 2014-es esztendőben. Azaz a szabályozásnak és a vasúttársaság erőfeszítéseinek köszönhetően 2013-hoz képest hatodára csökkent a kábellopások, rongálások, és harmadára esett vissza a fémlopások (pl. sínek, trafók, jelzőablák, fedelek) száma. A szabályozás bevezetését megelőző időszakban megfigyelhető több száz esethez képest, 2015-ben eddig mindössze 57 kábellopást, rongálást követtek el szándékosan a MÁV területén. A vasúttársaság továbbra is kiemelt feladatának tekinti a kábellopások és rongálások visszaszorítását, mivel az ilyen típusú bűncselekmények veszélyeztetik a vasúti közlekedés biztonságát, fennakadásokat, késéseket, valamint jelentős anyagi károkat okoznak.

A beérkezett adatokból is jól látszik, hogy a fémkereskedelemre vonatkozó szabályozás a továbbiakban is eléri a célját. Hatására jelentősen visszaszorult a fémlopások száma, amellyel így nem csak a kulturális javak egy része kerül megóvásra, de a közszolgáltatóknak is jelentős anyagi megtakarítást jelent.



Forgalomba álltak a vadonatúj Karsan midibuszok a Budai Várnegyedben

2015. november 19-én, csütörtökön a budai Vár és környéke közlekedésének fejlesztését célzó program keretében forgalomba állnak a vadonatúj Karsan ATAK midibuszok első példányai. Az Euro 6-os kibocsátási normának megfelelő, dízelmotorral felszerelt járművekből összesen 16 közlekedik majd, amelyek november végéig ütemezetten kezdik meg a munkát az I. kerületben. A midibuszos járműpark fejlesztésének teljes költsége 909 millió forint, amely uniós támogatással valósulhatott meg.

Ünnepélyesen átadták azokat a Karsan ATAK midibuszokat, amelyekből mától november végéig összesen 16 áll forgalomba a fővárosban. A Várnegyedben eddig közlekedő buszok elöregedtek és felszereltségükben sem felelnek meg a mai kor elvárásainak, ezért az új dízelbuszok a budai Várban és vonzaskörzetében, a 16-os járat vonalán közlekednek, amely idegenforgalmi szempontból is fontos területeket érint.

A bemutatón Dr. Szeneczey Balázs főpolgármester-helyettes felhívta a figyelmet arra, hogy az új

járművek forgalomba állítása nem pusztán a járműflotta bővítését jelenti, hanem egyúttal annak a fejlesztési folyamatnak egy fontos pillérét is, amely során a budai Vár környéke is megújult. A tavalyi évben felújítást végeztek azon az útvonalon, ahol a Vár menetrend szerinti új autóbusszai járnak mától: a Szentháromság téren, a Dísz téren, a Tárnok utcában, a Hess András téren, a Mátyás templom körül, a Fortuna utcában, a Szentháromság utcában, a Hadik szobornál, a Bécsi kapu térenél és az Országház utcában.

Az új midibuszokról

A török Karsan új, ATAK típusú midibuszai kevésbé terhelik a Budai Vár környezetét és úthálózatát,

komfortosak, valamint kedvező az energiateljesítményük, ezáltal az üzemeltetésük is. Mind a 16 jármű alacsonypadlós, EURO6-os környezetvédelmi besorolású dízelmotorral szerelt. Az új midibuszok egyik nagy előnye, hogy elődjeiknél kevesebb lábtartó dobogós ülésel rendelkeznek, amelynek köszönhetően hatékonyabban lehet kihasználni az utasteret. A busz befogadóképessége 39 fő, az ülőhelyek száma 21. Az alacsonypadlónak köszönhetően az új járművek akadálymentesek, a mozgáskorlátozott utasok egy rámpa segítségével

tudnak feljutni rájuk, de az idősek és a babakocsival közlekedő anyukák is könnyen tudnak be- és ki szállni. A klimatizált – télen meleg, nyáron kellemesen hűvös – utastér tovább fokozza a komfortérzetet. A Karsan ATAK buszok nagy ablakfelületeket kaptak, amelyek sok fényt engednek be és jó kilátást nyújtanak a várra és környékére, így a turisták által frekvenciált budai Várban és vonzástérzetében közlekedő népszerű járatok teljes mértékben az utaskényelem jegyében üzemelnek majd. A járművek kis tengelytávolsága könnyűvé teszi a navigálást és segíti a szűk területen történő mozgást, ami elengedhetetlen a Várbuszként induló járatoknál.

Újra forgalomba állhatnak a rövid CAF villamosok

A CAF szakemberei a BKV-val és a Budapesti Közlekedési Központtal együttműködve elvégezték a szükséges szakértői vizsgálatokat a próbafutás közben koccanásos balesetet szenvedő hosszú CAF villamoson. Az összes körülmény elemzésének eredményeként megállapítható, hogy az esemény alapvetően emberi mulasztás miatt következett be. A vizsgálat eredménye szerint a baleset nem vezethető vissza a fékrendszerben, vagy a járművezérlő rendszerben megjelenő meghibásodásra. A biztonság fokozása és a hasonló emberi mulasztások elkerülése céljából továbbfejlesztették a jármű szoftverét, így a rövid CAF villamosok november 21-én, szombaton újra forgalomba állhatnak.

2015. november 9-én, hétfő délután egy próbafutást végző CAF villamos nekihaladt egy menetrend szerint közlekedő TATRA villamosnak. A baleset az 1-es villamos vonalán, a Hengermalom útnál következett be. Személyi sérülés nem történt. A baleset okait és körülményeit a CAF szakemberei a BKV-val és a Budapesti Közlekedési Központtal együttműködve haladéktalanul kivizsgálták. Az ellenőrzés kiterjedt a sínfék-rendszerre és vezérlésének rendeltetésszerű működésére is.

A menetregisztrálóból kiolvasott adatok alapján megállapítható volt az is, hogy a nedves, csúszós pálya alacsony sűrűlódási képessége miatt a járművezető az üzemi féket használva nem tudta megfelelő módon lassítani a villamosot. Annak ellenére sem, hogy a járművön a csúszásvédelem megfelelően működött. A villamosvezetőnek a vészféket kellett használnia, azonban a sínfék nem működött a járművön. Ennek az volt az oka, hogy a próbafutást megelőzően akkumulátortöltést végeztek a járművön, azonban a töltés után a sínfék-áramkört védő kismegszakítót elmulasztották visszakapcsolni, továbbá a sínfék üzemképességéről a próbafutás előtt és alatt nem győződtek meg. További elemzést igényel még, hogy a járművezető kellő körültekintéssel, az időjárási viszonyoknak megfelelő

módon közelítette-e meg a másik járművet, amivel a sínfék használata indokolatlan lett volna.

Az összes körülmény elemzése után kijelenthető, hogy az esemény alapvetően emberi mulasztás miatt következett be. A vizsgálat eredménye szerint a baleset nem vezethető vissza a fékrendszerben, vagy a járművezérlő rendszerben megjelenő meghibásodásra. Megállapítható, hogy a jármű fékrendszerei a korábbi, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) által ellenőrzött fékvizsgálatoknak megfelelően rendelkezésre álltak, működtetésükre az előzetes emberi mulasztás miatt nem kerülhetett sor.

Az esemény tapasztalatait felhasználva a villamosgyártó CAF, a BKV-val és a BKK-val együttműködve, a Nemzeti Közlekedési Hatóság előírásait is figyelembe véve olyan fejlesztést hajtott, illetve hajt végre az URBOS típuscsaládba tartozó, Magyarországon közlekedő villamosokon, amelyek az automatizálás további növelésével az ilyen típusú emberi tévedés kockázatát kizárják, illetve minimálisra csökkentik.

A rövid CAF villamosok a vizsgálatokat követően 2015. november 21-től, szombattól ismét forgalomba állnak. A hosszú, 56 méteres villamosok esetén a tesztek az NKH írásos döntésének kiadását követően folytatódhatnak.

Sikeres műszaki teszt és próbajáratok a Budai fonódó villamoshálózat vonalain

2015. november 22-én, vasárnap a BKK sikeres műszaki teszteket végzett a frissen elkészült Budai fonódó villamoshálózat vonalain. A villamosok bejárták mind a Széll Kálmán téri ág, mind pedig a Bem rakparti ág vonalát. A Bem rakparti szakaszon a HÉV földemen és a HÉV alagútban teherbírás méréseket végeztek, amelyek alapján a HÉV földem teherbírása az előzetesen feltételezetteknek megfelel. A sikeres tesztek után 2015. november 23-án 10 órától próbajárat indul a fenti vonalakon.

A próbajárat célja az infrastruktúra megfelelőségének ellenőrzése, valamint a tapasztalatok alapján az esetleges hiányosságok feltárása és kezelése. A sikeres próbajárat után megkezdődik a beruházás műszaki átadás-átvétele, valamint folytatódik a befejező beruházási elemek elvégzése, mint a járda- és peronburkolások, utcabútorok elhelyezése, a területrendezés, illetve a végleges forgalomtechnikai rend kialakítása.

Ettől a naptól változnak a Budai fonódó építési munkái miatti közúti közlekedést érintő korlátozások is. A Török utcát teljes szélességben megnyitják, így – kisebb korlátozások mellett – a Bécsi út (a Zsigmond tér- Nagyszombat utca között), valamint a Frankel Leó út is (a Zsigmond tér - Harcsa utca között) – szintén kisebb korlátozások mellett – ismét mindkét irányban járható lesz. Azonban a Frankel Leó út, a Harcsa és a Vidra utca között továbbra is egyirányú marad a közúti közlekedés. A BKK kéri az autósokat, hogy a villamosvágányokon és azok egy méteres körzetében ne parkoljanak, mert a villamosközlekedés, illetve próbajáratok a nap bármelyik szakaszában lehetnek!

A projekt műszaki átadás-átvételi eljárásának lezárása és a kivitelezési munkák befejezése 2015. december 23-ára várható. 2015. december 23. után már csak kisebb járulékos munkákat végeznek a vágányzónán kívül, amelyek nem befolyásolják a rendeltetészerű használatot. A villamosközlekedés előreláthatóan 2016. január közepén indulhat meg, addig a villamosvezetők képzése folyik.

A KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0016 azonosítószámú "A Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése Széll Kálmán téri ág" és a KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0015 azonosítószámú "A Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése Bem rakparti ág" mint a Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ kiemelt közlekedésfejlesztési beruházásai az Új Széchenyi Terv Közlekedési Operatív Programjának segítségével európai uniós hazai forrásból 90,40 százalékos (Széll Kálmán téri ág), illetve 68,30 százalékos (Bem rakparti ág) uniós támogatási ráta mellett valósulnak meg. A budai fonódó összköltsége: 15,9 milliárd Ft, a Széll Kálmán téri ág költsége közel 10,8 milliárd Ft, a Bem rakparti ág költsége pedig 5,1 milliárd Ft.

ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI

A KTE Vas Megyei Területi Szervezete Senior Szakcsoport 2015. decemberi programja:

2015. december 14. 13:30 "A magyar vasút várható fejlődése"

Előadó: Kisteleki Mihály

Helyszín: Szombathely, Széll Kálmán út 2.

Közlekedéstörténeti évfordulók december hónapban

Vasúti közlekedés

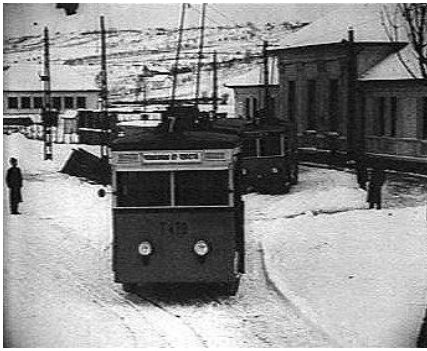
1850. december 16-án indult meg a vasúti közlekedés Vác és Párkányháza között 44 km szakaszon.

1934. december 15-én, szombaton reggel 7.¹⁵ órakor indult első útjára Budapest és Bécs között az „ÁRPÁD” sínautóbusz, útja csak 2 óra 59 percre tartott. Az első vonaton 33 utas tartózkodott. A jármű forgóvázát Rónai Gyula és Baránszky Jób-Imre, dízelmotorját Jendrassik György tervezte.



1944. december 29-én a Magyar Honvédség 112. vasútépítő százada, német utasításra felrobbantotta az akkor már súlyosan megrongálódott újpesti vasúti hidat, az Északi Összekötő Vasúti Hidat. A híd 1896-ban került átadásra és az 1944. év végéig az alábbi formában nézett ki.

1966. december 17-én nyitották meg a Szerencs-Nyíregyháza közötti villamosított vasútvonalat.

Városi közlekedés

1933. december 16-án közlekedett először Budapesten trolibusz. Az útvonal a Bécsi út - Vörösvári út sarkától az Óbudai temetőig vezetett. Az első úton 3 db. troli működött közre. Kettő a Ganz gyárban, egy a MÁVAG gyárban készült.

1976. december 31-én adták át a forgalomnak a budapesti 3-as metró első szakaszát a Deák tér és a Nagyvárud tér között.

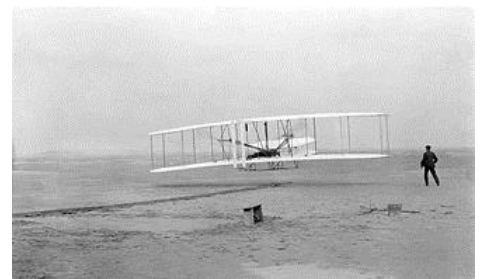
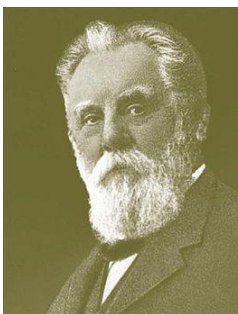
1978. december 22-én két fontos átadásra is sor került. Megnyitották a forgalom számára 330 méter hosszú, kétszer-két forgalmi sáv szélességű közúti felüljárót a Könyves Kálmán körúton. Ezen a napon indult meg a közlekedés a Sibrik Miklós úti, 330 méter hosszú, kétszer-két forgalmi sáv szélességű közúti felüljárón.

Vízi közlekedés:

1965. december 30-án helyezték üzembe a Nyugati Főcsatornát, amelynek teljes hossza 70 km, Tiszavasvárinál ágazik ki a Keleti Főcsatornából, vizét a Tiszából kapja.

Repülés:

1903. december 17-én repült először motoros géppel ember. Az amerikai Wright testvérek saját tervezésű gépükkel az észak-karolinai Kitty Hawk-ban több próbát is tettek. Elsőre 12 másodperc és 39 méter megtett távolság, negyedszerre már 1 percet töltöttek a levegőben.

Személyek:

1834. december 6-án született a németországi **Schwienfurtban Mechwart András** gépészmérnök. Dolgozott munkásként, majd műegyetemi hallgató volt Augsburgban. 1859-ben belépett Ganz Ábrahám vasöntőműhelyébe. Az 1869-ben részvénytársasággá alakult vállalat igazgatója, majd vezérigazgatója lett. 1878-ban alapította meg a gyár elektromos részlegét. Számos kitüntetéssel, majd nemesi címmel jutalmazták munkáját. (meghalt: Budapesten, 1907. június 14-én).

1867. december 15-én hunyt el **Ganz Ábrahám** vasöntőmester, a magyar nehézipar egyik úttörője. 1844-ben alapította vasöntődéjét. Saját szabadalma alapján gyártott kéregöntésű vasúti kereket, vasúti kereszteződési csúcsbetétet, gabonai pari



örlőhengereket. 1848-49-ben a magyar honvédség számára öntött ágyukat és ágyúgolyókat. (született: Unter Embrach, Svájc, 1814. november 6-án).



1883. december 12-én született a Nógrád megyei Bussán (ma: Bušince, Szlovákia) **Zsélyi Aladár**. A magyar repülés egyik első képviselője volt. Bleriot 1909.évi rákosmezei repülő bementőjének hatása alatt maga is repülő készítésébe és tervezésébe kezdett. Több olyan műszaki újítást alkalmazott, mellyel saját korát jócskán megelőzte. Jelentős publikációs tevékenységével a magyar repülési szakirodalom megteremtője lett. 1914. áprilisában repülője balesetet szenvedett. Zsélyi Aladár ezt még túlélte, de vérmérgezést kapott, amely 1914. július 1-jén halálát okozta.



1915. december 7-én halt meg Budapesten **Banovits Kajetán** mérnök. Vasúti jelzőberendezésekkel és vasútvilágítással foglalkozott. Ő volt a Magyar Kir. Közlekedési Múzeum első igazgatója. Közlekedésügyben kifejtett munkássága jutalmául nemességet kapott. 1903-tól 1906-ig a Magyar Labdarúgó Szövetség elnöke. (született, Mátyóc, ma Mat'oc, Szlovákia 1841. augusztus 10.)

LAPSZEMLE

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

Közlekedéstudományi Szemle 2015. évi 6. számának tartalma

Dombi Mihály - Karcagi-Kováts Andrea - Kuti István

Egyes közlekedési hálózatok természeti erőforrás- és költséghatékonyságáról

Subert István

Dinamikus tömörség- és teherbírás mérés - egy magyar mérési módszer sikere

Karádi Dániel - Nagy Enikő - Dr. Csiszár Csaba

Integrált légi utas információs alkalmazás mobil eszközön I. A kutatás módszere

Varga Károly

110 éve létesítették a ferencvárosi villamosvasúti kocsiszínt

Dr. Juhász János - Pinczés Máté

Enyhe alkoholos befolyásoltság hatásának vizsgálata a járművezetőknél a Vienna Test system alkalmazásával

2016. 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: www.ktenet.hu

E-mail: info@ktenet.hu