

2016
12.
december



hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET® HAVI TÁJÉKOZTATÓJA

KÖSZÖNTŐ

Tisztelt Olvasóink, Tagtársaink és Partnereink!

Kellemes Karácsonyt és Boldog Új Évet kívánunk Önöknek! Ismét eltelt egy év, és ez alkalomból idén is szeretnénk beszámolni az eredményeinkről és a következő esztendő kihívásairól.

2016-ban sikerült folytatnunk a megelőző években megalapozott pozitív tendenciákat, melyeket az Önök nélkülözhetetlen közreműködésével értük el.

A közös rendezvényszervezői munka 2016-ban is meghozta eredményét, az érdeklődés az előző évhez képest tovább nőtt. A rendezvényeink folyamatosan igazodnak a kor követelményeihez. Talán ezért is kezdjük elérni a szakmai közönség által látogatható felső határokat. Programjaink között új színfoltként szerepelt az E-mobilitás konferencia, 2016. május 11-én immár másodszer rendeztük meg a Közlekedési Kultúra napját, mely napon megháromszorozódott a partnereink száma, az elért magyar emberek aránya pedig még ennél is jobban nőtt. Az év harmadik nagy eredménye a Városi Közlekedés című lap újraindítása volt, melynek nagyobb terjedelmű bevezető száma 2016 szeptemberében jelent meg. A következő szám megjelenése az ünnepek előtti hetekben várható.



A szakmai eredmények mellett idén is stabilan gazdálkodtunk, és szép eredményekre számítottunk. Az egyesület ismét a régi anyagi tartalékokkal rendelkezik, így most már lehetőségünk van arra, hogy további közhasznú célokat tűzzünk ki és valósítsunk meg.

A következő év szakmai kihívása a várhatóan tovább növekvő konferencia tevékenység szakmai és szervezési színvonalának megtartása, továbbfejlesztése. Szeretnénk évi négy alkalommal kiadni a Városi közlekedést, és terveink szerint az EPTS keretén belül nemzetközi szintre visszük a Közlekedési Kultúra Napját is. Az Országos Intézőbizottság novemberi ülésén lezajlott beszélgetések eredményeként tevékenykedni fogunk az óvodák és az általános iskolák közlekedésnevelésének fejlesztése terén is.

Úgy érezzük, hogy szép és eredményes évet zárunk, de 2017 kihívásai sok erőt és kitartást igényelnek. Terveink messzire mutatnak. Az erőgyűjtéshez kívánunk jó pihenést és kellemes feltöltődést az ünnepi időszakra. Számítottunk jövőre is aktív támogatására.

Békés, meghitt Karácsonyt és Sikeres Új Esztendőt kívánunk!

dr. Fónagy János sk.
elnök

dr. Tóth János s.k.
főtikár

Magda Attila s.k.
ügyvezető

TARTALOMJEGYZÉK

SZERVEZETI HÍREK	2
TOVÁBBKÉPZÉS	4
FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE	4
BESZÁMOLÓK	5
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK	12
ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI.....	29
In Memoriam.....	31

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2016. december 20. 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a 2017. januári Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

Senior Hírek:**Volán Senior ülés**

Időpont: 2016. december 07. (szerda) 10:00

Helyszín: KTE Titkársága (1066 Bp., Teréz krt. 38. I. em./134.)

KTE SZERVEZETI ESEMÉNYEI:**Országos Elnökségi Ülés**

Időpontja: 2016. december 08.

Helyszíne: KTE Központi Iroda, Tapolczai Kálmán terem (1066 Budapest, Teréz krt. 38., fszt.)

Kibővített Országos Elnökségi Ülés

Időpontja: 2017. február 02. (csütörtök) 10:30

Helyszíne: Hotel Hungária **** (1074 Budapest, Rákóczi út 90.)

A KTE iroda ünnepi nyitva tartása

A KTE Központi Irodája 2016 decemberében az alábbiak szerint lesz ZÁRVA:

2016. december 23. 12:00-tól - 2017. január 2-ig.

Nyitás: 2017. január 3-án kedden.

Minden más napon az [eredeti nyitvatartási időben](#) fogadjuk a partnereinket és a tagjainkat.

Fizesse elő Ön is a Városi Közlekedést! Hirdessen a lapban vagy legyen támogatónk!



Az előző számunkban hírt adtunk arról, hogy megjelent a Városi Közlekedés című szaklap bevezető száma. Most ismét jó hírrel jelentkezünk: 2016. december 8-án megjelenik a következő szám, melyre már elő is lehet fizetni. A zöld gombra kattintva letölthető a megrendelő lap. A lap kedvező árának (KTE tagoknak 600 Ft/ szám) tartása érdekében hirdető, támogatók jelentkezését is várjuk. A kék gomb segítségével a hirdetési megrendelő, a sárga gombbal pedig a lap támogatási szerződése érhető el. A kitöltött dokumentumokat levelezes@ktenet.hu e-mail címre kérjük elküldeni. A nyomtatványok a KTE honlapjának főoldalán is elérhetők.

[Előfizetés](#)[Hirdetés](#)[Támogatás](#)

Bízunk abban, hogy a lap elnyeri tetszését (a 2016 szeptemberi szám pdf formátumban [itt tölthető le.](#)), és olvasóink vagy együttműködő partnereink között tudhatjuk Önt!

A Városi Közlekedés Szerkesztősége

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 **2016. október 28-ig** kiegyenlítették.

A tagsági kártyák érvényesítéséhez minden évben érvényesítő matrica szükséges, melyet csak azok a tagok kaphatnak, akik befizették a 2016-os tagdíjat, és korábbi éveket érintő tagdíjtartozásuk sincsen. A matricát a területi szervezetek és tagozatok titkárai által juttatjuk el Önnek, azonban előzetes egyeztetés esetén a Titkárságon (1066 Bp., Teréz krt. 38. II. em./235.), is át lehet venni. A titkárok részére – ellentétes szóbeli megállapodás hiányában - postázzuk a matricákat.

Az új tagok számára kártyagyártási díj továbbra is 200 Ft, és ugyanezt a díjat kérjük az esetlegesen elveszett kártyák pótlására is.

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.

Várjuk szíves jelentkezésüket!

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

FRIEDRICH LIST DÍJ

Tisztelt Tagtársaink!

Tájékoztatjuk Önöket, hogy megnyílt a fiatal közlekedési tudósok számára minden évben kiírt Friderich List Díj 2017-es pályázata. A díjat az European Platform of Transport Sciences (EPTS) 15. Európai Közlekedési Kongresszusán adják át 2017. június 08-án, Budapesten. A pályázatokat 2017. február 10-ig lehet benyújtani. Az angol nyelvű pályázati felhívás itt tölthető le: [Friedrich List Díj felhívás letöltése](#)
A pályázathoz sok sikert kíván a KTE vezetősége.

TOVÁBBKÉPZÉS**KÖZLEKEDÉSI GAZDASÁGI MÉRNÖK TOVÁBBKÉPZÉS**

A BME Közlekedésmérnöki- és Járműmérnöki kara 2017 februárjában ismételten indít Közlekedési Gazdasági Mérnök szakirányú továbbképzést. A jelentkezés határideje 2016. december 16. A képzésről bővebb információt és a jelentkezés módjáról szóló tájékoztatót [itt töltheti le.](#)

TERÜLETI / TAGOZATI RENDEZVÉNYEK**Magyar Hajózási Országos Szövetség a hajózás képviselőjében”**

Időpont: 2016. december 2. (péntek), 13:30

Helyszín: Nemzeti Közlekedési Hatóság tanácssterme (Budapest, VI. ker. Teréz krt.62. 2. em. 204.)

Szervező: KTE Hajózási Tagozata

Bővebb információ a programról, valamint a jelentkezés módjáról <<<[ITT](#)>>> megtekinthető

**4. REGIONÁLIS EU VASÚTÜGYNÖKSÉGI WORKSHOP
AZ EURÓPAI VASÚTI INNOVÁCIÓRÓL**

Időpont: 2016. december 6. (kedd), 8:00

Helyszín: BME (Budapest, Műegyetem rkp. 3. K. ép. I. em.)

Szervezők: A Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Budapesti Műszaki Egyetem és a KTE Általános Közlekedési Tagozata

Részletes program és bővebb információ a rendezvényről, valamint a jelentkezés módjáról <<<[ITT](#)>>> megtekinthető

**KÖZLEKEDÉSI KLUB
Heves-megyében**

A Közlekedési Klub Heves-megyében - *havonta egyszeri alkalommal* - már több évtizede működik. A rendezvényt a KTE tagjai, illetve az MMK Heves-megyei Közlekedési Tagozatának tagjai látogatják.

Alkalmanként 25-40 fő részvételével zajlanak az események, amelyeken többnyire az előadást követően, kérdésekre, vitára és hozzászólásokra van lehetőség. Az előadások a közlekedés szinte minden szegmensét érintik. Jellemzően nagy érdeklődés kíséri az előadásokat. A rendezvény ingyenesen és regisztráció nélkül látogatható.

2016. december 15. (csütörtök) 17:00
Évzáró rendezvény

FELHÍVÁS!
ELŐADÓK JELENTKEZÉSÉT VÁRJUK
AZ ALÁBBI 2017-es évi KONFERENCIÁRA!

III. Országos Vasúttörténeti Konferencia

Cím: „A városi és a vasúti közlekedés építészete, és annak hatása a települések fejlődésére”

Időpont: 2017. április 21. (péntek)

Helyszín: Debrecen, Vasutas Művelődési Ház

Szervező: KTE Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezete és a Pécsi Tudományegyetem

A tudományos ülés alaptémája a vasúti magasépítészet bemutatása, annak hatása a település rendezésére és az életére való hatásának értékelése. Neves vasúti építészek munkásságának bemutatása. Állomási felújítási programok szempontrendszer, ütemezése, műemlékvédelem. A helyszínen lehetőség van a témában kiállítás berendezésére is.

Amennyiben előadást kíván tartani rendezvényünkön, úgy kérjük, hogy az [>>ITT<<](#) letölthető Adatlapot kitöltést követően legyen kedves elküldeni a: csizmazia.tamas@mav.hu e-mail címre.

Szeretettel várjuk jelentkezését!

A fenti konferenciáról a későbbiek során részletes tájékoztatást adunk.

BESZÁMOLÓK

Új megoldások a közösségi közlekedésben

Elektronikus jegyrendszer-Minőségbiztosítás-SLA

A KTE Baranya Megyei Területi Szervezete november 11-12-én Harkányban ismét megrendezte a személyszállítás területén megjelenő technikai és technológiai újdonságokat bemutató konferenciáját. A programon 99 fő szakember vett részt.

A konferenciát **Dr Weidinger Antal** a KTE Baranya Megyei Területi Szervezetének elnöke nyitotta meg, majd **Csizi Péter** országgyűlési képviselő köszöntötte a résztvevőket. Egy alapvetően fontos kérdést is felvetett: Politikai vagy szakmai kérdés a közösségi közlekedés? Meglátása szerint szakmai kérdésnek kell lennie, melynek legfontosabb szereplője az utas.

Dr Tóth János a KTE főtájkára, a konferencia levezető elnöke felkérte **Dr Fónagy János** NFM miniszterhelyettest, parlamenti államtitkárt, országgyűlési képviselőt, a KTE elnökét előadása megtartására, melynek témája az egységes közösségi közlekedés megteremtésének bemutatása volt. Miniszterhelyettes úr tájékoztatást adott arról, hogy az EU-ban és hazánk közlekedési rendszerében milyen szerepet tölt be a



személyszállítás. Kiemelten foglalkozott azzal, hogy egységes szabályozási rendszerre van szükség, mely az alapvető működési feltételekben megteremti az egyenlő feltételeket a piaci szereplők számára. Szólt a közösségi közlekedés finanszírozásáról, mely állami feladat. Fontosnak tartja, hogy a szolgáltatásban piaci helyzetet kell teremteni, és mindenképp az utasok igényeit kell kielégíteni. A közlekedési feladatok szakmai

összehangolása hozhat minőségi eredményt az utazók számára. Kiemelte a műszaki fejlesztések fontosságát.

Bóji Lóránd a KTI közlekedéstudományi üzletág vezetője ismertette az uniós finanszírozású ITS projektek alakulását.

Az ülés további részében előadások hangzottak el az egyes vállalatok közösségi közlekedés szervezésében, műszaki fejlesztésében az elmúlt évben megvalósított intézkedéseiről, az elért eredményekről. Előadást tartott **Feldmann Márton** értékesítési vezérigazgató-helyettes MÁV-Start Zrt, **Nagy Attila** vezérigazgató DKV Zrt, **Ungvári Csaba** vezérigazgató-helyettes GYSEV Zrt, **Dr Denke Zsolt** kiemelt projektvezető BKK Zrt, **Gelencsér Gyula** a Tüke Busz Zrt igazgatóságának elnöke. **Dr Szeri István** igazgató (KTI) Irányok és arányok a közforgalmú közlekedési szolgáltatásban címmel adott tájékoztatást közösségi közlekedés jogi-szervezeti háttéréről.



A konferencia második napján **Borbélyné Dr Szabó Ágnes**, az NFM főosztályvezetője részletesen bemutatta a KÖZOP és az IKOP pályázatok keretében elnyert uniós források hazai felhasználását. Kiemelten foglalkozott a jármű beszerzésekkel, a vasúti és közúti fejlesztésekkel, a szolgáltatások terén kidolgozott stratégiai elvekkel.

Az elektronikus jegyrendszer elterjesztéséről, az adatok tárolásáról, felhasználásáról **Dr Sárközi György Tibor** vezető szakértő (Nemzeti Mobilfizetési Zrt) adott tájékoztatást. **Jávor Attila** SLA vezető (KTI) előadásában

ismertette a vasúti és az autóbuzsos minőségi rendszer sajátosságait.

Dr Horváth Balázs dékán a SZIE tanszékvezető docense beszámolt arról a kutatásról, melynek témája: Az E-ticketing, mint forrás a közlekedési rendszerek tervezéséhez. **Fülöp Attila** igazgató-helyettes (MNV Zrt) a közúti közösségi közlekedés vállalati rendszerével foglalkozott a tulajdonosi scenáriók megvilágításában.

Aba Botond euromérnök: „A közlekedési innováció komplex megközelítése” címmel tartott előadást. Az innováció lehetséges változatait is felvázolta. **Dr Csiszár Csaba** a BME egyetemi docense beszámolt „Az autonóm városi személyközlekedés hatásai” témakörben végzett kutatás eredményeiről.

A konferencia helyszínén gyakorlati bemutatót tartott az Infosys Kft. a TikettBusys+Mobil fedélzeti jegykiadó berendezésről Szilvásy Csaba ügyvezető igazgató.

A konferencia zárszavában Dr Tóth János levezető elnök összegezte a két nap előadásaiban elhangzottakat és eredményesnek ítélte a tanácskozást.

Imre Lászlóné
Baranya Megyei Területi Szervezet

Összefoglaló az Általános Közlekedési Tagozat 2016. évi konferenciáiról, 2017. évi terveiről

A Közlekedéstudományi Egyesület Általános Közlekedési Tagozata 2016 folyamán újra folytatta a korábbi években „Közlekedéstechnikai Napok” címmel megkezdett konferenciasorozatot Dr. Fónagy János, a KTE elnökének védnöksége mellett.

Általános jelenség, hogy a nyugdíjas kollegákkal együtt a több évtized alatt felhalmozódott tudás és tapasztalat is „nyugdíjba vonul”. Az ez évi konferenciák célja e sokrétű tudás felelevenítése, a múlt, jelen és jövő egymás mellé állítása, egy kis nosztalgiazás, sztorizgatás volt, s ezzel együtt a vasutasok és vasútbarátok új generációjának megismertetése a régi időkkel.

Hogy ezt a célt elérjük, és minél több érdeklődő számára elérhetővé tegyük a konferenciákat, a Műgyetemmel együttműködve - akik a helyszínt biztosítják - ingyenes részvételi lehetőséget biztosítottunk az érdeklődők számára.

A 3. konferencia a KTE Vasútüzemi Szakosztályával történő szoros együttműködésben jött létre, és köszönetet kell mondanunk a Vasúttörténeti Park vezetőségének is, akik ehhez a rendezvényhez – a Műgyetemhez hasonlóan – szintén ingyen bocsátották rendelkezésre a helyszínt.

A konferenciasorozat során összesen 36 előadás hangzott el, mintegy 350-400 fős hallgatóság előtt. A konferenciákon készült képeket és az elhangzott előadások publikus anyagait a KTE honlapján közzétettük. Köszönet illeti a KTE Titkárságát, akik ebben, illetve az egyes konferenciákra történő jelentkezések kezelése, a regisztrációk során segítséget nyújtottak nekünk.

A nagy érdeklődésre, illetve a rengeteg újabb témajavaslatra való tekintettel a konferenciasorozatot 2017-ben is folytatni tervezzük.

Az alapkonceptió változatlan: a helyszínt ingyenesen biztosító együttműködő partnerek bevonásával, mindenféle költség kiiktatásával szándékozunk a konferenciákat a széles szakmai közönség és az érdeklődő, de esetleg nem annyira szakmai közönség számára is ingyenesen elérhetővé tenni, az előadások során érdekes, aktuális, esetleg méltatlanul feledésbe merülő témákat, kérdéseket feldolgozni, és végül teret adni az építő jellegű szakmai vitáknak, beszélgetéseknek is.

Összegzés egy szervező szemszögéből

A MÁV-nál töltött éveim alatt egy volt az állandó, a változás.

Ezen időszak alatt hallottam, hogy volt „Széncsata”, "SZTAHANOV-ista" mozgalom, KPM I. Vasúti Főosztály és megéltém, hogy volt Bp.- Keleti Vontatási Főnökség, MÁV Vezérigazgatóság, BVKH, Üzemviteli Szakosztály, Üzemviteli Főosztály, BEIG, OPW kocsi-park, Rákosrendező, Forgalmi Főosztály, Szolnok magasfogadó, Közlekedéspolitikai koncepció, Vasút 2000, Kitorési Stratégia, MÁV Rt., MÁV-Cargo Zrt., stb., stb...

Volt aztán Andrassy út, Sztálin út, Magyar Ifjúság útja, Népköztársaság útja, Andrassy út 73-75, Könyves Kálmán krt. 54-60, mármint a MÁV Vezérigazgatóság.

Nem hiszem, hogy jó a sorrend, de az nem is lényeges.

Sok mindent megéltünk akkor és most is.

Elmondhatjuk, hogy vasút, azaz a vasúti infrastruktúra, gépészet-vontatás, áru fuvarozás, személyszállítás nagy változáson ment keresztül, nemzetközi, nemzeti, jogi, szervezeti, technikai és stb. viszonylatban.

Egy baráti vasutas találkozó alkalmából vetődött fel, hogy jó lenne összehívni az aktív, ill. nyugdíjas vasutasokat, hogy beszéljünk a múlttól, tapasztalatainkról és a jelenről.

A „jövő”-re nem vállalkozunk, azt meghagyjuk a „Kitorési Stratégiának”.

Szerencsénk volt, mert megkeresésünkre a KTE Általános Közlekedési Tagozatának elnöke Horváth Zsolt Csaba felkarolta az ötletet, és lehetőséget biztosított Közlekedéstechnikai Napok keretében az előadás sorozataink megtartására.

Megállapodtunk azért a következőkről:

- az előadók számára nem tudunk tiszteletdíjat fizetni, és részvételi díj sincs;
- a résztvevőknek, meghívottaknak előzetes regisztráció szükséges a KTE honlapján keresztül;
- az előadásanyagokat – amennyiben az előadók hozzájárulnak – a KTE honlapján tudjuk közzétenni, tehát bekérjük, de nem tesszük azt kötelezővé és a közzétételről gondoskodunk.

Összeállt egy csapat, nagy izgalommal kezdtük, sikeresen indultunk és bízunk benne, hogy jövőre még nagyobb vehemenciával tudjuk folytatni.

Felkértük a KTE Fuvaroztatók és Szállítmányozók Tagozat Katonai Közlekedési Szakosztályát is előadás megtartására, valamint csatlakozott az előadás sorozatunkhoz a KTE Vasúti Tagozat Vasútüzemi Szakosztálya is.

Szerencsénk volt az előadókkal kapcsolatban, mert szívesen vállalták az előadások megtartását és nagyon színvonalas tájékoztatókat hallhattunk. Szó esett olyanokról is, amiről már szabadon lehet beszélni, hiszen már történelem.

A 2016 évben megtartott sorozatunk:

1. 2016.04.05. Egyszer volt, hol nem volt, fejezetek a vasúti fuvarozás közelmúltjából
2. 2016.05.10. Vasúti járművek fejlesztése és karbantartása
3. 2016.06.09. Vasúti informatika a kezdetektől napjainkig
4. 2016.09.20. A vasúti áru fuvarozás szabályozása
5. 2016.11.09. A vasúti infrastruktúra fejlődése

Az előadás sorozataink végén, lehetőséget biztosítottunk az „Egymás közt, szabadon - beszélgetés az elhangzott előadások nyomán” kérdések megválaszolására.

Még csak most fogjuk tartani az „értékelésünket”, de azért megsúghatom, hogy jól sikerült az előadás sorozatunk, és előzetesen már hozzálátunk a jövő évi tervezésnek.

2017. évi terveink, már azok, amik beleférhetnek egy naptári évbe:

"Akit a mozdony füstje megcsapott..." 1.

"Akit a mozdony füstje megcsapott..." 2.

MÁV Dokumentációs Központ és Könyvtár látogatás.

A személyszállítás története belföldön, nemzetközi forgalomban.

Oktatás, képzés, vizsgáztatás.

Üzemirányítás az uniós csatlakozásig.

Vasúti informatika a kezdetektől napjainkig (II. rész)

A vasúti vendéglátás múltja, jelene és jövője, avagy 68 éve konyhák a síneken...

Felhasználva a jelen kor adottságait, több száz munkatárssal állunk már email, ill. Facebook kapcsolatban és szívesen jönnek meghallgatni minket.

Polcz Kornélia és Aszódi Sándor

titkár

Általános Közlekedési Tagozat

„Szabadjelzés 2016” – VI. pályavasúti szakkonferencia

Budapest, 2016. november 11. – Az informatikai fejlesztéseknek köszönhetően egyre gördülékenyebb a MÁV és a vállalkozó vasúti társaságok közötti együttműködés – hangzott el a MÁV által szervezett, hatodik Szabadjelzés konferencián. Az áru fuvarozás és a személyszállítás szereplői közös megoldásokat kerestek a szabályozási környezet és az átláthatóság javítására, valamint egyeztettek a fontosabb beruházásokról is.

A szervezők nevében Tokaji Róbert, a MÁV Zrt. műszaki felügyeleti és technológiai igazgatója köszöntötte a résztvevőket; megnyitóbeszédében kiemelte, hogy a pályavasút és a piaci szereplők csak együttműködve, közösen tudják sikeressé tenni és megerősíteni a vasúti szektort.

A konferencia két nagy egységre tagolódott. Az első szekcióban az előadók az áru fuvarozási piac liberalizálás közben szerzett tapasztalataikról számoltak be. Dr. Rónai Péter, a MÁV Zrt. Pályavasúti Értékesítési Főosztály vezetője bemutatta az európai uniós csatlakozás óta a vasúti társaságokkal való értékesítési kapcsolatok fejlődési folyamatát. Előadásában külön kiemelte, hogy az elmúlt évek eredményeinek köszönhetően a MÁV mint független pályahálózat-működtető biztosítja a pályavasúti szolgáltatások igénybevételét a vasúti társaságok számára, az informatikai rendszerek folyamatos fejlesztése pedig egyre jobban támogatja a magas színvonalú együttműködést. Németh Réka, a VPE Kft. ügyvezető igazgatója bemutatta a folyamat jelentősebb lépéseit, az átállás nehézségeit, egy átláthatóbb kapacitáselosztási rendszer felépítésének mérföldköveit, valamint az egyre erősödő nemzetközi szerepvállalás színtereit. Vasútvállalati oldalról Németh Nándor, a DB Cargo Hungária Kft. ügyvezető igazgatója, a MÁV Nosztalgia Kft. képviselőjében pedig Holcsik Ferenc úr emelte ki az elmúlt időszak legemlékezetesebb momentumait.

A második szekció résztvevői a jelenlegi igényeket és a jövőbeli lehetőségeket, terveket vitatták meg. Rác Imre, a MÁV-START Zrt. üzemeltetési igazgatója hangsúlyozta: alapvető kérdés, hogy mekkora és milyen színvonalú vasúti infrastruktúrát érdemes kiépíteni és fenntartani, ennek eldöntésében pedig meghatározó a vasúti társaságok igénye. A szakemberek pótlását, a megfelelő tudású munkavállalók kiképzését a következő évek nagy kihívásai közé sorolta. Az áru fuvarozási társaságok közül a konferencián előadást tartott Horváth Ottó, a Rail Cargo Hungaria Zrt. üzemeltetési igazgatója, Siska Imre, az MMV Zrt. vezérigazgató-helyettese, Krajcik László, a Prva Slovenska Zeleznica a.s. nemzetközi vasúti igazgatója és Szűcs Lajos, a Floyd Zrt. minőség- és biztonságirányítási vezetője. Elhangzott, hogy a vasúti társaság szempontjából a szolgáltatások igénybevehetősége, a megbízható szolgáltatásnyújtás és a pályavasúti kapacitások biztosítása a legfontosabb kérdések. Az áru fuvarozó vasúti társaságok fő célja az ügyfelek megszerzése és megtartása, ezért kiemelt jelentőséget tulajdonítanak a kiszámíthatóságnak, a tervezhetőségnek – ezek a követelmények pedig kizárólag a pályavasút együttműködésével biztosíthatók. A nemzetközi forgalom szerepe meghatározó, ezért a MÁV-nak – a kiszámítható kapacitásbiztosítás érdekében – tovább kell erősítenie az együttműködést a szomszédos országok pályavasúti társaságaival.

A Szabadjelzés konferencia lezárásaként a MÁV Zrt. szakmai vezetői reagáltak az elhangzottak előadásokra és hangsúlyozták, hogy a MÁV szolgáltatói szemlélete rendkívül fontos a hatékony együttműködés szempontjából.

Beszámoló a KTE Borsod Megyei Szervezet 2016 évi Szakmai Tanulmányútjáról

2016. évben a KTE szakmai tanulmányút az előirányzott és megszokott szolid költségvetés miatt, továbbra is magyarországi helyszínekre, és két naposra terveztük. Már az elmúlt években célul tűzte ki a KTE Borsod Megyei Szervezete, hogy végig látogassa a magyarországi autógyártó üzemeket, gyárakat. 2014. évben a kecskeméti Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft., 2015. évben pedig a győri Audi Hungaria Motor Kft. autógyár látogatását szerveztük meg.

2016. évben az esztergomi Magyar Suzuki Zrt. autógyár látogatása volt soron, melyet nagy izgalommal vártak a KTE Borsod Megyei Szervezet tagjai. Természetesen a KTE szakmai tanulmányutak szervezése során minden évben a gyárlátogatás helyszínének közelébe fellelhető nevezetességek műemlékek megtekintését is beterveztük.

Utazás az Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. új SCANIA autóbusszával történt, 50 fő KTE tag részvételével, a programjainkat 2016. szeptember 29.-30. napokra szerveztük meg.

Az első nap délelőttjén első állomásunk volt visegrádi **Királyi Palota** a **Felleg-vár** és a **Panoptikum**.

Utunk következő állomására Esztergomba érkeve, a **Nagyboldogasszony és Szent Adalbert Főszékesegyház** megtekintése volt a program. ahol felkészült tárlatvezetőkkel megtekintettük a **Kincstárat** és magát a **Bazilikát**.

A Szakmai Tanulmányút második napjának helyszíne, szakmai utunk fő állomása a **25 éves** esztergomi Magyar Suzuki Zrt. autógyár látogatása volt, melyet 1991-ben alapítottak. A Magyar Suzuki Zrt. egy japán többségi tulajdonban levő autógyár, ami 2006-os adatok szerint a kilencedik legnagyobb árbevételű magyarországi cég. A gyárépületet az esztergomi óváros déli határában, a korábbi Labor MIM „C” telep helyén 14 milliárd forintból építették fel, Csaba László tervei alapján. A termelés 1992-ben indult meg. Az alkalmazottak 42%-a (Szlovákiából) a határon túlról érkezik, ahova a vállalat naponta buszjáratokat indít. 2007 januárjában már 4800-an dolgoztak az üzemben, a közvetlen alkalmazottak száma augusztusra már elérte a 6000 főt. A Suzuki az első 15 éve alatt 280 milliárd forintot ruházott be Esztergomban. A Magyar Suzuki Zrt. 2008-ban a 45. legnagyobb árbevételű cég Közép- és Kelet-Európában, mely a magyar export 2,2%-át adja. A jelenleg még gyártott és kapható, harmadik generációs Swift gyártása hamarosan befejeződik Esztergomban, hogy helyét a kibővített kapacitással rendelkező Vitara és SX4 S-Cross modellek vegyék át.



Magyar Suzuki Zrt. Gyárlátogatás, Esztergom

Hazafelé és útbá ejtettük a szentendrei **Városi Tömegközlekedési Múzeumot**, melynek megtekintését is beterveztük.

A Városi Tömegközlekedési Múzeum névre elkeresztelt ipartörténeti szakgyűjtemény 1992. július 14-én nyitotta meg kapuit először a nagyközönség előtt, a HÉV-vonal villamosításakor, 1914-ben épült kocsiszín épületében. Az öreg kocsiszínt felújították és átalakították, hogy megfeleljen legújabb rendeltetésének. Látogatásunk során számos fényképfelvétel és korabeli tárgyi emlék segítségével kaphattunk képet a magyar főváros közösségi közlekedésének kialakulásáról és fejlődéséről az első lóvasúti vonal 1866. augusztus 1-jén történt megnyitásától egészen a megépített- és tervezett metróvonalakig. Megismerhettük a mai BKV Zrt. jogelődjeit, továbbá az egykori és mai Magyarország nagyvárosainak közlekedését, villamoshálózatát, járműveit. Az ország nagyvárosainak tömegközlekedéséről lehet átfogó képet kapni, jellemző a fotó egyike is az MVK villamosán készült!

Külön teremben néztük meg a budapesti autóbusz- és trolibusz-közlekedés történetét. A múzeum mintegy 60 felújított járművet tekinthettük meg „élőben”.



Szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum

Esti órákban, a programokban sűrű két nap – és problémáktól mentesen - és sok élménnyel gazdagodva, jó hangulatban érkeztünk haza Miskolcra.

Összeállította:
Kiss Béla József Szervezőtitkár
KTE Borsod Megyei Szervezet

Beszámoló az Országos Intézőbizottsági Ülésről

Sárospatak, 2016. november 16-18.

Egyesületünk a decemberi Országos Elnökségi Ülését előkészítő Országos Intézőbizottsági Ülést 2016. december 16-18-án, Sárospatakon tartotta. A kihelyezett ülés célja az egyesületi ügyek megvitatásán túl a közös programok csapatépítő hatásának kihasználása volt, melynek eredményeként új javaslatok is megfogalmazódtak az egyesület jövőbeni feladatait illetően.



A program a sárospataki Bodrog Hotel különtermében indult az OIB üléssel, melyen a résztvevők meghallgatták a 2016. április 24-e óta eltelt időszakról szóló főtitkári beszámolót. Az elmúlt időszak legjelentősebb eseményei a Közlekedési Kultúra Napja rendezvénysorozat, illetve az E-mobilitás konferencia megszervezése és a Városi Közlekedés című szaklap újbóli kiadása voltak. Konstruktív vitában megszavazták az OIB tagjai az Elnökség számára továbbítandó kitüntetési javaslatokat. is. Az előzetesen megküldött méltatások ismeretében érdemi vita alakulhatott ki arról, hogy a jelöltek közül kit javasoljon az elnökség kitüntetésre. Bősze Sándor, az Ajánlási és Rendezvénykoordináló Bizottság elnöke bemutatta a 2017-es nagyzrendezvény-tervezetet. A rendezvényeknél a cél, hogy legyen a nagyzrendezvényeknek közösség formáló ereje, legyen üzenete, hozzon bevételt az egyesületnek. A diplomaterv pályázatok és irodalmi díjak jelöltjeinek ismertetése után a Főtitkár úr ismertette az egyesület gazdálkodásának főbb

számaikat. A legfontosabb eredmény, hogy az egyesület a stabil gazdálkodás mellett most már maga is költhet közhasznú célokra. Az Ügyvezető felhívta a figyelmet a számlák és bizonylatok határidőre történő beküldésének fontosságára.



Másnap, 2016. november 17-én a Bizottság tagjai Bodnár Zsolt közlekedés informatikai igazgató úr ÉMKK Zrt. fejlesztéseiről szóló előadása után megtekintették a Magyar Közút Sátoraljaújhelyi Üzem-mérnökségét, majd megtekintették Kassa belvárosát. A nap a Patricius Pincészet üzemlátogatással egybekötött borvacsorájával zárult.

2016. november 18-án egy egyórás egyesületi ügyekről szóló egyeztetéssel kezdődött, melyen a két fő téma a KTE kitüntetések OIB által történő szűrése és az iskolák közlekedésre nevelési munkájának segítése voltak. Ezt követően a Bizottság megtekintette Sárospatak néhány nevezetességét, a Református Kollégiumot, a Rákóczi Vörös Tornyot és az ágyúöntő műhelyt. A háromnapos esemény kora délután ért véget.

A szervezésért a közreműködését köszönetet mondunk Szanku Kittinek és Szijártó Klarisszának (KTE Tikárság), Kiss Béla József tiszteletbeli titkárnak (Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területi Szervezet), Bágyi Péter igazgatónak (Bodrog Hotel), Pelcz Gábor vezérigazgató úrnak és Bodnár Zsolt közlekedés informatikai igazgató úrnak (ÉMKK Zrt.) Nagy Róbert üzem-mérnökség vezető úrnak (Magyar Közút Sátoraljaújhelyi üzem-mérnökség).

Magda Attila
KTE ügyvezető

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



Három társhatóság ellenőrizte a rakományok szállítását

2016.11.21. Hét megyére kiterjedő, összehangolt akciót indított a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal illetve a Rendőrség: a társhatóságok ezúttal közösen ellenőrizték a rakodásra és a rakományok szállítására vonatkozó szabályokat, valamint az adó-, vám- és közlekedési jogszabályok betartását.

November 15-17. között háromnapos, közös közúti ellenőrzési akciót tartott Békés, Csongrád, Győr-Moson-Sopron, Nógrád, Pest és Zala megyékben a Nemzeti Közlekedési Hatóság a Nemzeti Adó- és Vámhivatallal és az érintett megyei rendőr-főkapitányságokkal.



Az akció alapvető feladata a közlekedésbiztonságra közvetlenül kockázatot jelentő szállító járművek rakományának és gépjárművezetőinek kiszűrése, valamint a szállítmányokra vonatkozó adó- és vámjogszabályok betartásának ellenőrzése volt. A NAV emellett vizsgálta, hogy a szállítmányokat bejelentették-e az Elektronikus Közútiáruforgalom-ellenőrző Rendszerbe és rendelkeznek-e érvényes EKÁER azonosítóval. Az „Overload” (jelentése: túlterhelés, tehertöbblet, túlsúly, súlytöbblet) akció során a megállított és ellenőrzött gépjárművezetők figyelmét minden esetben felhívták a szakemberek a szabályos rakodás fontosságára, annak közlekedésbiztonságot érintő hatásaira.

A közúti ellenőrzések során a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget nem meghaladó gépjárművek és a kapcsolódó pótkocsik által szállított rakomány rögzítését, valamint a járművek terhelhetőségére vonatkozó előírások betartását vizsgálták meg. Az ellenőrzés valamennyi esetben kiterjedt arra is, hogy a gépjármű megfelel-e a teherszállításra vonatkozó feltételeknek.

Az akció során a közúti ellenőrök az összes megyében hasonló tematika mentén ellenőriztek, sor került többek között a rakományrögzítések, a tengelyterhelés és össztömeg, a menetíró készülékek érvényességének, a vezetési- és pihenőidőkre vonatkozó jogszabályok betartásának, az előírt engedélyek, igazolványok, szakmai képesítések megfelelőségének ellenőrzésére, továbbá közlekedésbiztonsági,

műszaki környezetvédelmi szempontból is vizsgálták a járműveket.

Az országos adatok összesítése után kiderült, 326 gépjárművet ellenőriztek és megvizsgáltak 64 pótkocsit is: 157 esetben végeztek össztömeg/tengelysúly-mérést, ezekből 48 esetben állapítottak meg szabálysértést. Rakományrögzítéssel kapcsolatos szabályszegésekkel 10 esetben találkoztak az ellenőrök, akik 17 esetben megelégedtek a szóbeli figyelmeztetéssel, mert az akció célja nem a büntetés, hanem a közlekedésbiztonság javítása volt. A közúti ellenőrök a Rendőrség számára további intézkedésre 45 ügyet adtak át, míg ugyanez a NAV esetében 10-szer fordult elő.

Az adatokat értékelve Érsek István, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyettese a hétfői sajtótájékoztatón elmondta, a 157 esetben elvégzett össztömeg, illetve tengelysúly-mérésből 48 esetben találkoztak nem megfelelőséggel, ami magas szám. „A 48 esetből 28 gépjármű volt külföldi honosságú, vagyis ez azt jelenti, hogy az ellenőrzött és szabálytalannak talált gépjárművek több mint fele nem magyar volt” – mutatott rá egy összefüggésre az NKH elnökhelyettese. Elmondta, a legkirívóbb esettel akkor találkoztak, amikor 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű jármű 8 tonnásan közlekedett. „A megengedettnél több mint kétszeres súllyal közlekedni egyértelműen veszélyhelyzetet jelent” – fogalmazott Érsek István, aki elmondta: arra is volt példa, amikor olyan szabálysértésekkel találkoztak, amelyek kivizsgálása már a társhatóságok dolga volt.

Óberling József, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetője a közlekedésbiztonsági veszélyekre hívta fel a figyelmet: „A túlterhelt gépjárművek műszaki, vezetési tulajdonságai jelentősen megváltoznak, ezért nagyon veszélyes ilyen járművel a közútra hajtani” – mondta, egyúttal idézett a rendőrségi statisztikákból: tavaly a közutakon 10 ezernél több esetben bírságotlaltak a túlsúlyra, illetve a rakodási szabályokra vonatkozó szabályok megsértése miatt, idén pedig már 7 ezernél tartanak. Ugyanakkor leszögezte, a szabálysértők sokszor nincsenek tisztában azzal, hogy szabályt szegtek: „Például az utánfutóval közlekedők jelentős része nem tudja, hogy ilyen esetben nem 130 kilométer per óra a legnagyobb megengedett sebesség” – mondott egy gyakorlati példát Óberling József.

A NAV a közutakon tartott ellenőrzései során jellemzően az EKÁER-szabályok megsértőit, és a szervezett módon működő ÁFA-csalókat igyekszik kiszűrni. „Azt tapasztaltuk, hogy a túlrakodott, túlsúlyos járművek újabb konvojban haladnak. Az első két járműnek az összes engedélye rendben van, az ezeket követő három, négy

járműé azonban már nem” – ismertette a legújabb tapasztalatokat dr. Demeter Tamás, a Nemzeti Adó-és Vámhivatal rendészeti főosztályvezetője. Elmondta, főként a zöldség-gyümölcs szállítással foglalkozók körében gyakori a gépjárművek házilag történő megerősítése, ami természetesen ugyancsak szabálysértő magatartás.

Mi van akkor, ha egy önvezető autónak választania kell, hogy melyik gyalogost üsse el?

2016.11.21. Az autonóm közlekedés és önvezető járművek terjedése új probléma elé állította az emberiséget, a technikai fejlődés morális, erkölcsi és jogi kihívásokat is okoz, hangzott el a Regional Digital Summit elnevezésű nemzetközi konferencián. Győri Gyula, az NKH elnöke szerint az autonóm járművek rendszerbe illesztése csak fokozatosan, elsősorban a jól körülhatárolható autópályákon történhet meg először.



A Nemzetgazdasági Minisztérium által szervezett Regional Digital Summit konferencián több mint 1500 fejlesztőmérnök, programozó és az ágazatban meghatározó vezető próbálta felvázolni a digitalizáció döbbenetes ütemű fejlődése nyomán az emberiségre váró új kihívásokat, problémákat. Ezek megoldása még messze van, a konferencia azonban jelezte, elkezdődött az országhatárokon átívelő gondolkodás, megtörtént a probléma felismerése. A konferencia azt nyomatékosította, hogy szükség van a nagyobb léptékű, határokon átnyúló programok fejlesztésére, ezek erősítésére, a digitális technológiák fejlődését követő, Európán belüli egységes új szabályozás kialakítására. Fontos hogy ezek a folyamatok felgyorsuljanak és erős együttműködés alakuljon ki a domináns technológiai cégek, startup közösségek és a szabályozó testületek között.

Az autonóm közlekedés már a spájzban van

Átok vagy áldás a digitalizáció a közlekedésben, járták körül a kérdést a konferencia első napjának vezérszónokai. Amint az elhangzott, számos jelenlegi közúti közlekedéssel kapcsolatos probléma megszüntethető vagy csökkenthető az autonóm autózással, azonban ez a közlekedési forma új kérdéseket indukál. Az előnyök közül kiemelkedik a balesetek számának hatékony csökkentése, az üzemanyag fogyasztás optimalizálása, vagy a parkolási problémák megszűnése. Egyúttal új kérdéseket, megoldandó problémákat vet fel a közlekedési környezet érzékelése, a jármű pozicionálása, a menetstratégia tervezése és a járműdinamikai beavatkozás megvalósítása. Az iparág pezsgő átalakulását jól jelzi, hogy a mai autóbemutatók, motor show-k érzékelhetően egyre nagyobb szegmensben foglalkoznak az autonóm közlekedéssel, üzenté a konferencia hallgatóságának Lepsényi István, a Nemzetgazdasági Minisztérium gazdaságfejlesztésért felelős államtitkára. Varga Mihály nemzetgazdasági miniszter pedig azt emelte ki, hogy ha Magyarország időben lép, akkor a jelenleg zajló digitális átalakulás jó esélyt kínál arra, hogy sikeres legyen ebben a világversenyben.

Az autó dönt, kit üssön el?

A neves nemzetközi szakemberek részvételével tartott panelbeszélgetéseken már az országhatáron átlépő autonóm járművek

egységes infrastruktúrális háttérnek biztosításáról, a járműipart rendszerszinten meghatározó változásokról, a digitalizáció, és az ipar által kínált megoldásokról egyeztettek a szakemberek. Amint azt Nikoletti Antal, az NGM külgazdaságért felelős helyettes államtitkára elmondta, az iparág digitalizálása, az okos városok kialakítása hallatlanul bonyolult feladat. A digitalizáció azonban veszélyeket is rejt, a lehetőség egyúttal kockázat is, hiszen egyelőre nem tudjuk, merre vezet a fejlődés útja. Mindezek dacára leszögezte, a fejlődésnek nincs alternatívája, csak ez vezet a jövőbe.

Dr. Christiard Gelau, a Német Szövetségi Közlekedési Minisztérium képviselője az autonóm járművek okozta morális kérdéseket latolgatta: „Mi van akkor, ha olyan közlekedési helyzet alakul ki, hogy egy önvezető autónak választania kell, hogy egy öreg vagy egy fiatal gyalogost üssön el?” – tette fel a valóban extrém kérdést a szakember, aki az önvezető autók jelentette erkölcsi és jogi kihívásokat elemezte. Mint mondta, az autonóm járművek megjelenése és jövőbeni térhódítása nyilvánvalóan átalakítja a közlekedési rendszereket. Ugyanakkor a jelenlegi szabályozás nem kedvez ezek terjedésének, Németországban nagyjából 700 jogszabály gátolja az autonóm közlekedés elterjedését. „És ha ezeket mind megváltoztatjuk, akkor minden rendben lesz?” – hangzott a szakember újabb kérdésfelvetése, ami jelezte: egyelőre a specialisták sem látják tisztán a jövőt.

Ki vezethet egy intelligens járművet?

Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke szerint kiemelkedő jelentősége van annak,

hogy a most kialakuló rendszerbe már az elején beilleszkedjünk, ezért a hatósági munka átalakítása is elkezdődött, hogy a szervezet a közlekedés innovatív szereplője legyen. A hatóság mind a négy – vízi, légi, vasúti, közúti – közlekedési formát lefedi, és ezek között sok a szinergia. A párhuzamosságot az automatizált folyamatok jelentik, amelyek a légi, vízi, vasúti közlekedésben már most is megtalálhatók. A fejlődés azonban hatósági szempontból is kérdéseket generál, például azt, hogy akkor ki vezethet majd a jövőben egy intelligens járművet? A vezetőnek előtte vizsgáznia kell vagy mindent az automatikára bízunk? Ha egy közlekedési szabály megváltozik, akkor a rendszer miként fogja lekövetni? Szükséges lenne a jogosítványokon külön feltüntetni az automatizált járműre vonatkozó vezetési jogosultságot? „A válaszokat egyelőre mi is keressük” – árulta el Győri Gyula, aki szerint az autonóm járművek rendszerbe illesztése csak fokozatosan, elsősorban a jól körülhatárolható autópályákon történhet meg először. „De ott is csak akkor, ha a közlekedésbiztonság szavatolt!” – mondta. Egyúttal megerősítette, a hatóság a jövőben is segíteni fogja szakértelmével a jogalkotót a megfelelő jogszabályok előkészítésében. Ennek előzményeként egy zártkörű szakmai együttműködés kialakítását javasolta a leginkább érintett szakmai szervezetekkel, a közösségi közlekedést üzemeltető, logisztikai és taxis cégeket irányító szakemberekkel. „A zárt kör csak azért fontos, hogy minél gyorsabban tudjunk reagálni a kihívásokra” – mondta Győri Gyula.

A téli átállás 2016 akció eredményei

2016.11.17. Majdnem négyezer gépjárművet állítottak meg a közutakon november elején a szakemberek, akik a téli átállást, a zord időjárási körülményekre való felkészülést kívánták ellenőrizni. Kiderült, az autósok jelentős hányada már téli vagy négy évszakos gumiabroncsokkal közlekedik, ám továbbra is gyakori probléma az ablaktörlő lapátok nem megfelelő állapota, a világítóberendezések beállítása, fényereje.

Az enyhe őszi és a közlekedési szempontból kedvező időjárás miatt kifejezetten időszerű akciót szervezett a Nemzeti Közlekedési Hatóság: a Téli átállás 2016 elnevezésű országos ellenőrzés azt demonstrálta, hogy nem kerülhető el a

gépjárművek téli felkészítése. A Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal Jármű Módszertani Főosztálya által koordinált akcióban a megyei és fővárosi kormányhivatalok szakemberei

mindenhol azonos tematika mentén haladva vizsgálták meg:

- a gumibroncsok téli évszaknak való megfelelőségét;
- a gumibroncsok műszaki állapotát;
- a méret- és típusazonosságot;
- a fagyálló folyadék szintjét és fagyáspontját;
- az ablaktörlő lapátok műszaki állapotát;
- a világító- és jelzőberendezések működőképességét;
- a világítóberendezések beállítását, fényerejük megfelelőségét.



Az országos adatok összesítése után leszögezhető, az autósok jelentős hányada felelős üzembentartóként már felkészítette gépjárművét a téli évszakra, az időjárási körülmények gyors és drasztikus változására. Ugyanakkor az eredmények azt is jelezték, hogy van még tennivaló a közlekedésbiztonság javításáért.

Az adatok részletezésekor kiderült, hogy összesen

- 3864 gépjárművet ellenőriztek;
- ezek során 1327 darab nyári abroncsot találtak;
- összesen 85 gumibroncsnak nem volt megfelelő a műszaki állapota;
- a méret és típusazonosság terén 21 darabnál találtak problémát;

- 108 gépjárműben nem volt fagyálló folyadék;
- az ablaktörlő berendezés 80 esetben nem működött;
- összesen 329 darab ablaktörlő lapát állapota volt kifogásolható;
- a világítóberendezések beállítása, fényereje 110 esetben volt hibás.

A téli felkészítés mellett is ajánlott

A statisztika kimutatta, az ellenőrzött gumibroncsok nagyjából tíz százaléka volt nyári típus, a tulajdonosok döntő többsége már négy évszakos vagy az évszaknak leginkább megfelelő téli gumikkal szerelte fel gépjárművét. A rossz állapotú ablaktörlő lapátok magas száma azért érthető, mert az autó árához képest filléres kiadás, közlekedésbiztonsági szempontból azonban kiemelt fontosságú alkatrész. Nem mellékes, hogy drasztikus szabálysértéssel sehol sem találkoztak a szakemberek, s noha az ellenőrzés célja nem ez volt, de nem lehetett szemet hunyni néhány eset fölött: három gépjárművet állapotuk miatt kénytelenek voltak műszaki vizsgára rendelni, illetve egy esetben engedély nélküli vezetésért szabálysértési feljelentést kezdeményeztek az illetékesek. A szakemberek egyúttal figyelmeztették az autósokat, hogy még a gépjármű téli felkészítése sem elegendő ahhoz, hogy kivételesen szélsőséges időjárási körülmények esetén is teljes biztonságban legyenek. Hosszabb út esetén több mint ajánlott a csomagtartóban tartott indítókábel, de a páramentesítő, a jégoldó spray, a jégkaparó is elengedhetetlen eszköz. Az országúti etapokra javallott plusz meleg ruhával, takaróval, élelmiszerral és meleg itallal készülni. Ugyancsak fontos, hogy teli tankkal induljon el az autós, mert elakadás esetén akár fagsérülésektől, drasztikusabb esetekben a kihűléstől óvja meg a póru jár közlekedőt a gépkocsi fűtése.



Megalakult a Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítása érdekében

Budapest, 2016. november 5. – A Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról a magyar és a kínai kormány 2015. november 24-én, Szucsouban kötött egyezményt. A szerződés az Országgyűlés jóváhagyásával (2016. évi XXIV. törvénnyel) lépett hatályba. Ennek megfelelően a magyar vasúttársaság és a kijelölt kínai társaságok: China Railway International Corporation (CRIC) és a China Railway International Group (CRIG) vegyesvállalatot alapítottak 85%-os kínai és 15%-os magyar részvételi aránnyal. A társaság neve: Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság. A közös vállalat feladata a tervező és kivitelező kiválasztására irányuló tenderek előkészítése és lefolytatása, a szerződések megkötése, valamint a megvalósítás fázisában projektmenedzsment és monitoring tevékenységek ellátása. A vegyesvállalat nem végezhet kivitelezési feladatokat, a tervező és fővállalkozó munkáját koordinálja majd - a független mérnök és európai uniós tanúsító szervezetek mellett. A nemzetközi szerződés

elválaszthatatlan mellékletét képezi a projektre vonatkozó beszerzési szabályzat is, amelynek az alkalmazásával kerülhet kiválasztásra a felújítás, korszerűsítés tervezője és kivitelezője. A beszerzési szabályzat EU-konform, minden tekintetben megfelel az Európai Unió előírásainak. A tervezési és a kivitelezési munkák tendereztetése a jövő év folyamán kezdődik meg. A magyar vonalszakaszon az Európai Unióban és a Magyarországon hatályos műszaki előírásoknak kell érvényesülniük – a jogszabályi környezetnek megfelelően.

A projekt célja a Budapest és Belgrád közötti 350 km-es szakaszon emelt szintű vasúti összeköttetés biztosítása, előirányozva a két főváros között csökkentett személy- és áruszállítási menetidőt. A fejlesztésre kijelölt magyar szakasz: a 150-es számú Budapest-Kelebia vasútvonal 166 km hosszban. A műszakilag elvárt cél: kétvágányúsítás, 160 km/óra működési sebesség; 225 kN tengelyterhelés, ETCS 2 biztosító-berendezés. A pálya legfeljebb 740 méter hosszú vonatok közlekedtetésére lesz alkalmas az Európai Unió műszaki előírásainak megfelelően.

Okostelefonon is bemutatható az e-vonatjegy

Budapest, 2016. november 11. – Mostantól bármely belföldi vonaton okostelefonon, tableten vagy laptopon – kinyomtatás nélkül is – bemutatható az elektronikusan megváltott és az otthon nyomtatható vasúti jegy. A feláras vonatokon már korábban is lehetett utazni mobilkészüléken tárolt és azon megnyitható jeggyel, de az utasok kérését figyelembe véve a MÁV-START minden belföldi vonatra kiterjesztette a lehetőséget. Az interneten váltott e-vonatjegyek továbbra is három százalékos kedvezménnyel vásárolhatók meg. A fejlesztéstől a papírmentes, digitális jegyváltás népszerűbbé válását várja a vasútállalat.

A vasúttársaság elektronikus jegyváltási felületén keresztül, az interneten megváltott e-vonatjegyet

tartalmazó pdf fájlt kell megnyitni és bemutatni a jegyvizsgálónak az ellenőrzés során. Ehhez egy

megfelelő mobilkészülék, például okostelefon, hordozható számítógép vagy tablet képernyőjén legalább 160x160 képpont méretben kell megjeleníteni a QR-kódot. A jegy QR kódja tárolja a jegy összes adatát, a jegy ellenőrzése ennek beolvasásával történik. A jegyvizsgáló a jegy sorszámát, az utas személyazonosságát, a megfelelő utazási viszonylatot, a megfelelő kedvezményre való jogosultságot, az igénybe vett kocsiosztályt, valamint az érvényességi időszakot, a kinyomtatott jegy formátumát ellenőrzi, valamint vonatra szóló jegy esetén a vonalkód segítségével azt is, hogy a megfelelő vonatot veszi-e igénybe az utas.

A vonaton a gazdájával utazó kutya jegye és a kerékpárjegy is megvásárolható e-vonatjegyként. Ha nem a menetjeggyel egy időben vásárolják a kerékpár- vagy élőállat jegyet, akkor az e-vonatjegy váltásánál annak a nevét kell megadni, aki a kerékpárral vagy a kutyával együtt utazik.

Az utasok továbbra is választhatják, hogy A4-es méretű fehér papírra, méretváltoztatás nélkül, jó minőségben nyomtatják ki az online rendelt vonatjegyet, és azt adják át a jegyvizsgálónak az utazáskor, azonban ez a nyomtatás és papírhasználat miatt nem környezetkímélő megoldás. Továbbá az e-vonatjeggyel az utasnak már nincs szüksége otthoni vagy munkahelyi nyomtatásra.

Az úgynevezett otthoni nyomtatás 2011 novembere óta lehetséges az internetes jegyvásárlási rendszerben. Az InterCity és gyorsvonatokon 2012 decemberétől lehet az otthon nyomtatott jegyeket kinyomtatás nélkül, mobilkészüléken is bemutatni. A vasúton utazók kívánsága volt, hogy a MÁV-START minden belföldi vonatra terjessze ki ezt a lehetőséget.

Idén október végéig csaknem 1,2 millió belföldi vásárlási tranzakciót hajtottak végre az internetes jegyvásárlási rendszerben, így az online vásárlás a teljes belföldi értékesítés körülbelül 7,5 százalékát tette ki. 560 ezren otthoni nyomtatással vásároltak menetjegyet. Egyre gyorsabban terjed az elektronikus jegyváltás: ez

előző évhez képest a vásárlások száma 16 százalékkal, míg ezen belül az otthoni nyomtatást és a mobilkészüléken való jegybemutató választó vásárlások száma 47 százalékkal nőtt.

Az e-vonatjeggyel utazás feltételei

Az e-vonatjegy kizárólag a rajta feltüntetett személyt jogosítja fel az utazásra a jegyen feltüntetett időszakban és viszonylaton. A megkezdett utazás másnap 3:00 óráig fejezhető be. Az e-vonatjegy a rajta feltüntetett érvénytartamon és viszonylaton belül érvényesen felhasználható bármely olyan vonaton, melynek igénybe vétele az e-vonatjegyről megállapítható (például a feláras vonatra érvényes felárat megfizették). Ha az e-vonatjegy helyjegyet, pót- és helyjegyet tartalmaz, akkor ez csak a jegyen feltüntetett vonaton érvényes.

Az utas felelőssége arról gondoskodni, hogy az utazás megkezdése előtt a jegyet tartalmazó fájlt letöltse és jegyellenőrzéskor a fájlt bemutatható állapotban vagy kinyomtatva nála legyen. Érvénytelen a beolvashatatlan, továbbá részben kinyomtatott, sérült, szennyezett vagy olvashatatlan jegy.

Az e-vonatjegy visszatérítése kizárólag a webes felületen kezdeményezhető, legkésőbb az érvényesség kezdete előtt egy órával. A visszatérítési igényt a MÁV-START előjegyzésbe veszi, és a jóváírást a fizetésnél használt bankszámlára vagy egyéb fizetési eszközre a visszatérítendő jegy érvénytartamának lejártá után hét nappal indítja, ha a jegyet nem használták fel utazásra.

Az e-vonatjegyről bővebb információ a MÁV-csoport honlapján a belföldi utazás/jegyértékesítés menüpontban (<https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/e-vonatjegy>) található. Vagy a MÁVDIREKT vonalain, a +36 (1) 3 49 49 49-es telefonszámon, Telekom hálózatból a +36 (30) 499 4999-es, Telenor hálózatból a +36 (20) 499 4999-es számon kérhetnek segítséget a jegyvásárlók.

A MÁV zökkenőmentesen vette át a HÉV-et a fővárostól

Budapest, 2016. november 24. – **Nincs új a nap alatt: a HÉV-et 1952 és 1958 között már működtette a MÁV, és a fővárosi helyi érdekű vasúti szolgáltatás újbóli átvétele – az elmúlt két hét tapasztalatai alapján – zökkenőmentesen zajlott. Sőt az átalakulás számos lehetőséget tartogat az új BHÉV és a MÁV-csoport számára is.**

Minden probléma nélkül, zökkenőmentesen vette át a HÉV-et a fővárostól a MÁV-csoport – derült ki a nemzeti vasúttársaság és a november 7-én bejegyzett BHÉV Zrt. vezetőinek fővárosi sajtótájékoztatóján. A legjobb hír, hogy az utasok semmit nem vettek észre az átállásból az elmúlt két hétben – hangsúlyozta beszédében a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója. Dávid Ilona kiemelte: a vállalatcsoport tagjaként a BHÉV Zrt. számára olyan műszaki, technológiai és gazdasági szolgáltatások, megoldások válhatnak elérhetővé, amelyek kiváló lehetőségeket teremtenek a társaság korszerűsítésére, fejlesztésére, szolgáltatási színvonalának emelésére és versenyképességének növelésére. Ugyanakkor a MÁV-csoport számára is nagyszerű hír, hogy 2017-ben egy bejáratott, jól működő, utasbarát szolgáltatást nyújtó közlekedési vállalattal bővül leányvállalatainak köre. Egy olyan vállalattal, amely épp a vasúttársaság számára kiemelt jelentőséggel bíró budapesti elővárosi térségben nyújt vasúti, közösségi közlekedési szolgáltatást, és amelytől a MÁV is sokat tanulhat – utalt a BHÉV járatainak 99,6 százalékos menetrendszerűségére a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója.

Feldmann Márton, a BHÉV Zrt. vezérigazgatója elmondta: „integrált elővárosi vasúttársaságként a HÉV továbbra is az összefogás, az együttműködés szimbóluma lesz. A Magyar Államvasutak leányvállalataként megerősödve, kiteljesedve tud felkészülni a jövőbeli szerepre, ugyanis a HÉV szolgáltatásaira évtizedes távlatokban is elengedhetetlenül szükség lesz a bővülő agglomerációs lakosság miatt”. A vasutasok nagy családjához hasonlóan a BHÉV 1200 munkavállalója is egy összetartó, hivatását szerető közösség tagja.

A társaság öt vonalon (H5: Szentendre, H6: Ráckeve, H7: Csepel, H8: Gödöllő, H9: Csömör), végez elővárosi vasúti személyszállítási tevékenységet. A vonalak 40 százalékban Budapest területén vannak. A társaság az üzemi

területekkel együtt 400 kilométernyi vágányt tart fenn, ebből 104 kilométer a személyszállítási pályahálózat, amelyen 79 millióan utaztak tavaly. A legtöbb utas a szentendrei vonalon ingázik, itt az utasszám a legforgalmasabb tanítási napon elérte a 87 ezret; a csepeli vonalon 46 ezren, a gödöllői–csömöri vonalon 33 ezren, a ráckevein pedig 24 ezren utaztak. A társaságnak erre 98 darab – három kocsiából álló – szerelvény (motorvonat) áll a rendelkezésére. A járműállomány három típuscsaládból tevődik össze, az átlagosan 41 éves kocsiállomány elöregedett – a legrégebbi típus átlagéletkora csaknem 50 év, a legfiatalabb 37 év. A legutóbbi pályafelújítás – a Batthyány tér és Békásmegyér között – 15 éve történt. A működtetés és a karbantartások során azonban előnyt és könnyebbséget jelent, hogy a HÉV infrastruktúrája viszonylag egységes, így lehet fenntartani a szolgáltatási színvonalat és a kimagasló menetrendszerűséget.

A menetdíjbevételek a fővároson kívüli szakaszokon mintegy 2 milliárd forintot tesznek ki, a jövő évi működési költségtérítés pedig – a főváros hozzájárulásával együtt – 12,5 milliárd forint lesz. Mindez fedezi a BHÉV 2017-re tervezett, 14,5 milliárd forintos működési költségét. A BHÉV Zrt. saját tőkéje 18,5 milliárd, eszközeinek értéke pedig csaknem 20 milliárd forint.

Történelmi háttér

A fővárosi HÉV-közlekedés 2017-ben éppen a 130. születésnapját ünnepli: a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság 1887-ben adta át a forgalomnak a Duna-parti Közvágóhíd és Soroksár között megépített első helyi érdekű vasútvonalát (ezt még ugyanabban az évben Dunaharasztiig hosszabbították meg). A Keleti pályaudvar és Cinkota között megépült vasutat alig egy évvel később, 1888 júliusában, a Filatorigáttól Szentendréig közlekedő HÉV-et

ugyanazon év augusztusában vehette birtokba az utazóközönség. Ezzel lényegében egy éven belül megépült Budapest három fő HÉV-vonala. Már az első évben több mint félmillió utas vette igénybe a HÉV szolgáltatásait, néhány év alatt ez a szám többszöröződött. A személyszállítás mellett a helyi érdekű vasútvonalak – egészen 1997-ig – folyamatosan jelentős szerepet játszottak Budapest áruellátásában is.

1889-ben a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság megalakította leányvállalatát, a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt.-t. A következő évek nagy fejlesztéseit – a meglévő vonalak meghosszabbítását, az új szárnyvonalak kiépítését, a vágánybővítéseket, a villamosítást – már az új társaság végezte el. A haraszi vasútvonalat meghosszabbították Ráckeveig, a teljes vonalon 1892 novemberében indulhatott meg a forgalom. A cinkotai vonal 1900-ban a Kerepesig tartó szakasszal bővült, majd 1911-ben már a vonal teljes hosszán, Gödöllőig lehetett utazni; a korábbi, Csömörre vezető vonalszakasz pedig szárnyvonallá vált. Ugyanebben az évben nyílt meg a később megszüntetett rákosszentmihályi, majd 1913-ban a

Rákospalotáig vezetett szárnyvonal. A három fő vonal kiegészült az 1906-ban megvásárolt Budapest–Budafoki Helyi Érdekű Villamos Vasút Rt. Gellért tértől Budafokig vezető vasútvonalával, amelyet 1909-ben Nagytétényig, majd 1914-ben Törökbálintig építettek ki. (A vonalat később – Budaörs határig megtartva – a fővárosi villamoshálózatba vonták be.) A csepeli Weiss Manfréd Művek dolgozóinak szállítására 1912-ben megszületett a ráckevei HÉV Erzsébetfalva–Csepel szárnyvonala. Az eredetileg is villamos üzeműként megépült budafoki vonal kivételével az első helyi érdekű vasútvonalak gőzüzeműek voltak; 1906-tól kezdve villamosították őket, és a folyamat még az I. világháború előtt mindenütt befejeződött.

A fővárosi helyi érdekű vasút négy fővonallal üzemelő, ma is működő rendszere a Boráros tér–Csepel vonal 1951-es átadásával, hatvanöt évvel ezelőtt állt fel. Érdekesség, hogy a fővárosi helyi érdekű vasutat 1952-től, hat éven át már működtette a MÁV; 1958-ban pedig a szintén BHÉV néven újjászervezett, ám akkor fővárosi tulajdonú vállalathoz került a HÉV-üzemeltetés feladata.

Beszállás!

M2 Télapó Expressz indul a Nyugati pályaudvarról a Vasúttörténeti Parkba!

2016. december 2-án, 3-án és 4-én.



Budapest, 2016. november 24. A tradicionálisnak mondható M2 Télapó Expressz idén is kigördül a Nyugati pályaudvarról december első hétfőjén. A gyerekek és családok december 2-án, 3-án és 4-én a híres 424-es gőzmozdonnyal húzott ünnepi vonaton manócskák kíséretében utazhatnak a

Nyugati pályaudvarról a Vasúttörténeti Parkba, hogy ott egy felejthetetlen mikulás és adventi programon vegyenek részt. A gyerekek találkozhatnak **Süsü sárkánnyal** és a **Tévé Macival** is.

Mindhárom napon, a délelőtti és délutáni előadások alkalmával, az Orient Csarnok színpadán az **Eszter-lánc Mesezenekar** szórakoztatja a gyerekeket és családjaikat. A Mikulás feldíszített gőzmozdonnyal érkezik a csarnokba, hogy minden gyermeknek egy-egy **mikuláscsomaggal** kedveskedjen. A csomag kiosztás után lehetőség lesz **fotót készíteni a Télapóval és a manóival**.

A legkisebbeket számos adventi meglepetés várja, többek között olyan izgalmas programok, mint a **Maci-Pecó**, vagyis a Tévé Maci szobája

vagy a **Hetedhét gyerekhíradó**, ahol kipróbálhatják magukat a kis műsorvezetők! A gyermekek idén is találkozhatnak **Snoopyval**, aki ajándék tetoválásokkal, jelvényekkel, valamint óriás kirakó játékkal kedveskedik nekik. A legkisebbek számos kreatív, **kézműves** programot járhatnak végig, többek között kipróbálhatják milyen **homokképet festeni** vagy hogyan lehet **angyalkát készíteni**. December első hétvégéjén a Vasúttörténeti park Orient-csarnokának minden zuga csupa móka és

kacagás lesz, ahol **arcfestés, kalandos játékok** és megannyi **kóstolásra váró finomság** közül lehet majd választani.

További információk: www.vasuttortenetipark.hu és www.facebook.com/vasuttortenetipark.hu

Sajtóinterjú: Magyar Anikó, Magyar Vasúttörténeti Park, marketingmenedzser, +36 70 315 3596, magyar.aniko@vasuttortenetipark.hu

Közös pályán a MÁV-START és a Miskolc Pass a környezettudatos turizmusért

A MÁV-START Zrt. és a Miskolc TDM hosszú távú partneri megállapodást köt, amellyel a résztvevők szándéka – a vasúton Miskolc térségébe látogatók szabadidejének színvonalas eltöltése érdekében, - megkönnyíteni a Miskolc Pass turisztikai kártyához való hozzájutást.

Miskolcon az utóbbi években a tudatos desztinációépítés eredményeképpen a vendégszám tekintetében jelentős növekedés mutatkozott, ami a város sokszínű turisztikai kínálatának és a folyamatos fejlesztéseknek is köszönhető.

A 2015-ben elindított Miskolc Pass turisztikai kártya jelenleg Európa egyik legmodernebb és legkörnyezetkímélőbb kártyája. A termékekkel korlátlanul használható a helyi környezetkímélő közösségi közlekedés a kártya érvényességi ideje alatt, továbbá egyszeri alkalommal ingyenesen látogatható tizenöt miskolci attrakció, többek között a 2016-os Év Fürdőjének választott Miskolctapolca Barlangfürdő, a nemrégiben újjáépített Miskolctapolcai Strandfürdő, valamint a rekonstrukción átesett Diósgyőri vár is.

A MÁV-START és a Miskolc Pass turisztikai kártya együttműködésének a célja, hogy a kártya által biztosított komplex turisztikai kínálat bemutatásával minél több utazó válassza

célpontjául Miskolcot. Ennek elérése érdekében a MÁV-START weboldalán egyszerűen hozzájuthatnak az utazók a Miskolc Pass turisztikai kártyához, melyet a vásárlást követően online formában azonnal megkapnak. A kártya segítségével a Miskolcra érkezők több élményhez juthatnak, és elégedett, visszatérő látogatókká válhatnak. Az együttműködéstől a résztvevő felek kölcsönös előnyöket remélnek, hiszen általa mind a városba irányuló vasúti forgalom, mind a térség turisztikai bevétele növekedhet.

A MÁV-START Budapest-Miskolc, illetve Nyíregyháza-Miskolc viszonylatában kétóránkénti, csúcsidőben óránkénti ütemes IC eljutást nyújt. A vasúttársaság a 2012-2013. években a feláras vonatokra, majd 2016. november 10-től teljes körűen bevezette az e-vonatjegyet, amely a MÁV-START honlapján a normál tarifához képest 3% engedménnyel vásárolható meg. A megváltott e-vonatjegyet a Miskolc Pass kártyához hasonlóan nem szükséges kinyomtatni, elég ha az utasok a telefonjukon, tabletjükön megmutatják a QR kódot. Az együttműködés lehetővé teszi, hogy a telefonon eltárolt két QR kóddal sorban állás, jegyvásárlás nélkül akár több napot is el tudjanak tölteni a vendégek az észak-magyarországi nagyvárosban.



Átadták a 100. MOL Bubi gyűjtőállomást

Budapest, 2016. november 3. Tovább bővül a budapesti közbringarendszer szolgáltatási területe. Az újabb mérföldkövet jelentő 100. gyűjtőállomást a III. kerületi Kolosy téren ünnepélyes keretek között adta át Bús Balázs, Óbuda-Békásmegyer polgármestere, Dr. Dabóczi Kálmán, a BKK vezérigazgatója és Szollár Domokos, a MOL-csoport kommunikációs igazgatója. A 100. gyűjtőállomással egy időben további 12 új gyűjtőállomást kapcsoltak be a rendszerbe, valamint 136 kerékpárral bővült az almazöld flotta, így összesen 112 gyűjtőállomás, 1286 bringa várja a MOL Bubi használóit.

A MOL Bubi 2014. szeptemberi indulása óta Budapest szimbólumává vált, a közbringák a mindennapok szerves részévé lettek. Az elmúlt két év során a budapestiek és az idelátogató turisták több mint 1,4 millió alkalommal használták az almazöld kerékpárokat. A népszerű biciklivel már több mint 2 millió kilométert tettek meg, így akár az Egyenlítő mentén 50-szer is megkerülhették volna a Földet.

A közbringarendszer népszerűségének titka, hogy a felhasználók igényeire reagálva az üzemeltetők folyamatosan fejlesztik a szolgáltatást, kiterjesztve azt a budapestiek minél szélesebb körére. Ennek szellemében került sor a közbringarendszer további bővítésére a II., a III. és a XII. kerületben olyan új helyszíneken, amelyek eddig nem tartoztak a MOL Bubi szolgáltatási területébe, így már nemcsak Budapest belvárosában, de azon kívül is egy új közlekedési lehetőséget nyújt a közösségi közlekedés legfiatalabb tagja. A fejlesztéseknek köszönhetően jelenleg Budapest 12 kerületében 112 gyűjtőállomás és 1286 kerékpár várja a MOL Bubi közbringarendszer használóit.

A 100. állomás a III. kerületi Kolosy téren található, amelyet Bús Balázs kerületi polgármester, Dr. Dabóczi Kálmán, a BKK vezérigazgatója és Szollár Domokos, a MOL-csoport kommunikációs igazgatója adott át közösen.

A MOL névadó szponzorként évente 122 millió forinttal támogatja a projektet. Szollár Domokos, a

cég kommunikációs igazgatója elmondta: „Nagyon elégedettek vagyunk, hogy már a 100. MOL Bubi állomást adhatjuk át a budapestieknek. A szolgáltatás indulásakor sokan kételkedtek a MOL Bubi sikerében és egyúttal értetlenkedtek, hogy miért támogat egy olajvállalat egy közösségi kerékpárrendszert. Szerencsére ma már egyik sem kérdés. A MOL Bubit szeretik, és a MOL megváltozott szerepe sem újdonság már. Mert a MOL Bubi volt az első fecske, ami a vállalat új korszakát jelzi. Egy olyan korszakot, amiben a MOL már nem csak üzemanyag-előállító vállalat, hanem egy olyan, amelyik az úton lévők közlekedési és fogyasztási igényeit elégíti ki, legyen ez közösségi, alternatív meghajtáson vagy megosztáson alapuló közlekedés. A MOL aktív részt kíván vállalni a közlekedés újrafelfedezésében a jövőben is.”

A Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója, Dr. Dabóczi Kálmán a környezetbarát és biztonságos közbringarendszer érdemeit méltatva kiemelte: a MOL Bubi utazási láncban gondolkodtat, modellje és működési rendje összeköt, kapcsolatot teremt. A MOL Bubi léte jelzi, hogy van alternatíva. Ha a BKK FUTÁR alkalmazással útvonalat tervezünk, akkor abban nemcsak a buszokat, a villamosokat látjuk, de azt is, hogy a MOL Bubi gyűjtőállomásokon hány szabad kerékpár van, így valós idejű adatokkal tudunk választási lehetőséget ajánlani annak, aki szívesen használja a közbringákat. Itt kezdődik a 21. század, a smart city – jelentette ki a vezérigazgató. Dr. Dabóczi Kálmán beszélt arról is, hogy még nem teljes a hálózat: várhatóan a

duplájára bővül majd az elkövetkezendő években. A tervezett, jövőbeli fejlesztések közé tartozik a közbringarendszer integrálása az elektronikus jegyrendszerbe – mondta el a vezérigazgató.

Óbudán kiemelten kezeljük a kerékpározás biztonságos feltételei érdekében történő infrastrukturális fejlesztéseket, továbbá minden olyan programot, amely a kerékpározás népszerűsítését célozza – emelte ki Bús Balázs, a III. kerület polgármestere. A Polgármesteri Hivatal kerékpárral munkába járó dolgozói anyagi támogatást kapnak, havonta maximum 8000 forint értékben, öt alkalommal nyertük el a *Kerékpárosbarát Munkahely címet*, elkészítettük az *Óbudai Kerékpáros Konceptiót*, 5000 diáknak eljuttattuk a *Kerékpáros Kisokost*, idén 4 helyszínen bekapcsolásával elindítottuk az *ingyenes Bike & Breakfast* bringásreggeli programunkat, évente megrendezzük a *Tour de Óbuda* nevű kerékpáros túrát, továbbá szeptembertől elindult az ingyenes kerékpár-regisztráció, továbbá minden kerületnek lehetősége van kedvezményesen biciklit kölcsönözni – sorolta a kerület vezetője az eddigi

intézkedéseket. Az óbudai múzeum-negyed illetve Óbuda, mint a Dunakanyar városkapuja eddig is célpont volt a kerékpáros turisták körében, de bízunk benne, hogy az új MOL BUBI állomások még vonzóbbá teszik kerületünket.

13 új MOL Bubi gyűjtőállomást helyeztek üzembe az alábbi helyszíneken:

- Csalogány utca–Medve utca (II. kerület)
- Kolosy tér (III. kerület)
- Bécsi út–Óbudai Egyetem (III. kerület)
- Zsigmond tér (II. kerület)
- Lajos utca–Nagyszombat utca (III. kerület)
- Szépvölgyi út H (III. kerület)
- Szent Margit Kórház (III. kerület)
- Kiscelli utca–Zápor utca (III. kerület)
- Városmajor–Nyúl utca (XII. kerület)
- Szilágyi Erzsébet fasor–Fogaskerekű vasút (XII. kerület)
- Szent János Kórház (XII. kerület)
- Csörsz utca–MOM Kulturális Központ (XII. kerület)
- MOM Park (XII. kerület)

Megújult a XVI. kerületi Csömöri út János utca és Szlovák utca közötti szakasza

Budapest, 2016. november 18. Befejeződött a XVI. kerületi Csömöri út János utca és Szlovák utca közötti szakaszának márciusban kezdődött felújítása, melyet ismét birtokba vehettek az arra közlekedők. A felújítás során megújult a teljes útszakasz felülete, a járdák, valamint a járdaszegélyek. A gyalogosok védelme érdekében a György utcai és a Mátyás király utcai csomópontokban középszigetes gyalogátkelőhely létesült, valamint az autósok részére újabb parkolóhelyeket alakítottak ki.

A Csömöri út felújított szakaszán nyolc méter széles aszfaltburkolatot építettek, és a vízelvezetési rendszer is megújult, az árkok helyén zárt csapadékcatornát létesítettek. A jelentős parkolási igény kielégítése érdekében az út mindkét oldalán párhuzamos parkolósávok létesültek, valamint az út mellett található házak könnyebb megközelítése érdekében a kapubejárókat is átépítették. A György utcai és a Mátyás király utcai csomópontokban a már meglévő gyalogos átkelőhelyen a gyalogosok

védelme érdekében középszigetet alakítottak ki, valamint a felújítással érintett teljes szakaszon átépültek a járdák.

A Szlovák úti csomópont kapacitásának növelése érdekében egy önálló jobbra kanyarodó, valamint egy egyenes és balra kanyarodó sávot alakítottak ki. A felújított szakaszon új közvilágítási oszlopokat telepítettek, melyek energiaellátását a földben vezetett kábelek biztosítják, illetve a rossz állapotban lévő fák helyett újakat ültettek.

Az M2-es metró három hónapig nem áll meg a Kossuth téren

Budapest, 2016. november 19. 2016. december 3-ától (szombattól) várhatóan három hónapon keresztül az M2-es metró mindkét irányban megállás nélkül fog áthaladni a Kossuth Lajos tér állomáson az MTESZ-székház bontási munkálatai miatt. A kimaradó metróállomás elérését a Deák Ferenc tér és a Kossuth Lajos tér között közlekedő M2A jelzésű metrópótló autóbusz is segíti majd. Annak érdekében, hogy az állomás lezárásával kapcsolatos közlekedési változásokat az érintett utasok időben megismerhessék, a lezárás előtti hetekben a Kossuth Lajos tér metróállomáson hangos utastájékoztató lesz hallható, a metrószerelvényeken pedig nyomtatott tájékoztatók segítik majd a közlekedőket.

A részletes forgalmi rendről a BKK később ad tájékoztatást.

Új nagyméretű nyomtatott térkép segítségével is tájékozódhatnak a Budapesten közlekedők

Budapest, 2016. november 23. Az aktuális fővárosi közlekedési hálózatot és az éjszakai járatokat is bemutatja a Budapesti Közlekedési Központ legújabb térképe, amely már elérhető a közlekedésszervező társaság ügyfélszolgálatain. A hagyományos, papír alapú kiadvány mellett továbbra is segítik a tájékozódást a BKK online térképei.

A régóta forgalomban lévő „zsebtérképek” mellett már elérhető a Budapesti Közlekedési Központ új, nagyméretű nyomtatott térképe is, amelynek segítségével áttekinthető a főváros teljes és aktuális közösségi közlekedési hálózata. A friss kiadvány tartalmazza Budapest összes metró-, HÉV-, villamos-, trolibusz- és autóbuszvonalát, illetve a turisták és kirándulók számára fontosabb siklót és libegőt, valamint a menetrend szerint közlekedő hajójáratokat is. A hagyományoknak megfelelően a térkép használói részletesebb felbontásban ismerkedhetnek meg a belvárosi területekkel, emellett külön felületet kapott az éjszakai járatok hálózata is. A kiadvány hátoldalán a járatok végállomásait és a vonalakra jellemző járatsűrűség adatait lehet megtekinteni.

A hagyományos megjelenésű térkép kibontva 66x91 cm, összehajtva pedig 11x22 cm nagyságú. Az új térképből összesen 23 ezer darab készült, amelyhez ingyenesen juthatnak hozzá a fővárosban közlekedők a készlet erejéig a BKK ügyfélközpontjaiban.

Továbbra is elérhetők a BKK online térképei

Az új kiadvány mellett továbbra is érdemes használni a **BKK honlapján megtalálható térképeket**. A közel 30-féle online térkép között megtalálhatók Budapest egyes városrészeinek közlekedéshálózati rajzai, a kötőtpályás vonalak, az éjszakai járatok térképei, de külön rajzokon megtekinthetők többek között a MOL bubi gyűjtőállomások, a P+R parkolók, illetve a turista autóbuszok számára javasolt parkolóhelyek. Emellett a Budapesti Közlekedési Központ utazástervezőjével asztali gépen, táblagépen, vagy mobiltelefonon is megismerhető a főváros közlekedési hálózata, illetve segítségével bárki megtervezheti utazásait. Webes felületen a **futar.bkk.hu** címen, iOS, Android és Windows mobilfelületen pedig az adott operációs rendszer mobiláruházaiából letölthető FUTÁR alkalmazás segítségével a járatok valós helyzetének térképes nyomon követése is lehetséges.



Befejező munkálatok zajlanak a Győr Keleti elkerülő második szakaszában

Új nyomvonalon, 2x1 sávon alakítjuk ki a 813. sz. főút Győrt keletről elkerülő útszakaszát. A 4,4 km hosszú út első, az M1 autópálya és Vonal út közötti szakasza 2015 szeptemberére készült el. A jelenleg épülő 3,8 km hosszú második ütem a Vonal út és az 1. sz. főút között fog kapcsolatot biztosítani. A kivitelezés aktuális helyzetéről sajtótájékoztató keretében számolt be: Simon Róbert Balázs, országgyűlési képviselő, a megyei fejlesztések miniszteri biztosa, és Loppert Dániel, a NIF Zrt. kommunikációs igazgatója.

A három építési ütemben megvalósuló, összesen 13,4 km hosszú győri keleti elkerülő út az M1 autópályát fogja összekötni a 14. sz. főúttal. Megépítésével lehetőség nyílik a város útjainak, illetve a városközpont tehermentesítésére. A jelenleg kivitelezés alatt lévő II. ütem befejezésével az 1. sz. főút mellett elhelyezkedő Győr-Gönyű Kikötő és az M1 autópálya között teremt kapcsolatot. A szakaszon egy új különbsztű csomópontot alakítunk ki az M19 autópályánál, és egy új körforgalmi csomópontot építünk ki az 1. sz. főúton. A csomópontok kialakítása érdekében az M19 autópályát 1 km-es, az 1. sz. főút 250 m-es szakaszát átépítjük. A körforgalom kialakítása miatt az 1. sz. főút mellett vezetett kerékpárút korrekciója is megvalósul.

A teljes elkerülő utat átlagosan közel 9000 jármű fogja használni, amely már nem a környező úthálózatot fogja terhelni, így a Széchenyi hídon is könnyebb lesz az átljutás.

Simon Róbert Balázs, országgyűlési képviselő, a megyei fejlesztések miniszteri biztosa elmondta: „A Győrt keleti irányból elkerülő főút megépítése az elmúlt két évtized legfontosabb közúti fejlesztése a városban és térségében. Örülök annak, hogy a beruházás az előre meghatározott ütemterv szerint halad. 2018 év elejére az út teljes hosszában kiépül, összekötvén az M1-es autópályát a 14-es számú főúttal, jelentősen tehermentesítve ezzel a belvárost.”

Loppert Dániel, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kommunikációs igazgatója a kivitelezés jelenlegi állását ismertette: „Az aszfalt pályaszerkezeti réteg építését végzik, folyamatban van az üzemi hírközlés kialakítása is a befejező feladatok – humuszolás, árok profilozás, árok burkolás, padka kialakítás, záportározó kialakítás – mellett. Az M19 autópályát és az 1. sz. főút érintett szakaszának átépítése ideiglenes forgalomterelés mellett történik, az átépítés alatt az utat továbbra is használhatják a közlekedők. A kivitelezési munkálatok befejezése és az elkerülő út forgalomba helyezése év végén várható. A 813. sz. főút III. ütem kivitelezői közbeszerzési eljárása folyamatban van.”

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából, a NIF Zrt. beruházásában hazai forrás felhasználásával megvalósuló II. ütem fejlesztését az STR Építő Kft. végzi, a kivitelezés nettó értéke 3,329 milliárd forint.

Folytatódik a kecskeméti északi elkerülő építése.

November elején megkezdik a 445. sz. főút Kecskemét északi elkerülő újabb ütemének, az M5 autópálya és az 5. sz. főút közötti út kivitelezési munkálatait. A 3,3 km hosszú szakasz megépítésével 2018. IV. negyedévére teljessé válik a Kecskemétet északról elkerülő út.

A NIF Zrt. beruházásában 2015 augusztusára elkészült az 5. sz. és a 44. sz. főút közötti, 2x1 sávos kialakítású, 10,3 km hosszú elkerülő.

A fejlesztés folytatásaként az elkerülő 3,3 km hosszán, az 5. sz. főúttól az M5 autópályáig tartó szakasza új nyomvonalon, 2x1 sávos útként épül meg. A beruházás részeként összesen 4 új körforgalmi csomópont épül, egy-egy a Ladánybenei úton és a Nyíri úton, valamint az M5 autópálya csatlakozásánál a különbsztű csomópont is két körforgalmi csomóponttal lesz kialakítva. Elvégezzük a Ladánybenei út melletti kerékpárút korrekcióját és zajvédő falakat építünk.

Az elkerülő út és az M5 autópálya keresztezésében az új külön szintű csomópont részeként az autópálya felett egy kétnyílású híd épül. Megvalósul az M5 autópálya Hetényi pihenőjének elbontása és egy új komplexé bővíthető egyszerű autópálya pihenő-pár létesítése.

A vállalkozó novemberben fakivágással és humuszosítással megkezdi a munkaterület

előkészítését, és idén várhatóan elindulnak a földmunkák is.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából, a NIF Zrt. beruházásában hazai forrás felhasználásával megvalósuló fejlesztést a Duna Aszfalt Kft. végzi, a kivitelezés nettó értéke 5.750.719.036 forint.

Ünnepélyesen átadták a Zalalövő elkerülőt

A Zalalövőt keletről 2x1 sávon, 10,7 km hosszan elkerülő utat 2016. november 4-től már használhatják az autósok. Az ünnepélyes átadáson jelen volt Vigh László, a térség országgyűlési képviselője, Manninger Jenő, miniszteri biztos, országgyűlési képviselő, Pintér Antal Zalalövő polgármestere és Loppert Dániel, a NIF Zrt. kommunikációs igazgatója.

Az új nyomvonalon megépült útszakasz megnyitásával Zalalövő település tehermentesült az átmenő nagyarányú gépjárműforgalom alól. Zalalövön naponta eddig átlagosan 5.363 egységjármű haladt át a 86. sz. főúton, melynek 60%-a nehézgépjármű volt.



Vigh László, a térség országgyűlési képviselője elmondta: „Tizenegy esztendeje várunk arra, hogy a több mint 5000, a település közepén átmenő gépjármű zaja és légszennyezése, valamint a vasúti sorompó okozta torlódás elkerülje Zalalövőt. A 13,7 milliárd forint értékben megépült, közel 11 km hosszú elkerülő megnyitásával a település élhetőbb, nyugodtabb és biztonságosabb lett.”

Manninger Jenő Zala országgyűlési képviselő, miniszteri biztos hozzátette: „Egy több mint tíz éve keletkezett problémát sikerült megoldani, a

megnövekedett tranzitforgalom miatt szükségessé vált a zalai falvakat is elkerülő út építése.

Tekintettel arra, hogy a régi, korszerűtlen úton sok baleset is történt, külön öröm, hogy olyan megoldás született, amely a közlekedést biztonságosabbá teszi, és a legkritikusabb ponton, Zalalövönél egy tájba illő, szép hidakkal megépített elkerülő út készült.”

Pintér Antal, Zalalövő polgármestere örömmel számolt be az elmúlt napok tapasztalatairól: „Végre fellelegzett Zalalövő! 2001 óta vártunk arra, hogy településünk megszabaduljon az átmenő kamioncsordáktól. Köszönjük a magyar állam, a beruházó NIF Zrt. és a kivitelező által határidőre elvégzett fejlesztést.”



Loppert Dániel, a NIF Zrt. kommunikációs igazgatója a műszaki paramétereket ismertette: „Az elkerülőn két jelentős méretű híd épült: egy 600 m hosszú a Zala folyó, Zalaegerszeg – Hódos vasútvonal, illetve 7411 j. összekötő út keresztezése felett, valamint egy 160 m hosszú felüljáró a Zalalövő – Körmend vasútvonal és Zalapataki patak keresztezésében. A Keresztúri patak felett egy kisebb felüljárót létesítettünk. A szakaszon 3 szintbeni és 1 külön szintű csomópontot alakítottunk ki.”

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából a NIF Zrt. beruházásában 2014 év elején

kezdődött a zalalövői elkerülő út építése. A kivitelezést a Közgép Zrt. végezte, uniós és hazai források felhasználásával.

Megvannak a vállalkozók az M44-es építésre, tavasszal indul a kivitelezés

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából, a NIF Zrt. beruházásában valósul meg az M44, egyik ütemének a Tiszakürt-Kondoros szakasz építése. A 62 km hosszú szakasz építése három ütemben valósul meg. A nyílt közbeszerzési eljáráson nyertes, legalacsonyabb ajánlatot tevő kivitelezők: I. ütem Tiszakürt-Kunszentmárton között Duna Aszfalt Kft. – Hódút Kft. 56,5 milliárd forint; a II. ütem Kunszentmárton-Csabacsúd között EuroAszfalt Építő és Szolgáltató Kft. – Swietelsky Magyarország Kft.- Soltút Kft.- A-Híd Zrt. 43,98 milliárd forint; a III. ütem Csabacsúd-Kondoros között Duna Aszfalt Kft. – Hódút Kft. 45,2 milliárd forint. Az útszakasz megépítéséhez szükséges forrás a hazai költségvetés terhére biztosított.

A nyertes vállalkozókkal a szerződéskötés december elején várható, a látványos kivitelezési munkálatok időjárás függvényében 2017 elején megkezdődnek. A kivitelezés 2019. III. negyedévére fejeződik be.

Az új nyomvonalon, 2x2 forgalmi sávossal kiépítésű gyorsforgalmi úton 4 külön szintű csomópontot, 44 alul- és felüljárót, Cserkeszőlőnél és Kondorosnál egyszerű, Szarvasnál komplex pihenőt alakítunk ki. A Körös folyó felett a Körös építészeti hagyományait megőrizve egy 450 m hosszú acél ívhíd épül, díszvilágítással. Emellett a szakaszon két kisebb híd épül egy a Dögös-Kákafoki csatorna felett, valamint egy háromnyílású híd a Mezőtúr-Orosháza vasútvonal felett. Kardosnál üzemmérnökségi telep létesül.

SIEMENS

Elektromos versenyautó és lósántaság-vizsgáló eszköz a BME-s diákok legjobb projektjei között

Budapest, 2016. november 7. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME) hallgatóinak innovatív műszaki kezdeményezései nyertek támogatást a Siemens pályázatán. A vállalat mintegy két és fél millió forinttal segíti a kiválasztott diákokat; többek között olyan projektek megvalósítását is ösztönzi, mint például elektromos hajtású versenyautó megépítése, speciális dízelmotor és lósántaság vizsgáló eszköz fejlesztése.

A Siemens célja, hogy segítse a fiatalok szakmai előmenetelét azáltal, hogy társadalmilag és gazdaságilag is hasznos projektek megvalósításához járul hozzá. A vállalat a BME Pro Progressio alapítványán keresztül a leendő villamos-, gépész- és közlekedésmérnökök kezdeményezéseit, diákcsoportok munkáját, valamint diplomamunkák megvalósítását ösztönzi összesen 2 552 000 forint értékben.

A támogatott projekt között szerepel egy lósántaság-vizsgáló eszköz fejlesztése is, amit

Bocsó Dániel, a BME harmadéves, mechatronikai mérnök szakos hallgatója tervezett. „A lovak megbetegedésének legsúlyosabb tünete a sántaság, de ezt ma az orvosok és az állatbarátok is csak szemmel tudják megállapítani. Ezért terveztem a mérőeszközt, amivel korai fázisban megállapíthatók a sántaságára utaló jelek” – mesélte Dániel a terveiről. A szenzoros eszköz előnye, hogy nem igényel labor körülményeket, így az állatok természetes közegükben vizsgálhatók.

„Az elbíráláskor fontos volt, hogy gazdaságilag és társadalmilag is hasznos projekteket támogassunk. Az innovatív ötleteken alapuló pályázatok megvalósítása során jelentős is kihívások elé állítaná” – mondta Zeitler Balázs, a Siemens Zrt. kutatás-fejlesztési részlegének gazdasági vezetője.

A vállalat 12 diákcsoport egy-egy projektjét támogatja. Többek között egyedi tervezésű, egyhengeres dízelmotor fejlesztését, elektromos autó gépészeti tervezését és megvalósítását ösztönzi. Utóbbi fejlesztéssel az egyetemisták versenybe szállhatnak majd a 2017-es londoni Shell Eco Maratonon, amely 30 éve inspirálja a fiatalokat szerte a világban, hogy energiahatékony járműveket tervezzenek és építsenek. A hallgatói csoportok munkáján kívül a vállalat szakkollégiumok tudományos életének fellendítéséhez járul hozzá, valamint öt fiatal szakdolgozatát és egy diplomatervet is díjazott.

A pályázat nyerteseinek Dale A. Martin, a Siemens Zrt. elnök-vezérigazgatója adta át az elismerést jelző oklevelet. „A beérkezett

gyakorlati tapasztalatot szerezhettek majd a hallgatók, hiszen kivitelezésük sok esetben a tapasztalt mérnököket

pályázatokból is látszik, hogy hatalmas potenciál rejlik a fiatalokban. Sok sikert kívánok projektjeik megvalósításához! Hosszú utat kell még bejárniuk, amely során nem csak mérnöki tudásukra, de kreativitásra és kitartásra is szükségük lesz. Bizom benne, hogy sikerrel veszik majd az akadályokat, a későbbiekben akár velünk, a Siemens csapatában” – emelte ki a vállalat vezetője.

A Siemens és a BME 18 éve működik együtt a jövő mérnökgenerációjának képzésében. 2017 februárjától Magyarországon elsőként, a Siemens támogatásával duális rendszerű műszaki mesterképzés indul a BME Villamosmérnöki és Informatikai Kara villamosmérnöki MSc szakára épülve. A képzés előnye, hogy a hallgatók az elméleti tudást az egyetemen, a gyakorlati tapasztalatokat pedig a Siemensnél szerzik meg.

A Siemens és a Knorr-Bremse konzorciuma nyert a MÁV-START vasúti forgóvázakra kiírt közbeszerzési eljárásán

20 darab új generációs, nemzetközi forgalomra alkalmas, IC+ vasúti személykocsi gyártását készíti elő a MÁV-START Zrt. A 200 km/órás sebességre képes járművekhez szükséges forgóváz és fékrendszer alkatrészcsomagok együttes beszerzésére kiírt közbeszerzési eljárásán a Siemens Zrt. és a Knorr-Bremse GmbH konzorciumának ajánlata bizonyult a legjobbnak. A felek bejelentése szerint az eszközöket részben Magyarországon gyártják majd. A Siemens-Knorr Konzorcium az alkatrészcsomagok szállítását 2017 áprilisában kezdi.

Az ajánlat értelmében a Siemens, a Siemens-Knorr Konzorcium vezetője 40 darab 200 km/órás sebességre alkalmas forgóvázat szállít az új generációs IC+ személykocsikhoz. A napjainkig már több mint kétezer példányban gyártott forgóváz típus megfelel az európai átjárhatósági előírásoknak (TSI), ezáltal lehetővé teszi a járművek közlekedését a nemzetközi forgalomban; légrugós kialakításuknak köszönhetően pedig az utazóközönségnek komfortosabb utazást biztosítanak, mint a hagyományos forgóvázak.

A konzorcium másik tagja, a Knorr-Bremse 20 darab komplett fékberendezést és Flexball-vezetékeket szállít a nemzetközi forgalmú,

újgenerációs IC+ kocsikhoz. A fékrendszer szerelvényei részben Magyarországon, a vállalat budapesti gyárában készülnek majd.

A szerződés aláírásakor a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója, Csépké András úgy fogalmazott, hogy *kiemelten kezelték a forgóváz és fékrendszer közbeszerzését, mert a sorozatgyártás előkészületének értékben, összetettségében és szállítási idejében is a legnagyobb volumenű eljárása. A több mint 2,3 milliárd forintos beruházás szerződéskötését – a közbeszerzési szabályok szerint lefolytatott eljárás során – több hónapos, sikeres műszaki és pénzügyi tárgyalások előzték meg. A MÁV-START saját forrásából készül el a 20 nemzetközi*

kocsi, ezért a mostani szerződés mérföldköve a többi berendezés és alkatrész beszerzési folyamatának.

„Számunkra nagyon fontos, hogy csúcstechnológias megoldásainkkal mi is hozzá tudunk járulni a hazai fejlesztésekhez, hiszen a vasúti járműiparban Magyarország hosszú évtizedeken keresztül élen járt innovatív megoldásaival. A MÁV-START számára korszerű, kipróbált forgóvázakat biztosítunk költséghatékony és rövid szállítási határidővel. Már a mostani szállításokban is jelentős a hazai hozzáadott érték, de a jövőben még inkább arra törekszünk, hogy tovább növeljük a gyártásban a helyi részarányt” – mondta el Ludvig László, a Siemens Zrt. Mobility divíziójának vezetője.

A közbeszerzési eljárás eredményeként megkötött szerződés teljesítése révén az alkatrészcsomagok szállítása 2017 tavaszán kezdődik.

A MÁV-START szolnoki telephelyén 2017-18-ban elkészülő tíz darab nemzetközi, másodosztályú, illetve tíz darab nemzetközi, többcélú utasterű és akadálymentesített IC+ kocsi a tavalyi forgalomba helyezett két, saját fejlesztésű prototípus terveire épülnek. A prototípusok 2014 októberétől

utasforgalmi próbaengedéllyel szállítottak utasokat, majd 2015 júniusában megkapták a típusengedélyt Magyarországon és a környező országokban is (Ausztria, Csehország, Lengyelország, Németország, Románia, Svájc, Szlovákia és Szlovénia). Az első két forgalomba helyezett kocsi már több mint 1,2 millió kilométert teljesített. A MÁV-START, valamint az osztrák és a svájci vasúttársaság szerint is kedvezőek a kocsik nemzetközi üzemeltetése során szerzett tapasztalatok.

A MÁV-START IC+ programjának köszönhetően már középtávon megújulhat az InterCity járműpark jelentős része. A nemzetközi IC+ flotta építését követően, 2018-tól állami forrásból 100 darab belföldi közlekedésre szánt IC+ kocsi sorozatgyártása indulhat el különböző elrendezéssel: teljes 1. és 2. osztályú, illetve többcélú utasterű mozgáskorlátozott utasok részére is kialakított részekkel, emelővel és akadálymentesített mosdóval. Ezek a hazai pályaparaméterekhez igazodva legalább 160 km/h sebességű közlekedésre lesznek alkalmasak.

ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI

A december hónapban esedékes közlekedési és technikatörténeti évfordulók

Városi közlekedés:

1934. 12. 15.

A Ganz gyár „Árpád” sínautóbusza első útját tette meg Budapest és Bécs között. A jármű valójában egy dízelmotorral hajtott vonat (motorkocsi) volt, mely 2 óra 59 perc alatt tette meg a Budapest-Bécs közötti utat.

1944. 12. 30.

A német hadsereg felrobbantotta az újpesti vasúti hidat.

1889. 12. 28.

Megalakult a Budapesti Helyiérdekű Vasút Rt. (BHÉV), amely 1900-ban már 50 km hálózattal rendelkezett, Dunaharaszti, Cinkota, Szentendre felé.

1890.12. 19.

Üzembe helyezték a világ első földalatti villamos vasútvonalát Londonban.



1933. 12. 16.

Megnyitották Budapest első trolibusz vonalát a Bécsi út- Vörösvári út sarkától az Óbudai temetőig.

1949. 12. 21.

A világháború utáni első budapesti trolibusz vonal megnyitása a Kossuth tér és az Erzsébet királyné út között. (70-es troli)

1965. 12. 30.

Üzembe helyezték a Nyugati Főcsatornát, amely a Keleti Főcsatorna leágazásaként 43 km hosszan látja el vízzel a Hortobágy nyugati részét.

Repülés:

1903. 12. 17.

A világ első bizonyítottan sikeres motoros repülése az Egyesült Államokban. A kísérlet a Wright fivérek nevéhez fűződik.

1910. 12. 22.

Kutassy Ágoston Franciaországból hozott repülőgéppel sikeres pilóta vizsgát tett. Ő kapta az 1. számú magyar pilóta igazolványt.

Személyek



1877. 12.18.

Született Budapesten Fejes Jenő autó és motortervező, a róla elnevezett lemezmotor feltalálója. A hazai autó és repülőgépgyártás megszervezőjeként tartjuk számon. Munkásságának elismeréseként a Mérnöki Kamara tagjai közé választotta. (meghalt: Budapest, 1952. 01. 29.)

1955. 12. 04.

Detroitban (USA) meghalt Galamb József a Ford gyár főmérnöke. 1908-ban kerültek forgalomba a T Ford autók, amelyeket a világ első népautóiként tartunk nyilván és amelynek tervezése Galamb József nevéhez fűződik. Másik kiemelkedő alkotása, a Fordson traktor, amely mintaképül szolgált az amerikai traktorgyártás számára. Bolygókeres sebességváltójával és villamos gyújtóberendezésével hozzájárult a gépkocsik technikai fejlesztéséhez. (született: Makó, 1881. 02.03.)



1906. 12. 18.

Budapesten meghalt Kölber Fülöp kocsigyáros, aki fivérével, Kölber Károllyal létrehozott egy kocsigyártó telepet, egyesítve a kocsigyártáshoz szükséges valamennyi szakmát. A Kölber gyár díszhintői a Közlekedési Múzeum gyűjteményeiben található. (született: Pest, 1817.)



1910. 12. 24.

Budapesten halt meg Guilbrand Gregersen norvég építési vállalkozó. 1847-ben érkezett Magyarországra, majd foglalkozott hidak építésével és ő irányította az Esztergomot Érsekújvárral összekötő vasútvonal építését is. További munkásságát dicséri a budai alagút, a szolnoki vasúti fahíd és az árvíz után Szeged újjáépítése. (született: Strand, Norvégia, 1824. 04. 17.)

1883. 12. 12.

A Nógrád megyei Csaláron (ma Szlovákia) született Zsélyi Aladár gépészmérnök, repülőgép tervező. Elméleti munkásságát jelzi több szakkönyve, amelyeket külföldön is kiadtak. Saját tervezésű gépein ő maga repült. 1914 tavaszán

bekövetkezett balesete során vérmérgezést kapott, majd Budapesten, 1914. 07. 01-én meghalt.

1834. 12. 06.

Született a németországi Schweinfurtban Mechwart András gépészmérnök, aki pályafutását munkásként kezdte. Műszaki egyetemet a németországi Augsburgban végzett. 1859-ben lépett a Ganz vasöntöde szolgálatába. Ebből néhány év alatt európai hírnévnek örvendő vállalatot épített ki. 1869-től a vállalat igazgatója. Számos kitüntetést kapott, 1899-ben nemességgel jutalmazták munkáját. (meghalt: Budapest, 1907. 06. 14.)

1915. 12. 07.

Budapesten meghalt Banovits Kajetán mérnök. A vasúti jelzőberendezések terén több újítás köthető a nevéhez. Ő volt a Közlekedési Múzeum első igazgatója és egy ideig a Magyar Labdarúgó Szövetség elnöke. (született: Mátýóc, 1841. 08. 10.)

IN MEMORIAM

Előhegyi István (1945-2016)

A vasútgépészeti technikum után Jászapáti gőzmozdonylakatosként kezdett dolgozni. Egyetemi tanulmányait 1966-ban kezdte meg az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem, amit 1971-re fejezett be. 1977-től a GySEV Zrt.-nél dolgozott. Szerzőként számtalan vasúti szakcikket, három vasúttal és egy brit haditengerészet történetével foglalkozó könyvet jegyzett szerző ill. társszerzőként. 1975-óta a KTE tagja 2013-ban Kerkápoly Endre díjat kapott.

Emlékét szívünkben örökre megőrizzük!

LAPSZEMLE

A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület lapja

Megjelenik kéthavonta, 60 oldalon B/5 formában.

Példányszáma: 600 db

Példányonkénti ára: 1380 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.

2017. évre vonatkozó előfizetési díjak:

Nyomtatott változat

- Nyomtatott változat NEM KTE tagoknak 8.280,- Ft
- Nyomtatott változat KTE tagoknak: 4.140,- Ft (tagdíj nélkül)

Digitális változat

- Digitális változat NEM KTE tagoknak 6.000 Ft
- Digitális változat KTE tagoknak 4.140,- Ft (tagdíj nélkül)

A kiadvány további információiról és megrendelési lehetőségeiről >> [ITT](#) << olvashat.

Közlekedéstudományi Szemle 2016. évi 6. szám

T A R T A L O M

Dr. habil. Gulyás András – Dr.-habil. Lindenbach Ágnes - Nagy Ádám – Tomascsek Tamás

Az autópálya-hálózat forgalmi menedzsment tervének előkészítő vizsgálatai – forgalmi elemzések

Mr. Varga Tünde, Prof. Dr.-Ing. habil. Palocz-Andresen Michael

A Real Driving Emisszió mérése és csökkentése gépjárművekben

Esztergár-Kiss Domokos – Dr. Csiszár Csaba

Utazástervező rendszerek értékelési szempontjaihoz tartozó súlyszámok meghatározása Fuzzy AHP alapú módszerrel

Tamaskovics Gergely – Dr. Tettamanti Tamás – Dr. Varga István

Az intelligens jelzőfej koncepciója: vezeték nélküli, elosztott rendszerű jelzőlámpás forgalomirányítás

Varga Károly

125 éve létesítették a tapolcai fűtőházat

Prof. Dr. Holló Péter

Gyermekek közúti biztonsága hazánkban

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 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: levelezes@ktenet.hu