

TARTALOMJEGYZÉK

SZERVEZETI HÍREK	1	AKTUALITÁSOK	4
NET SAROK	1	ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI	9
FELHÍVÁS KONFERENCIÁKRA	2	Senior programok	9
TAGOZATOK, TERÜLETI SZERVEZETEK PROGRAMJA	2	Közlekedési jubileumok 2012 március	9
PÁLYÁZATI FELHÍVÁS	2	LAPSZEMLE	10
		Közlekedéstudományi Szemle 2012/1.	10
		Felhívás	11
		Megrendelőszelvény	11

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2012. március 6. (kedd) 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat, a 2012. áprilisi Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

RENDELKEZŐ NYILATKOZAT A BEFIZETETT ADÓ EGY SZÁZALÉKÁRÓL

A kedvezményezett adószáma:

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

A kedvezményezett neve: **Közlekedéstudományi Egyesület**

TUDNIVALÓK

Ezt a nyilatkozatot akkor töltsse ki, ha valamely társadalmi szervezet, alapítvány vagy külön nevesített intézmény, elkülönített alap javára kíván rendelkezni.

A nyilatkozatot tegye egy olyan postai szabvány méretű borítékba, amely a lap méretét csak annyiban haladja meg, hogy abban a nyilatkozat elhelyezhető legyen.

FONTOS!

A rendelkezése csak akkor érvényes és teljesíthető, ha a nyilatkozaton a kedvezményezett adószámát, a borítékon pedig az **ÖN NEVÉT, CÍMÉT ÉS ADÓAZONOSÍTÓ JELET** pontosan tünteti fel.

A lezárt, aláírt borítékot küldje el az illetékes adóhivatalnak, vagy adja át munkáltatójának.

NET SAROK

- A Fővárosi Bíróság végzésével elfogadott Alapszabály honlapunkon olvasható.
- „Szervezeti működés dokumentumai” cím alatt a Küldöttközgyűlés, Országos Elnökség, Vezetői Tanács, Intéző Bizottság emlékeztetői olvashatók
- Az aktuális Hírlevél és Hírlevél archívum 2003. májustól honlapunkon olvasható
- A gyors és olcsó elektronikus postázás lehetőségét kihasználva, ha Ön a hírlevelet E-mail-en kéri, regisztráljon a www.ktenet.hu honlapon
- Az E-mail cím változást kérjük bejelenteni a KTE Titkárságán

FELHÍVÁS KONFERENCIÁKRA

MÁV dolgozók jelentkezése KTE konferenciákra:

A MÁV-on belüli jelentkezés esetén a MÁV dolgozók részére rendszeresített jelentkezési lappal, illetve csoportos jelentkezés esetén kiegészítő táblázat csoportos jelentkezéshez nyomtatvánnyal lehetséges, ami letölthető a MÁV számítógép hálózatáról (<http://10.1.141.2021/>)

Az egyesület felé továbbra is a konferenciához kiadott jelentkezési lappal lehet jelentkezni.

Sor-szám	Időpont	Cím	Rendező	Helyszín
1	2012. április 25-27.	Közlekedésfejlesztési és beruházási konferencia	KTE Vas Megyei Területi Szervezet Szakmai felelős: Csilléry Béla +3630/946-7797	Bükkfürdő
2.	2012. május	Műszaki Repüléstudományi Napok	KTE - BME	Budapest

Fiatalok (35 év alatti) kedvezményes részvételi lehetőségével kapcsolatban érdeklődni lehet: Dr. Török Ádám ifjúsági felelősnél, tel: +3620/993 2010

Konferenciával kapcsolatos információ kérhető a KTE titkárságán: 353-2005, 353-0562, 31-19 vasúti telefonszámokon

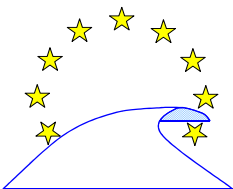
További információ, részletes program és a konferencia jelentkezési lapok az Internetről, a KTE honlapjáról letölthetők: www.ktenet.hu

Szíveskedjék a programokat figyelemmel kíséreni, mert az előre meghirdetett időpontok változhatnak.

TAGOZATOK, TERÜLETI SZERVEZETEK PROGRAMJA

2012. március 13. kedd. 13.00-15.45	<p>A Városi Közlekedési Tagozat Közlekedéstervezési - és Szervezési Szakosztály szervezésében előadás</p> <p>Téma: A Budapesti vasúti főpályaudvar lehetőségei. II. [Do we need a Central Railway Station in Budapest?] Előadók és felkért hozzászólók: Mr. Ambrosius Baanders szakértő, Hollandia, Dudás Mária MSc építőmérnök hallgató, Budai Zoltán BSc építőmérnök.</p> <p>A fórum angolul és magyarul zajlik, tömör fordításokkal. Szóba kerül a 4-es metró és az S-bahn projekt néhány tanulsága.</p> <p>Moderátor: Orosz Csaba egyetemi docens, KTE szakosztály elnök-helyettes.</p>	<p>BME, Kf. 99. Út és Vasútépítési Tanszék.</p> <p>1111. Bp. Műgyetem rkp. 3. K épület f99. (korábban alagsor: Ka. 80)</p>
-------------------------------------	--	--

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS



European Platform of Transport Sciences - EPTS
Young Forum of European Transport Sciences – YFE



I N A U G U R A T I O N
of the
EUROPEAN FRIEDRICH-LIST-AWARD
2012
to young scientists in European Transport Sciences

For the 8th consecutive time the European Platform of Transport Sciences – EPTS - awards a prize dedicated to young transport researchers. The prize is named "European Friedrich-List-Prize" to honour the extraordinary contributions of Friedrich List, a visionary of transport in Europe of the 19th century, being a distinguished economist and respected transport scientist committed to the European idea. The European Friedrich List prize is awarded for outstanding scientific papers in each of the following categories:

Doctorate paper (PhD or comparable)

1,000 €

and

Diploma paper (Master Thesis or comparable)

500 €.

The submitted papers should address topics in the transport field **within a European context and from a European perspective**, ideally making reference and contributing to the **sustainable development of elements and modes within pan-European or cross-border transport**. The subject should be characterized by its international scope while papers elaborating on technical matters are equally accepted as those with a background in economics or another discipline.

Eligible for submission are all scientific papers accomplished not longer than two years ago and which have not been submitted in another award competition. Papers may be submitted by individuals or a team of authors (up to five persons), being citizens of a country in Europe and under forty years of age at the time of submission. **Recommendations may only be made by full professors of universities or directors of research institutions.** Applications by the authors themselves will not be considered. The application dossier should include:

1. The full version of the paper in any European language.
2. An executive summary of five to ten A4 pages in English language.
3. A short CV of the author(s).
4. Recommendations are to be verified by the professor in a statement written in English or German language.

Candidates are invited to submit their papers in electronic format (*pdf or *doc) with papers exceeding 10 MB to be made available on CD ROM directly to the EPTS-Office.

The full applications have to be sent to the EPTS-contact person of the country, in which the paper was written:

Poland:	Prof. Elzbieta ZALOGA	e.zaloga@wieu.pl
Czech Republic:	DI Josef KOCOUREK	kocourek@fd.cvut.cz
Slovakia:	DI Miroslav SENKYR	senkyr.miroslav@vsbm.sk
Austria:	Prof. Peter FALLER	peter.faller@aon.at
Hungary:	Dr. Janos TOTH	toth@kku.bme.hu
Croatia:	Prof. Nenad DUJMOVIC	nenad.dujmovic@fsb.hr
Slovenia:	Prof. Stane BOZICNIK	stane.bozicnik@uni-mb.si
Germany:	Thomas JERGER	thomas.jerger@dvwg.de

All other applications have to be submitted directly to the EPTS-Office:

**European Platform of Transport Sciences – EPTS-Office
Hauptgeschäftsstelle der DVWG e.V.**

**Herr Thomas JERGER, thomas.jerger@dvwg.de
Agricolastraße 25
D-10555 Berlin
A L L E M A G N E**

Application deadline: **March 16th, 2012**

Submitted papers are evaluated by a jury composed of reputable individuals engaged in transport in its European dimension. The jury's result will be fixed in August 2012. The award ceremony is scheduled to take place on November 1st 2012 at the 10th European Transport Congress of the European Platform of Transport Sciences, to be held in Budapest, Hungary.

Contact:

Dipl.-Ing. Sebastian BELZ
General Secretary of EPTS
belz@econex.de
www.epts.eu

M 0049 177 59 61 407

P 0049 202 28 35 80

F 0049 202 28 35 870

Dipl.-Geogr. Thomas JERGER

Research Associate

Berlin Office of EPTS

Thomas.jerger@dvwg.de

P 0049 30 29 36 06 11

F 0049 30 29 36 06 29

ELŐRE MEG NEM HÍRDETETT RENDEZVÉNY

„A Hajózási Tagozat februári rendezvényén Mészáros Tibor okleveles gépészmérnök tartott előadást „a Tisza-i kompözelekedés bemutatása” címmel, majd, a „Tanulmányút a Tiszán és a Majrán” című film vetítésére került sor. A film 2005 júliusában készült el, rendezője Paulus Alajos volt.

A filmben magyar és külföldi hajózási, vízügyi és környezetvédelmi szakemberek tanulmányozzák, bemutatják a Tisza és a Majna hajózhatósági feltételeit, mert egyre inkább úgy tűnt már hét évvel ezelőtt is, hogy akár hajóval is mehetnénk Európába.

Ehhez azonban tudnunk kell, amit Széchenyi István is hirdetett: „A folyók sem elrendezni, sem egybekötni magukat nem fogják, ahhoz kéz és sok kéz kell, de a legnagyobb összhangban valódi tudomány által vezérelve.”

A helyszínt, amelyet a Budapesti Műszaki Egyetem Repülőgépek és Hajók tanszéke biztosított a tagozat részére köszönjük, és szívesen visszatérünk más programokkal is.”



Csabay Balázs
titkár

AKTUALITÁSOK**SAJTÓKÖZLEMÉNY**

Egyre népszerűbb a MÁV-START Zrt. legújabb kényelmi szolgáltatása: elérte a tízezret azon internetes vásárlások száma, amiben otthoni nyomtatással kérték az utasok a jegyet. Az online rendszerben az indulás óta több mint kétmillió jegyet vásároltak az utasok, az otthoni nyomtatás

lehetőségét jelenleg minden hetedik interneten vásárló veszi igénybe.

Kevesebb, mint két hónap telt el az otthoni jegynyomtatás bevezetése és a tízezredik otthoni nyomtatást választó vásárlás között. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az elmúlt nyolc hét alatt tízezer vásárló sem a pénztárakat, sem az állomási

jegykiadó automatákat nem vette igénybe a jegyvásárláshoz, elkerülve a várakozást és egyúttal csökkentve a többi utas sorbaállásra fordított idejét. Az első időszak statisztika adatai egyértelműen mutatják, hogy hétről hétre nő az interneten vásárló, de nem az állomási jegykiadó automatáknál jegyet nyomtató utazók száma. Az online jegyértékesítés növekvő népszerűségéhez a kényelmen túl hozzájárul, hogy elővételben, az utazás előtt akár hatvan nappal is megvásárolhatók a jegyek.

A MÁV-START Zrt. a legújabb kényelmi szolgáltatását – amely segítségével bárhol, akár otthon is ki lehet nyomtatni az interneten megvásárolt belföldi menetjegyeket, pót-, hely- és kerékpárjegyeket – 2011. november közepén indította el. Emellett természetesen továbbra is igénybe vehető az ország negyven állomásán található hatvan jegykiadó automata az online fizetéskor kapott kóddal.

Az internetes menetjegyváltás (e-ticket) lehetősége 2008. óta érhető el a személyszállító vasúttársaságnál, azóta egymillió feletti vásárlással több, mint kétmillió jegyet vásároltak a rendszerben az utazók. Folyamatosan nő a felhasználók száma is, jelenleg több mint kétszázezer regisztrált felhasználó van.

A MÁV-START Zrt. az internetes jegyértékesítési rendszerét folyamatosan fejleszti. A vasúttársaság célja, hogy egyszerűbb és gyorsabb legyen a menetjegyvásárlás, és így a szolgáltatást az utazók egyre nagyobb arányban vegyék igénybe. A jegyek otthoni nyomtatása az utas elégedettség növelése érdekében elindított jegyértékesítés-modernizálás első jelentős állomása volt, amelyet további fejlesztések követnek az online vásárlás erőteljesebb elterjedését elősegítve.

MÁV-START Zrt.



SAJTÓKÖZLEMÉNY

– A BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kara bemutatta a hazai vasút helyzetére és jövőjére vonatkozó kutatásait összefoglaló tanulmányt –

„A vasúti közlekedés társadalmi, gazdasági helyének és szerepének elemzése, a fejlesztés fő irányainak behatárolása” című tanulmányt mutatták be tegnap a Budapesti Műszaki Egyetemen, a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karának kutatói. A tanulmány szerzői 16 pontban összegezték megállapításaikat és javaslataikat. A dokumentum ajánlásokat tesz mind a pályahálózat, mind a gördülő állomány fejlesztésére, karbantartására és beruházásaira, éppúgy, mint a menetrend kialakítására. Több megállapítás foglalkozik az átterelő hatást kiváltó szabályozási mechanizmusok lehetséges hozadékával.

A MÁV Zrt. felkérésére készült kutatási jelentés átfogó képet ad a hazai vasút nemzetközi viszonylathoz mért helyzetéről, a továbbfejlesztés lehetséges irányairól és kívánatos peremfeltételeiről. A hazai vasúti szakirodalomban hiánypótló tanulmány kialakításában egyeztető jelleggel a MÁV csoport vezető szakemberei is részt vettek.

Dr. Zobory István professzor, a tanulmány témavezetője prezentációjában a vasút fejlesztésének kívánatos irányaira nézve kiemelte a villamos vontatás előnyével járó energiahatékonyság fontosságát, a járműpark homogenizálását és a motorvonatok műszaki, technikai és energetikai előnyeit. „Különösen igaz ez Magyarországon, ahol az előváros csekély állomástávolságaira kedvező menetidőt csak dinamikus gyorsítóképesseget és rugalmas szerelvényhosszt biztosító, könnyen megbontható motorkocsikkal biztosítható gazdaságosan”.



„Minden összetevőt a kívánt eljutási időhöz, valamint a menetrend köré kell felépíteni, tehát az alépítmény, a felépítmény, a vágányok, a gördülő állomány, a biztosítóberendezések, a felsővezeték, az energia, a teljes infrastruktúra, sőt az emberi állomány is egy szerves egységet kell, hogy alkosson, melyről csak így egészében érdemes gondolkodni.” – fejtette ki Zobory István, aki a pályák állapotával kapcsolatban, azok halaszthatatlan felújítását sürgette; nem pontszerűen, hanem egész vonalak átfogó rekonstrukciójaként,

amelynek során a mellékvonalakról sem szabad elfeledkezni.

Jó fejlesztési alapként szolgál az európai átlagnál sűrűbb pályahálózat és Magyarország kedvező geopolitikai helyzete – mindez jó alapot szolgáltat a hazai vasút fejlesztését illetően.

Szarvas Ferenc, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgató

részletesen reflektált az elhangzottakra, kiemelte, hogy az ajánlások nagyjából részben találkoznak a MÁV csoport fejlesztési törekvéseivel.

Kiemelte, hogy „Jelenleg a legnagyobb problémát a lassújelek okozzák, amelyek ütemes felszámolása kulcsfontosságú a versenyképes utasvonzás érdekében. Tekintettel arra, hogy erre jelenleg nem vehető igénybe EU-forrás, vállalkozói finanszírozás keretében oldható meg, amelyet abból az elérhető energia-megtakarításból lehet finanszírozni, amely a fékezéseket követő gyorsítások elmaradásával realizálható – nem beszélve a járművek csekélyebb szerviz igényéről. Ezt a megközelítés érvényes a modern biztosítóberendezések telepítésre is, amelyet visszaigazolt a dél-balatoni Központi Forgalmirányító megvalósítása.”

„Továbbá, a komplex pályafelújításokra vonatkozóan jó példa a 120a vonal átfogó rekonstrukciója, amelynek keretében a teljes pálya-, valamint az

állomási környezet egyszerre újul meg 2012-ben – ez az ajánlásokban olvasható megközelítés gyakorlatba ültetését jelenti.”

Szarvas Ferenc kiemelte továbbá, hogy a MÁV vezetése a tervezett jármű megújítás során kiemelt szempontként kezeli az eszközök teljes élettartam költségét, amelyen belül az energiahatékonyság meghatározó elemként jelenik meg.

„Köszönjük az alapos kutatómunkát, a megszívlelendő megállapításokat és javaslatokat. Mi is látjuk a magyar vasút gyenge pontjait, melyek orvoslásával kapcsolatos törekvéseinknek, csak a rendelkezésre álló erőforrások szabhatnak határt” – zárta válaszáat Szarvas Ferenc.

KÖZLEMÉNY

A budapesti tömegközlekedés finanszírozásának megoldására irányuló egyeztetések több mint egy éve zajlanak, amelynek keretében Budapest számos javaslatot készített elő, ennek részeként pedig a Főváros és BKK által támogatott elképzelések mellett sokszor irreális, mások által megoldásként láttatni kívánt, akként bemutatott opciók elemzését, következményeinek bemutatását is elvégeztük. A munka célja az, hogy a kormányzat által támogatható és döntést követően végrehajtható megoldásokat találjunk a súlyos finanszírozási válságra, mely a korábbi években felvett BKV-hitelek törlesztési kényszeréből és a folyó finanszírozás megoldatlanságából ered. Erre a nyilvánosságra került városi útdíj koncepciója nem alkalmas.

A fővárosi közösségi közlekedésének fenntartása érdekében a központi költségvetésben szereplő, jelenleg zárolt 32 milliárd forintot felül további mintegy 21 milliárd forint biztosítása szükséges. A Fővárosi Önkormányzat részéről legutóbb 2012 januárjában készült javaslatcsomag, nyolc egymásra épülő, részben pedig egymást helyettesítő, alternatív javaslattal. A BKK feladata ezen anyag kidolgozásánál az volt, hogy minden felvetett opció, ötlet, lehetőség, javaslat szakmai kidolgozását, elemzését elvégezzük. Így került sor a tárgyaló delegáció egyik tagja által felvetett javaslat, az azonnal bevezethető, a város teljes területére szóló, nem behajtás függő díjazásra épülő matricás útdíj részletes elemzésére is, a BKK szerepe ebben az volt, hogy a hatásokat illetékes szakmai közlekedésirányító szervezetként bemutassa.

A BKK az elkészült elemzésében – melyet a Fővárosi Önkormányzat a Kormány felé is továbbított – azt írta, hogy az útdíj bevezetésének jelentős kockázatai vannak, például a következők:

- aránytalanul terheli a külső kerületek között rövid utat megtevő autóst a belvárosba tartó, az utakat és a környezetet jobban terhelő ingázókhoz képest, a dugódíjjal ellentétben ilyen differenciálásra alkalmatlan,
- nagyon kérdéses akár még az igen alacsony, 50%-os fizetési hajlandóság elérhetősége is, mivel a fizetés lényegében ellenőrizhetetlen, az élőerős ellenőrzéssel és aktív rendőrségi jelenléttel is csak a budapesti forgalom elenyésző része ellenőrizhető, az elavult módszerekkel történő, matricás bevezetés kockázatai jelentősek
- jelentős felháborodást válthat ki a közvélemény részéről párhuzamos tömegközlekedés-fejlesztés és egyéb intézkedések nélkül,
- lejáráthatja az egy adott belső zónába való behajtásra épülő, kamerarendszerekkel és elektronikus fizetési rendszerrel támogatott dugódíj koncepcióját és annak későbbi bevezetését ellehetetlenítheti politikailag és természetesen szakmailag.

A fentiekből látható: a BKK szerepe nem a javaslatlét, hanem a hatáselemzés volt az útdíj kapcsán és ennek nyomán a szükséges technológiai háttér (kamerarendszer, elektronikus fizetési rendszer) nélkül, ilyen típusú, az úthasználattól független díjrendszer mellett a megvalósítást nem javasoltuk és egy elkapkodott útdíjat szakmailag nem is támogatunk. A 4-es metró uniós támogatása kapcsán a belvárosi behajtási díj bevezetése az EU által előírt feltétel, azonban ezt csak kellő körültekintéssel és technológiai felkészültséggel szabad bevezetni, az európai példákhoz hasonlóan, egy meghatározott belvárosi zónába való behajtásra épülő díjrendszerrel.

Budapesti Közlekedési Központ



SAJTÓKÖZLEMÉNY

Egyre többen használják a wifit a vonatokon

Folyamatosan növekvő igény mutatkozik a vonatokon az ingyenes, vezeték nélküli internetelésre – ezt mutatják a tapasztalatok és a közvélemény-kutatások. Az adatforgalom dinamikusan, havonta 30-40 százalékkal nőtt. További bővítésként – az utasigényeknek megfelelően – a MÁV-START Zrt. az InterCity hálózatán közlekedő járművein tervezi az ingyenes wifiszolgáltatás biztosítását és ehhez kapcsolódóan konnektorok kiépítését.

A tavalyi év szeptemberétől több vonatan is díjmentesen biztosítja utasainak a MÁV-START Zrt. a vezeték nélküli internetelés lehetőségét. A vasúttársaság tapasztalatai és a mérések alapján egyre többen veszik igénybe a szolgáltatást, és a felhasználók által letöltött adatmennyiség is folyamatosan nő: az első négy hónapban több mint 510 GB volt az adatforgalom. Eddig 240-en voltak a legtöbben, akik egyidejűleg csatlakoztak a rendszerre, átlagosan pedig naponta 150-en interneteztek. Az egy kocsiban wifit használók eddigi legnagyobb száma 30 fő volt. A legtöbben péntekenként és vasárnaponként utaznak az érintett vonatokon, így ezeken a napokon a legnagyobb a szolgáltatás igénybevétele is. Ehhez a fedélzeti internetezők háromnegyede laptopot, netbookot, a többi utazó okostelefont használ.

Vezeték nélküli internetelésre jelenleg tíz InterCity kocsiban van lehetősége az utasoknak, ezek a járművek Budapest Keleti pályaudvar, Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen és Budapest Nyugati pályaudvar viszonylatában, a Délibáb InterCity, a Borsod InterCity, a Kócsag InterCity és a Sajó InterCity szerelvényekben közlekednek. A wifielérést biztosító kocsikon hatalmas, jól látható, külső matricával látszik a szolgáltatás. Az érintett járművekben az üléshelyek mellett 230 voltos csatlakozó is található, ennek segítségével menet közben is tölthetők az eszközök. A vezeték nélküli internet-hozzáférés maximális sávszélessége kocsinként 7,2 Mbps, ami elsősorban levelezésre, portálok olvasására elegendő.

A MÁV-START Zrt. 2011 novemberében kérdőívvel végzett felmérést az utazók körében, ez igazolta: valós az igény a wifire a vonatokon, a szolgáltatást igénybevevők 44 százalékának nincs mobilinternet-hozzáférése és más vonatokon is szívesen használna vezeték nélküli internetet. További bővítésként – az utasigényeknek megfelelően – a MÁV-START Zrt. az InterCity hálózatán közlekedő járművein tervezi az ingyenes wifiszolgáltatás elindítását és ehhez kapcsolódóan konnektorok kiépítését.

MÁV-START Zrt.

SAJTÓKÖZLEMÉNY

Sikeresen működik az új villamosbarát lámpaprogram a Nagykörúton

Február elseje óta sikeresen működik az új jelzőlámpa-program a Nagykörúton, melyet a Budapesti Közlekedési Központ valósított meg. Az új lámpaprogram eredményeként a várakozásaink szerint 32-ről 29-30 percre csökkent a 4-es és 6-os villamosok menetideje, a 2-3 perces menetidő-csökkenés hatására pedig változatlan számú villamossal sűrűbben tudjuk közlekedtetni a járatot. Ez azt jelenti, hogy a reggeli és délutáni csúcsidekban óránként 28 helyett 30 villamos közlekedik, a kapacitás tehát 7%-kal megnőtt.

A BKK büszke a fejlesztésre, mivel jól mutatja az új közlekedési intézményrendszer lényegét. Korábban a lámpaprogramozásnál elsősorban a közúti gépkocsi-közlekedés élvezett előnyt, még akkor is, ha egy adott útvonalon a tömegközlekedést használók vannak többségben. A Nagykörúton óránként csúcsidekban egy irányban kb. 3000 ember utazik autóval (ez a hidakon mérhető maximum), míg 8000 utas használja a 4-es és 6-os villamosokat. Logikus és racionális tehát, hogy a többség érdekei és várospolitikai célkitűzéseink szerint a villamosokhoz hangoljuk a zöldhullámot és a lámpaprogramokat.

Az új lámpaprogram eredményeként a villamosok a megállóban csak annyit várakoznak, amennyit az utascsere miatt szükséges. Az új lámpaprogram az első két nap tapasztalatai alapján jól vizsgázott, a várt hatásokat elértük, a villamosok gyorsabban és új, sűrűbb menetrendjüket betartva közlekednek. A Nagykörúton csúcsidekban az eddigi 90 helyett 60 másodperces ciklusokban működnek a lámpák, mely segíti a körúti villamosok egyenletes közlekedését, így a másfél vagy 3 perces követés helyett egyenletes 2 perces követést tudunk biztosítani.

csúcsideben, ha nincs fennakadás a vonalon. A folyamatos üzem tapasztalatai alapján, ha valahol még szükséges, a néhány másodperces korrekciókat el fogjuk végezni. A közúti forgalomban érdemi fennakadást nem okozott az új lámpaprogram, a 60

és 90 másodperces ciklusidőkkel működő útvonalak találkozásainál kisebb, 1-2 perces menetidő-növekedést okozó torlódások fordultak elő. Az első reggeleken ílyet a Széll Kálmán téren és az Üllői úti csomópontban tapasztaltunk. A gyalogosok

várakozási ideje a legtöbb helyszínen csökkent a korábbi állapothoz képest.

A fejlesztés az Európai Unió és az Új Széchenyi Terv támogatásával valósult meg, a kedvezményezett a Fővárosi Önkormányzat volt. A BKK folytatja a tömegközlekedés előnyben részesítését és hasonló intézkedések megtételét, a BKK Közúttal és a BKV-val együttműködésben. A következő ütemben egyes dél-pesti villamosvonalak környezetében végezzük el a lámpaprogramok teljes felülvizsgálatát és villamosbaráttá alakítását.

KÖZLEMÉNY

Magyar-szlovák együttműködések közúton és vasúton

Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár és Érsek Árpád, a szlovák Közlekedési, Építésügyi és Regionális Fejlesztési Minisztérium államtitkára társelnökletével tizenkettedik ülését tartotta a kétoldalú Infrastruktúra Vegyesbizottság 2012. február 7-én, Pozsonyban. A testület megvitatta a határon átnyúló vasúti fejlesztések, a vasúti teherforgalmi együttműködések lehetőségeit. A felek áttekintették a tervezett közúti szerződések aktuális helyzetét.

A két ország között korábban fennállt közlekedési kapcsolatok helyreállítását, az új összeköttetések létesítését jelentősen felgyorsíthatja egy aláírás előtt álló keretegyezmény. Jelenleg bármely határmenti infrastruktúrafejlesztés kizárólag államközi megállapodás alapján indítható. Az előkészített megállapodás alapján a kisebb léptékű építkezések (pl. helyi közutak, kerékpárutak) esetén elegendő lesz a beruházóknak megállapodniuk. A keretegyezményt a felek még februárban aláírhatják.

Folyamatban van az Ipolydamásd-Helemba és Vámosmikola-Ipolypásztó közti hidak megépítéséről szóló egyezmények szövegének véglegesítése is. Február végén adják át a forgalomnak a második új Ipoly-átkelőt, a szécsényi Katalin hidat.

A felek tárgyaltak a Távols-Kelet és az EU közötti áruforgalom vasútra terelése érdekében megtehető

közös lépésekről is, vizsgálták az Ágcseryő-Csap-Záhony vasúti háromszög összehangolt használatának lehetőségeit. A szlovák delegáció a vasúti közlekedéssel foglalkozó szakértői munkacsoport létrehozását kezdeményezte. A felvetést a magyar küldöttség a közúti kapcsolatok területén korábban létrejött hasonló fórum kedvező működési tapasztalatainak ismeretében támogathatóknak tartotta.

2011 a kétoldalú közlekedési kapcsolatok fejlődése szempontjából rendkívül eredményes évnek bizonyult. A magyar és a szlovák kormány az összehangolt tervezés és építés érdekében júniusban kijelölte a Miskolc és Kassa közötti gyorsforgalmi út határmetszéspontját. Nyár óta ismét nyitott a gépjárműforgalom előtt a sátoraljaújhelyi határhíd. Az Új Széchenyi Terv nemzeti programjának részeként új Duna-híd teremt majd összeköttetést Komárom és Révkomárom között. A fejlesztésről szóló megállapodás szintén előkészítés alatt áll. Sorra épülnek a határon átnyúló kerékpárutak is Magyarország és Szlovákia között.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Kommunikációs Főosztály

ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI

SENIOR PROGRAMOK

A KTE Vas Megyei Senior Szakcsoport szervezésében

2012. III. 5. előadás: Pályavasúti szakág szervezete a MÁV Zrt-nél. Előadó: Csilléry Béla
Bővebb felvilágosítást ad: **Sparing László** tel: 06-20/598-2564

A KTE Baranya Megyei Területi Szervezet Senior csoport szervezésében

2012. III. 5. előadás: Alfred Wegener 1912. január 6-án jelentette be kontinensvándorlási elméletét
Előadó: Dr. Kovács János egyetemi tanár
Bővebb felvilágosítást ad: **Bujdosó Attila** tel.: 36-30/62005330

A KTE Volán Vállalatok Senior Csoport összejövele

2012. III. 8. 10.30 órakor a MTESZ Székház (1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 6-8.) IV. 427. sz. termében

Szervező: **Jankó Piroska**

A KTE Vas Megyei Senior Szakcsoport szervezésében

2012. III. 19. előadás: Közúti közlekedésbiztonság Hollandiában. Előadó: Sparing Dániel
Bővebb felvilágosítást ad: **Sparing László** tel: 06-20/598-2564

A KTE Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Senior Szakcsoport szervezésében

2012. III. 26. előadás: A Borsod Volán környezettudatos tevékenysége. Témafelelős: Papp Gábor
Bővebb felvilágosítást ad: **Sas Gábor** tel: 06-30/5560-883

Közlekedési jubileumok 2012. március

1782	március	30	Budán kikötött nagy feltűnést keltve Batthyány Tódor Bucentaurus nevű vitorlás szállító-hajója.
1817	március	21	Vízre bocsájtották az első magyar gőzhajót a Carolinát a Dráva melletti Sellyén, hossza 13 m, szélessége 3 m, gépe 24 LE-s volt.
1847	március	20	Megalakult Pesten az Első Magyar Tisza Gőzhajózási Társaság.
1852	március	20	Erdély kormányzója rendeletet adott ki az országos közmunkáról.
1857	március	1	Szegeden megindult az omnibusz-közlekedés a pályaudvar és a Főtér között.
		14	Az uralkodó jóváhagyta a vasúti hivatalnokok egyen-ruházati szabályzatát.
		15	Új rendőrségi-szabályozás értelmében belföldön útlevél helyett igazolási-jegyet kell váltani.
1862	március	29	A Király-utcai omnibusz-közlekedés tumultuózus-jeleneteiről számolt be a Sürgöny.
1867	március	7	Belügyminisztériumi rendelkezés az esztergomi-kövezetvám díjtételeiről.
		24	A Buda-Pest gőzössel megindult a menetrend szerinti közlekedés a főváros és Bezdán között.
1872	március	7	A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium elrendelte a vasúti-üzletmenetben a magyar nyelv fokozatos bevezetését.
		9	A király szentesítette a pesti indóházakat összekötő vasút kiépítését elrendelő törvénycikket.
		10	Királyi-szentesítés a Máramarosszigeti Bányakincstár iparvasútvjáról.
		11	Minisztériumi figyelmeztetés az útkaparóknak szolgálati jelvényük viseléséről.
		18	Megnyílt a Kassa-Oderbergi Vasút Igló és Abos közötti 68 km-es szakasza.
		22	A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium elrendelte a harmadik kocsiosztály kényelmesebbé tételét kalap- és csomagtartók felszerelésével.
1882	március	12	Megnyílt a MÁV Rákos és Újszász közötti 74 km-es szakasza.
1887	március	9	Vasúti gyakornokként polgári iskolát végzettek is alkalmazhatók lettek.
		12	A vasúti tisztképző tanfolyam felügyelő bizottsága meghatározta az intézmény igazgatási szabályzatát és az ideiglenes tantervet.
		23	Minisztériumi rendelet az államépítészeti hivatalok működéséről és feladatairól.
1892	március	7	Megnyílt a Brassó-háromszéki közúti vasút Brassó és Hosszúfalu közötti 16 km-es vonala.
1897	március	20	Törvénycikk a kikötői illetékekről.
1902	március	2	Budapesten bérkocsi szakegylet alakult.
1907	március	15	Ezután Balatonszárszón a vonatok egész évben megálltak, de jegykiadás csak június 15 és szeptember 15 között volt.
1912	március	12	Hatályba léptek a Barcika-ormospusztai és a Privigye-nyitrabányai

			vasútvonalak állami megépítését elrendelő törvénycikk.
1922	március	11	A kereskedelmi miniszter kiterjesztette a menekültek által elfoglalt vagonok felszabadításával és ingóságok elhelyezésével foglalkozó bizottság hatáskörét
1927	március	13	... "Nincs már vagonlakó a MÁV-on" Vasúti és Közlekedési Közlöny
		27	A Népszövetség megszüntette az állandó katonai ellenőrzést Magyarországon,
1932	március	22	Elkészült a MÁVAG 5000. gőzmozdonya
		27	Elindultak a MÁV-on a 75 %-os kedvezményű „filléres-gyorsok”. Gépjárművek üzembe helyezését, vizsgáztatását az illetékes rendőrhatóságok végzik.
1942	március	21	Megnyílt a Kolozsvári MÁV Kórház és Rendelőintézet.
1947	március	10	Befejeződött Nagyszentjános és Győr között a pálya helyreállítása.
		31	A BSzKRT külterületi hetijegyet vezetett be.
1952	március	8	Felavatták Sztálinváros új vasútállomását, melyen fiatal, kezdő Vasutas káderek odahelyezésével ifjúsági állomást alakítottak.
		29	Forgalmi- és kereskedelmi-sztahanovisták értekezlete.
1957	március	1	Megnyílt a Budapest-Debrecen-Budapest légi járat.
		5	A MALÉV újraindította bécsi járatát.
		7	A SABENA megindította Brüsszel-Budapest járatát.
1972	március	16	Magyar-jugoszláv vasúti határforgalmi egyezmény Szabadka, Gyékényes és Murakeresztur közös határállomások használatáról.
		31	Megszűnt a forgalom Veszprém-külső és Meggyespuszta közötti 11 km-es vonalszakaszon.
1977	március	1	Merkur telep nyílt Debrecenben. Elkészült az Ikaruszban a 100 000. autóbusz.
		5	A MÁV 5 millió rubel hitelt vett fel a kelebiai vonal villamosítására és egyéb korszerűsítésére.
1982	március	18	A minisztertanács elfogadta az É-D-i metróvonal beruházását.
		20	A nyári-szezon végéig Budapesten un. telkes-autóbusz-járatok.
1992	március	13	Felavatták Szentgotthárdon a General Motors összeszerelő-üzemét.
1997	március	4	A vasút és Európa címmel tudományos konferencia az Akadémián.
		8	Forgalom-lassító demonstráció Bács-Kiskun megyében a magas M5 díjak miatt.
		16	Közvetlen RoLa-vonatok Kiskundorozsma és Sezana között.

LAPSZEMLE

Közlekedéstudományi Szemle 2012/1. szám

Felhívás

Bíró József: Vasúti Közlekedésbiztonsági Vándorvonal

Dr. Ruppert László: Globális kihívások a közlekedésben

Könyvismertető

Erdősi Ferenc DSc: Afrika a globális áruszállítási térben

Kovács házy Frigyes – Pusztai Sándor: Közlekedési pályaszerkezetek elektromágneses vizsgálata

Tóth Géza – Kálmán László: A közúti megközelíthetőség néhány aspektusa

Juhász Mattias – Széll Gábor: Irányvonalak a közúthálózat fejlesztésében – centrális és rácsos szerkezet (Összehasonlító elemzés)

Andrejszki Tamás – Dr. Török Árpád: Intelligens rugalmas közlekedési rendszerek díjképzési módszertana

A Közlekedéstudományi Egyesület irodalmi díjasai

A Közlekedéstudományi Szemlében 2011. évben megjelent cikkek

A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) lapja

Megjelenik kéthavonta, 64 oldalon B/5 formában

Szerkesztőség: 1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 6-8.

Telefon: 353-2005

Fax: 353-2005

E-mail: info@ktenet.hu

Előfizetési díja egy évre: 8280.-Ft. egy lapszám ára: 1380,- Ft.

A lapszámok tartalomjegyzéke megtekinthető a megjelenés időpontjában a KTE honlapján – www.ktenet.hu – a kiadványaink menüpont alatt.

Lapunk példányonként megvásárolható a **Közlekedéstudományi Egyesület Titkárságán**,

Felhívás

Ezúton is felhívjuk Támogatóink, Előfizetőink figyelmét, hogy a Közlekedéstudományi Szemle az Önök hathatós támogatásával változatlanul megjelenik. Tesszük ezt a kijelentést annak ismeretében, hogy az évi hat lapszám teljes kiadási költsége még nem áll rendelkezésre, de minden bizonnyal közösen megteremtjük a szükséges feltételeket.

A Szemle megjelenése a közelmúlt eseményeit – megszűnt/szünetel a Közlekedésépítési Szemle és a Városi Közlekedés kiadása – figyelembe véve az egyetlen lektorált, tudományos közlekedési szakfolyóirat, amely az előzőekre is tekintettel történelmi helyzetbe került. Aki tehát felelősséget érez a közlekedési szakma iránt és anyagi lehetőségei megengedik, fizessen elő a Szemlére, megerősítve ezzel a kiadás anyagi bázisát.

Sokszor elhangzik – joggal – az elkötelezett közlekedési szakemberek, a fiatal és tapasztaltabb tudósok részéről, hogy „az nem létezik, hogy egy közlekedési szakma ne tudna egy szakfolyóiratot

eltartani!” Teszik ezt a kijelentést annak ismeretében, hogy a rendkívül takarékos gazdálkodást folytató kiadó (Közlekedéstudományi Egyesület) a lap alapítója és gazdája.

Külön jó hír, hogy hamarosan megindítjuk a Szemle elektronikus mutációját, amelyhez a Támogatók és az Előfizetők többletköltség nélkül juthatnak hozzá.

Az anyagi bázist biztonságosabbá tevő és az olvasottságot növelendő szándékból kiindulva arra az elhatározásra jutottunk, hogy az **egyéni KTE tagok részére ez évtől 4140 Ft/év előfizetési díjért kézbesítjük a Szemlét.** (Aki már 2012-re befizettek, azok részére a jövő évben jóváírjuk a többletet.)

Bízunk abban, hogy kezdeményezésünk megértésre talál Tagtársaink körében, és jelentős mértékben megemelkedik majd az előfizetői létszám.

A szerkesztőség

MEGRENDELŐSZELVÉNY¹

Alulírott
megrendelem a Közlekedéstudományi Szemlét a következő hónaptól az alábbiak szerint.

Megrendelő neve:

.....

címe:.....

.....

(ahová a lapot kéri)

telefonszám:

fax:.....

e-mail:

A megrendelés időtartama:*

2012. évre előfizetési díj: 8280,- Ft pld.

egyéni KTE tagoknak: 4140,- Ft pld.

Az előfizetési díjról számlát kérek:*

igen

Számlázási név:

.....

Számlázási cím:

.....

.....

nem

*A megfelelőt kérjük beikszelni!

Tudomásul veszem, hogy az első lapszám kézbesítésére az előfizetési díj befizetését követően kerül sor.

Az előfizetési díjat az alábbiak szerint fizetheti be:*

Rózsaszín postai átutalási csekken az alábbi címre:

Közlekedéstudományi Egyesület,

1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 6-8.

Banki átutalással (név és cím feltüntetésével)

az alábbi bankszámlaszámra: 10200823-22212474

.....
alírás

¹ Visszaküldhető e-mailben a szemle@ktnet.hu címre, faxon a 06-1-353-2005 számra vagy a 1055 Budapest Kossuth Lajos tér 6-8. IV. 416. postacímre

VÁROSI KÖZLEKEDÉS

A Budapesti Közlekedési Részvénytársaság és a Közlekedéstudományi Egyesület lapja

Megjelenik kéthavonta, 64 oldalon A/4 formában

Szerkesztőség: 1980 Budapest, Akácfa u. 15. V. em. 520.

Telefon: 1/322-7074

Fax: 461-6571

E-mail: nagyj@bkv.hu

Előfizetési díja egy évre: 3000,- Ft, egy lapszám ára: 500,- Ft.

A lapszámok tartalomjegyzéke megtekinthető a megjelenés időpontjában a BKV honlapján – www.bkv.hu
– a kiadványaink menüpont alatt.

Lapunk példányonként megvásárolható a **Földalatti Vasúti Múzeumban** Deák téri aluljáró, nyitva: egész évben, hétfő kivételével 10-17 óráig.

HIRDESSZEN HÍRLEVELÜNKBEN!

Hirdetési tarifáink:

Első oldalon (A5 méret)

50.000.- Ft + ÁFA

Hátsó oldalon (A5 méret)

30.000.- Ft + ÁFA

Belső oldalon (A5 méret, vagy szórólap)

20.000.- Ft + ÁFA

A jogi tagvállalataink 20% kedvezményt kapnak.

Cím: **Közlekedéstudományi Egyesület Titkárság**

Budapest, V., Kossuth L. tér 6-8. IV. 416.
Tel/Fax: 353-2005, 353-0562

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET

1055. Budapest, Kossuth Lajos tér 6-8. IV. 416.
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

Budapest, V. Kossuth Lajos tér 6-8. IV. 416.

Felelős szerkesztő: Imre Lászlóné

Hírlevél és Honlap Bizottság
elnöke

Levélcím: 1372 Budapest 5. Pf. 451.

Telefon/fax: 353-2005, 353-0562

Vasúti: 31-19

Internet: <http://www.ktenet.hu>

E-mail: info@ktenet.hu