

2013
7
július



hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET[®] HAVI TÁJÉKOZTATÓJA

SZERVEZETI HÍREK	1
KTE iroda költözés	1
NET SAROK	2
FELHÍVÁS NAGYRENDEZVÉNYEKRE	2
38. Ütügyi Napok	2
XIII. Városi közlekedés aktuális kérdései	2
VII. Határok nélküli partnerség	3
MÁV dolgozók jelentkezése a KTE konferenciákra	3
BESZÁMOLÓK	3
Gépjárművezetés közbeni mobiltelefonálás hatásainak mérése és kiértékelése a gépjárművezetői teljesítményre	3
EGYÉB RENDEZVÉNYEK	5
SciNet Research Forum 2013.....	5
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK	6
Ingyen utazhatnak Budapest közigazgatási határán belül a START Klub kártyával rendelkező elővárosi utasok	6
Egy éve lehet a vonatjegyet mobilegyenlegről fizetni	6
Személyes ügyfélszolgálat a győri vasútállomáson	7
Elkészült az új FLIRT-vonatok látványterve	8
Koronázási Nostalgia vonattal a „királyi pár” társaságában, Gödöllőre a frissen felújított „Királyi Pullman kocsiban”	8
200 új munkahely Debrecenben.....	9
Júniustól a BKK üzemelteti az M1-M7-es autópálya bevezetőjének budapesti szakaszát.....	10
Elkezdődik a metróállomások beléptető kapuinak tesztje	11
Ügyfélközpontú fejlesztések júniusban a közösségi közlekedésben	12
Június 1-jétől még tovább tartanak nyitva a BKK-bérletpénztárak.....	12
Júniustól újabb Mercedes-Benz Citaro buszok állnak forgalomba Budapesten.....	12
Kiírtuk a közbeszerzési eljárást az 1-es villamos meghosszabbítására és felújításának második szakaszára	13
Együttműködés a logisztikai versenyképességért	15
ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI	16
Közlekedési jubileumok 2013. július	16
Dr. Balázs Györgyre emlékezünk	16
LAPSZEMLE	18
Tartalom.....	18

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2013. augusztus 14. 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat, a **2013. szeptember** Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

KTE iroda költözés

Az Országos Elnökségi Ülés és Küldött Közgyűlés döntése alapján a KTE Titkársága elköltözik. **Új cím: 1066, Budapest Teréz körút 38.** A költözés várható időpontja: 2013. július 8 (hétfő).

Július 4-től 14-ig a KTE Titkárság költözés miatt zárva tart!

A vezetékes telefonok nem működnek, sürgős esetben a Kollégákat a következő mobilszámokon tudja elérni:

Szijártó Klarissza +36-30-512-1911
Kiss Anita +36-30-209-5049

Kérjük, hogy csak sürgős esetben keressék a munkatársakat. **Július 15-től a megszokott nyitva tartás szerint** (H-CS: 8.00-16-30; P: 8.00-14.00 között) állnak szíves rendelkezésükre.

NET SAROK

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

FELHÍVÁS NAGYRENDEZVÉNYEKRE

A Közlekedéstudományi Egyesület Közúti Szakosztálya három év után, újra megrendezi az „Útügyi Napok” című konferenciáját.

Az előadások témáját (hamarosan a részletes programot), és a jelentkezést az utugyinapok.ktenet.hu oldalon találja.

Várjuk jelentkezését a konferenciára!

Üdvözlettel:
KTE Közúti Szakosztály

**„XIII. Városi közlekedés aktuális kérdései”
2013. szeptember 12-13.**

„FORGASSUK EGYÜTT”



A Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozata immáron tizenharmadik alkalommal rendezi meg a „Városi közlekedés aktuális kérdései” című konferenciát.

A Konferencia részletes programját és a jelentkezést, a www.ktenet.hu oldalon találja.

Üdvözlettel:
KTE Városi Közlekedési Tagozata

„VII. Határok nélküli partnerség” nemzetközi konferencia

2013. október 3-4-én
Salgótarján- Fülek- Filakovo (Szlovákia)

Immár hetedik alkalommal kerül megrendezésre a „Határok nélküli partnerség” nemzetközi konferencia, magyar és szlovák helyszínekkel.

A részletes programot, és jelentkezési lapot a www.ktenet.hu oldalon találja.

Kérem, jegyezze elő a 2013. október 3-4-i konferencia időpontját. Részvételére számítunk.

Kecskés Zoltánné sk.
KTE Nógrád Megyei
Területi Szervezet Titkára
06/30/389-8844

MÁV dolgozók jelentkezése a KTE konferenciákra

Minden konferencia programja és jelentkezési lapja (online jelentkezés is) megtalálható a KTE honlapján a www.ktenet.hu oldalon.

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 számítógépes hálózatáról. (<http://10.1.141.2021/>)

Szíveskedjék a programokat figyelemmel kísérni, mert az előre meghirdetett programokban változások előfordulhatnak.

BESZÁMOLÓK

Gépjárművezetés közbeni mobiltelefonálás hatásainak mérése és kiértékelése a gépjárművezetői teljesítményre

Mennyiben hat a gépjárművezetőkre a vezetés közbeni mobiltelefon használat? Erre a kérdésre kerestük a választ 2013. június 08-án a közlekedési felügyelőség békéscsabai járművezetői vizsgapályáján egy teszt- és kísérletsorozat keretében.



A Közlekedéstudományi Egyesületen belül Bíró József főtitkárhelyettes úr több alkalommal hívta már fel a figyelmet a mobiltelefon-használat jármű vezetés közbeni veszélyeire. Főtitkárhelyettes úr gondolataival egyetértve, megpróbáltuk lemérni, hogy a mobiltelefon használata mellett mennyire tudnak koncentrálni a gépjárművezetők a tényleges közúti forgalmi feladatok elvégzésére.

E kísérletsorozat keretén belül kijelöltünk egy teljesítendő pályát, amelyhez kapcsolódott egy előre meghatározott gyakorlati vezetéstechnikai feladatsor.



A feladatsor állt szlalomozásból, két nyolcas teljesítéséből, nagy keresztbe előre- és hátramenetből, valamint egy úgynevezett csapdába való be-és kihajtásból. A kísérletben résztvevőnek 21 fő „B” kategóriás vezetői engedéllyel rendelkezőt kértünk fel, akik között volt gépjárművezető oktató, rutinos és kevésbé tapasztalt járművezető is. A kísérlet végrehajtásához a Csaba Autóház biztosított egy Skoda Octavia tesztautót. A pályát mindenki háromszor teljesítette a rendelkezésünkre átadott személygépkocsival. Mobiltelefon használata nélkül, folyamatos kommunikáció mellett (előre összeállított kérdésekre válaszolva) kihangosított mobiltelefonnal, valamint kézben tartott mobiltelefonnal mértük meg a tesztben résztvevők feladat megoldásait. A pálya, amelyet a tesztre vállalkozók teljesítettek ugyanazon feladatokat tartalmazta mind a három esetben, csak a feladatok sorrendjét cseréltük fel, hogy a pálya megismerésének kísérletet befolyásoló hatását kiküszöböljük. A tesztvezetők eredményességét négy járművezetői vizsgabiztos értékelte. A kísérletben résztvevők figyelmét tudatosan megpróbáltuk elterelni a vezetéstől, a feltett kérdéseinkre a helyes válaszadás érdekében gondolkodniuk kellett. A kérdések közül néhányat ismertetek: Hány betűből áll a vezetékneved? Hány lába van két lónak, három tyúknak és egy kutyának? Melyik bolygó van a legközelebb a földhöz? stb...



Rögzítettük a feladatok végrehajtásának idejét, minőségét (bója érintések számát) és a vezetés közben feltett kérdésekre adott válaszok helyességét, gyorsaságát.

A kísérlet végrehajtásával két célunk volt, egyrészt létre akartunk hozni egy tényszerű adatokból kialakított adatbázist, amely kiértékelése után következtetéseket lehet levonni, hogy a vezetés közbeni mobilozás milyen mértékben vonja el a figyelmet kihangosító használatával, illetőleg a mobiltelefont kézben tartva. Másrészt szerettük volna ismét ráirányítani a figyelmet a vezetés közbeni mobiltelefon-használat veszélyeire.

A kísérlet során alkalmazott módszerünk alapjai:

- 1 komplex gyakorlati feladatsor végrehajtása adott személygépkocsival, adott pályán;
- pontozólapon rögzítettük az elkövetett hibákat, a mért időt, a kérdésekre adott válaszok helyességét, gyorsaságát;
- 3 különböző szituáció (kézben tartott mobiltelefonnal; kihangosított mobiltelefonnal folyamatos kommunikáció mellett; zavaró tényezőktől mentesen);

A kísérletben résztvevők közül néhányan megosztották az első reakcióikat:

- „Képtelen voltam a kérdésekre és a válaszokra koncentrálni, összehasonlíthatatlan volt a két vezetés.” - fogalmazott az egyik oktató kolléga, aki egy perccel rosszabb idő alatt teljesítette a pályát mobiltelefonnal a kezében.
- „Kedvem lett volna megállni a pályán és végiggondolni, mi a helyes válasz a kérdésre, de erre nem volt mód.” - osztotta meg élményeit egy másik résztvevő.
- „A jobb kezemben volt a telefon, a ballal kormányoztam és váltottam, még jobb időt mentem, mint mobiltelefon nélkül, de a kérdésekre alig tudtam figyelni.”

A rögzített adatok személyenkénti kiértékelését követően az eredmények összehasonlítására, statisztikai feldolgozására kerül majd sor. A következtetések levonása és az eredmények összefoglalása után dokumentálni is szeretnénk a tapasztalatokat.

Természetesen lehetőséget fogunk biztosítani a Közlekedéstudományi Egyesület tagjainak, hogy megismerhessék a kísérlet eredményét.

Dobókői György
Benkő Mihály

EGYÉB RENDEZVÉNYEK

**Austrian Association for Transport Sciences (ÖVG):
„SciNet – young ÖVG“
Call for Papers
for the
SciNet Research Forum 2013
November 5th, 2013 in Vienna, Austria
on the topic
Accessibility and Social Inclusion in Transport**

"SciNet - young ÖVG" is the organisation of young academics and researchers within the Austrian Association of Transport Sciences (ÖVG). It is open to scientists up to 40 years of age at universities, public or private research institutions and companies or organisations. The promotion of transport research - and of young researchers - is the main objective of "SciNet" and the entire ÖVG. For academic advances and qualifications, presentations at scholarly conferences and papers published in high quality journals are increasingly required. Therefore "SciNet" aims at providing such opportunities to disseminate research results, accordingly. In order to ensure scientific standards submissions will be reviewed by a programme committee. Researchers from all transport related disciplines (transport engineering, economics, law, psychology etc.) who conduct method-based research in the above mentioned field are invited to submit an extended abstract and in the following a full paper relevant to the above mentioned topic. Abstract and paper should be either in English or German. The extended abstract should comprise a maximum of 750 words, the full paper 7.000 words. Authors also need to provide a short CV of up to one page including full contact details (particularly email address and phone number).

The willingness to present the paper in person at the conference is a prerequisite for submission. For presenters, the participation fee will be waived; one accompanying person can participate at a reduced rate. However, travelling expenses will not be covered.

Abstracts can be submitted until July 31st, 2013. Authors will be notified about acceptance before August 15th, 2013. Full papers need to be received by October 14th, 2013. The conference takes place on November 5th, 2013 in Vienna. Papers will be published in the Austrian Journal of Transport Sciences (Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft; ÖZV) or in another adequate form.

Please send submissions (abstracts and vitae) by mail to:
Dr. Elmar Wilhelm M. Fürst
Institute for Transport and Logistics Management, WU Vienna
Nordbergstraße 15 – A-1090 Vienna
Tel.: +43-1-313 36-4610
email: elmar.fuerst@wu.ac.at

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK

**Ingyen utazhatnak Budapest közigazgatási határán belül a START Klub kártyával rendelkező elővárosi utasok**

Budapest, 2013. június 7. – Nem kell sem menetjegyet, sem gyorsvonati pótgjegyet váltaniuk a START Klub kártya tulajdonosoknak Budapest közigazgatási határán belül, amennyiben Budapest elővárosán belüli utazásra használják kártyájukat. Az egykori BKSZ-határon belül, az elővárosi régióban való utazáskor tehát csak a közigazgatási határ és az indulási/célállomás közötti távolságra kell megváltani a menetjegyet, így csökken a km-távolság, ami a menetjegy árát meghatározza. Az új feltételekkel havonta akár több ezer forint is megtakarítható.

A MÁV-START tovább bővíti a saját, kedvezményes kártyájának, a START Klub 50% kártyának és a társ-kártyának a szolgáltatásait, gondolva az elővárosi térségben utazókra is. A kártyatulajdonosok Budapest közigazgatási határán belül menetjegy megváltása nélkül utazhatnak mind a személy-, mind pedig a gyorsvonatokon, amennyiben az utazás a közigazgatási határon belül vagy az elővárosból indul, és a célállomás is ott található. A vasúttársaság a menetrendben rombuszal (ù) jelöli az igénybe vehető vonatokat. A díjmentesség a járatok több mint kilencven százalékán érvényes, kivételt csak az InterCity- és a nemzetközi vonatok képeznek.

A főváros agglomerációs régiójában, az egykori BKSZ-területén utazva - a ténylegesen megtett távolság helyett - csak a Budapest közigazgatási területén található első budapesti állomásig, illetve a Budapestről kiutazó utasnak pedig a közigazgatási határ utolsó budapesti állomásától kell megvásárolni a csatlakozó jegyet a START Klub kártya tulajdonosoknak. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy például Lajosmizse, Székesfehérvár, Pusztaszabolcs

vagy Hatvan felől utazva nem kell a fővárosi pályaudvarokig tartó szakaszokon a nagyságrendileg húsz kilométeres távolságra fizetni, ennyivel csökken a jegy árát meghatározó km-övezet hossza. A gyorsvonati pótgjegyet sem a közigazgatási határon belül, sem az elővárosi régióban nem kell megváltani. Az új feltételekkel havonta több ezer forinttal is kevesebbet fizethet egy elővárosi utas.

A START Klub kártya és társ-kártya eddig elsősorban a távolsági utasok számára jelentett megtakarítási lehetőséget, a mai naptól kezdődően pedig már az elővárosi utasoknak is. A már részletezett, menetjegy nélküli utazáson túl a legfontosabb előnye, hogy a belföldi, távolsági utazáskor ötven, a nemzetközi utazáskor pedig huszonöt százalékos kedvezmény igénybe vételére jogosítja a tulajdonosát a teljes áru, másodosztályú menetjegyek árából. Ezen felül gyorsvonati pótgjegyet sem kell váltani, sőt szombatonként a kártyatulajdonosok egy útítársa is fél áron – Budapesten belül a fenti feltételek szerint ingyen – utazhat. A kártya éves vagy féléves időszakokra vásárolható, a 26 év alattiak és felettiak számára különböző árakon.

További, részletes információ a MÁV-START honlapján, a http://www.mav-start.hu/startklub/startklub_kartya.php oldalon található, illetve a vasúttársaság telefonos ügyfélszolgálatán, a helyi tarifával hívható MÁVDIREKT vonalon: a 06 (40) 49 49 49-es telefonszámon kérhető.

Egy éve lehet a vonatjegyet mobilegyenlegről fizetni

Budapest, 2013. május 30. – Egy éve, 2012 májusától lehetséges az interneten kiválasztott, teljes árú menetjegyeket, pót- és helyjegyeket akár a mobiltelefonok egyenlegéről is kifizetni. A legújabb fizetési csatorna működésének első évében csaknem 36 ezer vásárlási tranzakcióban választották ezt a lehetőséget az utazók. A fejlesztés révén bővült az

online jegyvásárlók köre, így a pénztárak előtt ennek köszönhetően is tovább csökkentek a sorok.

A tavalyi év májusától már azok az utasok is tudnak teljesárú menetjegyet, pót- és helyjegyet, élőállat és kerékpárjegyet online vásárolni, akik idegenkednek az internetes bankkártyás fizetéstől, mert erre a célra a mobiltelefon-egyenlegüket is használhatják. Az így

megváltott vasúti menetjegyek díja megegyezik az egyéb módon megvásárolható jegyek árával. A mobilegyenes fizetés kényelmesen, a nap 24 órájában elvégezhető, a tranzakciók alsó határa 130, a felső korlát pedig 7.500 forint. A menetjegyeket a MÁV-START honlapjára (www.mav-start.hu) bejelentkezve lehet kiválasztani, majd a mobilegyenes fizetés választása után kell megadni a telefonszámot, amelynek a terhére történik a vásárlás. A szolgáltatás mindhárom mobilhálózatból, azaz a Telenor, a T-Mobile és a Vodafone ügyfelek számára is elérhető. A folyamat során az ügyfél egy SMS-t kap, amelyben a szándékát öt percen belül meg kell erősítenie. A vásárlás után a vasúttársaság SMS-ben küldi el a megadott számra a jegy átvételéhez szükséges tízjegyű kódot. Ezt az ország negyvenkét vasútállomásán (a legnagyobb forgalmú állomásokon, az IC-megállóhelyeken és a turisztikailag fontos állomásokon) található, internetes jegykiadó automaták bármelyikébe be lehet ütni, és a jegyet kinyomtatni a vonat indulása előtt bármikor. Akár otthoni jegynyomtatásra vagy a mentjegy QR-

kódjának digitális bemutatására is lehetőséget ad a mobiltelefonos fizetési mód.

A MÁV-START 2008-ban indította el az internetes jegyértékesítési rendszerét, amellyel a pénztárak előtti sorban állást elkerülve, akár otthonról is megválthatók a vasúti menetjegyek. A rendszerben vásárlók már nemcsak az állomásokon található jegykiadó automatáknál, hanem bárhol – akár otthon is – ki tudják nyomtatni a menetjegyeket. A feláras vonatokon utazók pedig akár pdf-formátumban, a laptopjukon, okostelefonjaikon is bemutathatják jegyvizsgálóknak a jegyük QR-kódját. Az internetes vasúti menetjegyváltás lehetőségével eddig több mint **1,9 milliószor** éltek az utazók, a szolgáltatást évről évre egyre többen választják.

További információ a www.mav-start.hu oldalon található, és a helyi tarifával hívható 06 40 49 49 49-es, MÁVDIREKT ügyfélszolgálati telefonszámon kérhető. Az utasok a mobiltelefon-szolgáltatójuktól is tájékozódhatnak.

Személyes ügyfélszolgálat a győri vasútállomáson

Győr, 2013. május 29. – Megnyitotta a MÁV-START Zrt. legújabb személyes ügyfélszolgálati irodáját a győri vasútállomáson. Az irodában minden nap két munkatárs segít majd informálódni az érdeklődőknek 06.30-19.00 óra között, június 10-től hosszabb nyitva tartással, este 21 óráig várják az utasokat.

Ungvári Csaba a vasúttársaság vezérigazgatója az esemény kapcsán a következőket mondta: „Kiemelt, és egyik legfontosabb feladata a vasúttársaságnak az utastájékoztatás, melyhez elengedhetetlen a megfelelő csatornák biztosítása. A mai modern kor technikai vívmányainak ellenére, (a mobil kommunikáció, az internet világában) még mindig nagyon fontos, hogy személyes kapcsolat tartására is lehetőség legyen, ebben nyújtanak nagy segítséget ezek az irodák. Az eddigi tapasztalatok alapján, a személyes ügyfélszolgálatokon a leggyakrabban belföldi menetrendi információkat kérnek az utasok, ezt követik az utazásokhoz igénybe vehető kedvezmények, valamint a vonatok indulási-érkezési vágányszámára vonatkozó adatkérések. Kiemelkedőek a turisztikai információkra, a START Klub kártya család által nyújtott kedvezményekre, a nemzetközi utazásokra, és a pályaudvari információkra irányuló kérdések.”

Fekete Dávid, Győr MJV alpolgármestere kihangsúlyozta: „A megfelelő közlekedési lehetőségek biztosítása nagyon fontos a győri emberek számára, legyen szó akár buszról, kerékpárról, vagy éppen vonatról. Győr kitűnő

földrajzi adottságainak, egyetemi város jellegének és a turisták magas számának köszönhetően nagy forgalmat bonyolít a vasúti közlekedés területén, ezért örömteli, hogy a személyes ügyfélszolgálati irodának köszönhetően egyszerűbb és gyorsabb lesz az információáramlás a szolgáltató és a lakosság között. Ebben a mai felgyorsult világban mindenki siet, így minél több csatornán keresztül tájékozódhatunk a számunkra fontos információkról, annál kényelmesebb az életünk. A MÁV-START Zrt. az új iroda megnyitásával mindenképpen segítőszándékú gesztust gyakorolt a győri és az itt utazni szándékozó emberek felé, bízom benne, hogy minél többen érzik majd a döntés pozitív hatását.”

A MÁV-START Zrt. az utazóközönség hatékonyabb kiszolgálása érdekében több vidéki és fővárosi pályaudvaron működtet személyes ügyfélszolgálati irodát. Győr állomáson kívül, Budapest-Keleti és Déli pályaudvaron, Szolnokon, Nyíregyházán, Debrecenben, Miskolcon, Szegeden és Pécsen. A most megnyitott győri iroda a kilencedik a vidéki és budapesti irodák között, ahol belföldi és nemzetközi utazási, illetve menetrendi információk szolgáltatás, és azonnali problémakezelési lehetőség várja az utazóközönséget. Az érdeklődők informálódhatnak a vasúttársaság által kínált vasúti termékekről és szolgáltatásokról, a vasúti utazási szabályokról, az aktuális, kedvezményesen igénybe vehető utazásokról, és a csoportos utazási lehetőségekről.

Új szolgáltatásként egyes személyes ügyfélszolgálati irodákban (Keleti pályaudvar, Szolnok, Szeged, Nyíregyháza, Debrecen, és a közeljövőben Győrött

is) a vasúttársaság logójával ellátott ajándéktárgyak is megvásárolhatóak, melyről bővebben a www.mav-start.hu oldalon olvashatnak.

A személyes ügyfélszolgálati irodák kialakítása vagy felújítása nem fejeződött be, a jövőben is várható újabb iroda átadása.

Elkészült az új FLIRT-vonatok látványterve

Budapest, 2013. május 22. – A 2014-ben és 2015-ben forgalomba álló, új FLIRT-motorvonatok megrendelésére március közepén írtak alá támogatási és szállítási szerződést a MÁV-START Zrt., a GYSEV Zrt., a KIKSZ Zrt. és a Stadler Bussnang AG képviselői. A MÁV-START-os járművek látványterve elkészült, a vonatok grafikája megtekinthető az érdeklődők számára a vasúttársaság honlapján a www.mav-start.hu oldalon.

A 42 db alacsonypadlós motorvonat a MÁV-START Zrt. járműparkjához és a vállalat arculatához igazodva kék-sárga színű külső festést kap majd, a belső terek kialakítása és színezete megegyezik a jelenleg is közlekedő FLIRT-motorvonatokéval. Az újonnan készülő szerelvényeken már szériatartozék lesz a wifi-elérés, és az ülőhelyek egy részéről a 230V-os számítógép-csatlakozóaljzatok is elérhetőek lesznek. Továbbfejlesztett vizuális utastájékoztató-rendszer áll majd az utasok rendelkezésére, a motorvonatok belső terében monitorokon is követhetőek lesznek az utazással kapcsolatos információk, illetve a szerelvények az egyik

legkorszerűbb vasútbiztonsági rendszerrel lesznek ellátva.

A FLIRT típusú motorvonatok 2007-ben jelentek meg Magyarország vasúthálózatán, elsősorban a budapesti elővárosi forgalomban teljesítenek szolgálatot. Jelenleg 60 ilyen típusú vonat közlekedik, a számuk 2014 őszétől fokozatosan növekszik majd 2015 szeptemberéig. A most készülő 42 új FLIRT-vonattal már 102 darab ilyen típusú szerelvény lesz a MÁV-START Zrt. flottájában. A járművek klimatizáltak, alacsonypadlós kialakításúak, a belső tér akadálymentesen átjárható, környezetbarát, zárt rendszerű mellékhelyiségek tartoznak a szerelvényekhez. A korszerű vizuális és hangos utastájékoztató-rendszer GPS-jel által vezérelt, a vonatok belső terében videokamerás felügyelet is működik. A tervek szerint az új beszerzésű járművek a Budapest–Martonvásár–Székesfehérvár, a Budapest–Százhalombatta–Pusztaszabolcs, a Budapest–Esztergom, a Budapest–Vác–Szob, a Budapest–Veresegyháza–Vác és a Budapest–Monor vasútvonalon fognak közlekedni.

A győztes látványterv:



Koronázási Nosztalgia vonattal a „királyi pár” társaságában, Gödöllőre a frissen felújított „Királyi Pullman kocsiban”

Június 8-án a MÁV Nosztalgia Kft. szervezésében – a „Koronázási Díszvonat” elnevezésű ünnepi sajtóeseményt követően – Koronázási Nosztalgia vonattal indult Budapest-Nyugati pályaudvarról Gödöllőre, ahol Ferenc József és felesége, Erzsébet királyné magyar uralkodóvá

választásának 146. évfordulója alkalmából színes programok várták az utazáson résztvevőket.

Az ünnepi megnyitónak a Budapest-Nyugati pályaudvar 10. vágánya melletti nosztalgia járműflotta adott helyszínt. A pályaudvar Királyi

várójában a „királyi pár” Ferenc József és Sissi korhű ruhában megjelenve, valamint fúvószenekar üdvözötte az egybegyűlteket. Védnöki beszédével Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter asszony és Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója nyitotta meg a rendezvényt. Szendrey András, a MÁV Nostalgia Kft. igazgatójának királyi utazásokról tartott előadását Gönczi Tibor, a Gödöllői Királyi Kastély igazgatójának beszéde követte, melyben tájékoztatta az érdeklődőket és a helyszínre látogatókat a gödöllői Koronázási Hétvége ünnepi eseményeiről. A „Koronázási vonat” indulása előtt az ünnepélyes szalagátvágást követően átadásra került egy I. osztályú párnás kocsi, melyen Ferenc József és Sissi is elfoglalja méltó helyét.

Budapestről elindulva az érdeklődők gőzmozdony által vontatott, muzeális, frissen felújított párnás kocsiban és III. osztályú kocsiból álló szerelvényen utazhattak. A típuscsalád a MÁV legegészségesebb, nemzetközi forgalomra alkalmas kocsi típusa volt. Ezek a kocsik az 1960-as évek végéig a nemzetközi forgalomra alkalmas kocsi park szerves részét képezték. A zárt előterű, oldalfolyosós kocsiban jelenleg 4 darab 1. osztályú és 4 darab 2. osztályú fülke található, az előterekből nyílik a különválasztott toalett és mosdóhelyiség. A típus ülőhely elrendezési érdekessége volt a két tágas 3 üléses félfülke, amit a kocsi felújításakor a középső részén megváltoztattak. Az eredetileg két félfülke helyén egy 6 személyes társalgó helyiség kapott helyet a válaszfal elhagyásával és egy tárgyalóasztal beállításával. A nosztalgiaszerelvény a korabeli Királyi Vonat hangulatával hívta időutazásra a vonatkozás szerelmeseit.

Gödöllőre érkezve a Királyi Váróterem előtt a Monarchia hagyományainak és szokásainak

megfelelően fogadták a királyi párt és a MÁV Nostalgia vendégeit. Mivel Gödöllő városa június 8-án és 9-én ünnepte a Grassalkovich Kastély ajándékba adását az „uralkodói párnak”, ezért az utasok a megérkezést követően a városi ünnepi felvonulással együtt érkeztek meg a Királyi Kastélyhoz. Az „Eld át a múltat!” elnevezésű tárlatvezetéssel a program résztvevői élőképekben láthatták Erzsébet királynét, Ferenc Józsefet, a királyi gyermekeket, de az udvartartás több tagja is megmutatkozott hosszabb-rövidebb időre.

Lehetőség nyílt továbbá a Gödöllői Kastély imázsfilmjének megtekintésére. Sissi királyné kedvenc kastélyának díszudvarán és kertjében zenekarok, valamint felújított lovardájában huszárbandériumok szórakoztatták lovasbemutatóval az ide látogatókat. A koronázási szertartást felelevenítő hétvégén a családokat múzeumpedagógiai foglalkozás várta, mesés kalandozásra invitált „Herceg Egérváry Elemér” és interaktív mesejátékkal is kedveskedtek a gyerekeknek.

A Koronázási Vonat 2013. június 8-án 9.40 órakor indult Budapest-Nyugati pályaudvarról. Részvételi jegyek 4.990 Ft/fő ártól, programcsomag 11.000 Ft/fő ártól váltható. A programcsomag ára tartalmazta a nosztalgiautazást, welcome drinket, tárlatlátogatást, és az ebédet az Erzsébet királyné Hotel éttermében.

Bővebb információ a Budapest – Gödöllő vonalon közlekedő, gőzfelhős Nosztalgia vonatról és a gödöllői Koronázási Napokról a www.mavnosztalgia.hu és a www.kiralyikastely.hu oldalon.



200 új munkahely Debrecenben Stratégiai együttműködési megállapodás Magyarország második trimodális logisztikai Központjával

Debrecen, 2013. május 27. - Stratégiai együttműködési megállapodást írt alá a Debreceni Nemzetközi Repülőtérén épülő logisztikai központ vasúti áru fuvarozási támogatásáról és vasút-logisztikai kiszolgálásáról Dr. Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria Zrt. igazgatóságának elnöke, CEO és Herdon István, a Xanga Csoport elnök-vezérigazgatója. Az aláírás megteremti az eddig csak a közúti és a légi teherfuvarozási módok kezelésére alkalmas létesítmény harmadik logisztikai modalitásának feltételeit. Magyarországon ezentúl

Budapest mellett már Debrecenben is működik trimodális logisztikai központ, amely közvetlenül és rövidtávon 200 új munkahelyet teremt. A megállapodást a felek Kósa Lajos, Debrecen Megyei Jogú Város polgármestere, Győri Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke és Pál László, a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese jelenlétében írták alá.

Dr. Kovács Imre az eseményen rámutatott, hogy a keleti gazdasági kapcsolatok újjáéledésével Debrecen és térségének szerepe felértékelődik az

európai vasúti korridorok mentén. Az Európai Unió nagy hangsúlyt fektet az emberi környezet fokozott megóvására, ami egyet jelent a közúti teherforgalom egyre nagyobb részének vasútra terelésével. Az ezzel összefüggő szabályozások és az elektronikus útdíj küszöbön álló magyarországi bevezetése együttesen jelentősen növelik azt a gazdasági potenciált, amelyet a Debreceni Nemzetközi Repülőtér létesülő trimodális logisztikai központ teremt. A Rail Cargo Hungaria Zrt. számára különösen a Romániával és Bulgáriával bonyolított egyre élénkebb vasúti áru fuvarozás szempontjából fontos, hogy a társaság érdekeltségébe tartozó Railport Arad mellett Debrecen, az ezen forgalmak fordítókorongja lehet. A Rail Cargo Hungaria Zrt. ezért az idén díjmentesen végzi az iparvágány kiszolgálását, és éves szinten 50 ezer tonnás vasúti forgalmat prognosztizál a trimodális logisztikai központba. A bevezetés időszakában a piacvezető vasúti áru fuvarozási társaság üzletpolitikai kedvezményekkel, komplex szolgáltatói csomagok kidolgozásával is támogatja a létesítmény forgalmának felfutását. Herdon István, a Xanga Group elnök-vezérigazgatója elmondta, hogy az általa irányított tőkebefektetési és ingatlanfejlesztési cégcsoport a területen 3,5 milliárd forintos beruházással vasúti átrakó terminált, ipari logisztikai csarnokot, egy további ipari csarnokot épít és kiépíti a bázis út- és közműhálózatát. A MÁV Zrt.-vel együttműködve felújította az iparvágányt is. A Xanga a Rail Cargo Hungaria Zrt.-vel közösen térképezi fel a Debrecen és vonzáskörzetében jelentkező vasúti szállítási igényeket. Az együttműködés kiterjed a közös üzletfejlesztési és marketing stratégiára is. Herdon István végezetül közölte, hogy a trimodális központ fejlesztését az Észak-Alföld Operatív Program (ÉAOP) kiemelt projektje keretében valósítja meg.

Kósa Lajos Debrecen Megyei Jogú Város polgármestere beszédében kiemelte, hogy a Debreceni Nemzetközi Repülőtér Magyarország Dunától keletre eső részének és a határmenti

területeknek – beleértve Kelet-Szlovákiát, Nyugat-Ukrajnát és Erdélyt – kiemelkedő fontosságú közlekedési központjává vált. Az elmúlt 3 évben végrehajtott fejlesztések, menetrendszerinti járatok, eszközbeszerzések, repülőtéri vasúti logisztika kiépítése Debrecen nemzetközi viszonylatban mérve egyértelműen a térség megkerülhetetlen logisztikai központjává tette. A ma létrejövő stratégiai megállapodásnak és a folyamatban lévő fejlesztéseknek köszönhetően rövidtávon 200 új munkahely a következménye, hosszabb távon viszont ennek a többszöröse. A kelet-magyarországi vasúti teherforgalom egyre jelentősebb része tevődik át a jövőben a repülőtérre, mentesítve ezáltal a város szívében lévő pályaudvar lakókörnyezetét a káros, zavaró hatásoktól. Pál László, a MÁV Zrt. vezérigazgató-helyettese hangsúlyozta, hogy a Magyar Kormány kiemelt figyelmet fordít a vasút fejlesztésére, az utóbbi években jelentős rekonstrukciók történtek és történnek. A vasút reneszánszát éli hazánkban. Ezt bizonyítja a debreceni trimodális logisztikai központ létrehozása, valamint a Debrecen–Szolnok–Cegléd–Budapest vonalról leágazó, a fővárost elkerülő vasúti körgyűrű (V0) előkészítő munkáinak megkezdése is. E fejlesztésekkel párhuzamosan nemzeti pályahálózat működtetőként a MÁV mindent megtesz azért, hogy a lehető leggyorsabban továbbítsa úti céljuk felé a más térségekből ide érkező, vagy a nemzetközi repülőtérrel induló áruszállító vonatokat. Györi Gyula, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke az eseményen példaértékűnek nevezte a beruházó, a város, a piacvezető vasúti fuvarozó vállalat és a MÁV Zrt. összefogását hozzátéve, hogy az NKH vasúti hatóságként minden jogszerű támogatást megadott és ezentúl is megad az ügy főszereplőinek. Hangsúlyozta: az együttműködés nyertese Magyarország, hiszen a Csepeli Szabadkikötő után hamarosan létrejön az ország második trimodális központja. Mint mondotta, bízik abban, hogy az ország más – hasonló adottságú – városaiban is elgondolkodnak majd a debreceni példán.

Júniustól a BKK üzemelteti az M1-M7-es autópálya bevezetőjének budapesti szakaszát

2013. júniustól az M1-M7-es autópálya bevezetőjének egy szakaszát kezelésre és üzemeltetésre a Budapesti Közlekedési Központ vette át, miután az Állami Autópálya Kezelő, a Fővárosi Önkormányzat és a BKK megállapodása alapján a Nemzeti Közlekedési Hatóság azt helyi közztá minősítette. A változtatást az Őrmezőn tervezett intermodális csomóponthoz kapcsolódó átépítés tette szükségessé. Az út besorolásának módosítása ugyanakkor lehetővé teszi, hogy a BKK legkésőbb 2014-ben az Egér úttól a városközpont irányában autóbusszávót alakítson ki a leállósáv felhasználásával. Ennek eredményeként a közúti

forgalom kapacitása változatlan marad. A járművezetők számára semmilyen észlelhető változás nem történik, ugyanakkor a buszok gyorsabban haladhatnak majd.

A BKK által kezelésre átvett útszakasz az autópálya eddigi üzemeltetési határától, a Sasadi úti csomóponttól az Egér út után, a budaörsi áruházak irányába kb. 200 méterre, Budapest közigazgatási határáig terjed. A sebességszabályozás nem változik, lakott területen kívüli útszakasz marad továbbra is, tehát a járművezetők számára semmilyen érdemi, észlelhető változás nem történik.

A hibaelhárítást, útellenőrzést a továbbiakban a BKK végzi, az egyéb feladatokat pedig a Fővárosi Önkormányzat cégei, az út tisztítását például az FKf Zrt.

Budapest, 2013. június 4.
Budapesti Közlekedési Központ

Elkezdődik a metróállomások beléptető kapuinak tesztje Üzemeltetési tapasztalatokat gyűjt a Budapesti Közlekedési Központ

Az új elektronikus jegyrendszer bevezetésének legnagyobb infrastrukturális beruházása a metró- és egyes kiemelt hév-állomásokon automatikusan működő be- és kiléptető kapuk kihelyezése lesz. Az ezt megelőző tesztüzem célja az utazóközönség véleményének és ezzel együtt az üzemeltetési tapasztalatok gyűjtése, a tervezési-engedélyeztetési eljárás követelményeinek megismerése, ennek alapján pedig a költségvetési és időtervek véglegesítése. A négy, különböző kapu tesztelése június 8-án szombaton kezdődik a Corvin-negyed metróállomáson.

Az M3-as metró Corvin-negyed állomáson 2013. június 8-ától – kísérleti, átmeneti jelleggel – beléptető kapukat szerel fel a Budapesti Közlekedési Központ tapasztalatszerzés céljából. A tesztidőszak előreláthatólag 3 hónapig tart, amit a BKK döntése szerint további 3 hónappal meghosszabbíthat. A teszt során négy, a BKK honlapján a közelmúltban közzétett felhívásra jelentkezett és az előírt kritériumoknak megfelelő gyártó terméke lesz elhelyezve a Corvin-negyed metróállomáson. A széleskörű nemzetközi referenciákkal rendelkező, a tömegközlekedésben használt, speciális kapukat gyártó cégek a budapesti igényeknek és lehetőségeknek leginkább megfelelő kapukat bocsátják rendelkezésre díjmentesen. A gyártók által működtetett kapuk végzik a beléptetést többek között Párizs, Lyon, Stockholm, Barcelona, Brüsszel, Bilbao állomásain. Az új kapuk legalább 180 cm magasak lesznek, hogy ezzel is megátolják azok átugrásával történő bliccelést a rendszer kiépülte után.

A próbaüzem során nyert információk

A próbaüzem során átfogó képet kapunk majd a berendezések áteresztőképességéről, megbízhatóságáról, utasvédelmi tulajdonságairól, bevételvédelmi hatékonyságáról, valamint tartósságáról. A próbaüzem annak meghatározását is célozza, hogy a beléptető kapuknak mi az a legcélszerűbb elhelyezése, műszaki kiépítése, amely az utasforgalomban a lehető legkisebb fennakadást okozza. A mindennapos működés során meg fog mutatkozni a kapugyártók termékei közötti műszaki, minőségi különbség is. Ezek az információk beépülnek a beszerzési eljáráshoz kapcsolódó műszaki specifikációba annak érdekében, hogy a végleges kapuk a lehető legmagasabb biztonsági, technikai és üzemeltetési színvonalat képviseljék. Ez

rendkívül fontos, hiszen a kapuknak éveken át nap mint nap óránként több ezer utast kell tudniuk átengedni, és az egyik leginkább kritikus rendszerelemét képezik majd az elektronikus jegyrendszernek.

Próbálja ki Ön is!

Az utasok a tesztidőszak alatt továbbra is a most is használatban lévő, papíralapú menetjeggyel vagy bérlettel utazhatnak, a jegyeket az eddig megszokott módon kell kezelni, és ugyancsak az eddig megszokott módon ellenőrzik az utazási jogosultságot is. Az utasok az ellenőrzés után a felállított beléptető kapukon keresztül haladnak, vagyis a kapuk az ellenőrzésben most nem kapnak szerepet. A kapuszekrény mindkét végére nyomógombot szereltek, amely a teszt időtartama alatt a jövőbeni jegyrendszerben az elektronikus jegy ellenőrzését végző készüléket fogja helyettesíteni. Ennek segítségével az ellenőrzés becsült időszükségletét is mérni lehet majd, így pontos adatok lesznek a kapuk átbocsátó képességéről. Az utasoknak ezt a gombot kell megnyomniuk ahhoz, hogy a beléptető kapu ajtaja kinyíljon. A közeljövőben a kifelé menő utasokra is szeretnénk kiterjeszteni a tesztet alapvetően vagy nyomógombos, vagy nyomógomb nélküli, azaz mozgásérzékelő általi, automatikus nyitást biztosító üzemmódban. Természetesen a tesztben részt venni nem kívánó utasok a kapukat ki is kerülhetik.

Corvin-negyed, mint alkalmas helyszín

A teszthez ideális metróállomás kiválasztásakor elsődleges szempontként szerepelt, hogy csak olyan helyszínek jöhettek szóba, amelyek már most, beléptető kapukkal ellátva is kellő helyet biztosítanak a torlódásmentes utasforgalom számára, valamint utasforgalmuk optimális a teszt eredményes lebonyolításához. Az M3-as metróvonalat részletesen megvizsgálva a fenti kritériumnak leginkább a Corvin-negyed állomás felelt meg.

A próbaüzem időtartama alatt a beléptető kapuk felügyeletéről a BKK gondoskodik. A felügyelet kettős: egyfelől folyamatos személyes felügyeletet jelent, és az itt szolgálatot teljesítő munkatársak segítik az utasokat a kapuk használatában. A zökkenőmentes utasforgalmat a helyszínen kihelyezett, a kapuk működésével kapcsolatos egyszerű, könnyen értelmezhető piktogramokat tartalmazó tájékoztató jellegű anyagok és hangos

utastájékoztatók segítik. A kampányban szerepelnek a mozgólépcső melletti plakátok, a gumikapaszkodók közötti balusztrád csíkok, valamint az állomáson található óriásplakát, citylight és tartóoszlop felületek.

Az új elektronikus jegyrendszer

A Fővárosi Közgyűlés 2011. április 6-i döntésének értelmében az új elektronikus jegyrendszer kidolgozásával és megvalósításával a Budapesti Közlekedési Központot, mint a fővárosi tömegközlekedés jegy- és bérletértékesítésért felelős közlekedésszervezőjét bízta meg. A még ugyanebben az évben elkészült megvalósíthatósági vizsgálat alapján 2014-től fokozatosan egy modern, az utazóközönség szempontjait szem előtt tartó elektronikus jegyrendszert vezetnek be.

A tervek szerint a BKK 2013 nyarán írja alá az EBRD-vel a rendszer beszerzésére vonatkozó hitelmegállapodást, amelynek megtörténte után rendelkezésre fog állni a kiépítéshez és az üzemeltetéshez szükséges pénzügyi forrás. A teljes rendszer 2014 és 2016 között először a metró- és hév-hálózaton, ezt követően majd a felszíni tömegközlekedési járműveken kerül kiépítésre. További információ: <http://www.bkk.hu/2013/01/jovore-indul-a-budapesti-elektronikus-jegyrendszer-megvalositasa/>

Budapest, 2013. június 3.
Budapesti Közlekedési Központ

Ügyfélközpontú fejlesztések júniusban a közösségi közlekedésben

Az utazóközönség igényeihez, valamint a nyári hónapokban megnövekedő turistaforgalomhoz igazodva 2013. június 1-jétől, szombattól több menetrendi változás lép életbe a budapesti tömegközlekedésben. Újabb 50 darab vadonatúj Mercedes Citaro busz közlekedik több vonalon, a nyári idegenforgalmi változásokat figyelembe véve kibővített üzemidővel és hosszabb útvonalon közlekedik több járat is. Az 51-es és az 52-es villamosok forgalma a villamospálya-felújítás elkészültével a tervezettnél hamarabb helyreáll, a

Fővám tér felszínrendezésének elkészültével újra eredeti útvonalukon közlekednek a 83-as trolik, valamint 979-es és a 979A éjszakai buszok. A kikapcsolódni és pihenni vágyókra tekintettel sűrűbb követést, valamint nagyobb kapacitást biztosító nyári idénymenetrendet vezet be a BKK a margitszigeti 26-os autóbusz vonalán.

Budapest, 2013. május 31.
Budapesti Közlekedési Központ

Június 1-jétől még tovább tartanak nyitva a BKK-bérletpénztárak

2013. június 1-jétől, szombattól pénztáraink közel fele tart tovább nyitva, a Nyugati pályaudvar aluljárójában található pénztárunkban pedig elsőként éjjel-nappal válthatnak ügyfeleink jegyet vagy bérletet. Az új nyitvatartási rend igazodik a tényleges utasforgalomhoz, hogy minél egyszerűbbé és

könnyebbé váljon a jegy- és bérletvásárlás. Az este 11 óráig nyitva tartó pénztárak mind frekvenciát belvárosi közlekedési csomópontokban találhatóak.

Budapest, 2013. május 27.
Budapesti Közlekedési Központ

Júniustól újabb Mercedes-Benz Citaro buszok állnak forgalomba Budapesten

2013. június 1-jétől újabb 50 darab Mercedes-Benz Citaro busz áll forgalomba, ezáltal tovább bővítjük az alacsonypadlós autóbuszok részarányát Budapesten. Május, június és július első napjaiban három ütemben, a Fővárosi Önkormányzat közlekedésszervezője, a BKK megrendelése alapján, a VT-Transman üzemeltetésében áll forgalomba 150 teljesen alacsonypadlós, klimatizált, korszerű

Mercedes-Benz Citaro 2 típusú autóbusz. Ennek köszönhetően szinte minden autóbusz-vonalon növeljük az akadálymentes buszok arányát.

Budapest, 2013. május 25.
Budapesti Közlekedési Központ

Kiírtuk a közbeszerzési eljárást az 1-es villamos meghosszabbítására és felújításának második szakaszára

Nyílt közbeszerzési eljárást írt ki a Fővárosi Önkormányzat közlekedésfejlesztési beruházásait megvalósító Budapesti Közlekedési Központ az 1-es villamosvonal a Puskás Ferenc Stadion M és a Közvágóhíd H közötti szakaszának részleges felújítására, valamint a Közvágóhíd H és a Fehérvári út közötti új építésű szakasz megvalósítására. Az ehhez szükséges forrásokat biztosító uniós támogatási szerződést Dr. Völner Pál államtitkár és Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója 2011 szeptemberében írták alá, azóta elkészültek a tervek és megszerezte a BKK az építési engedélyeket. A felújítás során több helyszínen megújul és a Fehérvári útig meghosszabbodik az 1-es villamos vonala. A jelenlegi szakaszon a megállóhelyek átépítésén, a peronok magasításán és korszerűsítésén túl a pályán és az áramellátási rendszerben is beavatkozások történnek. A villamosvonal új szakaszán teljesen új vasúti pálya és áramellátó rendszer létesül és a járulékos jelzőberendezési, útépítési, forgalomtechnikai, közműépítési, magasépítési és műtárgyépítési munkákat is elvégezzük. A felújítást követően a vonal megállóhelyei akadálymentessé válnak, a villamosvonal pedig új arculatot kap, köszönhetően a korszerű peronfedéseknek, a megújuló utastájékoztatásnak és a jelentős növénytelepítésnek. De nem csak az infrastruktúra újul meg: a villamos és trolibusz járműfejlesztési projekt keretében a frissen felújított vonalon új, alacsonypadlós, korszerű villamosok állnak forgalomba.

Az 1-es villamos felújítását két kivitelezési szakaszra bontottuk: az első, Bécsi út és Puskás Ferenc Stadion M közötti szakaszra vonatkozóan már tart a közbeszerzési eljárás a kivitelező kiválasztására. Ennek megfelelően jelen közbeszerzési eljárásban a második szakaszra, a Puskás Ferenc Stadion M (Kerepesi út) és a Közvágóhíd H közötti szakaszra keresünk kivitelezőt. Ezen a szakaszon nincs szükség teljes körű pályarekonstrukció végrehajtására, a munkák az alábbiak szerint foglalhatóak össze:

- A Kőbányai úti csomópontban a megállóhely vonalvezetését a jelenlegi íves kialakítás helyett egyenessé alakítjuk, egyúttal sor kerül a Kőbányai úti és Kismartoni útátjárók rekonstrukciójára;
- a Népliget megállóhely előtt az Elnök utcánál új forgalmi vágánykapcsolat kerül megépítésre, a forgalmi zavarok esetén autóbusszal pótlandó szakasz hosszának rövidítésére és a Dél-Buda felől érkező villamosok visszafordítási lehetőségének biztosítása céljából;
- a Mester utcai csomópontban a jelenlegi átszelést cseréljük;

- a Soroksári úti híd és a Közvágóhíd megállóhely közötti szakaszon dilatációs szerkezeteket helyezünk el mindkét vágányban.

A jelenleginél magasabb, 26 centiméteresre tervezett peronok nem csupán a mozgásukban korlátozottak számára teszik egyszerűbbé a megállóban a le- és felszállást, hanem a babakocsit toló kisgyermekes anyukák és az idősek közlekedését is nagyban megkönnyítik. A külön szintű megközelítést adó gyalogos aluljáró kapcsolatok lépcsői mellett a Nádorkerti útnál és a Budafoki útnál liftek, a Közvágóhídnál pedig rámpák épülnek.

A meglévő vonalon a megállóhelyi peronokat egységes építészeti koncepció szerint átépítjük, és ehhez az arculathoz illeszkednek majd az új szakasz megállói is.

A megállóhelyeket utaskényelmi berendezések telepítésével tesszük kényelmesebbé: megújulnak

- a hangosító berendezések,
- az utasvárók (peronlefedések),
- a padok,
- a támaszkodók,
- a szemetesek
- és utastájékoztató berendezések.

Az összes megállóhelyen kamerás felügyeleti rendszer valósul meg.

A Népliget M és Közvágóhíd H megállóhelyeken egyedi peronlefedés kerül megvalósításra, mely magába foglalja a lépcsők és a rámpa lefedését is. A villamosvonal minden további megállóhelyen 18 méter hosszú utasvárók épülnek.

Az 1-es villamosvonal meghosszabbítása a Fehérvári útig

Közel tíz év után ismét új villamosvonalat építünk Budapesten, húsz év várakozás után villamos jár majd a Rákóczi hídon és új kötőpályás kapcsolat jön létre Dél-Buda és Pest között, mellyel Újbuda új, átszállásmentes kapcsolatokkal gazdagodik. A vonal meghosszabbítással 3,2 kilométer hosszú új szakaszt építünk ki a Rákóczi híd – Szerémi út – Hengermalom út útvonalon, új – az Etele térre való továbbvezetésig használatos, ideiglenes – végállomás épül a Fehérvári út és a Hengermalom út kereszteződésében. Az 1995-ben megépült Rákóczi hídon a villamospálya a hídpillérek két oldalán középfekvésben épül ki.

A vonalon öt új középperonos megállóhelyet létesítünk:

- a Nádorkerti útnál;
- a Budafoki útnál;
- a Hauszmann Alajos utcánál;
- a Hengermalom útnál;

- és a Fehérvári útnál.

További részletek az új szakasról:

- Az új vonalszakaszon forgalmi visszafogást létesítünk a Budafoki út megállóhely környezetében, mely biztosítja, hogy a villamos vonal egy részén bekövetkező zavar esetén, a vonal másik része használható legyen.
- Az új pálya tervezési sebessége a Rákóczi hídon 60 km/óra lesz, ezért az 50 km/óra mai jogszabályi sebességhatár alól felmentést kérünk, a hatósági engedélyezés folyamatban van. A villamosvonal meghosszabbítása során, a Szerémi úton és a Hengermalom úton is füves burkolatú új vágány épül.
- A Nádorkerti és a Budafoki úti megállóhoz az esélyegyenlőség biztosítása érdekében egy-egy új, három méter szélességű gyalogos aluljáró kerül megépítésre egy-egy hidraulikus lifttel, valamint egy nyitott lépcsőfeljáróval.
- A Szerémi és Hengermalom utakon jelentős mennyiségű közműkiváltás és védelembe helyezés szükséges a középfekvésű villamos pálya kialakításával és utépítéssel összhangban.
- A Hauszmann Alajos utca és Hengermalom út között, a Szerémi út szélesítéséhez kapcsolódóan, az út jobb oldalán átépítjük a meglévő zajárnyékoló falakat.

A fejlesztés a környezettudatosság jegyében zajlik. Az 1-es vonal áramellátása alkalmassá válik visszatáplálásra, a fékező villamosok által termelt energiát a gyorsítást végző villamosok tudják felhasználni. A sebességkorlátozások felszámolásával megszűnnek a felesleges fékezések és gyorsítások is.

A rekonstrukciós munkák érintik a csomópontok forgalomtechnikai szabályozását. Jelen beruházás keretében a teljes vonalszakasz jelzőlámpáinak felülvizsgálata megtörténik a villamosok előnyben részesítése érdekében.

Közbeszerzés

Az ajánlati felhívásban, valamint a dokumentációban kidolgozott alkalmassági feltételek és értékelési szempontok biztosítják, hogy a kivitelezők nyílt versenyében olyan referenciákkal rendelkező vállalkozó kerüljön kiválasztásra, aki bizonyítottan képes a szükséges kivitelezési feladatok elvégzésére.

Az Ajánlattevők 2013. július 4-ig tehetik meg ajánlataikat, a szerződéskötésre pedig a nyár végén kerülhet sor. A kivitelezési munkák a szerződéskötést követően, idén október elején kezdődhetnek meg, elsőként a Kerepesi út – Rákóczi híd budai hídfő közötti szakaszon, majd 2014 tavaszától a Rákóczi híd budai hídfő – Fehérvári út közötti szakaszon. A munkálatok várhatóan 2015 I. félévében fejeződnek be.

A kivitelezés része az „1-es és 3-as villamos vonalak továbbfejlesztése I. ütem” projektnek, ami 6,08% önerő biztosításával, 93,92% uniós támogatás felhasználásával, összesen 40 998 763 242 forint értékben valósulhat meg. A Budapesti Közlekedési Központ 2011 szeptemberében kötötte meg az ehhez szükséges Támogatási Szerződést.

A projekt részeként a Budapesti Közlekedési Központ 2013. március 14-én és 2013. március 29-én már egy-egy kivitelezést kiírt az 1-es villamosvonal Bécsi út – Kerepesi út közötti és a 3-as villamos Mexikói út – Gubacsi út közötti szakaszára. Így a jelenlegi közbeszerzési kiírás megjelenésével a projekt mindhárom kivitelezői közbeszerzése kiírásra került.

Járműbeszerzés

Az előregedett budapesti villamos járműpark korszerűsítése érdekében a BKK nyílt közbeszerzési eljárást írt ki 100%-ban alacsonypadlós villamosok szállítására. Az eljárás keretében 37 db (25 db 32-36 méter hosszú és 12 db 52-56 méter hosszú) energiahatékony, alacsonypadlós villamost szerzünk be. Ezzel a beruházással az 1-es, 3-as, 19-es és 61-es vonalakon biztosítjuk majd az alacsonypadlós kiszolgálást, ami nagyban javítja az esélyegyenlőséget és az utazási komfortot. Az új villamosok beszerzésével kiválthatók a BKV villamosflottájának legöregebb, 40 évnél idősebb járművei. Az új járművek által kiszolgált vonalak infrastruktúrája az 1-es és 3-as villamosok fejlesztése, valamint a Budai fonódó villamoshálózat beruházása keretében újulnak meg, illetve épülnek ki.

Tarlós István főpolgármester hivatalba lépése, és a BKK létrejötte óta több mint 100 milliárd forint értékben kötöttünk támogatási szerződést új közlekedésfejlesztési beruházásokra. Ezekből az új, az elmúlt két évben elnyert európai uniós forrásokból és vissza nem térítendő támogatásokból épül ki az 1-es villamos új szakasza, újul meg az 1-es és 3-as villamosok vonala, fejlesztjük a budai villamosközlekedést, veszünk új villamosokat és trolibuszokat, valósítjuk meg a Bubi projektet és dolgozunk a következő évek újabb fejlesztésén.

Budapest, 2013. május 23.
Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala
Budapesti Közlekedési Központ

Együttműködés a logisztikai versenyképességért A magyar dunai kikötők és a logisztikai szolgáltató központok összefogása

Együttműködési megállapodást írt alá a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) és a hazai belvízi forgalomban meghatározó, dunai kikötőket teljes körűen képviselő Magyar Dunai Kikötők Szövetsége. A 2013. június 06-án aláírt szerződés értelmében a felek a közös szolgáltatások fejlesztését tűzték ki célul. Azon dolgoznak, hogy a vízi-közúti-vasúti áruszállítás kombinációjával olyan kiszámítható, környezetkímélő és gazdaságos megoldásokkal segítsék megbízóik versenyképességét, amelyekkel a Duna hektikus vízállásából eredő kockázatok csökkennek és a használatarányos útdíj okozta fuvar költségek mérséklődnek.

A Magyarországon bejegyzett fuvarozó vállalatok 2012-ben az áruk alig 3 százalékát, azaz 7,9 millió tonnát továbbítottak vízi úton, míg a belvízi forgalom aránya Nyugat-Európában ennek több mint a duplája, 8 százalék. A vízi áruszállítás széleskörű elterjedését a Duna magyarországi szakaszának szeszélyes és kiszámíthatatlan vízállása akadályozza, pedig ez a szállítási mód környezetkímélő és gazdaságos lenne a logisztikai szolgáltatók számára. Ha magas a vízszint, akkor a hajók nem férnek át a hidak alatt, és várakozásra kényszerülnek a rakománnyal. Amennyiben túl alacsony a vízállás, a hajókat csak részterheléssel lehet közlekedtetni, ami nem hatékony, hiszen legalább 70 százalékgig meg kell rakodni egy hajót ahhoz, hogy a szolgáltató önköltsége megtérüljön. Kisebb merülésnél már veszteséges a fuvar.

Az egyes ágazatok fuvarpiaci díjait összehasonlítva az látszik, hogy fajlagosan, a közúthoz képest akár 60 százalékkal, a vasúthoz viszonyítva 35 százalékkal kedvezőbb áron lehet árut szállítani a vízben egy-egy Duna-menti viszonylatra, 70 kilométeres elő- és utófuvarozással számolva. A használatarányos útdíj bevezetése a közúton akár 30 százalékkal is megnövelheti a fuvar költséget. A megbízóknál mérséklődne a kényszerű díjemelésből származó költségnövekedés, ha meghatározott esetekben a vízi úttal kombinált szállítási módot veszik igénybe. A vízi szállítás hosszabb menetideje önmagában nem jelent hátrányt a logisztikai láncnak: a megnövekedett szállítási idő alatt ugyanis raktározási időt lehet spórolni, amivel további 3-8 százalékos költségmegtakarítás érhető el.

„A ma megkötött együttműködéssel két meghatározó szakmai szervezet tudásbázisát és információs hálózatát kapcsoljuk össze, amely révén tovább erősödik a hazai logisztikai szakma versenyképessége. Egy olyan modern, korszerű, kiszámítható és fenntartható közlekedési rendszert szeretnénk kialakítani, amelyben az egyes közlekedési alágazatok szinergiában vannak egymással, fokozva a logisztikai központokban nyújtott szolgáltatások komplexitását, a vízi utak és a hazai kikötők kihasználtságát” - emelte ki a megállapodás aláírásakor Fülöp Zsolt, az MLSZKSZ elnöke. „Közösen kell tennünk azért, hogy az elérhető előnyök ne csak rózsaszínű álmok és statisztikai adatok maradjanak, hanem a valóságban is elérhető tényekké váljanak”.

„Habár földrajzi adottságaink kiválóak, hiszen a Duna hazai szakasza része Európa legjelentősebb transzkontinentális belvízi útrenyszerének, a kikötőink kihasználtsága mégis alig éri el az 50 százalékot” – mondta el Szalma Béla, a Magyar Dunai Kikötők Szövetségének elnöke. „Az együttműködés keretében azon fogunk dolgozni, hogy olyan multimodális fuvarozási lehetőségeket kínáljunk, amellyel a Duna hektikus vízállásából eredő kockázatokat mérsékelni tudjuk mindaddig, amíg végleges megoldás nem születik a folyó stabil hajózhatóságának biztosítására”.

A multimodális fuvarozás hazai helyzetének javítása összhangban van Magyarország és az Európai Unió közlekedéspolitikájával, amely célul tűzte ki, hogy a magyar belvízi forgalom részesedése 2030-ra elérje a 10%-ot, illetve a 300 kilométer feletti közúti áruszállítások 30 százalékát, 2050-re pedig több mint felét vasúton vagy vízi úton bonyolítsák.

További információ:

Bereczki Annamária, senior account manager
Pressinform Public Relations
Telefon: 470-2050; Fax: 222-4717
E-Mail: bereczki@pressinform.hu

ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGOK KÖZLEMÉNYEI**Közlekedési jubileumok 2013. július****XIX. század:**

1818. július 21: Bernhard Antal Bécsben a hivatalos bizottság előtt sikeres próbautat tett az általa tervezett „Carolina” gőzhajóval.
1833. július 24: Elkészült a kilenclyukú híd, eredetileg azzal a céllal, hogy segítse az állami sóút áthaladását a Debrecen-Szolnok vonalon. Tervezője: Povolny Ferenc, kivitelezője: Litsman József kőműves.
1846. július 15: Megindult a gőzvonatású forgalom a Pest-Vác vasútvonalon. Az út 40 km a menetidő 59 perc volt. A magyar vasút születésnapja.
1886. július 3: Karl Benz Mannheim városában bemutatta automobilját.
1888. július 23: John Dunlop angol fogorvos szabadalmat kért találmányára, a gumira. „Egy kaucsuk tömlő, mely levegőt tartalmaz és a kerékre van erősítve”.
1894. július 22: Párizs és Rouen között rendezték a világ első autóversenyét. Az átlagsebesség 22 km/h. volt.
1900. július 2: Felszállt Ferdinand Zeppelin gróf első léghajója az LZ-1.

XX. század:

1929. július 2: Megkezdte működését a Svábhegyen a villamosított fogaskerekű vasút.
1931. július 15-16: Endessz György és Magyar Sándor a magyarok közül elsőként átrepülték az Atlanti óceánt. Az 5182 km. távot 26 óra 20 perc alatt tették meg.
1941. július 6: Életbe lépett Magyarországon a jobboldali közlekedés, kivéve a fővárost, ahol csak az év novemberében vezették be az új közlekedési rendszert.
1969. július 21: Először lépett ember a Hold felszínére. Az amerikai Neil Alden Armstrongot néhány perc múlva követte honfitársa, Edwin Eugene Aldrin.

Személyek

1848. július 6-án született Pruzsinán, Baross Gábor a XIX. század második felének legkiválóbb közlekedéspolitikusa, „vasminiszter”. (+ Budapest, 1892. május 9.)
1850. július 5-én született Budán Kvassay Jenő mérnök, a magyar vízügyi szolgálat megteremtője. (+ Budapest, 1919. június 6.)
1869. július 10-én született Pesten, Kandó Kálmán világhírű mérnök, a nagyvasúti villamosítás feltalálója. (+ Budapest, 1931. január 13.)
1914. július 1-jén Budapesten halt meg Zsélyi Aladár gépészmérnök, aviatikus. Áprilisi balesete vérmérgezéssel súlyosbítva halálosnak bizonyult. Sírja Csaláron (ma: Celary, Szlovákia) található.

Dr. Balázs Györgyre emlékezünk

Éppen 2 éve, 2011. június 27-én köszöntöttük a BME Dísztermében rendezett ünnepélyes ankéton a 85 éves Dr. **Balázs György** professor emeritust, a KTE örökös tagját, a Mérnöki Szerkezetek Szakosztály egyik alapítóját, titkárát, majd elnökét, tiszteletbeli elnökét.

Azóta nagy veszteség ért bennünket: a Professor Úr, Budapest Főváros Díszpolgára, 2013. február 5-én elhunyt.

Megemlékezésül közöljük Dr. Dunai Lászlónak, a BME Tanszékvezető Professorának, a KTE Mérnöki Szerkezetek Szakosztály elnökének búcsúszavait.

„Búcsúzom Dr. Balázs György műegyetemi professzor úrtól, tanárunktól, egyetemi kollégánktól, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építőmérnöki Kara nevében, valamint elnökünktől, tagtársunktól, a Közlekedéstudományi Egyesület Mérnöki Szerkezetek Szakosztálya nevében.

Balázs professzor, a második világháború fogolytáborait megjárt fogyatkozó generáció képviselője, 1926. június 24-én született Rábaszentandrason. A Pápai Református Kollégiumban 1946-ban érettségizett, majd a Budapesti Műszaki Egyetemen 1950-ben szerzett jeles minőségű híd- és szerkezetépítő mérnöki oklevél birtokában a II. sz. Hídépítési Tanszéken kezdett dolgozni. A tanszék 1963-ban kettévált, ő az Építőanyagok Tanszékre került. 1963-ban megszerezte a műszaki tudomány kandidátusa fokozatot, 1965-ben kinevezték egyetemi docensnek. 1976-ban a tanszék vezetője lett, ezt a funkciót 15 éven keresztül látta el. 1982-ben, „A betonstruktúra elemzése” című értekezésével megszerezte a műszaki tudomány doktora fokozatot, 1984-ben kinevezték egyetemi tanárnak. 70 éves korában ment nyugállományba, de tanszéki és szakirodalmi munkáját azóta is folytatta, a Műegyetem Professor Emeritusaként.

Balázs professzor úr szakmai tevékenységében egységet alkotott az oktatás, a kutatás és a közéleti tevékenység. A 80-adik születésnapja alkalmából munkatársai által összeállított „Dr. Balázs György élete és munkássága” című monográfia 70 oldalon sorolja fel oktatói, kutatói és közéleti tevékenységének adatait. Hatalmas munkabírását és példás munkarendjét hajlott koráig megőrizte, évtizedeken át – a Hannibált méltató fordulattal élve – első volt, aki a harctéren – azaz a munkahelyén – megjelent, és utolsó, aki onnan távozott. A „harctér” említése itt talán több is, mint szóvirág, hiszen kedves szokása volt arra érdemesített munkatársait – oktatókat és hallgatókat – harcostársnak szólítani.

Hallgatóival kölcsönösen tisztelték szerették egymást. Élete végéig különleges kapcsolata volt az 1969-ben végzett 7. tankörrel; sokukkal – ahogy ő mondta – szakmai harcostársi kapcsolatba került. Az egykori 7-es tankörben végzett barátai megkértek, hogy nevükben is búcsúzzam Balázs tanár úrtól.

Oktatóként mindig korszerű ismereteket adott át, a kutatni vágyó hallgatókat bevezette a Tudományos Diákköri munkába. A tehetséges hallgatók tudományos nevelését hosszú időn át kari és egyetemi szinten is irányította. Hogy milyen eredménnyel, arról eleget mond az az adat, hogy egy tucatnyi diákkörös hallgatója választotta hivatásául az egyetemen végzett oktatói és kutatói munkát. És ebbe még nincs beszámítva Gyuri fia, aki az Építőanyagok és Mérnökgeológia Tanszék jelenlegi vezetőjeként is örököse édesapjának.

A beton megszállottságig elkötelezett kutatója volt. Az MTA által támogatott alap kutatási projekteken a beton makro- és mikroszerkezetére vonatkozó vizsgálatokat vezetett. Alkalmazott kutatás-fejlesztési tevékenysége jelentősen hozzájárult a beton innovatív felhasználásához az építőipar minden területén. Oktatói-kutatói szakmai tevékenységét számtalan kitüntetéssel ismerték el, közülük kiemelkedik a Széchenyi díj, amit 2000-ben vehetett át. Páratlanul termékeny szakíró volt; élete során 18 egyetemi jegyzetet, 11 könyvrészletet, 13 Mérnöktoábbképző Intézeti jegyzetet és 30 szakkönyvet írt. Könyvei közül kiemelendő a „*Beton és vasbeton*” című könyvsorozat; a hét kötet terjedelmű gigantikus műben összefoglalta a beton és vasbeton történetét, hazai művelőinek kiemelkedő eredményeit. 50 éves kutatómunkájának tapasztalatait a „*Barangolásaim a betonkutatás területén*” című könyvben, 2001-ben hitvallásként foglalta össze. Életrajzi művet is írt nagy elődjéről, Mihailich Győzőről és Palotás Lászlóról, valamint négy kötetben tett halhatatlanná sok mérnököt a „Műegyetemen végzett építőmérnökök és munkásságuk” című könyvsorozatban.

Közéleti emberként igen sok testületnek volt aktív tagja: többek között dolgozott az MTA Építéstudományi Bizottságában és MTESZ tagegyesületeiben. Ezek közül kiemelendő a Közlekedéstudományi Egyesület, amelynek Mérnöki Szerkezetek Szakosztályát 1959-ben Palotás professzorral együtt szervezte meg. Ez a szakosztály hamarosan a statikusokat összefogó, fontos szakmai és közéleti szervezetté vált. A kezdetektől a szakosztály titkára, 1985-től az elnöke volt. Nem a babérjain ülő elnök volt, sokkal inkább a motorja a szakosztálynak, fő szervezője sok konferenciának, ankétnek. Vezérelve volt, hogy a társadalmi munkát az ember önként vállalja, tehát azt becsülettel el kell végezni; nagy igyekezettel támogatta azokat, akik ennek megfelelően cselekedtek. Miután mintegy tíz éve a szakosztály tiszteletbeli elnöke lett továbbra is aktívan részt vett a szakosztály és annak vezetőségi munkájában. Irodalmi munkásságának részeként 1999-ben, a KTE 50 éves jubileumára megírta a szakosztály történetét is. Az egyesületben végzett áldozatos munkájáért megkapta az egyesület által adható valamennyi kitüntetést és a KTE örökös tagja lett.

Tisztelt Professzor úr, kedves Gyuri bátyánk! Hatalmas szakmai örökséget kaptunk tőled, amellyel kötelességünk jól sáfárkodni. Emléked megőrizzük; nyugodj békében!”

LAPSZEMLE**A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület lapja**

Megjelenik kéthavonta, 64 oldalon B/5 formában

Tartalom

Scharle Péter: A közlekedési szakértelem mozgástere a gazdasági-társadalmi játszmákban

Sztrunga Erzsébet: Az európai légtérfejlesztéseket kiváltó tényezők

Prof. Dr. Holló Péter – Dr. Herman Imre: A közúti közlekedési balesetek által okozott társadalmi-gazdasági veszteségek aktualizálása

Dr. habil. Gáspár László: A „Mindig rendelkezésre álló utak” program

Béres István: Járműmechanikai mérőállomás Szolnokon

Dr. Horváth Gyula: Új megközelítés a balatoni hajózásban

Haris Lajos – Haris Ottó: A Mercedes csillag születése

Emlékeztető: az MTA Közlekedéstudományi Bizottság 2013. április 17-i üléséről

Melléklet**Közlekedésbiztonság-Közlekedési környezetvédelem**

Schváb Zoltán: Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzetének alakulása 2012-ben, a rendőrség által gyűjtött, előzetes baleseti statisztikai adatok alapján

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

Telefon: 353-2005

Fax: 353-2005

E-mail: szemle@ktenet.hu

Előfizetési díja egy évre: KTE (egyéni) tagnak 4.140.-Ft; nem KTE tagnak 8.280.-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**,

HIRDESSEN 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

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:01/ 31-19

Internet: <http://www.ktenet.hu>E-mail: info@ktenet.hu