

2021.

11.

november



®

hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET® HAVI TÁJÉKOZTATÓJA

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK.....	1
SZERVEZETI HÍREK	1
BESZÁMOLÓK	2
FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE	5
KÖZLEKEDÉSI ÉVFORDULÓK.....	22
LAPSZEMLE	24

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2021. november 25. 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a 2021. decemberi Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

A KTE IRODA ÚJ ÜGYVEZETŐJE



Orosz Balázs lesz a Közlekedéstudományi Egyesület új ügyvezetője 2021. november 8.-tól. Feladata a titkárság vezetésén túl az Egyesület gazdálkodásának irányítása és az Egyesület tudományos, szakmai és társadalmi munkájának elősegítése, katalizálása szoros kapcsolatban a területi és tagozati szervezetekkel.

Orosz Balázs a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen építőmérnökként végzett 1999-ben.

Azóta dolgozott többek között a MÁV Zrt.-nél, a Hungrail-nél, GYSEV Zrt.-nél és a KTI-nél projektvezető, cégvezető pozíciókban.

A KTE következő szervezeti eseményein és a konferenciákon már lesz lehetőség a személyes találkozóra az új ügyvezetővel.

A KTE IRODA ÜGYFÉLFOGADÁSI IDEJE:

Kérjük, tagjainkat és partnereinket, hogy személyes ügyintézésel, az alábbiak szerint keressék fel a KTE irodáját.

- Hétfő-csütörtökig: 9-15 óráig
- Pénteken: 9-14 óráig

Ügyfélfogadási időn kívüli ügyintézés céljából, egyéni időpontfoglalásért, keressék a Titkárság munkatársait telefonon: +36 1 353-2005

KTE szervezeti eseményei:

Országos Intézőbizottsági Ülés

Időpont: 2021. november 17. (szerda) 10:30

Helyszín: várhatóan élőben 1066 Bp. Teréz krt. 38. Tapolczai Kálmán terem

Kibővített Országos Elnökségi Ülés és Díjátadó Ünnepség

Időpont: 2021. december 08. szerda 10:30

Helyszín: Szervezés alatt várhatóan élőben kerül megszervezésre

KTE tagkártyák

A KTE Titkársága ezúton szeretné kérni az Egyesület tagjait, hogy a kifizetett tagkártyák átvehetőségéről előzetesen telefonon szíveskedjenek érdeklődni. Telefonszám: +36 1 353 2005

KTE Kitüntetések 2020

A vírusjárvány következményeként bevezetett korlátozó intézkedések miatt a kitüntetések decemberben az Országos Elnökségi Üléssel egybekötve fogjuk átadni az alábbi időpontban **2021. december 08. szerda**. A pontos időpontról és helyszínről hamarosan értesítjük. Kivétel ez alól azok a kitüntetettek, akiknek a tagozat vagy terület a nyár folyamán átadta a díjakat.

BESZÁMOLÓK

A közösségi közlekedés előtt álló kihívások

A KTE Baranya Megyei Területi Szervezete 2021. október 14-15-én Harkányban tartotta „Új megoldások a közösségi közlekedésben- fenntarthatóság-integráció-finanszírozás” c. konferenciáját. A konferencián 90 fő vett részt.

Az elmúlt évben a pandémia miatt elmaradt a rendezvény, éppen ezért a személyszállítási szakma résztvevői örömmel vettek részt az előadásokon. A konferenciát Dr. Tóth János a KTE főtitkára nyitotta meg, majd Dr. Weidinger Antal a KTE Baranya Megyei Területi Szervezete elnöke köszöntötte a résztvevőket.

A konferencia célja az volt, hogy több oldalról is rávilágítson a közösségi közlekedés fontosságára, fejlesztési lehetőségeire, az előtte álló kihívásokra, a finanszírozási források igénybevételére, valamint a társadalomban betöltött szerepének fontosságára.

A jelenlévők előadást hallhattak Dr. Kutnyánszky Zsolt helyettes államtitkár (ITM) előadásában az IKOP közlekedésfejlesztési tervekről a 2021-27 közötti időszakban, amelyben a vasúti és a közúti személyszállítás finanszírozási lehetőségeit ismerhették meg. A tervben szerepelnek a közúti és vasúti hálózat- és járműfejlesztési elképzelések, az intermodalitás kiterjesztése, valamint a budapesti regionális és a vidéki nagyobb városok elővárosi közlekedésének kialakítása és azok finanszírozása.

Lényeges kérdés a közösségi közlekedés szolgáltatásainak, azok minőségének fejlesztése és finanszírozása. Erről a témakörrel Borbélyné Dr. Szabó Ágnes főosztályvezető (ITM) tartott részletes tájékoztatást. Kiemelte, hogy a MÁV-Volán Csoport szervezet létrejöttével javul a közösségi közlekedés minősége, az utaskiszolgálás a menetrendek összehangolásával, a tarifaközösség létrehozásával lényegesen vonzóbbá teszi ezt a közlekedési módot az egyéni közlekedéssel szemben. Ezt szolgálja a járműfejlesztési terv is, ami fontos kérdés az utasok számára.

A konferencián előadások hangzottak el a MÁV-Start Zrt és a Volánbusz Zrt új szolgáltatásainak rendszeréről, az új járművek beszerzéséről és a jövőbeni tervekről.

Természetesen a közlekedés természetéből fakadóan fontos a környezetszennyezési tényező. Ezen a téren is meg kell felelni a társadalmi elvárásoknak. Az elkövetkezendő időszakban arra kell törekedni, hogy az EU által elvárt széndioxid kibocsátás nullára való csökkentését 2050-re elérje ez az ágazat is. Meg kell keresni azokat a lehetőségeket, melyek segítségével környezettudatos legyen a közlekedés fejlesztése. Elsősorban elektromos járművek beszerzése és a vasúti közlekedés fejlesztése ebben megoldást jelenthet.

A konferencia második napján kiemelten szerepelt az elektromos járművek beszerzésének fontossága. Nemzetközi példák bemutatásával kirajzolódott, hogy milyen elvek alapján törekednek más országok a légszennyezettség csökkentésére.

Hazai példák bemutatásán keresztül ismerhette meg a hallgatóság, hogy Pécs és Pakson milyen problémákkal kellett szembe nézni az E fejlesztés során. A tram-train közlekedés előnyeivel is megismerkedhetett a hallgatóság. Egyrészt a jelenlegi helyzet, és a jövőbeni lehetőségek bemutatását is érdeklődve hallgatták a résztvevők.

A közösségi közlekedés előtt nagy kihívások állnak. Ebben az egész társadalomnak nagy szerepe van- mondta zárszavában Dr. Horváth Balázs a Széchenyi István Egyetem docense.



Beszámoló

A Hajózási Tagozat szervezésében 2021. szeptember 16-án került sor a „Kulturált víziközlekedés, vezess józanul” című rendezvényre, melyen 40 fő vett részt.

A program témái és előadói:

- Csobay Balázs rendőr alezredes, BRFK DVRK, illetve KTE Hajózási Tagozat
- Máté Tamás rendőr alezredes, BRFK DVRK

- Veres Gábor, Közlekedésbiztonsági Szervezet
- Berkesi Andrea rendőr százados, BRFK Bűnmegelőzés

A rendezvény címét viselő bevezető előadást Csobay Balázs alezredes tartotta. Szemléltetésképpen ismertette az elmúlt évek legsúlyosabb, alkoholfogyasztás miatt bekövetkezett magyarországi víziközlekedési baleseteit. Máté Tamás alezredes a dunai víziközlekedési balesetekről, azok jellemző okairól és az okozott károk milyenségéről, valamint az alkoholfogyasztásról, mint a balesetekben gyakran közrejátszó tényezőről, valamint az ittas vezetés, mint szabálysértési alakzat szankcióiról beszélt részletesen.



Veres Gábor a Közlekedésbiztonsági Szervezet működését, a víziközlekedési baleseteknek a szervezet által végzett rekonstrukcióját mutatta be. Külön kiemelte a KBSZ független szakmai, megelőző jellegű vizsgálatainak azt a célját, hogy az elemzésekből levonható tanulságok alapján javaslatokat tegyen a jövőbeni hasonló események elkerülése érdekében.

Berkesi Andrea százados az előadásában olyan ismert és népszerű hazai személyiségekkel készült interjú-részleteket mutatott be, akik részesei voltak ittasság miatt bekövetkezett balesetnek.



FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE

KONFERENCIÁK

Közlekedési balesetek és a közlekedő ember

Időpont: 2021. november 5. (péntek)
Helyszín: Budapest - Volánegyesülés Székház - Teréz krt. 38. Tapolczai Kálmán terem, földszint
Szervező: Közlekedésbiztonsági Tagozat, Közlekedésegészségügyi Szakosztály

A 2020-as világjárvány miatt elhalasztásra kerül Közlekedési balesetek és a közlekedő ember c. konferencia 2021. november 5-én kerül megrendezésre. A szervezők szeretettel várnak minden kedves érdeklődőt a közlekedéstudomány és az orvostudomány határterületeit ötvöző konferencián.

Workshop, mikromobilitási járművek, bemutató

A konferencia főbb témái:

- I. Gyerek az autóban (sérülések, mentés, megelőzés, kezelés)
- II. A segélykérés új eszközei a segítség gyorsabb eléréséhez
- III. Mikromobilitási (elektromos) járművek sérülések, megelőzés

Részvételi díj:

Orvosoknak kredit ponttal: 14.000 Ft/fő + Áfa (27%)
Kredit pont igény nélkül, nem orvosoknak: 12.000 Ft/fő + Áfa (27%)

Jelentkezési határidő: 2021. november 03.

A konferencia részletes programja és a jelentkezés módja [honlapunkon](#) elérhető.

IV. Magyar Közlekedési Konferencia

Időpont: 2021. november 10-11.
Helyszín: Siófok, Hotel Azúr
Szervező: Közlekedéstudományi Egyesület Heves Megyei Területi Szervezete, Közlekedésképzési Tagozat Közúti Szakosztálya, Magyar Közút Nonprofit Zrt., MÁV Zrt.

Konferencia témái:

- A közlekedési szakma eredményei - Zöld jövő
- Generációs kihívások az építőiparban - fenntarthatóság, klímaváltozás, humán politika
- Utazásélmény
- Üzemeltetési kihívások
- Felújítások és korszerű technológiák

- Környezettudatosság és közlekedés
- Szakmai jövőkép, innováció

Részvételi díj: KTE tagoknak: 64. 000 Ft + Áfa/fő
Nem KTE tagoknak: 72. 000 Ft + Áfa/fő

Jelentkezési határidő: 2021. november 02.

A konferencia részletes programja, jelentkezés módja, kiállítási, támogatási lehetőségek [honlapunkon](#) elérhető.

Közlekedéstechnikai Napok - Vasúti informatika a kezdetektől napjainkig (VI. rész)

Időpont: 2021. november 11.
Helyszín: online
Szervező: Általános Közlekedési Tagozat

A Közlekedéstudományi Egyesület Vasúti tagozat Vasútüzemi szakosztálya csatlakozott az Általános Közlekedési Tagozat „**Közlekedéstechnikai Napok**” címmel megkezdett konferenciasorozatához. Ennek keretében

Vasúti informatika a kezdetektől napjainkig (VI. rész)

címmel 2021. november 11-én 13:00 órai kezdettel kerül sor a következő konferenciára, amely a koronavírus helyzet újabb hulláma miatt virtuális konferencia lesz.

A konferencia részletes programja, jelentkezés módja [honlapunkon](#) elérhető.

XXII. Szegedi Közlekedési Konferencia

Időpont: 2021. november 25-26.
Helyszín: Szeged
Szervező: Csongrád-Csanád Megyei Területi Szervezet

A Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, az Enterprise Europe Network-Szeged a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-vel valamint a Közlekedéstudományi Egyesülettel együttműködésben, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara szakmai támogatásával **2021. november 25-26-án** immár huszonkettedik alkalommal szervez Szegeden **Nemzetközi Közlekedési Konferenciát**, ezúttal a következő címmel:

„Fejlesztési irányok a közforgalmú közlekedésben“

Helyszín: CSMKIK Székház (Szeged, Párizsi krt. 8-12.) II. emelet
Bővebb információk: konferencia@csmkik.hu

A résztvevőknek egy fakultatív program keretén belül lehetősége lesz a Tram-train megtekintésére az SZKT telephelyén.

A konferenciára itt tud jelentkezni: <https://csmkik.hu/esemenyek/xxii-nemzetkozi-kozlekedesi-konferencia>

A konferencia tervezett **programja** [ITT](#) érhető el.

Résztvételi díj

CSMKIK ; MKIK Közl-i és Log-i Koll., és KTE Cs-Cs m-i tag: 12500 Ft +ÁFA

CSMKIK reg. vállalkozás, és más KIK, vagy KTE tag: 15.000,- Ft + ÁFA

Nem ezen szervezetek tagja: 17.500,- Ft + ÁFA

XXV. A közlekedés helyzete az EU-ban

2022. február 17-18. között kerül megrendezésre A magyar közlekedés helyzete az EU-ban című, KTE jubileumi konferencia

A rendezvény legfontosabb témakörei:

- *a magyar közlekedéspolitika aktuális célkitűzései és kihívásai*
- *a vasúti közlekedés és jármű gyártás helyzete, a fejlesztés főbb irányai*
- *a belvízi hajózás és a turizmus kapcsolódási pontjai*
- *Záhony logisztikai szerepe a kelet nyugati áruforgalom lebonyolításában*
- *a magyarországi gyorsforgalmú közúthálózat jelenlegi kiépítettsége, és a fejlesztés rövid és hosszútávú célkitűzései*

A Siófokra tervezett rendezvény előadásait, szakmai programként egy közlekedési létesítmény megtekintése egészíti ki. A konferencia programja és a jelentkezés módja rövidesen elérhetővé válik, kérjük kövesse a rendezvény weboldalán.

A szervezők várják minden kedves érdeklődő jelentkezését!

MÁS SZERVEZET ESEMÉNYE

„Hidrogén-technológiával a zöld jövőért” hibrid konferencia

Időpont: 2021. november 16.
Helyszín: Hungexpo
Szervező: Innovációs és Technológiai Minisztérium

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) szeretettel meghívja Önt és munkatársait az „Automotive Hungary” Nemzetközi járműipari beszállítói szakkonferenciára tartandó, az Innovációs és Technológiai Minisztérium szervezésében, a kiállítás első napján, 2021. november 16-án megrendezésre kerülő „Hidrogén technológiával a zöld jövőért” című hibrid konferenciájára.

A konferenciára történő jelentkezés és egyéb információk a [honlapunkon](#) olvashatóak.

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



Újra utazhatunk hálókocsiban Zürichbe

2021. október 4.

Újra el lehet jutni Budapestről Zürichbe hálókocsival. A Münchenbe induló Kálmán Imre EuroNight egy része Salzburgtól külön kocsikkal közlekedik Svájc legnagyobb városába.

A Kálmán Imre EuroNight a Keleti pályaudvarról menetrend szerint 20:40-kor indul, és a Győrön, Bécsen, Salzburgon, Innsbruckon és Feldkirchen át közlekedő közvetlen kocsijai 8:20-kor érkeznek meg Zürichbe. Visszaúton Zürichből a közvetlen kocsik 21:40-kor indulnak, a Keleti pályaudvarra pedig 9:19-kor fut be a Kálmán Imre EuroNight-tal.

Az Utasellátó átfogó szolgáltatásfejlesztései eredményeképpen, ezen a járaton is üdvözlő csomaggal várja az utasokat, valamint az étel- és italkínálata már egyszerűbb meleg ételekkel is kibővült, ami a kísérnél vásárolható meg. Az osztrák éjszakai vonatok példáját követve, a hálókocsis utasok ezen a járaton is maguk állíthatják össze a reggelijüket, amelyhez egyaránt választhatók édes és sós, kiadós és kímélő összetevők, valamint meleg italok és gyümölcslé is.

Az éjszakai vonatra a jegyárak az előző évhez képest nem változtak: háromágyas fülkében utasonként 69,90 €, kétágyasban 89,90 €-től vásárolhatók meg a SparNight menetjegyek, ha pedig ezek elfogytak, – vagy az utazási szándék körül még vannak bizonytalanságok – a visszaváltható jegyek 129 €-től, illetve 149 €-től érhetők el. A START-Klub kártyák tulajdonosai a visszaváltható jegyekre kedvezményt kapnak, gyerekjegyek 6-14 éves korig pedig korlátlan számban válthatók 53 €-ért, illetve 73 €-ért. A jegyek a megújult ELVIRA felületén is megvásárolhatók.

Budapest és Zürich között a közvetlen hálókocsit 2009 decemberében vezette be a MÁV-START, és szinte azonnal a legnépszerűbb, legtöbb utast vonzó szolgáltatássá vált. Sikerének több oka is van: a svájciaknál a vasúti utazás a legfontosabb közlekedési mód, amelyet a hagyományok tisztelete, a kényelem szeretete és a környezetvédelem is egyformán indokol. Fontos tényező továbbá, hogy fapados repülők csak Svájc nyugati részeibe közlekednek, buszok pedig egyáltalán nem, az ország legnagyobb városát, Zürichet pedig nem is szolgálják ki ilyen járatok – a vonatról ráadásul Zürich mellett egyetlen átszállással elérhető kedvezően például Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur és Chur is.

A koronavírus-járvány előtti utolsó évben a zürichi hálókocsit több mint 13 ezer utas vette igénybe – ugyanebben az évben Münchenbe és Brassóba is 9000 körül volt a hálókocsis utasok száma, a különbség tehát igen jelentős. Az átlagos kihasználtság 93-94 százalék volt, és még a leggyengébb januári időszakban sem ment 75 százalék alá. Tavaly nyáron, abban a másfél hónapban, ami a közlekedést lehetővé tette, minden korlátozás ellenére is az átlagos kihasználtság 70 százalék volt, és több mint 1200 utas választotta a hálókocsit.

HÉTFŐTŐL KÖZLEKEDIK AZ 1. ÉS PRÉMIUM OSZTÁLYÚ IC+ KOCSI

2021. október 9.

Véget ért a három hétvégén, négy helyszínen tartott IC+ családot bemutató roadshow. Október 11-én hétfőtől a kéthetes bemutató időszakban már utazhatunk az új 1. és prémium osztályú IC+ kocsin, a DÁLIA és VÉRCSE kör-IC járatokon. Aki október 11-24. között ezekre a járatokra vált másod- vagy első osztályú jegyet, kipróbálhatja az új 1. és prémium osztályú IC+ kocsik szolgáltatásait is.

Három szombaton, négy helyszínen – Szolnokon, Debrecenben, Nyíregyházán és Miskolcon – rendezett IC+ család bemutatót a vasúttársaság. A programsorozat nagy sikerrel zárult, több százan voltak kíváncsiak az új IC+ kocsikra, és járták végig a teljes IC+ családot felsorakoztató szerelvényt, próbálták ki 1. osztály bőrülésekkel ellátott prémium fülkéit, vagy kóstolták meg az Utasellátó kínálatát.



Az 1. és a prémium (1+) osztályú, bisztrószakasszal, csendes és prémium fülkével is berendezett IC+ kocsik igazi újdonság a magyar vasúti közlekedésben. Október 11-24. között egy IC+ első osztályú kocsi áll forgalomba a Budapest Keleti – Miskolc – Nyíregyháza – Debrecen – Szolnok – Budapest Nyugati vonalon közlekedő kör-IC járatban, a 7:30-kor Keleti pályaudvarról induló DÁLIA IC-ben és a Nyugati pályaudvarról 14:18-kor visszainduló VÉRCSE IC-ben. Ebben a kéthetes bemutató időszakban (kivételesen az október 16-17-ei hétvégén, amikor vágányzár miatt változik a menetrend, és az IC+ 1. osztály nem fog közlekedni), aki ezekre a járatokra vált másod- vagy első osztályú jegyet, kipróbálhatja az új 1. és prémium osztályú IC+ kocsik szolgáltatásait, akár a bőr ülésekkel berendezett prémium fülkét is. A kocsik forgalomba állásának alkalmából az Utasellátó a Keleti pályaudvari Üzleti váróteremben frissített kínálatot várja az utasokat: a díjmentes kínálat új szendvicsekkel, gyümölcsökkel, édes és sós süteményekkel, valamint az évszakhoz igazodó ízesített kávékkal és koktéllal bővül október 11-től.

Október 25-től már négy ilyen kocsi közlekedik menetrendszerűen a kör-IC, valamint a Záhony – Nyíregyháza – Budapest és a Sátoraljaújhely – Miskolc – Budapest IC járatokon, naponta 6-7 vonaton találkozhatnak az utasok az új IC+ 1. és prémium osztályú kocsikkal. Innentől már kötelező lesz a jegyváltás. A kocsik 1. osztályú termes helyeire és a csendes fülkébe a „normál” 1. osztályú menet- és helyjegyet kell megváltani. A prémium fülke az 1. osztályú menetjegy és az esetlegesen szükséges IC pótdíj mellett 1000 forintos helyjegyváltással vehető majd igénybe. A prémium szakasz utasainak ajándék kávéval vagy teával kedveskedik az Utasellátó a bisztrószakaszban.

Két éve, 2019 augusztusában kezdődött a hetven, belföldi forgalomra tervezett IC+ gyártása. Ebből 35 darab másodosztályú többcélú teres kocsi elkészült, így jelenleg 55 IC+ jármű járja az ország vasútvonalait, és zajlik

a 35 első osztályú bisztrószakaszos jármű gyártása is Szolnokon, az ütemterv alapján 2022. év közepén befejeződhet az 1. osztályú kocsik gyártása.

BEFEJEZTÉK AZ ÜLLŐ-MONOR SZAKASZ KÖZÖTTI EGYIK VÁGÁNY FELÚJÍTÁSÁT

2021. október 8.

Augusztus végén kezdődött meg a ceglédi 100a vonal Üllő–Monor szakaszának felújítása, a két vágányon felváltva dolgoznak, hogy a vonatközlekedés mindig biztosítva legyen. A kivitelezés ütemtervnek megfelelően zajlik, szeptember végére befejeződött az egyik vágány átépítése, amit szeptember végén visszaadtak a forgalomnak, ezt követően a másik vágányon is elindulhatott a munkavégzés, ami október végéig tart. Novemberre befejeződnek a munkálatok, megszűnik a napközbeni vágányzár, és újra zavartalanul közlekedhetnek a vonatok sebességkorlátozások nélkül.

A ceglédi vonal felújításának idei második ütemében Üllő és Monor között dolgoznak, felváltva először az egyik majd a másik vágányon. Szeptember 29-én az elkészült vágányszakaszt visszaadták a forgalomnak, miután elvégezték a vágányátépítést és a szükséges váltócsereket, illetve megerősítették a felsővezetési hálózatot. Szeptember 30-án éjjel a második vágányon is megkezdődtek a munkálatok. Jelenleg a hosszúsínek lehúzása zajlik, és megkezdődött a szakaszon az ágyazatrostálás és nagygépes vágány átépítés is.

A kivitelezés a MÁV FKG több mint száz szakemberének közreműködésével zajlik, számos munkagép, vasúti és közúti jármű bevonásával. A vágányzárral járó munkálatok tervezetten október végéig befejeződnek, addig az érintett állomások között továbbra is egy vágánnyal kevesebb áll a vonatok rendelkezésére, emiatt módosított menetrendek vannak érvényben.

Novemberben még Vecsés és Monor állomásokon a felsővezeték és a biztonsági berendezést érintő munkák zajlanak majd, ezeket vonatmentes időszakban, éjszakánként végzik el, ezért a közlekedést nem fogja zavarni, és nagyobb zajhatás sem várható.

A beruházásról, a megváltozott menetrendről és az érintett úttájak lezárásáról a www.mav.hu/100a oldalon tájékozódhatnak az utasok. Minden érintett járatra rá lehet keresni az [Elvirában](#), továbbá a MÁV mobilalkalmazás menetrendi keresőjében is.

Az utasoktól és a lakosságtól türelmet és megértést kérünk a felújítás alatt várható kellemetlenségekért!



Háttérinformációk:

A Budapest–Cegléd–Szolnok (100a) vasútvonal a főváros agglomerációjának legnagyobb forgalmú pályája, kapacitásának, menetrendszerűségének javítását és stabil fenntartását a vasúttársaság kiemelten kezeli. A vasútvonal felújítása 2020-ban kezdődött meg a Nyugati pályaudvar és Városligeti elágazás közötti szakasz átépítésével, majd 2021 tavaszán a Vecsés–Üllő szakasz felújítása valósult meg, most pedig augusztus 30-tól október 30-ig Üllő és Monor között dolgoznak a MÁV FKG szakemberei.

Az Üllő és Monor közötti 18 kilométer hosszú vágány átépítésén, váltócsereken és felsővezeték-karbantartási munkálatokon túl Monor, Vecsés-Kertekalja és Hosszúberék-Péteri hangos utastájékoztatói rendszerét újra cserélik, utóbbi megállóhelyen modern vizuális utastájékoztató rendszer fogja szolgálni az utasokat. Üllő és Monor állomásokon megújul a biztosítóberendezés, Üllőn átépítik a fővágányokat, a váltókat is kicserélik, megerősítik a felsővezeték-hálózatot. Monor állomáson a meglévő pályainfrastruktúrát újítják fel, és az utátjárót is átépítik. Az átjárók lezárását a minél kisebb akadályoztatás érdekében a vágányzári munkák ütemezéséhez igazították. Legalább egy átjárón folyamatosan biztosítva lesz a közúti és gyalogos átkelési lehetőség.

A 20 milliárd forintos kormányzati támogatással megvalósuló kivitelezés befejezését követően ezen a szakaszon is megszüntethetők a sebességkorlátozások, ezáltal megbízhatóbbá és stabilabbá válik a közlekedés, csökken a meghibásodások száma.

KÜLÖNLEGES MOZDONY JÁRJA AZ ORSZÁGOT A KÖRNYEZETBARÁT FUVAROZÁS ÉRDEKÉBEN

2021. október 4.

Összefogtak a logisztikai vállalkozások a károsanyag-kibocsátás csökkentéséért

A zöld áru fuvarozás nagyköveteként járja az országot a következő egy évben az a Taurus típusú villanymozdony, amelyet a vasút európai éve jegyében avattak fel a budapesti Nyugati pályaudvaron. A különleges matricával ellátott mozdony a környezetbarát áru fuvarozási módok, és elsősorban az intermodális szállítás fontosságára hívja fel a figyelmet. A közúti áru forgalom csökkentése és az intermodális szállítás terjedése nélkül ugyanis nem valósíthatók meg az uniós és a hazai klímacélok, sok tízezer kamiont kell vasútra terelni.

A környezetbarát fuvarozási módok elterjedése kulcskérdés a közös hazai és európai klímacélok eléréséhez, hiszen ma a közúti áruszállítás felel a világ károsanyag kibocsátásának több mint 20 százalékáért, a vasút pedig hétszer olyan hatékony az energiafogyasztást nézve, mint a közúti közlekedés. A magyarországi logisztikai szektor szereplői ezért összefogtak, hogy népszerűsítsék a környezetbarát fuvarozási megoldásokat. A szemléletformáló tevékenység egyik első állomásaként egy mozdonyt öltöztetett új köntösbe a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ), a MÁV-START és az East-West Intermodális Logisztikai Zrt.

A MÁV-START felmatricázott, Taurus típusú mozdonya, kategóriájának legjobbját. A mozdony a következő egy évben a zöld áru fuvarozás nagyköveteként járja az országot, hogy felhívja a figyelmet a fenntartható fuvarozási módok alkalmazásának szükségességére.



„Az intermodális fuvarozás gyors terjedése nélkül nem valósíthatók meg az európai zöld megállapodásában (European Green Deal) lefektetett célok, azaz, hogy 2030-ra 55 százalékkal, 2050-re 90 százalékkal csökkentsük a környezetünk terhelését” – hangsúlyozta Fülöp Zsolt. Az MLSZKSZ elnöke elmondta, hogy az intermodális fuvarozás és a környezetvédelem közötti szoros összefüggés üzenetét minél szélesebb társadalmi körben szeretnék terjeszteni és erre kiváló felület egy korszerű villanymozdony, amely több tízezer kilométert fut évente. Az intermodális fuvarozás lényege, hogy a közútról a környezetbarát szállítási módok, így a vasúti és a vízi fuvarozás felé terelik a forgalmat, amit összetett műszaki megoldásokkal segítenek. Az intermodális terminálokon a kamionok pótkocsiját, konténerrakományát vagy magát az egész kamiont is fel tudják tenni vasútra.

„Az intermodális fuvarozás egyenlő a környezetvédelemmel. A mi célkitűzésünk, hogy a 21. század teljesen zöld intermodális terminálját építsük fel év végig a magyarországi Fényeslitkén” – mondta Tálosi János, az East-West Intermodális Logisztikai Zrt. vezérigazgatója. Az EWG terminál nemcsak kamionok gyors vasútra rakásával, és a vasúti fuvarozás volumenének növelésével járul hozzá a környezet védelméhez, hanem a létesítmény teljes energiaellátását is zöld energiával biztosítják.

Nyiszter Tamás, a MÁV beruházási vezérigazgató-helyettese kiemelte: „Az Európai Unió üvegházhatású gázkibocsátásának egynegyedéért a közlekedés felelős, ebből a vasút kevesebb, mint 1 százalékért, ezért nagyon fontos, hogy a vasút fejlesztése globálisan is kiemelt szerepet kapjon. A lehető legnagyobb arányban a vasútra kell terelni a személy- és áruszállítást ahhoz, hogy az Európai Unió által megfogalmazott klímacélt elérhessük, és 2050-re 90 százalékkal csökkentsük a szén-dioxid kibocsátást. A MÁV-Volán-csoport célja, hogy hosszú távon megteremtse az egységes és összehangolt autóbuszos és vasúti menetrend kialakításához, a vasúti ráhordó hálózatok és menetrendi csatlakozások létrehozásához és fejlesztéséhez, valamint az egységes jegy- és tarifa rendszer, utastájékoztató és arculat kialakításához szükséges feltételeket. Folyamatosan azon dolgozunk, hogy a közösségi közlekedés versenyképes alternatívát nyújtson az utasok számára az egyéni közlekedés helyett.”

Az MLSZKSZ-nek alapítása óta egyik legfontosabb célkitűzése, hogy fejlessze, bővítse és népszerűsítse a magyarországi intermodális fuvarozást. A szövetség szerint Magyarországon az intermodális fuvarozáshoz kapcsolódó megoldások megismertetésében és a szemléletformálásban sok még a teendő. Ennek jegyében rendezik meg idén első alkalommal, október 14-15-én a Kelet-Európai Intermodális Konferenciát.

A BUDAPEST-BELGRÁD VASÚTVONAL KORSZERŰSÍTÉSE - ALAPKÖLETÉTEL

2021. október 15.

Ünnepélyes alapköletétellel és az elhasználódott vasúti pálya egy részének elbontásával vette kezdetét ma Kiskunhalas állomáson a Budapest-Belgrád vasúti korszerűsítés magyarországi szakaszát érintő kivitelezés előkészítő fázisa. A Soroksár és Kelebia országhatár közötti felújítás érintettségében elkezdődött a szükséges szakanyagok, betonalkak, zúzottkő, sín szállítása, tárolása - elsőként Kísszálláson, majd ezt követi a munkaterületek előkészítése a meglévő, elhasznált állapotú vasúti pálya elbontásához. A korszerűsítés több mint 150 km-es szakaszán – a kétvágányú pálya megépítésével – összesen 339 vágánykilométer hosszban valósul meg a vasútfejlesztés. A kivitelezés előkészítő szakasza az elkövetkező hónapokban nem érinti a vasúti utazási lehetőségeket, a vonatok továbbra is a meghirdetett menetrend szerint közlekednek.

A Soroksár és Kelebia országhatár közötti vasúti korszerűsítés finanszírozását biztosító támogatási szerződést az Innovációs és Technológiai Minisztériummal 2020 tavaszán kötötte meg a MÁV, ezt követően 2020 júliusában kezdődött el a tervezés és engedélyeztetés, a beruházásnak 2025-re kell elkészülnie. A vasútvonal az építés és kétvágányúsítás után mind az utasok, mind pedig az áruszállítás számára versenyképes szolgáltatást nyújt majd. 160 km/óra lesz az engedélyezett sebesség, ehhez 188 ezer négyzetméter zajvédő fal épül. Az újonnan épített peronok magassága a sínkorona felett 55 cm magas lesz, amely minden utas számára biztosítja az akadálymentes be- és kiszállást az esélyegyenlőség érdekében. Öt új állomásépület lesz: Délegyházán, Kiskunlacházán, Dömsödön, Fülöpszálláson, Kiskőrösön; továbbá a mostani, meglévő épületet felújítják Soroksár, Dunaharaszti, Taksony, Dunavarsány, Kunszentmiklós-Tass, Szabadszállás, Kiskunhalas és Kelebia vasútállomásain, ezen felül 410 új P+R, 440 új B+R parkoló áll majd az utazók rendelkezésére. Új gyalogos aluljárókat hoznak létre és új lifteket telepítenek Soroksár, Dunaharaszti, Taksony, Délegyháza, Kiskunlacháza, Kunszentmiklós-Tass, Fülöpszállás, Csengőd, Kiskőrös, Soltvadkert, Kiskunhalas, Kelebia utazói számára. A még nagyobb fokú biztonságot, és az Európában elvárt kölcsönös átjárhatóságot az ETCS 2 (European Train Control System) egységes, európai vonatbefolyásoló-rendszer és új, korszerű biztosítóberendezések fogják garantálni. Fejlesztik az utastájékoztatást, új élet- és vagyonvédelmi berendezéseket telepítenek, peronkamerákkal növelve a biztonságot. A teherszállítás számára az új pálya lehetővé teszi majd a 225 kN tengelyterhelést és az állomásokon a tehervonati fogadópályák 740 méter hosszú vonatok közlekedtetésére lesznek alkalmasak. Mindezt egy olyan nemzetközi konzorcium valósítja meg, amelyben jelentős kínai szereplők is vannak, egyedülállóan komplex elméleti szaktudással és óriási gyakorlati tapasztalattal, a legkorszerűbb vasúti technológiákkal a birtokukban, bizonyítva a már megépített kínai gyorsvasúti hálózattal, amelynek a hossza már 38 000 km-nél is több, ez a 70 %-a teljes világhálózatnak.



Palkovics László, a Budapest-Belgrád projekt kormánybiztosa, innovációs és technológiai miniszter a beszédében kiemelte: „A Budapest-Belgrád vasúti korszerűsítés és kapacitásbővítés egyszerre gyarapítja a nemzetgazdaságot, a hazai zöld közlekedéstechnológiát, bővíti a magyar-kínai és magyar-szerb kapcsolatokat is. A kötött pályás teherszállítás versenyképességének megerősítése hozzájárul a közlekedésszöldítési erőfeszítések sikeréhez és a 2050-re kitűzött klímasemlegességi cél eléréséhez. A hazai vasútprogram kiemelt céljai közé tartozik, hogy Magyarország a földrajzi helyzetéből adódó lehetőségekkel élve Közép-Európa teherszállítási, logisztikai és elosztó központjává váljon. A tranzitkapacitások jobb kihasználtságának feltételét és eszközét az jelenti, ha a lehető legnagyobb mértékben kapcsolódunk be az Európa és Kína közötti, növekvő forgalom lebonyolításába. A keleti nyitás politikájával összhangban ezért azon dolgozunk, hogy korszerű és biztonságos logisztikai megoldásokkal kapcsoljunk össze kontinenseket és régiókat. A Budapest-Belgrád vasútvonal felújításával Magyarország kínálja majd a leggyorsabb szállítási útvonalat a görögországi kikötők érintésével a Távol-Kelet és Nyugat-Európa között.”

Homolya Róbert, a MÁV-Volán csoport elnök-vezérigazgatója elmondta: „A felújítással Budapest és Belgrád között jobb vasúti pálya áll majd a rendelkezésünkre, mint Budapest és Bécs között, hiszen több mint 140 km-en 160 km/h-s lesz az engedélyezett sebesség. A Budapest és Belgrád közötti vonatok esetében a jelenlegi nyolc órától 3,5 órára csökkenhet a menetidő; belföldön a távolsági vonatok egy órával rövidebb idő alatt tehetik majd meg a 160 km-es szakaszt a főváros és Kelebia között, illetve a budapesti elővárosi utasok is akár húsz perces menetidő-csökkenéssel is számolhatnak Kunszentmiklós-Tassig. Javul a menetrendszerűség, és a vonal átbocsátóképeségének növekedése révén versenyképessé válik a vasúti áruszállítás, így csökken a környezet terhelése, a levegő szennyezése is. A projekt megvalósítása a több mint egy évszázada megkezdett munka befejezésének is tekinthető, amire a kormányzati szerepvállalás, a MÁV-val tavaly megkötött támogatási szerződés és a **kínai Eximbank által biztosított előnyös és biztonságos hitelszerződés ad lehetőséget.**”

Tomislav Momirović szerb építésügyi, közlekedési és infrastruktúráért felelős miniszter az eseményen arra hívta fel a figyelmet, hogy a térség legmodernebb vasútvonalának megépítésével együtt még jobb kapcsolatokat teremtenek a két nemzet között. Kína legnagyobb, és a világ harmadik legnagyobb hajózási vállalata a görög pireuszi kikötők modernizálásával, bővítésével, folyamatosan növelte a kikötőn áthaladó konténerek mennyiségét, összekötve a **Délkelet-Ázsián áthaladó és Afrika partjai mentén húzódó útvonalait Európáéval.** Magyarország a görög kikötővárosból Nyugat-Európába irányuló tranzithálózat mentén fekszik, és az egyik legrövidebb útvonal része a Budapestet Belgráddal összekötő vasútvonal. A piaci környezetben ehhez elengedhetetlen a meglévő vasútvonalak, így a Ferencváros-Kelebia vonal korszerűsítése is, hogy Magyarország megfelelő kapacitást tudjon biztosítani nagy mennyiségű áru szállításához is. Geopolitikai szempontból stratégiai érdeke Magyarországnak, hogy hazánkon keresztül haladjon egy észak-déli irányú korszerű, kétvágányú, az európai előírásoknak minden tekintetben megfelelő vasúti korridor. Ezzel hazánk megerősítheti pozícióját az észak-déli közlekedési tengelyen, növelve a vasúti teherszállítás versenyképességét, csökkentve a menetidőt, a környezetterhelést és a baleseti kockázatokat. Egy ilyen stratégiai jelentőségű vasútvonal már önmagában felértékeli Magyarország nemzetközi szerepét, és gazdasági fejlődésre, további munkahelyek teremtésére is lehetőséget ad.

Az Európai Unió által megfogalmazott klímacélok eléréséhez 2050-re kilencven százalékkal kell csökkentenünk a szén-dioxid kibocsátásunkat. A közlekedés felel az üvegházhatást okozó gázkibocsátások negyedéért, ebből a vasút kevesebb, mint 1 százaléért, ezért a lehető legnagyobb arányban, a lehető legrövidebb idő alatt, a lehető legtöbb áru szállítását a vasútra kell terelni.

Háttér-információk

A Budapest–Kunszentmiklós–Tass–Kelebia vasútvonal jövőre lesz 140 éves, az utolsó felújítása az 1960-as években történt meg. 100 km/h-s sebességnek megfelelő paraméterek szerint épült, de ma már csak pár kilométeren lehet ezzel a sebességgel közlekedni, mert a vonal mintegy kilencven százalékán 80, 60, 40, 20 vagy 10 km/h-s sebességkorlátozások vannak érvényben, és a folyamatos terheléstől a korlátozások mértéke

és mennyisége várhatóan nő a jövőben is. Az alépítmény, az ágyazat és a sínek elhasználódott állapota miatt gyakran az időjárási körülmények is megnehezítik a közlekedést. Mindez nemcsak hosszabb menetidőt, hanem a pályakapacitás jelentős mértékű csökkenését is jelenti, ami elsődlegesen az áruszállítást érinti kedvezőtlenül. A vasútvonalat 1882-ben adták át Budapest és Szabadka között, az utasforgalma rendkívül dinamikus fejlődött, ezért az 1910-es évek elején az átbocsátóképesség növelése érdekében a második vágány megépítését tervezték. Ferencváros és Kiskunlacháza között üzembe is helyezték a második vágányt és Kunszentmiklós–Tassig is helyén volt az új sín pár, azonban az I. világháborút lezáró trianoni békeszerződés a fővonalat Kelebia és Szabadka között vágta el. A határváltozás és a két ország közötti ellentétek miatt a kelebiai vasút forgalma jelentősen visszaesett. A veszített háborút követően a vonal forgalmának növekedése még távlatban sem volt várható, így az infláció, a MÁV katasztrofális pénzügyi helyzete, valamint a sínanyag hiánya következtében a 2. vágányt felbontották, hogy más vonalakon felhasználhassák, mert ott nagyobb szükség volt rájuk.



Ezernyi hibát javítanak a Lánchídon aprólékos munkával

Budapest, 2021. október 1. – Több ezer ponton vizsgálják át a Lánchíd bentmaradó acélszerkezetét, majd egyedi tervek alapján végzik el rajta a helyszíni javításokat a szakemberek. Az átkelő felújítása zökkenőmentesen halad, a szükséges munkákat ütemezetten követi az új acél pályatáblák beépítése.

Csak keresztartóból százöt darabot vizsgálnak meg a Lánchíd felújításán dolgozó szakemberek. A feltárt részeket előbb megtisztítják, felméri az állapotukat, ellenőrzik a lemezek vastagságát, majd keresztartónként mintegy 30–45 tételt tartalmazó, részletes hibatérképet állítanak össze. Számítások szerint csupán ezeken az elemeken több ezer hiba vár javításra az átkelő bentmaradó acélszerkezetén.

Elsősorban a hőtágulási (dilatációs) réseknél, valamint az elöregedett vasbeton útpálya szegélyei mentén viselték meg a hidat a szennyeződések és a nedvesség. Ezeken a pontokon az elmúlt évtizedekben nagy mennyiségű csapadék és sós hólé szivárgott a hídszerkezetre, így a körülötte lévő elemek jelentősen rozsdásodtak. A bontásnak köszönhetően ugyanakkor feltárult a mérnökök előtt, hogy nem csak a rozsdával kell megküzdeni, van olyan része a tartószerkezetnek, amely azért deformálódott, mert korábban egy hajó nekiütközött.

A munkafolyamatok összehangolása óriási mérnöki kihívást jelent: módszeresen kell haladni a munkaterületen, az acélszerkezeteket készítő gyárban, valamint a tervezőirodában is. Miután a szakemberek eldöntik, hogyan és milyen mértékben kell javítani a hibákat, mindegyikre tervet készítenek, amelyeknek megfelelően egyedileg legyártják a javításhoz szükséges alkatrészeket és a cserélendő elemeket.

Miután elvégezték az elsődleges javításokat és felületkezeléseket, [folyamatosan kerülnek a helyükre](#) a régi vasbetont váltó korszerű, trapézbordákkal merevített, úgynevezett [ortotróp acéltáblák is](#). Az új elemek alatt a szakemberek tovább dolgoznak a bentmaradó szerkezeten a híd alá függesztett állványzatról, gondosan haladva a rendelkezésükre álló, szűk területen.

A projekt más részeinél is a hídhoz hasonló gondossággal járnak el a kivitelező A-Híd Zrt. szakemberei: az aluljárók bontásánál ugyancsak anyagvizsgálatokra van szükség, hogy feltárják a megmaradó vasbeton szerkezetek hibáit.

A Széchenyi lánchíd felújítása ezekre a feladatokra terjed ki:

- újjáépítik a meglévő közúti pályalemezt, teljesen elbontják a gyalogos járdákat, majd újjáépítik azokat;
- a megmaradó acélszerkezeteket javítják, és gondoskodnak a rozsdásodás elleni védelmükről;
- a gyalogos műemléki korlátokat felújítják, restaurálják;
- a föld alatti lehorgonyzókamrákat szigetelik, felújítják, valamint a budai oldalon lévő szellőzőket átépítik;
- kiépítik a lehorgonyzókamrák dunai árvízi védekezési rendszerét, ennek része a Duna-meder rendezése, roncs- és lőszერmentesítése, a hajózási jelzések korszerűsítése;
- a hídfőkben lévő gyalogos aluljárókat kiszélesítik, a hídfők lépcsőit átépítik, valamint a helyiségeket felújítják;
- a kőoroszlánokat és a hiányzó műemléki elemeket visszaépítik;
- új, LED-technológiás közvilágítást és változtatható színekű díszvilágítást szerelnek fel;
- a pesti rakparton lévő zászlótartó bástyákat felújítják;
- gyalogos átkelőhelyet létesítenek a pesti hídfő északi és déli járdája között;
- kiváltják és átcsoportosítják a hídon lévő közműveket.

A Lánchíd 2023-ra újul meg teljesen. A korszerűsítéssel kapcsolatos hírek, információk és aktualitások a www.lanchid.hu oldalon folyamatosan nyomon követhetők.

Fiatal egyetemistákat támogat a BKK

Budapest, 2021. október 5. – Várostervezéssel foglalkozó egyetemi hallgatók mérték össze tudásukat a Várostervezési Napok elnevezésű szakmai vetélkedőn 2021. október 1. és 4. között. A jövő szakembereinek egy összetett építkezési területet kellett újragondolniuk, amely ezúttal a Mexikói út metróállomás és környezete volt. A BKK éves MOL Bubi bérlettel ajándékozta meg a második helyezett csapat tagjait.

Idén rendezték meg 12. alkalommal a Várostervezési Napokat, október 1-től 4-ig. A műhelyverseny a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem szakkollégiumai által szervezett, négy napos program. A vetélkedőre olyan építőmérnök-, közlekedésmérnök-, építész, tájépítész hallgatók jelentkezését várták, akik újragondolnak egy komplex tervezési területet, majd az elkészült koncepciót a verseny utolsó napján bemutatják. Az idei év újratervezett területe a Mexikói út metróállomás és környezete volt.

A rendezvény támogatói között szerepelt a Budapesti Közlekedési Központ is, a társaság a második helyezett csapat tagjait egy-egy éves MOL Bubi bérlettel ajándékozta meg. A vállalat fontosnak tartja, hogy a fiatalokat mielőbb bevonja a városért felelősséget érző mérnöki társadalomba. A verseny alapján elmondható, hogy az újabb generáció is hasonlóan elkötelezett a fenntartható közlekedés iránt és olyan megoldások születtek, amelyek illeszkednek az élhető és fenntartható város terveihez.

A versenyről a rendezvény [honlapján](#) lehet bővebben tájékozódni.

A BKK gratulál a győztes csapatnak és kellemes kerékpározást kíván a MOL Bubi biciklikkel!

Már több mint egymilliószor utaztak a MOL Bubival

Budapest, 2021. október 19. – Töretlen a népszerűsége a MOL Bubinak: a közbringaszolgáltatás májusi megújulása óta - mindössze öt hónap alatt - már több mint 1 millió alkalommal használták az almozöld

kerékpárokat Budapesten. A Budapesti Közlekedési Központ az egymilliomodik utazást kezdeményező ügyfelét éves MOL Bubi bérlettel köszöntötte.

Október közepén egymilliomodik alkalommal utaztak a Budapesten közismert és népszerű almazöld kerékpárokkal. A MOL Bubi ezzel elért egy újabb szimbolikus eredményt, amely ismételten azt bizonyítja, hogy a fővárosi közlekedés szerves részévé vált a megújult közbringarendszer. Diószegi Ágnes, a BKK Ügyfélkapcsolati és értékesítési vezérigazgató-helyettese, és Borsi Dávid, a társaság kommunikációs vezetője és szóvivője az egymilliomodik utazást kezdeményező ügyfelet éves MOL Bubi bérlettel köszöntötte.

Szerencsére nem ez az egyetlen mutató, amely a nemzetközi viszonylatban is kimagaslóan teljesítő MOL Bubi töretlen népszerűségét bizonyítja. A tavasszal újjászületett szolgáltatás egymás után szállította a rekorderedményeket: júliusban és augusztusban is 226 ezerszer, szeptemberben pedig összesen 240 ezerszer használták a szolgáltatást. Az első őszi hónapban a közbringaszolgáltatás 2014-es indulása óta új abszolút rekord született: [elérte a napi 10 ezres utazásszámot](#). Emellett a tanítási időszak első két hetében az átlag napi utazások száma 8696 volt. A nemzetközi sztenderdek alapján a sikeres közbringa-szolgáltatásoknál egy kerékpárral átlagosan 4-8-szor utaznak egy nap. A MOL Bubi a rekordnak számító napi tízezer utazással 8 utazás per kerékpár per nap értéket mutat, ami kimagaslónak számít.

Az óriási igénybevétel egyúttal a kerékpárok karbantartását is aktuálissá teszi, amelyre az elkövetkező hónapokban kerülhet sor. A BKK számára fontos, hogy a nagyobb terhelésnek kitett eszközök továbbra is megfelelő színvonalon szolgálják a fővárosban közlekedőket. Azaz folytatódjon a MOL Bubi sikersorozata.

Versenyképes városi közlekedési mód lett a biciklizés

Nemcsak a MOL Bubi, hanem általában a kerékpározás is egyre népszerűbbé válik. A város 4 pontján – a Bem rakparton, az Árpád hídon, a Hungária körúton és a Weiss Manfréd úton – kihelyezett műszeres kerékpárszámlálók szerint júliusban 360 ezerszer, augusztusban 277 ezerszer, szeptemberben pedig több mint 283 ezerszer bicikliztek ezeken a pontokon. Ez utóbbi 27%-os emelkedést jelent a járvány előtti azonos időszakhoz – tehát 2019 szeptemberéhez - képest. Szeptemberben naponta átlagosan 9464-en, augusztusban 8950-en, júliusban 10031-en bicikliztek a mért szakaszokon.

A BKK folyamatosan publikálja a kerékpározással kapcsolatos legfrissebb forgalmi adatokat és egyéb hasznos információkat, amelyek már most is elérhetők a [társaság honlapján](#).

Mit kell tudni az új MOL Bubiról?

A közbringaszolgáltatás alapjaiban újult meg 2021 májusára, hogy a korábbihoz képest lényegesen jobb felhasználói élményt nyújtson a fővárosban közlekedők számára. A kerékpárok defekttűrő, fűt gumikat kaptak, ezért könnyebben tekerhetők és sokkal jobban gurulnak. Az applikáció megújulásának köszönhetően ma már minden MOL Bubival kapcsolatos ügyet pillanatok alatt el lehet intézni, nincs szükség személyes ügyintézésre, illetve a honlap is megújult. Emellett egyszerűbbé vált a kerékpárok felvétele és lezárása, amelyet egy okoslakkal lehet megtenni. A szolgáltatás részeként a [MOL Bubi díjszabása](#) is kedvezőbb lett.

A Budapesten közlekedők igényeinek megfelelően, októbertől [ötven új MOL Bubi biciklivel gyarapodott](#) a fővárosi közbringaszolgáltatás flottája. A bővítés azonban itt nem áll le, tervek szerint október végén további 310 vadonatúj kerékpárral találkozhatnak a budapestiek.

Egyre többen térnek vissza a közösségi közlekedésre

Budapest, 2021. október 21. – A két évvel ezelőtti adatokhoz viszonyítva 85 százalék fölé nőtt a közösségi közlekedési jegy- és bérletvásárlások értéke az elmúlt héten. A koronavírus járvány előtti időszak óta soha nem volt még ennyire magas a bevételek és a BKK járatain utazók aránya a 2019-es

év, azonos időszakához hasonlítva. Annak, aki minden nap a fővárosban utazik, érdemes megfontolnia, hogy az autóból átszálljon a BKK járataira, hiszen számtalan előnye van a közösségi közlekedésnek.

A Budapesti Közlekedési Központ legfrissebb statisztikái alapján elmondható: egyre többen választják újra utazásukhoz a közösségi közlekedést. A nyár utolsó és az ősz első hónapjában már jelentősen emelkedett a fővárosi buszokon, villamosokon, metrókon utazók száma. Ebben az időszakban a 2019-es adatokhoz hasonlítva tartósan 70 százalék fölött volt a jegyek és bérletek értékesítése, október második hetében pedig már a 85 százalékot is elérte.

A BKK augusztusban indította útjára a legújabb [kampányát](#), amelyben a közösségi közlekedés használatára buzdítja a fővárosban utazókat. A kötöttpályás közlekedés megbízhatóságának és a több helyen kialakított buszsávoknak köszönhetően jóval gyorsabban elérheti úticélját az, aki a BKK járatain utazik. Emellett a közösségi közlekedés anyagilag is kedvezőbb választásnak bizonyul, mint az autós közlekedés. A közlekedésszervező társaság jegy- és bérletárai 2013 óta nem nőttek (a természetes személyek bérleteinek ára pedig 2014-ben csökkent a mai szintre), ezzel szemben az üzemanyagárak napról napra drágulnak. A legutóbbi adatok szerint a benzin literenkénti átlagára 496 forintra, míg a gázolaj átlagára 512 forintra emelkedett. A BKK ügyfelei járványügyi szempontból is biztonságos választásnak tartják a közösségi közlekedést, hiszen ma már tudják, hogy a rendszeresen fertőtlenített járműveken jóval alacsonyabb a fertőzés kockázata, mint egyes intézményekben, közösségi terekben.

Azonban nem csak a busz- és kötöttpályás járatok, hanem a MOL Bubi közbringaszolgáltatás népszerűsége is megnőtt az elmúlt hetekben. Október közepén megtörtént az [egymilliomodik](#) utazás az almazöld kerékpárokkal.



KÖZVETLEN AUTÓPÁLYA KAPCSOLAT JÖTT LÉTRE MISKOLC ÉS KASSA KÖZÖTT

A mai naptól az M30-as autópálya Miskolc és Tornyosnémeti között átadott szakaszának köszönhetően közvetlen autópálya kapcsolat jött létre a borsodi megyeszékhely és testvérvárosa, Kassa között. Az útvonal a TEN-T hálózat és egyben a Via Carpathia, a Kelet-Európai Gyorsforgalmi folyosó része is. Az ünnepélyes átadón Orbán Viktor, Magyarország miniszterelnöke, valamint Nagy Róbert, a NIF Zrt. vezérigazgatója mondott beszédet.

Az autópálya Tornyosnémeti és az országhatár közötti 1,7 km-es szakaszát 2018 januárja óta használják a közlekedők. A most elkészült 56,8 km-es szakasszal teljessé vált az M30-as autópálya, így egészen Budapestről Kassára (*R4 gyorsforgalmi út Kassa- Migléc (Milhost)* szakasz) végig autópályán lehet majd közlekedni. Az útszakasz 2x2 sávossal, burkolt leállósávval és fizikai elválasztással épült meg. Az autópályán 130 km/h a megengedett legnagyobb sebesség.

A fejlesztés során 6 különbsztű csomópont épült, melyek közül 5 (*306. sz. főúti, Szikszói, Halmaji, Encsi, Garadnai csomópont*) olyan teljes értékű csomópont, amelyekre minden irányból fel- és le lehet hajtani. Hernádszurdoknál pedig úgynevezett félcsomópont épült, ahol az országhatár irányába nem lehet felhajtani.

Az üzemeltetési feladatokat az Encsnél megépült autópálya mérnökségről fogják ellátni. Arnótnál mindkét oldalon tengelysúlymérő állomás létesült. Délről északra haladva Csobádnál az autópálya mindkét oldalán komplex pihenő (*Abaúj pihenő*) épült, ahol az utazók komfortjáról vizesblokkok és pihenőbútorok – játszótér és fitnesspark – is gondoskodnak és a későbbiekben üzemanyag-töltő állomással bővíthető. Tovább haladva,

Méránál, valamint Hidasnémetinél mindkét oldalon egyszerű pihenőhelyek (*Aba Sámuel pihenő és Szent Erzsébet pihenő*) épültek.

A teljes szakaszon 7 olyan híd épült, amely országos közutat vezet át a főpálya felett, további 10 olyan híd épült, ami mezőgazdasági utat vezet át a pálya felett.

2 olyan híd épült, amelynél a főpálya alatt halad át az országos közút és további 4 helyen olyan, ahol a mezőgazdasági út halad át a főpálya alatt. Egy olyan hidat is kialakítottak, ami alatt kerékpárút vezet át. Vízfolyás és völgyelet átívelésre 18 híd létesült, amelyből 4 vadátjáróként is funkcionál. Emellett további 2 híd biztosít áthaladást a vadak számára az autópálya felett.

A zajterhelés csökkentésére több település közelében, összesen 6,5 km-en építettek zajvédőfalakat.

A projekt részét képezte még 7 olyan körforgalmú csomópont kialakítása is, amelyek a pályaszakaszon kívül épültek meg.

A NIF Zrt. beruházásai során kiemelt figyelmet fordít a környezetvédelemre. Ennek jegyében 6 664 fát és 763 404 cserjét ültettek, valamint 6 vadátjárót alakítottak ki.

A projekt három kivitelezési szakaszra bontva épült meg. A 10,4 km-es Miskolc és Szikszó közötti szakaszt az STR 30 Konzorcium (Strabag Építő Kft. – Strabag AG) építette, nettó 39,9 milliárd forint értékben. A Szikszó – Encs közötti 24,2 km hosszú szakasz kivitelezési munkáit a Colas Út Zrt. és Colas Hungária Zrt. végezte, nettó 75,3 milliárd forint értékben. A 22,15 km Encs – Tornyosnémeti közötti szakaszt nettó 63,9 milliárd forint értékben a Hódút Kft. – Duna Aszfalt Zrt. építette.

A beruházásnak köszönhetően a térség iparvidéke bekapcsolódik a magyar gyorsforgalmi úthálózatba, így az infrastrukturális feltételekkel együtt tovább erősödik a régió versenyképessége is. Jelentősen javul a közlekedés színvonala és biztonsága, és az érintett települések lakóinak életminősége. A 3. sz. főút menti településeken naponta több ezer kamion halad keresztül, amely hatalmas terhet rótt idáig az ott élőkre. Az autópálya átadásával az átmenő- és teherforgalom is mérséklődni fog, amely azonnal érezteti majd a hatását. A főút forgalmának csökkenése révén pedig a Miskolcra dolgozni és tanulni járók is gyorsabban tudnak reggelente eljutni a megyeszékhelyre. Az autópálya átadásával pedig mintegy fél órával csökken a menetidő Miskolc és Kassa között.

Nagy Róbert, a NIF Zrt. vezérigazgatója elmondta, a Via Carpathia magyarországi szakasza 221 km hosszan halad az M30-as, az M3-as, az M35-ös és az M4-es autópályákon. Az M30-as átadásával Magyarország elsőként végez a Via Carpathia útvonalhoz kapcsolódó feladataival. A közlekedési folyosó Európa északi és déli határát összekötő legrövidebb útvonal, mely a Baltikumtól Görögorszáig tervezetten mintegy 3300 kilométeren vezet, a litván kikötővárosból, Klaipedából indulva áthalad Lengyelországon, érinti Kassát, majd Miskolcon és Debrecenen keresztül áthaladva, Nagykerekinél éri el az országhatárt. A vezérigazgató arról is beszámolt, hogy az év végére várhatóan befejeződő fejlesztésekkel együtt, egymást követő három évben is több mint 100 kilométernyi gyorsforgalmi úttal bővül az ország úthálózata.

A beruházás az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában uniós és hazai forrásból valósult meg, nettó 180 milliárd forint értékben.



ÁTADTÁK AZ M8 (M80) AUTÓÚT KÖRMEND-RÁBAFÜZES KÖZÖTTI SZAKASZÁT

A NIF Zrt. beruházásában 2018 tavaszán kezdődtek meg és most fejeződtek be az M8-as autót (az út módosított számozása M80) osztrák határig tartó, 2x1 sávós, közel 29 kilométeres szakaszának munkálatai. A fejlesztés elősegíti a régió gazdasági fellendülését, megteremti a biztonságos és gyors közlekedés feltételeit, hozzájárul a magyar-osztrák határkapcsolat dinamikus fejlődéséhez.

A két szakaszban megvalósult beruházás első részeként júniusban megtörtént a vasszentmihályi és szentgotthárdi csomópontok közötti, 6,6 kilométeres szakasz ideiglenes forgalomba helyezése. Rönök és Szentgotthárd-Jakabháza így már idén nyár elején mentesült az átmenő forgalom alól. A szentgotthárdi csomópont és a határ közötti, 1,7 kilométeres szakasz megnyitásával be kell várni az osztrák S7-es út legkorábban 2024-ben várható csatlakozását. A beruházás második részében, 19,4 kilométeren a Vasszentmihálytól Körmendig tartó szakasz épült meg. A kivitelezés befejezésével most a magyar-osztrák határ előtti rész kivételével 27,2 kilométeres szakaszt vehetnek birtokba az autósok.

A fejlesztésben Körmend keleti részén egy szintbeni és Körmend nyugatnál, Csákánydoroszlón, Vasszentmihályon és Szentgotthárdon négy külön szintű csomópont készült el. A teljes szakaszon 24 felüljáró, 13 aluljáró, 8,6 km útkorrekció, 5,1 km szervízút, 700 m kerékpárút (*Körmend Nyugati csomópontnál*) és 1,2 km zajárnyékoló fal (*Körmend-Horvátnádalia térségében*) épült meg. A projekt során 10,2 hektár csereerdőt telepítettek, több mint 336 ezer fát, cserjét ültettek. A kivitelező több mint 2 millió m³ töltésanyagot épített be.

Vasszentmihálynál megépült Magyarország második legnagyobb, 575 méter hosszú völgyhídja. A 11 támaszú völgyhíd a Vörös-patak völgyét és a Nemesmedves-Vasszentmihály közötti bekötő utat íveli át, legmagasabb pillérei 22 métereseek, kialakítása remekül illeszkedik a gyönyörű Vas megyei tájba.

A projekt részeként körforgalommá alakítják át a 8. sz. főút – 8707 j. országos összekötő út (Berki út) jelenlegi osztályozós csomópontját, amelynek kivitelezési munkái már elindultak. A munkálatok várhatóan 2021 novemberében érnek véget. A komplex beruházás tartalmazza továbbá a Szentgotthárd lpartelepi út hiányzó szakaszának megvalósítását is, melynek a kivitelezésre irányuló közbeszerzése folyamatban van.

Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára kifejtette: „A kormány az M86 Szombathelyig vezetésével 2016 őszén kapcsolta be Vas megyét a hazai gyorsforgalmi hálózatba. A gazdaságélénkítést is megalapozó kiemelt szakpolitikai törekvéseink a megyei jogú városok négysávós bekötése és az autópályák, autótutak országhatárokig tartó szakaszainak megépítése. Az első ausztriai irányú autópálya-kapcsolat az M1 Hegyeshalomig tartó szakaszának kiépítésével 1996 óta működik. Három éven belül megháromszorozhatjuk a magyar-osztrák gyorsforgalmi összeköttetések számát: az M8 (M80) legnyugatibb szakasza készen van, és már épül az M85 folytatása Sopron után. Az autótut befejező szakasza a tervek szerint 2024 őszére épül meg az országhatárig. Az évtized közepére a 2010-es háromhoz képest majdnem négyszer annyi, tizenegy határállomásig juthatunk el gyorsforgalmi utakon.”

V. Németh Zsolt, a térség országgyűlési képviselője beszédében elmondta: „A beruházásnak köszönhetően a környező települések mentesülnek az átmenő forgalom alól, ezáltal a körmendi és szentgotthárdi lpari parkok könnyebben megközelíthetőek, továbbá a fejlesztés hozzájárul a térség gazdasági mutatóinak növeléséhez, így a helyiek életszínvonalának javulásához. Ezzel együtt fontos megemlíteni, hogy a nyugati országrész elérése is lerövidül Budapest irányába.”

Bebes István, Körmend polgármestere hozzátette: „Magyarország Kormányának köszönhetően sikerült megvalósítanunk ezt a hihetetlenül fontos fejlesztést, mely nem csak Körmendnek, de az egész térségnek óriási lehetőségeket jelent. Egyrészt az elkerülő megépülésével a települések végre fellélegezhetnek az átmenő forgalom okozta zaj és szmoghatásoktól, másrészt pedig teljesen új dimenziók nyílhatnak meg akár a gazdasági élet, akár a turizmus területén.”

Nyul Zoltán, a NIF Zrt. beruházási vezérigazgató-helyettese beszédében kiemelte: „Az olyan műszaki megoldásoknak köszönhetően, mint a megépített szintbeni és külön szintű csomópontok, a szakaszon autózók az egyes települések kikerülésével és érintésével juthatnak el úticéljukhoz. A beruházás során

figyelembe vettük a terület sajátosságait, a megépített Vasszentmihályi völgyhíd és a 700 méteren haladó kerékpárút remekül illeszkedik a Vas megyei tájba.”

A fejlesztés az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában, uniós forrásból valósul meg. A kivitelezést Duna Aszfalt Zrt. – Mészáros és Mészáros Zrt. végezte nettó 62 milliárd forint összegben.



MEGÚJULT A KELENFÖLD-SZÁZHALOMBATTA VASÚTVONAL

Befejeződtek a munkálatok és hivatalosan is átadták a Kelenföld és Százhalombatta között megújult vasúti pályát. Az 53,8 milliárd forintos fejlesztésnek köszönhetően 120 km/órás sebességgel közlekedhetnek a vonatok a 20,5 km hosszú Pest megyei vonalszakaszon.

A beruházás keretében összesen nyolc megállóhelyet, illetve állomást építettek át – Budafok, Háros, Budatétény, Barosstelep, Nagytétény-Diósd, Érdliget, Érd felső, Érd – amelyek akadálymentesítésére korszerű 55 cm magas peronokat építettek. Emellett peronaluljárók, rámpák, liftek és új perontetők is készültek, korszerű utastájékoztatási rendszerrel és térvilágítással. Az állomásépületeket állapotuktól függően felújították vagy átépítették. A Budafok megállóhelyen található fővárosi védettségű épület is újjáépítésre került, immáron a módosított vágánygeometriától megfelelő távolságra.

A vonalszakasz által érintett szintbeni és különbszintű útkeresztezéseket átépítették. A Vágóhíd utcánál elbontották a meglévő vasúti hidat, helyére új hidat építettek és kiszélesítették az utcát. Megszűnt a Nagytétényi úti szintbeni útátjáró, helyette a Növény utcai különbszintű útátjáró kiszélesítése történt meg. A kerékpáros és gyalogos közlekedés szempontjából is tágas, két új turbókörforgalommal ellátott csomóponttá alakult át, amely így minden közlekedő részére ideális közlekedési útvonalat biztosít. Átépítették az érdligeti vasúti hidat is, a középső pillérek kikerültek, így az autósok számára is kedvezőbb lett a közlekedés.

Az állomások és megállóhelyek körzetében kerékpártárolók létesültek és összesen mintegy 135 férőhelyet biztosító P+R parkoló épült. (Budafok megállóhely: 35+1 P+R (a meglévő parkolóhely bővítése történt meg), Háros állomás: 30+2 P+R, 22 B+R, Nagytétény-Diósd állomás: 16+3 P+R, Érd állomás: 27+1 P+R 34 B+R (Csalogány utcai) és 46+1 P+R és 44 B+R, Érd-felső megállóhely 19+1 P+R).

A zaj-és rezgésvédelem szempontjából szükséges helyeken 14 km hosszban zajárnyékoló falak is épültek.

A vonalszakasz felvételi épületei (Háros, Nagytétény-Diósd, Érd) teljes körűen megújultak.

A vonatforgalom szabályozására modern, emelt sebességű térköz és állomási elektronikus berendezéseket telepítettek a szakasz vonatkozásában. A 40a vonalon kiépült a központi forgalomirányító központ (KÖFI), mely lehetővé teszi a vonatforgalom teljes automatizálását, és nyomon követését, továbbá egy központból történő irányítását és szabályozását. Az utazóközönség számára elengedhetetlenül fontos tájékoztatásokat és adatokat korszerű hangos- és vizuális utastájékoztató rendszerek biztosítják az állomásokon és megállóhelyeken. Az utasok kényelmét infokommunikációs rendszerek (INFO oszlopok) segítik és biztonságukat fejlett kamerarendszerek garantálják.

A vonalon a felsővezeték-rendszer teljes hosszban átépült, valamint a vasútközlekedéshez szükséges energiaellátást az Érden telepített vontatási alállomás korszerű transzformátorai szolgáltatják.

Az ETCS2 vonatbefolyásoló rendszerrel lebonyolítható közlekedés várhatóan 2022 végén valósulhat meg.

A vasúti pálya korszerűsítésének kivitelezési munkálatait a KITÉRŐ 2016 KONZORCIUM (V-Híd Zrt., A-Híd Zrt.) végezte nettó 53,8 milliárd forint értékben. A beruházás uniós és hazai forrás felhasználásával, a CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz) támogatásával, az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában valósult meg.

Az elektronikus biztosítóberendezés és ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer korszerűsítésének kivitelezési munkálatait a Siemens KLBA Konzorcium (Siemens Mobility Kft., Siemens Mobility GmbH) végzi nettó 16,62 milliárd forint értékben. A beruházás uniós és hazai forrás felhasználásával, a CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz) támogatásával, az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában valósul meg.



KÖZLEKEDÉSI ÉVFORDULÓK

Jubileumi évfordulók 2021. november hónapban

150 éve történt: (1871):

- November 17.** Az országos és községi közmunka alól felmentik az állami útkaparókat.
- November 18.** Az Osztrák-Magyar Monarchia és az Osztrák-Magyar Lloyd Gőzhajózási Társaság szerződést köt a tengeri postaszolgálat ellátásáról. A szerződést az 1872. XXVI. törvénycikk iktatja törvénybe.
- November 20.** Megnyílik a Magyar Keleti Vasút Gyulafehérvár- Marosvásárhely közötti szakasza. Hossza: 108 km.
- November 28.** Vasúti munkások pályakocsikat csak kézzel mozgathatnak.

125 éve történt: (1896):

- November 02.** Megkezdődik a villamos közlekedés a Teleki tér-Üllői út között.
- November 03.** Abaúj-Torna megye szabályrendeletet fogad el a községi utakról.
Megnyílik a Budapest-Angyalföld-Óbuda közötti vasútvonal. Hossza:4 km.
- November 04.** Megnyílik a Hegyes-Fekete-hegy-Palánka közötti vasútvonal. Hossza:55 km.

- November 14.** A Kereskedelemügyi Minisztérium kiadja a Szeged-Karlovai HÉV engedély-okiratát.
- November 15.** A Kereskedelemügyi Minisztérium kiadja a Fertővidéki, a Sopron-Pozsonyi és a Sérc-Szentmargiti HÉV engedélyokiratát.
- November 17.** Megnyílik a Komárom-Dunaszerdahely közötti vasútvonal. Hossza: 53 km.
- November 18.** Megnyílik a Kissoda-Buziás közötti vasútvonal. Hossza: 31 km.
- November 19.** Átadják a forgalomnak a tokaji közúti hidat.
- November 23.** Megszűnik a vámfizetés a Szepes megyei márkusfalvi vámhídon.
- November 30.** Megnyílik az Erdőköz-Tiszolc közötti vasútvonal. Hossza: 16 km.

100 éve történt:(1921):

- November 15.** - Mozdonyt, motorkocsit, sínautót és motorhajtányt Magyarországon csak azok a férfiak vezethetnek, akik a Mozdonyvezetők és Motorvezetők Országos Vizsgáló Bizottsága előtt sikeresen vizsgáztak.
- Belvízi géperező hajókon csak az alkalmazható, aki a Hajógépészek, Gépkezelők és Kazánkezelők Országos Vizsgáló Bizottsága előtt sikeres vizsgát tett.
- November 16.** Kisújszállás engedélyt kap a kövezetvám szedésére.
- November 24.** Kaposvár engedélyt kap a kövezetvám szedésére.

75 éve történt (1946):

- November 04.** Elindul a Maszovlet szegedi járata.
- November 10.** Átadják a forgalomnak a felrobbantott, második algyői Tisza-hidat. A hídszerkezet öregedése miatt a hídon 15 km/ó sebességkorlátozást vezetnek be.

50 éve történt (1971):

- November 02.** Kihirdetik a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban 1963. 09.14-én kelt egyezményt. A Népszabadságban „Szekértempó” címmel glossza jelenik meg a vasúti rakodási határidőkről.
- November 05.** Elkészül a Budapest Ferencváros „B” elágazás-Kőbánya-Kispest összekötő-vágány villamosítása, mintegy 6 km hosszban. A magyar és a jugoszláv vasutak megállapodnak, hogy 1972-től Gyékényes közös vasúti határállomás.
- November 20.** Kihirdetik az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás általános feltételeiről szóló, Berlinben 1970.12.05-én aláírt egyezményt.
- November 30.** Megszűnik a forgalom a Baja-Gara közötti 19 km hosszú vasútvonalon.

25 éve történt(1996):

- November 04.** A Dácia expresszt Újszász és Tápiógyőre között a nyílt pályán kirabolják. A rablók a vészféket meghúzva próbálnak elmenekülni. A rendőrség 9 fő gyanúsítottat letartóztat.
- November 07.** Éjszaka több mint 1000 rendőr megszállja a fővárosból kivezető fontosabb utakat. Az átfogó razziában több mint 8500 járművet vizsgálnak át.
- November 11.** Az év folyamán 14. alkalommal változik meg a benzin ára. A MOL Rt. 2-2,5 Ft-tal emeli a benzin árát.
- November 13.** Átadják a forgalomnak a 44.sz. főút Kecskemétet elkerülő szakaszát.

November 19. Egy kerületi bíróság elsőfokú ítéletében kirívóan magasnak minősíti az M1 Győr-Hegyeshalom közötti szakaszán az autópálya-használati díjat.

November 28. A fővárosi közgyűlés a BKV tarifáinak 24,9%-os emeléséről dönt.
A fővárosi közgyűlésen a koalíció és az ellenzék egyaránt támogatja, hogy a Dél-Buda-Rákospalota metró első szakasza az Etele tér-Keleti pu. között épüljön meg.

LAPSZEMLE

Közlekedéstudományi Szemle

Megjelenik kéthavonta, 60 oldalon B/5 formában.

Példányszáma: 600 db

Példányonkénti ára: 1380 Ft

A Közlekedéstudományi Szemle a Közlekedéstudományi Egyesület lapja maradt az egyetlen átfogó jellegű, lektorált, tudományosan minősített szaklap.

Városi Közlekedés

Előfizetési információk:

A Közlekedéstudományi Egyesület lapja

Az újság előfizetéséhez töltsse ki az alábbi megrendelő lapot és küldje meg, a vk@ktent.hu e-mail címre.

M E G R E N D E L Ő L A P

A korábbi számok megvásárolhatók a KTE Titkárságán

1066 Budapest, Teréz Krt. 38.

Tel: +36-1-353-2005, +36-1-353-0562

E-mail: vk@ktenet.hu

HIRDESSZEN HÍRLEVELÜNKBEN!

Hirdetési tarifáink:

Első oldalon (A5 méret)	50.000.- Ft + ÁFA
Hátsó oldalon (A5 méret)	30.000.- Ft + ÁFA
Belső oldalon (A5 méret, vagy szórólap)	20.000.- Ft + ÁFA
A jogi tagvállalataink kedvezményt kapnak.	

Cím: **Közlekedéstudományi Egyesület Titkárság** (Budapest VI. Teréz krt. 38. II. em. 235.)

Tel/Fax: 353-2005, 353-0562

Közlekedéstudományi Egyesület

1066 Budapest, Teréz krt. 38.

Felelős szerkesztő: Imre Lászlóné

Hírlevél és Honlap Bizottság
elnöke

Telefon/fax: 353-2005, 353-0562

Internet: www.ktenet.hu

E-mail: levelezes@ktenet.hu