

BKV

Szétváltak a közlekedési vállalat autóbuszos és kötöttpályás ágazata

**3****HungaroControl**

Közép-Európa legmodernebb szimulátorában képezik a légiforgalmi irányítókat

**4****MÁV**

39 milliárd forintot kap a vasúttársaság a közlekedésbiztonság javítására

**5**

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

2012. július 4. • XX. évfolyam, 13. szám

Főszerkesztő: Kiss Pál

www.magarkozlekedes.hu

A 200. Navigátor



Jubilálunk. A mostani, júniusi Navigátor a 200. Navigátor, amelyet követ néhány hét múlva a Magyar Közlekedés 700. lapszáma, illetve decemberben ünnepelhetjük a Navigátor megjelenésének 20. évfordulóját. Kiadónk, a Magyar Közlekedési Kiadó pedig 2013 tavaszán lesz húszéves.

Az első közlekedési szaklap 1870-ben jelent meg Magyarországon, és a hazai közlekedési szaklapkiadás nagyon szép hagyományokkal rendelkezik. Ennek folytatója a Navigátor, az első magyar szállítmányozási és árufuvarozási szaklap. Ötvös Nándor mint fiatal speditőr vállalkozó alapította 1992-ben, és ezzel beírta nevét a szállítmányozás történelemkönyvébe. A Navigátor sikertörténete és a hazai korszerű közlekedési szaklapkultúra kialakítása és folyamatos bővítése Kiss Pál nevéhez fűződik, aki 1994 áprilisától jegyzi főszerkesztőként a lapot, illetve 2004-től kiadónk tulajdonosa. Ennek elismeréseként vehette át a Baross Gábor-díjat, valamint a Szállítmányozásért kitüntetés is.

A szaklapkiadás a szakmai kultúra része – vallja Kiss Pál, és ennek köszönhető, hogy a Navigátor és a Magyar Közlekedés kiadása szakmai konferenciákkal és szakkönyvkiadással bővült. Így a Magyar Közlekedési Kiadó csaknem húszéves múltja alatt elismert márka és piacvezető közlekedési szakkiadó lett. Magyarországon meghatározó cégei, topmenedzserei találhatók partnereink és szponzoraink között. Kiss Pál úgy fogalmazott: ebben meghatározó szerepe van a Navigátornak, kiadónk – úgymond – zászlóshajójának.

Az indulás volt a legnehezebb – szokta mondani az igazgató-főszerkesztő –, így soha nem fogjuk elfelejteni Gelenes Kálmán és Sipos István segítségét és támogatását. Sajnos ők már nincsenek közöttünk. Tomcsányi István volt az első szponzor, és ezt sem felejtjük. Tisztelet és elismerés illeti hasonló támogatásukért Péchy Lászlót, Vernes Jánost, Kautz Istvánt, Iszak Tibort és Potvorszki Zoltánt is.

Kovács Imre elismerése nagy öröm és megtiszteltetés számunkra. Az RCH igazgatósági elnökének, támogatóinknak és nem utolsósorban olvasóink ezreinek ígérjük: a folytatás sem fog rajtunk múlni.

Közlekedésbiztonsági akcióprogram

Európai elismerés Magyarországnak



Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

A közúti közlekedésbiztonság javításában elért kiemelkedő eredményével Magyarország érdemelte ki az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) 2012. évi PIN-díját. Az elismerést a magyar kormány képviselői: Felkai László, a Belügyminisztérium (BM) közigazgatási államtitkára és Schváb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedésért felelős helyettes államtitkára vette át június 20-án, Brüsszelben.

A kormánytisztviselők június 25-én, a budapesti Makadám Klubban megtartott szakmai szimpóziumon tájékoztatták a közlekedési szakterület legfontosabb hazai vezetőit a belga fővárosban történekről. Mindketten a díj jelentőségét hangsúlyozták, ugyanakkor további határozott intézkedéseket és a teljes magyar közlekedő társadalom összefogását szorgalmazták az eredmények megőrzése, illetve a még kedvezőbb baleseti mutatók elérése érdekében.

Franciaország (2007), Portugália (2008), Spanyolország és Lettország (2009), Észtország és Írország (2010), Svédország és Litvánia (2011) után hazánk kilencedik európai uniós tagállamként részesült az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács 2012. évi PIN-díjában, amellyel immár hatodik esztendeje a közúti biztonság területén kimagasló teljesítményt nyújtó országokat jutalmazza. A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma 2001 óta 48 százalékkal esett vissza, Magyarország tavaly a 2010-hez képest elért 14 százalékos csökkenéssel is az európai él-

mezőny tagja. A díjat odaítélő testület indoklásában kiemelte: az előrehaladás különösen elismerésre méltó annak fényében, hogy Magyarország az uniós csatlakozást követően, 2004-ben vállalta az európai közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesítését. Az utakon elhunyt személyek számában 2010-re vállalt 30 százalékos csökkenést már 2009-ben elérte a bázisévhez, 2001-hez képest. A balesetekben meghalt személyek száma a további javulással tíz év alatt csaknem a felére csökkent hazánkban.

Magyarországon 1990 óta figyelhető meg pozitív tendencia a közlekedésbiztonsági helyzet alakulásában, tehát a biztonságosabb közlekedés feltételeinek megteremtéséért a rendszerváltozás után alakult valamennyi kormány sokat tett – hangsúlyozta Felkai László. 22 éve drámai képet mutatott a közúti közlekedésbiztonság, romlott a közlekedési morál: lazult a fegyelem, a szabályok betartása helyébe a durva, gyakran szándékos szabálysértések léptek. Magyarország az európai közlekedésbiztonsági



rangsorban az utolsók között foglalt helyet. 1990-ben még 2432 ember vesztette életét közúti balesetben, a múlt évre ezt a megdöbbentően magas számot sikerült 638-ra, majdnem az egynegyedére mérsékelni. A Belügyminisztérium közigazgatási államtitkára kijelentette: a Magyar közlekedéspolitikai 2003–2015 című stratégiai dokumentum már kiemelt célként fogalmazza meg a baleseti helyzet javítását. Ennek érdekében az elmúlt években megújult az 1992-ben alakult Országos Baleset-megelőzési Bizottság, amely a rendőrség irányításával működő, közlekedésbiztonsági kérdésekben tanácsadó, javaslattevő, véleményező, koordináló szervezetként jelentős sikereket ért el a hazai közlekedésbiztonság területén.

Az eredmények hátterében a közlekedésbiztonság javítására bevezetett koncentrált intézkedések, a jogszabályi háttér folyamatos módosítása, a célirányosabb közúti ellenőrző tevékenység és a preventív eszközök fejlesztése állnak. Felkai László a jogszabályi háttér módosításának főbb elemei között említette az objektív felelősség bevezetését – ami jótékony hatással volt a járművek sebességének csökkentésére –, az alkoholfogyasztás kapcsán a „zéró tolerancia” meghirdetését, az előéleti

pontrendszer és a helyszíni bírságolás szabályainak szigorítását. A közigazgatási bírságra vonatkozó szabályok is módosultak: változtak a sebességhatárok, a százalékos meghatározás helyett a konkrét értékek alapján veti ki a rendőrség a szankciókat, és a bírság immár a passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztására és a mobiltelefon jogellenes használatára is kiterjed. A közúti közlekedésről szóló törvény módosításával a jogalkotó gátat kíván szabni a külföldi rendszámú gépkocsik vezetői által elkövetett szabálysértéseknek is. A legsúlyosabb jogszértések elkövetése esetén a közúti ellenőrzés alkalmával a járművet a bírság, illetve a pénzkövetelés biztosítás megfizetéséig az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül vissza lehet tartani. Az államtitkár felhívta a figyelmet a korábban szigorúbb új szabálysértési törvényre is. A közlekedőket leginkább a kiszabható pénzbüntetések változása érinti, amely szerint a szabálysértések esetén kiszabható bírság minimuma 5000 forint, maximuma 300 ezer forint emelkedett. Az új jogszabály szerint az elkövetők felelősségére vonása még a helyszínen, de legkésőbb az elkövetéstől számított

(Folytatás a 4. oldalon)



MAGYAR VASÚT 2012



**Szakmai konferencia és találkozó
2012. szeptember 25-én,
kedden a budapesti
Ramada Plaza Hotelben.**

www.magarkozlekedes.hu

Fenntarthatóság

A világ nyolc legnagyobb nemzetközi fejlesztési bankja összesen 175 milliárd dollárt szán az elkövetkező tíz évben a fenntartható fejlődést jobban segítő közlekedési rendszer kiépítésére – jelentették be a fenntartható fejlődésről Rio de Janeiróban zajló, nagyszabású ENSZ-konferencián. A forgalmi torlódások, a légszennyezés, a közúti balesetek és a klímaváltozásnak a közlekedés számlájára írható része akár a GDP 5-10 százalékát is felémészthetik a világ országai – becsülte a Rio+20 konferencián a fenntartható és karbonszegény közlekedésért dolgozó, SLoCaT (Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport) nevű együttműködés.

Megállapodás

Három évre szóló, 75 millió euró értékű stratégiai megállapodást írt alá a Waberer's International Zrt. és az AB Electrolux. A két cég közötti csaknem három évtizedes kapcsolat folytatásáról és kibővítéséről szóló okmányt *Waberer György* elnök-vezérigazgató és *Fredrik Nergell*, az AB Electrolux EMEA (Európa, Közel-Kelet és Afrika) régióért felelős logisztikai és alkatrész-beszerzési igazgatója látta el kézjegyével. A megállapodás értelmében az Electrolux legnagyobb közúti fuvarozó szolgáltatója továbbra is a Waberer's, amelynek flottája teljesíti az európai megbízások jelentős részét.

Sok a dugó

Milánóban a legrosszabb a helyzet a közlekedési dugók tekintetében Európában – állapította meg az Eurostat uniós statisztikai hivatal adatait felhasználó tanulmányában az Inrix közlekedési információkkal foglalkozó amerikai cég. Az észak-olasz város áll a 25 legzsúfoltabb európai város élén, megelőzve Brüsszelt és Antwerpent. Belgiumban a vezetők átlagosan 55 órát vesztegettek el utazás közben 2011-ben, Hollandiában 50 óra, Franciaországban és Németországban 36-36 óra volt a veszteség.

WizzAir

A WizzAir bejelentette 16. diszkontállomását. A macedóniai Szkopjében egy teljesen új repülőgép állomásozik 2012. október végétől, és a már korábban beindított Skopje és London-Luton, illetve Velenice-Treviso között közlekedő diszkontjáratokon felül hat új útvonal nyílik meg Basel-Mulhouse, Eindhoven, Dortmund, Malmö, Milánó-Bergamo, illetve München-Memmingen repülőtérre. Az összesen 8 útvonalon több mint 300 ezer utas repül majd évente, így 300 új munkahely jön létre.

Egy mozdony viszontagságos útja

Cuxhavenból érkezett a Grid

Az éjszakai sötétet még éppen csak kezdte felváltani a hajnali megelőző szürkület, amikor a csatornán imént átkelt hajó csendben a Cuxhaven Port Amerkahafen mólójához simul. A fedélzeten és a parton mindenki begyakoroltan tette a dolgát: a darukezelő, a kötözők, az irányítók összeszokott munkájának eredményeképpen a súlyos teher hamarosan partra került. Mire a nap felbukkant a látóhatár alján, első sugaraival köszönthette az ismét vágányra állított, 1400 kilométeres út előtt álló, feketén csillogó dízelmozdonyt.

A valahai British Rail számára Doncasterben épült, Class 56 sorozatú mozdony 1980-ban az 56101 lajstromszámot kapta, 120 tonnás öntömegével és kevés híján 20 méteres hosszúságával Grid (Rács) beceneven tekintélyt sugárzó tagja volt a brit vontatójármű-parknak. Miután 2011-ben kivonták a forgalomból, Barrow Hillbe költözött, majd útja Burton upon Trentbe vezetett, ahol felújítás után új tulajdonosa színeibe öltöztetve útnak indították Magyarországra.

Előtte öt másik mozdony tette meg ugyanezt az utat, így a szervezők joggal számíthattak rá, hogy a szállítás ezúttal is akadálymentesen fog lezajlani. Hogy nem így történt, annak a technika volt az oka...

A mozdonyért eredetileg Hamburgba készülő magyar mozdonyvezetőt indulása előtt néhány órával érte el a hír, hogy útja hosszabb lesz; a dízelt Cuxhavenben erős fővezeték-légveszteség miatt nem tudták vonatba sorozni. Így az úti-terv átalakult: első este szállodázás Hamburgban, majd másnap reggel a Metropol dízel ingájával célba vette a kisebb kikötővárost. Egy – a születése óta ismertén kívül más nyelvet nem beszélő – barátságos és asztmasprayt szorgosan használó taxis segítségével hamar elérkezett a kikötőbe, és kisvártatva megpillanthatta leendő munkaeszközét. Bejelentkezett a CuxPort irodájában, ahol vendégváró kávéval, gond esetén hívható vezetői telefonszámmal és kölcsönsisakkal fogadták; kis idő után már a mozdonyát járta körbe.

Aki légveszteséget akar ellenőrizni, annak levegőt kell termelnie – gyors átvizsgálás után féléledt a mozdony: felbúgtak az indítómotorok, majd fél perc elteltével a 16 henger mély dübörgéssel adta tudtára környezetének, hogy létezik és jól érzi magát. A komp-

resszorok tették a dolgukat, a nyomásmérő mutatója megmoccant, és néhány perc múlva a légtartályok feltöltöttségét jelezte. A fékkontroller menetállásba került, feltöltődött a fővezeték is; a jelzett légveszteségnek nyoma sincs. Ha nincs, hát minden rendben. Telefon a továbbió vasúttársaságnak; örülnek, hogy vontatható, de a mai napra tervezett kikötői menet a kiszolgáló mozdony meghibásodása miatt elmarad...

Sebaj, legalább lesz idő körülnézni a városban és a tengerparton – az otthoni diszpécser szállodát keres és talál az interneten, a CuxPort diszpécser taxit rendel. Minden megy olajozottan. A török taxis is csak németül beszél, de meghallván, hogy utasa magyar, tökéletes kiejtéssel kezdi felsorolni a valaha megszállt városokat. Válaszként a magyar sikerek helyszíneit és be nem vett végvárak nevét kapja. Mosolyogva búcsúznak el egymástól.

A harmadik nap délelőtti szabad, a kikötői kiszolgálás délután esedékes. Ebédig a város felderítése a program, utána ismét a fél kézzel kormányt, másik kézzel asztmasprayt bravúrosan kezelő taxis segédletével jut a kikötőbe. Míg a továbbió mozdony megérkezik, üzemlátogatás. Cuxhaven Port kis kikötő, forgalma főleg konténerekből és autókból áll. Utóbbiak vasúton érkeznek és hajón folytatják útjukat – de gördülnek le hajóról is, hogy vonatra pakolják őket...

Kora délután megérkezik a tolatómozdony – a Vossloh gyártotta négy éve, 12 hengeres, hidraulikus erőátvitelű, középfülkés jószág – és rájár a magányos gépre. Kapcsolás: csavarkapocs, fővezeték-tömlő. Ahogy az elzáró áltó nyílik, levegőbőmbőlés tör elő a friss import gépteréből. Gyors helyzetfelmérés, ahol szövik, ott adott eset-



ben szöknie is kell: így üzemszerű. A főlégtartály üres lévén, alacsony nyomás védelme üríti a fővezeték. A megoldás egyszerű: a mozdonyok között össze kell kapcsolni a főlégtartály-vezetéseket is. Egy percen belül kiderül, hogy a helyzet ennél komplikáltabb; az importárún még a brit szabvány szerinti tömlőkapcsolat van, ami nem kompatibilis a kontinensen használttal.

Rövid töprengés és gázolaj-szint-vizslatás után a magyar mozdonyvezető telefonon hívja az angol feladót: mondaná meg, mennyi üzemanyag van a tartályban, mert a szintjelzőben nem látszik. A válasz csak félig megnyugtató: másfél-két órányi járatásra elegendő. Hamburgig elég lesz...

Elég is volt. Miután a főlégtartályban megjelent a szükséges nyomás, a védelem alaphelyzetbe állt, a mozdony vontathatóvá vált. Negyed órán belül Cuxhaven rendezőben voltak a gépek, és rájártak a vonatra; a német mozdonyvezető a nyakába akasztott távirányító panel használatával befékezte a vonatot és elindult a vége felé, menet közben ellenőrizve a fékek működését. Odaérve oldotta a féket, visszaútnban megvizsgálta az oldást is. Rádióon készre jelentette a vonatot, nem sok időre rá a jelző szabadra váltott. Az út a magyar mozdonyvezető számára telefonálással telt: főlégtartálytömlőt kell szereznie – ha máshonnan nem, hát a föld alól. Az otthoniak tájékoztatása után a német partnervasutakat hívta, ígéretet kapott számosat; a helyzet kezdett biztatón alakulni.

Hamburg-Harburg személypályaudvaron a peron végén – szokásos helyükön – vasútrajongók álltak, csőre töltött fényképezőgéppel. Fotózták az érkező vonatot, jegyzeteltek. Amikor meglátták a vonómozdony mögé besorozott csillogó fekete dízelmozdonyt, felpörögtek az események. Izgatottan keresték új helyüket, ahonnan a

legkedvezőbb szögből fényképezhetik az oldalán négyméteres FLOYD feliratot viselő, sosem látott vendéget. Az esemény szívderítő, az ezt követő telefonhívás kevésbé. Az egynapos késés miatt a küldemény már lekészte kijelölt továbbió vonatát, és legközelebb csak három nap elteltével tudnak helyet szorítani az általában terhelésben és hosszban is határig kiterhelt vonatban. Legalább lesz idő tömlőt keríteni, várost nézni.

A gépezetbe porszem került; a hajnali indulás előtti estén még nem érkezett értesítés a tömlő érkezéséről. Lesz, ami lesz, az éjjel hazaviszem a Gridet – gondolta magában a mozdonyvezető; fel is vázolta magában a B tervet.

Éjfél után másfél órával egy tolatásvezető kopogtatott a kihalt rendező pályaudvaron árválkodó mozdony oldalán, majd hamarosan egy ES64F4-es lámpái világították be a színt. A két mozdonyvezető hamarosan egymással szemben állt, a magyar felvázolta a helyzetet és a lehetséges megoldást: a villanymozdonyról átszerelni az egyik tömlőt; ha elhagyja a vonatot, visszakapja. „No problem” – hangzott a válasz, a német kolléga egy perc türelmet kért. Kezébe vette a rádió kézi beszélőjét, röviden tárgyalt a forgalomirányítással, majd mozdonyostul elporzott. Kisvártatva visszatért, egy vadonatúj főlégtartálytömlőt nyújtott le a vezetőállásról. Mint kiderült, a személypályaudvaron lévő pihenőszobájukban tartanak néhány pótalkatrészt, köztük a szükséges darabot is.

Mire átállt a dízel elé, a tömlő a helyén volt, a két mozdony összekapcsolása gond nélkül megtörtént. Egy göttingeni gépcserével, egy würrburgi és egy passauai személyzetváltással és 18 órával később a vonat Hegyeshalomnál átlépte a magyar határt. A Grid két segítőkész német mozdonyvezető közreműködésével új hazájába ért.



Igazgató-főszerkesztő: **Kiss Pál** • Szerkesztőségvezető: **Varga Violetta** • Lapszerkesztő: **Kuklai Katalin** • Hírszerkesztő: **Andó Gergely** • Kiadja a **Magyar Közlekedési Kiadó Kft.** • Felelős kiadó: **Kiss Pál** • Pénzügyek: **Weisz Zsuzsanna** • Cím: H-1132 Budapest, Alig utca 14. • Telefon: 349-2574; 350-0763; 350-0764 • Fax: 210-5862 • E-mail: mk@magyarkozlekedes.hu • Médiaértékesítés: blend média • Lapterv: Thuróczy Gábor – Absolutone Kft. www.absolutone.hu • Stúdió: Sprint Kft. • Nyomdai előállítás: Oláh Nyomdaipari Kft. Felelős vezető: Oláh Miklós vezérigazgató • Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzletág • Előfizethető közvetlen a postai kézbesítőknél, az ország bármely postáján, Budapesten a Hírlap Ügyfélszolgálati Irodákban és a Központi Hírlap Centrumnál (Budapest, VIII. kerület, Orczy tér 1., Postacím: Budapest 1900, Telefon: 477-6300) További információ 06 (80) 444-444; E-mail: hirlapelofizetes@posta.hu • Előfizetési díj: egy évre 13 000 Ft • Kiadói előfizetés: 350-0763, **Hegyi Krisztina** • Index: 25453 HU ISSN 1217-1875 • A Magyar Közlekedés MTI-felhasználó 

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

695. szám

Ár: 500 Ft

A Magyar Közlekedés bármely részének másolásával, terjesztésével, az adatok elektronikus tárolásával és feldolgozásával kapcsolatos minden jog fenntartva, felhasználása csak a kiadó engedélyével lehetséges. Értesítéseket, cikkeket átvenni csak a Magyar Közlekedésre hivatkozva lehet.

A buszpark megfiatalítása a cél

Döntött a közgyűlés: szétválík a BKV

A Fővárosi Közgyűlés június 20-án elfogadta azt a szakmai előterjesztést, amelynek értelmében átalakulna a BKV működése: a BKV autóbusz-üzemeltetési ágazata és a kötöttpályás ágazatok két külön, a korábbinál kisebb társaságban működnének tovább. A végleges cégjogi döntésekre 2012 őszén kerülhet sor.

A 2012 májusa óta működő új közszolgáltatási rendszer alapján a BKV jelenleg kizárólag üzemeltetői feladatokat lát el, a közösségi közlekedéssel kapcsolatos szervezői feladatokat a BKK végzi, így a forgalomfelügyelet, az utastájékoztató, a menetrendtervezés, valamint a jegy- és bérletrendszer továbbra is egységes marad Budapesten. Az üzemeltetés két különálló rendszer szerint működik: a kötöttpályás ágazatokban a BKV nincs versenyhelyzetben, míg az autóbusz ágazatban más vállalkozók is megjelentek, és az új busz-

üzemeltetési modell bevezetésével bővülni is fog a versenyzetett vonalak száma.

A megrendelői és közlekedésszervezői funkciók BKK-hoz kerülésével megszűntek a BKV-ban korábban ezen funkciókból adódó szinergiák, amelyek a kötöttpályás és az autóbuszos ágazat egy társaságban tartását indokolták. Mindezek alapján célszerűvé és indokolttá vált a kétfajta üzemeltetési modell és közlekedési alágazat cégjogi szétválasztása. Az önkormányzati tulajdonban maradó autóbuszos operátor társaság részére

fizetendő szolgáltatási díj teljesen összehasonlíthatóvá válna más, külső vállalkozók áráival, valamint lehetőség adódna a szolgáltatási díjak piaci benchmark alapján történő értékelésére. Az összehasonlítás alapján hozott tulajdonosi intézkedések révén hatékonyabbá és költségtakarékosabbá válhatna a belső szolgáltató buszos társaság. Mindez az üzemeltetési költségeket, és így a megrendelő BKK és a főváros finanszírozási terheit közép- és hosszútávon csökkenthetné. Az önálló autóbuszos társaság működési és beruházási finanszírozása várhatóan lényegesen kedvezőbb feltételekkel és rugalmasabban lenne megoldható. A buszos társa-

ság hitelképessége kedvezőbben alakulhatna a BKV jelenlegi banki megítéléséhez képest, szélesebb lehetőség nyílna a járművek esz- közalapú finanszírozásának (lízing) alkalmazására.

A szétválasztás két módon mehet végbe. A buszágazat BKV-ból történő kiválásával – ebben az esetben a BKV a kötöttpályás ágazatok üzemeltetésére cégjogi értelemben fennmaradna, míg a buszágazat üzemeltetése a BKV jogutódjaként új társaságba kerülne. Másik lehetséges megoldás lenne a BKV szétválása, ebben az esetben két új társaság jönne létre a BKV jogutódaként, a jelenlegi BKV pedig megszűnne. A pontos cégjogi forgatókönyvet a

BKK és a BKV közösen dolgozza ki 2012 őszére. Az átalakítás nem érintené sem a BKV jelenlegi kötelezettségállományának, sem a vagyonának a mértékét, mert a jogutódok válnának tulajdonossá. A létrejövő vállalat vagy vállalatok pedig szintén fővárosi tulajdonban lennének, a vagyonkezelő a Budapesti Közlekedési Központ lenne.

Az előterjesztés keretében döntés született arról is, hogy a főváros vállalja a BKV hiteleihez a készfizető kezességet, amellyel a 2003 és 2009 között a közfinanszírozás hiánya miatt a BKV által felvett mintegy 62 milliárd forint lejárt adósságállományt sikerült refinanszírozni és így 2015-ig a hitelek visszafizetésére való képtelenség miatti összeomlástól megmen-teni a BKV-t.

Használt trolik álltak forgalomba Budapesten

Típusengedély az Alstom metrónak

Megkapta a végleges típusengedélyét a kelet-nyugati, azaz a 2-es metróvonalra érkező új Alstom Metropolis szerelvény. A gyártó Alstom a Nemzeti Közlekedési Hatóság számára bizonyítani tudta: a szerelvények a módosított fékrendszerrel teljesíteni tudják a magyar előírásokat.

Korábban ugyancsak kifogás tárgyát képezte a menetfék vezérlőkapcsoló nem megfelelő kialakítása. Ezt is módosította az Alstom, így a kontroller megfelelő kialakításával biztosította a szerelvény akaratlan indíthatóság elleni védelmét. A típusengedélyhez szükséges újabb 4000 kilométeres tartampróbát a szerelvény hibamentesen teljesítette, így a hatóság megbizonyosodott afelől, hogy vonatok biztonságosan üzemeltethetők – tudatta az NKH. A szerelvényeket gyártó Alstom közölte: a végleges típusengedély birtokában az Alstom megkezdheti a 22 új, 5 kocsiból álló szerelvény leszállítását Budapestre. A megállapodás szerint az Alstomnak havonta há-

rom szerelvényt kell átadnia. A szerelvények leszállítása után mindegyikre meg kell szerezni az üzembe helyezési engedélyt, mielőtt az új metrószerelvények az utazóközönség szolgálatába állnak, ami a következő hónapokban, ütemezetten történhet.

Forgalomba állt a 2011-ben Eberswaldéból, Németországból vásárolt 15 darab csuklós trolibuszból az első, MAN NGE 152 típusú korszerű, alacsonypadlós jármű. A tervek szerint év végén már valamennyi átalakított troli közlekedik Budapesten, azokon a vonalakon járnak majd, ahol jelenleg régi típusú csuklós trolibuszok közlekednek: a 72, 75, 77, 80-80A, 81 és 82-es vonalon. A használt

járművek beszerzése a tarthatatlan műszaki állapotok enyhítését szolgálja, tekintve, hogy a használt trolik ára kevesebb, mint egy öreg trolibusz felújításának forrásigé-

nye. A mostani járművek beszerzése ugyanis nem az új járművek szükséges beszerzését, hanem a régiek felújítását helyettesíti. A csuklós MAN trolik forgalomba



Munkanapokon Budapest bérlettel is igénybe vehető

Újra közforgalmú hajóközlekedés a Dunán

A fővárosban eddig a Gyermekvasút, a sikló és a libegő mellett a dunai hajózás működött „speciális díjszabáson”, azaz külön jegy váltása mellett. Most ez megváltozik: július elsejétől helyszínen váltott vonaljegygyel (400 forint), illetve munkanapokon Budapest (BKV) bérlettel is lehet hajózni a Haller utcától az úpesti Árpád útig, illetve a Kopaszi-gáttól a Római-partig. A szolgáltatás sikerre van ítéelve.

A Duna budapesti szakaszán Budapest Főváros Önkormányzata, a Budapesti Közlekedési Központ és a BKV Zrt. összesen kilenc kikötőt alakított ki európai uniós forrásból. Míg a fővárosi hajójáratok 1980-ban 3 millió, 1990-ben 1 millió utast szállítottak, az elmúlt években a hajóközlekedés gyakorlatilag egyet jelentett a turisztikai célú sétahajózással. Az elmúlt években azonban az igények ismét megváltoztak, ezért döntött Budapest vezetése és a BKK a közösségi közlekedési funkció újraélesztése mellett. Munkanapokon két viszonylaton járnak a hajók, amelyek „középső”, Meder és Haller utcai szakasza közös, ám az egyik járat (nap- i ötször) a Rómaifürdőhöz közlekedik, a másik (7 és 18 óra között óránként induló) az újpesti Árpád úthoz. A Rómaifürdőre érkező

járatok a Kopaszi-gátnál fordulnak vissza, a többi hajó a Haller utcából. A két viszonylaton hat hajó közlekedik, tekintettel a csaknem háromórás forduloidőre. A hajók lefelé 65 perc alatt, felfelé 79 perc alatt teszik meg az utat a fő (11-essel jelölt) vonalon. Hétvégén és ünnepnapokon a Római-part és a Kopaszi-gát között közlekednek a hajók, ezeken a bérletet ugyan nem fogadják el, ám a 400 forintos vonaljegyár kedvezőbb az eddigi ritkább vonaljáró hajók 1000 forintos díjánál (igaz, azok egészen Pünkösdfürdőig feljönnek).

A járat valamennyi kikötője új vagy felújított. A projekt 493 millió forintos költségének 90 százalékát az Új Széchenyi Terv keretében az Európai Unió támogatása biztosította. A kikötők akadálymentesek, sőt a Boráros téren kü-

lön lift is épült a mozgáskorlátozottaknak.

A kikötőkben épültek kerékpártárolók, néhány helyszínen pedig P+R parkolók is – mozgáskorlátozottaknak fenntartott helyekkel –, de a hajókra is fel lehet szállni biciklivel és kerekesszékekkel. A hajókon mozgatható kerekesszék-emelő berendezés lesz elhelyezve, a mozgáskorlátozott utasok egyelőre a személyzet segítségével tudnak beszállni.

A hajójárat beindítása évi csaknem 200 millió forintba kerül, további fejlesztése, üzemidejének bővítése, sűrítése az első időszak tapasztalatai, utasszámai alapján lehetséges. A hajók többsége felújított, ugyanakkor nem a legmodernebb, a városi közlekedésben néhány nyugat-európai városban működő gyorshajók. *Tarlós István* főpolgármester felkérésére a BKK a hajóközlekedés első időszakának tapasztalatai alapján a továbbfejlesztésre javaslatot dolgoz ki, a járműpark korszerűsítésére és a járatok agglomeráció felé történő kiterjesztésének lehetőségére vonatkozóan is.



Közlekedésbiztonsági akcióprogram

Európai elismerés Magyarországnak

(Folytatás az 1. oldalról)

harminc napon belül megtörténik, és lehetőség lesz az elkövető meghallgatása nélküli határozathozatalra is, ha egyértelmű a tettenérés.

A 2011–2013. közötti időszak egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladata a közúti ellenőrzések hatékony megszervezése, ami egyrészt a legveszélyesebb közlekedési szabályszegések elleni fellépést, másrészt a korszerű technikai eszközök eddigénél szélesebb körű alkalmazását teszi szükségessé. Az elkövetkezendő években az állam kiemelt figyelmet fordít a motorkerékpárosokra, a kerékpárosokra, továbbá a közúti közlekedés legvédtelenebb résztvevőinek számító gyermekek, illetve idős emberek biztonságára. Ugyancsak fontos feladat a közlekedési szabálysértések egyes eseteiben az uniós tagállamok közötti információcserére javítása, amely a külföldön, nem honos állampolgár által elkövetett közúti szabálysértések miatt kiszabott bírságok behajtását is elősegíti. Felkai László szerint el kell érni, hogy a közlekedés résztvevői belássák: a közlekedési szabályok a saját biztonságukat szolgálják.

Schváb Zoltán nagy megüszletetésnek nevezte, hogy az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács 2012-ben Magyarországnak ítélte a PIN-díjat. „Az ETSC szerepe kiemelkedően fontos, hiszen ablakot nyit a közlekedésbiztonság nemzetközi világára” – idézte a helyettes államtitkár a tanács magyar de-

legáltjának, prof. dr. Holló Péternek a szavait. Mint mondta, a tanáccsal való együttműködés, amint ezt a 2011. évi, Budapesten rendezett konferencia, a PIN Talk is igazolta, egyszerre erősíti elkötelezettségünket és eltökéltségünket a közlekedésbiztonság folyamatos és tervezett javítása mellett. A közlekedésbiztonság világában a célok megfogalmazása mellett nagyon fontos tényező a tervezhetőség, mert a közlekedésbiztonság tervezhető.

Schváb Zoltán aláhúzza: az Európai Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat, hogy a közös célokat nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiájuk megvalósításával érjék el, figyelembe véve sajátos kiindulási helyzetüket, saját igényeiket és körülményeiket. A bizottság azt javasolja továbbá, hogy a tagállamok a legkedvezőtlenebb területekre összpontosítsák erőfeszítéseiket. A 2001-ben elfogadott, európai közlekedéspolitikáról szóló Fehér Könyv célul tűzte ki, hogy 2010-re a közúti balesetek halálos áldozatainak számát felére kell csökkenteni – emlékeztetett az NFM helyettes államtitkára. Az Európai Unió 2004. évi bővítése után ezek a célok az újonnan csatlakozott országok számára is iránymutatókká váltak, azonban az EU-bővítés további problémákat vetett fel, mivel az újonnan csatlakozó országokban a közlekedésbiztonság szintje alacsonyabb volt, mint az EU-15 tagországaiban. Ezért Magyarország azt vállalta,



hogy a közúti közlekedési balesetekben meghaltak számában a 2001-es értékhez képest 2010-re 30 százalékos, 2015-re 50 százalékos javulást ér el.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 a hazai közúti közlekedésbiztonság javításának részletes akcióprogramja, elsődleges célja a járművezetők felkészültségének és a közlekedők viselkedésének javítása, az egymást partnernek tekintő szemlélet megteremtése – hangsúlyozta Schváb Zoltán. Az akcióprogram küldetésének szellemiségében egy európai színvonalú, a biztonságot minden egyéb szempont elé helyező közlekedési rendszer jön létre Magyarországon. Az intézkedések

nyomán hosszútávon lényegesen jobb közlekedési magatartás alakul ki a közlekedésre nevelés javításával és az általános és közlekedésspecifikus szabálykövetési hajlandóság növekedésével.

A hároméves programban az öt szakmapolitikai pilléren belüli akciócsoportok határozzák meg az egyes intézkedések irányát. A közúti balesetek túlnyomó része emberi tényezőkre vezethető vissza, ezért ezek kezelése a közlekedésbiztonsági munka legfontosabb eleme. Az emberi tényező fejlesztésére vonatkozó feladatok közül a helyettes államtitkár kiemelte a korszerű közlekedésre nevelés programját, a járművezető-képzés és -vizsgáztatás rendszerének

megújítását az e-learning oktatás bevezetésével, a biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretszint fejlesztését, valamint a közlekedők rendszeres tájékoztatását a közúti közlekedést és a közlekedésbiztonságot érintő aktuális kérdésekről, a közlekedés veszélyeiről, a jogsértő magatartások következményeiről, a jogszabályi változásokról.

A második pillér a biztonságos infrastruktúra kialakítása, fejlesztése és üzemeltetése, szem előtt tartva a közlekedésbiztonsági szempontok fokozott érvényesítését. A szabályozáson belül a közlekedésbiztonsági törekvések szabályozási környezetének megteremtése a cél. A szabályozás eszközeivel alakítható ki az a jogszabályi környezet, amely más, közlekedésbiztonságot szolgáló intézkedések (például közúti ellenőrzések) hatékony megvalósításának is az alapja. A szabályozás másik fontos területe a forgalmi rend jelenlegi forgalmi körülményeknek megfelelő átalakítása. Az ellenőrzések szakmapolitikai pillér akciócsoportjainál kulcsfontosságú kérdés a közlekedési szabályok szigorúbb betartatása, a közúti ellenőrzések hatékonyságának, gyakoriságának fokozása, mert ezek az intézkedések is jelentősen hozzájárulhatnak a halálesetek és sérülések számának csökkentéséhez. Az ötödik pillér a baleset-megelőzés és kutatás-fejlesztés, amelyek nem helyettesíthetők a hatóságok által végzett szabályozási, ellenőrzési tevékenységet, ugyanakkor sajátos feladatrendszerükkel és eszköztárukkal nélkülözhetetlen részei a közlekedésbiztonság javítására irányuló munkának – zárta tájékoztatóját Schváb Zoltán.

HungaroControl

Katonai légiforgalmi irányítókat képeznek

2012 májusától nyolc héten keresztül a Magyar Honvédség légiforgalmi irányítói – 16 fővel – speciális képzésen vesznek részt a HungaroControl Zrt. háromdimenziós toronyszimulátorában, a Magyar Honvédség légiforgalom-szervezési rendszerének korszerűsítését célzó MANS 2010+ program keretében. A korábban kizárólag külföldön elérhető képzés során három magyar katonai repülőtér irányítóit készítik fel Közép-Európa legmodernebb repülőtéri szimulátorában. A most megvalósuló képzéssorozat a polgári-katonai légiforgalmi irányítás együttműködésének jelentős mérföldköve.

A speciális felkészítés keretében májustól a három magyar katonai repülőtér (Pápa, Szolnok és Kecskemét) légiforgalmi irányítóinak képzése indult el a HungaroControlnál, négyszer kéthetes időtartamban, Közép-Európa legmodernebb repülőtéri irányító szimulátorában. A képzés a Magyar Hon-

védség Összhaderőnemi Parancsnokság alárendeltségében működő katonai repülőterek irányító szakállományának felkészítését, jártasságának fenntartását, illetve a speciális repülésirányítási eljárások begyakorlását, tesztelését biztosítja a repülőterek szimulációs látványképeinek felhasználásával.

A gyakorlat különlegessége, hogy ezt a típusú képzést korábban a Magyar Honvédség kizárólag külföldön tudta igénybe venni, mostantól azonban a HungaroControl Közép-Európa legmodernebb repülőtéri szimulátorát bocsátja a katonák rendelkezésére. A magyar légiforgalmi szolgálat már eddig is nagy sikerrel alkalmazta toronyszimulátorát a polgári légiforgalmi irányítók képzésére, ám ez az első alkalom, hogy a létesítményt honvédségi képzés céljaira használják.

A repülőtéri toronyirányítást modellező berendezés a ferihegyi és a vidéki repülőterek valóságghű megjelenítésén kívül egy, kezdő irányítók képzéséhez használt „szinteti-

kus” repülőtérén is alkalmas bármilyen időjárási tényező, forgalmi helyzet, műszaki probléma és kényszerhelyzet leképezésére. A jelenleg 5 vásznon, 180 fokos látószögben megjelenített kép szabadon mozgatható, akár körbe is fordítható. A HungaroControl a háromdimenziós szimulátor további fejlesztését tervezi, hogy az a későbbiekben 14 vászonra vetítve a valódi irányítótoronykéval megegyező, 360 fokos látványt mutasson.

A bemutató napon Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára, Fodor Lajos, a Honvédelmi Minisztérium közigazgatási államtitkára és Szepessy Kornél, a Hun-

garoControl vezérigazgatója megerősítette: az Egységes Európai Égbolt ösztönzi a polgári és a katonai légiforgalmi irányítás együttműködését mindenekelőtt a rugalmas légtérhasználat, az irányítási rendszerek összehangolása és az együttműködésen alapuló közös döntések terén. A HungaroControlnál most indult képzés ennek az együttműködésnek a jelentős mérföldköve.

A toronyszimulátor kialakítása 500 millió forintba került, de mivel ez lett a térség legmodernebb berendezése, lehetőség van arra, hogy akár külső partnerek is itt képezzék pilótáikat. Ennek üzleti lehetőségeit keresi a HungaroControl – hangzott el a rendezvényen.

Légiközlekedési Egyesült Szakszervezet

Elhibázottak voltak az elbocsátások

Nyomozás elrendelését kéri a Fővárosi Főügyészségtől a Légiközlekedési Egyesült Szakszervezet (LESZ), mert az érdekvédők szerint csaknem kétszázmillió forintos kár érte a Malév Ground Handling Zrt.-t „az elhibázott elbocsátások során”. A LESZ jelezte az aggályait a Kormányzati Ellenőrzési Hivatalnak (Kehi) is.

A szakszervezet közleményében azt írja: az okozott kár elsősorban abból eredt, hogy a leépítések során a cég menedzsmentje nem a tőle elvárható gondossággal járt el, a költségek minimalizálása nem volt kitüntetett szempont, így mintegy 195 millió forinttal kellett többet kifizetnie a vállalatnak, mint az feltétlenül szükséges lett volna – ezért is vált szükségessé az állami szerepvállalás.

A szakszervezet és a cégnél működő üzemi tanács hiába köve-

telt világos, átlátható szempontrendszer, kritériumokat arra nézvést, hogy kiket küldenek el, és ki maradhat a Malév GH-nál.

A Malév GH előbb kijelentette, hogy a vezetők személyes döntésén múlik 450 dolgozó sorsa, majd amikor „ráébredtek” arra, hogy ezzel jogszabálysértést követnek el, a törvényi határidőt lekésve bementek egy, „a szubjektív döntéseknek még mindig nagy teret hagyó” dokumentumot, azonban ez sem

vette figyelembe az elbocsátások anyagi következményeit – idézte fel az érdekképviselő, hozzátéve, hogy szerintük a kár az említett 195 millió forintnál is több lehet, mert valójában sokkal kevesebb dolgozó elküldése volt indokolt.

Ezt megerősíti az is, hogy a Malév leállása után, de még a csoporthoz tartozó leépítés bejelentése előtt a leányvállalat vezetése korábban kölcsönzöttként és alvállalkozó által foglalkoztatott munkavállalókat vett át rendes munkaszerződéssel, holott az ő feladataikat a cég „lapátra tett alkalmazottait” is elláthatták volna. Emellett a cégvezetés továbbra is igénybe vett és vesz olyan alvállalkozói szolgáltatásokat,

amelyeket saját munkavállalók kisebb kiadás mellett tudtak volna ellátni: alvállalkozók emberei végzik a munkát, miközben az ugyanazon munkaterület saját alkalmazottai az elbocsátást követő fizetett állásidőt töltik jelenleg is, így a vállalatvezetés duplán fizet egy adott tevékenység ellátásáért.

A LESZ azt is megjegyezte, hogy a 195 millió forintos kár nem tartalmazza azt a veszteséget, amelyet az elküldött tapasztalt dolgozók által megszerzett végzettség, jogosítványok és hatékonyság elvesztése jelent. A speciális berendezések kezelésének és a munkafolyamatoknak az elsajátítása személyenként több százezer fo-

rintos kiadást jelent, és ezeket a tanfolyamokat az újonnan átvett dolgozók egy részének el kellett, el kell végeznie, hogy a vállalat továbbra is kínálhassa szolgáltatásait ügyfeleinek, a légitársaságoknak.

Túl azon, hogy a menedzsment semmit sem tett a munkahelyek megőrzéséért, megsértette a munkavállalók egyeztetéshez fűződő jogait, még több százmillió forintos közvetlen kárt is okozott az állami vállalat tulajdonosának, tehát közvetve a magyar adófizetőknek, ezért a szakszervezet nyomozás elrendelését kéri az ügyészségtől, emellett a Kehi elnökéhez, dr. Gaál Szabolcs Barnához fordult.

Wifi és szendvicsautomata a vonatokon

Kommunikációs offenzívában a MÁV Csoport

Alig vette át a MÁV Csoport irányítását Dávid Ilona, máris látványos változáson ment át a társaság kommunikációja: a Szarka László távozása óta Hackl Mónika vezette MÁV Kommunikációs Igazgatóság naponta rukkol elő pozitív hangvételű üzenetekkel, hol a fejlesztéseket harangozzák be, hol a vezetők „országjárását” mutatják be, hol a közlekedésbiztonságra hívják fel a figyelmet.

Új elem, hogy a MÁV és a GYSEV együtt adott ki egy közleményt, erre korábban nem volt példa, igaz, régebben nem volt személyi összefonódás a MÁV és a GYSEV menedzsmentje között. A két cég azt harangozta be együtt, hogy kávé- és szendvicsautomaták, illetve utasoknak szóló magazin lesz a GYSEV járatain. Az egyik hazai kávéautomata-forgalmozó céggel kötött megállapodás értelmében a gépeket a cég biztosítja, ők is töltik fel az auto-

matákat. A GYSEV szakemberei végzik el a biztonságos beszerezést, és a vasúttársaság biztosítja a szükséges áramforrást. Az automaták üzemeltetése így a vasúttársaságnak nem kerül pluszköltségébe. Amennyiben a most kezdődő próbáizem sikeres lesz, a jövőben a GYSEV összes vasúti kocsijába kerül kávé- és szendvicsautomata.

A wifi (vezeték nélküli internet-hozzáférés) biztosítása páratlanul sikeres szolgáltatásfejlesztési pro-

jektnek bizonyult a GYSEV-nél, ráadásul az ár/érték aránya is ennek a fejlesztésnek a legkedvezőbb. Nem csoda, hogy *Ungvári Csaba* immár a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójaként kiadta az ukázt: év végére 750 járművet (valamennyi IC-vagont és a budapesti elővárosi szerelvényeket) fel kell szerelni wifivel, azaz a cég utasainak csaknem fele férhetne hozzá utazása során ingyen a világhálózathoz. A wifi berendezések beépítését házon belül oldja meg a MÁV Csoport: a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. szakemberei végzik el a munkát. Hamarosan elindul a szükséges eszközök felszerelése és ezzel párhuzamban a mobilszolgáltatások közbeszerzési eljárásban történő versenyeztetése. A MÁV-START ezzel fedélzeti internet ügyben európai szinten is élenjáró lesz, az osztrák vasút is csak most kezdte

meg a Railjet szerelvények ingyen wifivel való felszerelését, köszönhetően annak, hogy belföldi konkurense, a Westbahn társaság is nyújtja ezt az emeletes FLIRT motorvonatain. Várhatóan ősze valamennyi Bécs–Budapest Railjet fel lesz szerelve wifivel – ám az csak Hegyeshalom és Salzburg között fog működni, a magyar szakaszon (remélhetőleg csak egyelőre) nem.

A GYSEV mostantól olvasni-valóval is ellátja utasait: a GYSEV Magazin című színes, szórakoztató kiadvány a regionális közlekedésben részt vevő és az InterCity-kocsikra is felkerül. A MÁV-START-nak eddig is volt fedélzeti magazinja, az InterCity Magazin, ám ez nem különösebben népszerű az utazóközönség körében, megjelenése is rapszodikus.



Ungvári Csaba a MÁV-TRAKCIÓ élén

Lapunk értesülései szerint 2012. június 30-án lejárt *Rácz Imrének*, a MÁV-TRAKCIÓ vezérigazgatójának a megbízatása, amelyet nem hosszabbítanak meg. A társaság elsőszámú vezetője *Ungvári Csaba*, a MÁV-START vezérigazgatója lesz, aki eddigi beosztását is megtartja. A személyi változás a MÁV-START és a MÁV-TRAKCIÓ összevonásának első lépése lehet, vagyis a MÁV Csoportnál bekövetkezett menedzsmentváltás nem járt együtt koncepcióváltással, a MÁV-TRAKCIÓ vélhetően a MÁV-START egyik főosztályaként folytatja tevékenységét.

39 milliárd forintos támogatás a projektre

Biztonság a MÁV hálózaton

Aláírták a „Közlekedésbiztonsági projektsomag a MÁV hálózaton” elnevezésű projekt támogatási szerződését, a teljes programra megítélt támogatási összeg 39 milliárd forint, a megvalósítás tervezett összes költsége azonban 56 milliárd forintra rúg. Az NFÜ és a vasúttársaság megállapodásával szabad utat kapott mind a hét tervezett közlekedésbiztonsági beruházás, jelenleg a munkák egy része tervezési, illetve előkészítési szakaszban van.

Az Új Széchenyi Terv (ÚSZT) Közlekedésfejlesztési Programjának átfogó stratégiai céljai között szerepel a közlekedésbiztonság javítása. Ennek érdekében az NFÜ kezdeményezésére a közútkezelők és vasút-üzemeltetők javaslatokat tettek a kezelésükben lévő hálózati

tokon előforduló balesetek megelőzésére, a célzott és hatékony beavatkozásokra.

Az Állami Autópálya Kezelő Zrt., a MÁV Zrt., a GYSEV Zrt. és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. elképzelései alapján összesen hét projektből álló közlekedésbizton-

sági programot állítottak össze. Ebben a legveszélyesebb helyszíneken tervezett, célzott balesetmegelőző, infrastrukturális beavatkozások szerepelnek.

A vasúthálózaton összesen 180 vasúti átjáróban valósítanak meg biztonságot javító beavatkozásokat. Ennek keretében például korszerűsítik a vonatérzékelést, továbbá diagnosztikai és monitoring berendezéseket telepítenek a vasúti pálya folyamatos ellenőrzésére, és kiépítik a videós pályafelügyeleti rendszert is.

A kormány által támogatott fejlesztések közös jellemzője a hatékonyság, illetve a relatív kis költségárfordítás, amellyel komoly eredmények érhetőek el a balesetek számának csökkenésében.

Az NFÜ tájékoztatása szerint az Európai Bizottság kiemelte, hogy a kezdeményezéssel fontos uniós elvárást céloz meg a magyar kormány, és a tagállamok közül elsőként fogalmazta meg uniós támogatás igénybevitelével programszerűen a baleset-megelőző fejlesztéseket.

Rendezettebb és biztonságosabb lett a vasútállomás

P+R és B+R parkolók Gödöllőn

124 férőhelyes gépkocsi- és 105 férőhelyes fedett kerékpártároló létesült a gödöllői vasútállomáson, ezeket a MÁV Zrt. és Gödöllő önkormányzata közösen építette az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával. A létesítmény ünnepélyes avatására 2012. június 26-án került sor Gémesi György, Gödöllő polgármestere és Pál László, a MÁV Zrt. vezérigazgató-helyettese részvételével.

Az elővárosi vasútállomásokon való autó- és kerékpárparkoló-építés viszonylag új keletű célkitűzése a MÁV-nak, ám az EU-támogatásnak hála egymás után adják át ezeket: Cegléd, Tápiószecső, Albertirsa, Sülysáp után most Gö-

döllőn avatták az új létesítményeket, amelyeket még további hét helyen követhet hasonló. A gödöllői B+R parkoló 243 négyzetméteren a királyi váróterem mellett, a vasúti darabáruraktárban került kialakításra, amelyet részben átépít-

tettek és felújítottak. Az állomás környezete is rendezettebbé és biztonságosabbá vált az 1800 négyzetméteren kialakított zöldfelületnek, valamint a térfelügyelő kameráknak és közvilágításnak köszönhetően. A projekt összköltsége 130 millió forint volt, amelynek 90%-át az EU biztosította. A beruházási feladatokat a MÁV Zrt. végezte, a parkolók 10 éves kötelező fenntartását és üzemeltetését az önkormányzat vállalta. A P+R illetve a B+R parkolók ki-

vitelési munkáit a közbeszerzési eljárás keretében kiválasztott Magyar Aszfalt Kft. és az AKL Mérnökiroda Kft. végezte.

Naponta 2400-an szállnak Gödöllőn vonatra jelenleg, ám az összesen 230 parkolóhelyet nemcsak a vasúti, hanem a HEV-utasok is igénybe vehetik (a közeli egyetem tanulóiról és dolgozóiról nem is szólva), így az igények hamarosan felülmúlhatják a lehetőségeket – a fővárosi dugódíj bevezetésétől függetlenül is.

RCH-tárgyalás

Lapértesülések szerint tárgyalások folynak arról, hogy a Rail Cargo Hungariába, az osztrák kézben lévő egykori MÁV-os teherszállító cégbe részben visszatérjen a magyar tulajdonos. Így a MÁV Zrt. és az osztrák vasút közösen jelenhetne meg a balkáni és kisázsiai piacokon, ahol dinamikus fejlődés lehet az elkövetkező években. Az értesülést, hogy e célból az osztrák szövetségi vasút vezetője Budapesten tárgyal, a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban is megerősítették. A tárgyaláson részt vesz *Dávid Ilona*, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és *Németh Lászlóné* fejlesztési miniszter.

Megbeszélések

A MÁV vezetői elkötelezték a vasúttársaság utasközpontú, költséghatékony működése mellett, és munkájuk során a települések, térségek javaslataira is építeni kívánnak. Ez okból az ország minden régiójában találkozni közelebbi vezetőikkel. Az első ilyen találkozó Pécsett került sor. A vasúti vezetők a következő hetekben több helyen is folytatnak megbeszélést települési, térségi vezetőkkel. A térségi vasutas dolgozók munkavállalói fórumokon, közvetlenül a vállalat felsővezetőitől tájékozódhatnak a fejlesztési tervekről.

GYSEV-vizsgálat

A GYSEV Zrt. vállalkozási szerződést kötött egyik legnagyobb teherforgalmat lebonyolító Győr–Sopron–Bécs korridor egyvágányú vasútvonal fejlesztési lehetőségének vizsgálatára, illetve a megvalósítandó projekt előkészítésére. A GYSEV Zrt. figyelembe kívánja venni a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés követelményeit. Ennek érdekében kezdeményezte a stratégiai környezeti vizsgálat (SKV) kidolgozását (a 2/2005 (I. 11.) kormányrendelet alapján), amely a megelőző típusú környezetvédelem eszköze.

Bombardier

A Bombardier MÁV Kft. 157 vasúti kocsit fővizsgálatát végzi el 1,7 milliárd forint értékben a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. megrendelésére. Együttműködnek a MÁV-GÉPÉSZET-tel a vasúti kocsikban a vezeték nélküli internet biztosításához szükséges felszerelés kiépítésében, a képernyős információs rendszer kialakításában.

Elutasítás

Az Európai Bizottság elutasította a széles nyomtávú vasútvonal szlovákiai meghosszabbításának a támogatását. Ezzel a záhonyi átrakó létét alapjában fenyegető létesítmény előkészítése megfeneklett, a főként orosz és osztrák érdekeket szolgáló vasútvonal a közeljövőben nem épülhet meg.

LAPUNK
TÁMOGATÓI

MÁV TRAKCIÓ

HUNGRAIL
MAGYAR VASÚTI EGYESÜLÉS
A MAGYAR VASÚTÉRT

EXPRESS-INTERFRACHT
HUNGARIA
Rail Cargo Austria Group

Rail Cargo Hungaria
Rail Cargo Austria Group

MÁV GÉPÉSZET

GYSEV
Raaberbahn

KONFERENCIANAPTÁR 2012

2012. szeptember 25.:	Magyar Vasút 2012
2012. október 11–12.:	Nemzetközi Közlekedéslogisztika
2012. október:	Vasútgépész Napok
2012. november 8–9.:	Szállítmányozás 2012
2012. november 22.:	Magyar Fuvarozói Fórum



Rendező: Magyar Közlekedési Kiadó
Információ: 350-0763, Ajvazov Borbála
www.magyarkozlekedes.hu

Kamion- és buszmosó



alacsony árakkal és kedvező minőséggel várja ügyfeleit!

Elérhetőség:
M3 és M0 kereszteződésénél
1151 Budapest, Bogáncs u. 1–3.
T: 06-70-943-2031
www.kamionfurdo.hu

Kedvezményes előfizetési akció

A Magyar Közlekedés és a NAVIGÁTOR című kiadványainkat most kedvezményes áron rendelheti meg. Előfizetőinknek és olvasóinknak lehetőségük nyílik arra, hogy a szakmában elismert kiadványainkból tájékozódjanak a szakmáról, valamint megismerhetik a piaci helyzetet és a piaci szereplőket. Lapjaink átfogják a teljes közlekedési ágazatot, illetve nemzetközi kitekintést is biztosítanak. Együttal szólnak a vasútról, közútról, hajózásról, légitörlekedésről, valamint a szállítmányozásról és a logisztikai szolgáltatásokról. A Magyar Közlekedés a szakma egyedüli szaklapja, a NAVIGÁTOR pedig a cargo szakma magazinja. A szaklapok előfizetése és olvasása szakmai elkötelezettséget is jelent, valamint szaklapjaink biztosítják a folyamatos továbbképzést.

GPS-sorsolás előfizetőink között

Az előfizetési akció két szerencsés nyertese egyéves időtartamra egy-egy GPS-egységet kap, nyomkövetési szolgáltatással.

Felajánló:



VÁLTOZATLAN ÁRON!

Megrendelhető: Magyar Közlekedési Kiadó Kft.

1132 Budapest, Alig u. 14.

Tel.: 350-0763, 350-0764 • Fax: 210-5862 • E-mail: mk@magyarkozlekedes.hu

MEGRENDELÉS

- ☐ Magyar Közlekedés 12 000 Ft + áfa/év
☐ Navigátor 4 000 Ft + áfa/év
☐ Magyar Közlekedés és Navigátor 16 000 Ft + áfa/év

TÖBB PÉLDÁNY MEGRENDELÉSE ESETÉN 20% KEDVEZMÉNY.

A megrendelő neve:

Cím:

Számlázási cím:

Adószám:

Ügyintéző:

Telefon:

Fax:

Előfizetési időszak:-tól-ig

Példányszám:

A megrendelés elküldhető levélben, illetve faxon is.

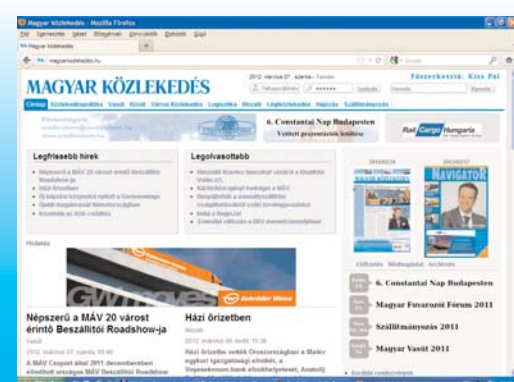
P. H.

aláírás

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

Online www.magyarkozlekedes.hu

• NAPI HÍREK • SAJTÓSZEMLE • INFORMÁCIÓK



VO-LAN KAR Zrt.

Az egyenlő bánásmód hiánya, avagy ki törődik az utassal?

Az egykor menetrend szerinti, szerződéses és különjáratú autóbuszos személyszállítási szolgáltatást egyaránt kínáló Weekendbus Közlekedési Zrt., ma VO-LAN KAR Közlekedési Zrt. erős ellenszélben, visszafogottan, válságmenedzselés szintjén üzemel ebben az időszakban. A változatlan cégszerkezet melletti pusztá névváltozás Nedeczky Tibor cégvezető küzdelmének beszédes leképezése; a buszos szakember azért harcol, hogy a magánvállalkozások ne szoruljanak ki a közúti közösségi közlekedési piacról.

Ez év végén lejárnak a személyszállítási közszolgáltatási szerződések. Abban a *Nedeczky Tibor* által vázolt helyzetben, amikor a szerződések egyoldalú értelmezése, a díjak és a kötbérek között nyíló olló miatt alvállalkozóként megjelenni a piacon nem érdemes, az önálló működéshez pedig szűkösek a lehetőségek, valamennyi érdekelt kitörési pontja lehet, ha új alapokra: a tisztességes verseny alapjaira helyezik az új szerződések megkötését. Ez a buszos vállalkozó olvasatában annyit tesz, hogy az eddigi gyakorlat

szemben a Volán-társaságokat is – elismert know-how-juk megmaradása mellett – pályáztatni kellene a közszolgáltatások elnyerésére; a tendereken a magánszféra a nyilvánvaló hátrányok ellenére is indulna, bízva a saját tőkében és a szakértelem biztosította szolgáltatási színvonalban. Ha ez így valósulna meg, az olcsóbbá is tenné a közösségi közlekedési rendszer működtetését, segítené a magántársaságok fennmaradását, ráadásul az utasérdek, a választási lehetőség is érvényre juthatna.

A szakember véleménye szerint azonban nemcsak az egyenlő bá-

násmód hiányzik a Volánok és a magáncégek között, hanem a kormányzati kommunikáció sem mutat utat, így a személyszállítás piacán tevékenykedő vállalkozások kívárnak. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felkérésére és pályáztatás nél-

küli közszolgáltatási engedélyével indult. A járathoz komoly beszerzéseket hajtott végre a Weekendbus, az utasok fokozatosan megismerték, megkedvelték, mert valódi – színvonalas és megfizethető szolgáltatással bír – alternatívát jelentett a hagyományos BKV- és a reptéri shuttle-járatnál, illetve a taxikkal szemben. Amikorra azonban dönteni kellett volna a folytatásról, és a felfutás eredményeként pozitívba fordulhatott volna a szaldó, addigra a feltüzelt versenytársak ellenkampánya győzedelmeskedett; Nedeczky Tibor így 35 millió forintos veszteséggel zárta le a

projektet. A jóhoz szokott utasok pedig azóta is keresik a járatot. „Hol van itt az ő szempontjuk, a széles paletta kínálata?” – fogalmaz a vállalkozó, aki a kihívásokat szereti, az ellehetetlenítést viszont nem érti.

Történt ugyanis, hogy 2004 óta, amikor magánvállalkozások is beszállhattak a személyszállításba, azok buszbeszerzésekkel több tízmilliárd forintot áldoztak flottafiataltító minőségi cserére, növelve ezzel az utasbiztonságot és -kényelmet. 2010-ben, két évvel a közszolgáltatási és alvállalkozói szerződések lejárta előtt azonban az egyik Volán-társaság, a több mint kétszáz alvállalkozót foglalkoztató Volánbusz gondolkodásmódja – Nedeczky Tibor szavaival élve – „hirtelen éles fordulatot vett”, miután a buszos magánzó markáns hangot adott annak a véleményének, hogy nem sportszerű úgy alacsony szinten tartani a díjakat, hogy közben a kötbérezés gyakorlatát észlelhetően nem a folyamatfejlesztés, szolgáltatásszínvonal-emelés szándékával, hanem bevételnövelési céllal alkalmazza a Volánbusz. A kapcsolat tavaly május elejére olyannyira megromlott, hogy a Weekendbus egyoldalúan felmondta a szerződést, és azóta is komoly, abszurd pereskedésig fajult elszámolási vitában áll egymással a két fél – és ennek végső soron ismét az utasok isszák meg a levét.

„Hogyan tovább?” – teszi fel a kérdést a vállalkozó, és sorolja lapunknak a vidéki volános példá-

kat, ahol mind a mai napig működni képes az együttműködésre épülő, klasszikus partneri kapcsolat, amelyben nem az erőfölény diktál, hanem a kölcsönösség – jól felfogott közös érdekek mentén. Nedeczky Tibor most abban bízik,

hogy még újragondolható a piac felosztása, és képesek lesznek kiegyezni egymással a felek – a két cég és mindenekelőtt a személyszállító szakma építése, azaz a korszerű utaskiszolgálás érdekében.

Varga Violetta

Cégnévjegy

A Weekendbus Zrt.-t két elszánt, közlekedésben tevékenykedő szakember hozta létre 1989-ben az igényes utazó- és utaztató közönség kiszolgálására. Az utazási irodák által szervezett hazai körutazások és kirándulások mellett rendre helyet kaptak a Magyarországra érkező külföldi turisták fővárosi és vidéki városlátogatásai. Később az egész napos dunakanyari kirándulások, hajóutak, balatoni bortúrák, pusztaprogramok, majd az esti vacsorajáratok képezték a vállalkozás autóbuszos szolgáltatását. A járműpark folyamatos növelése és korszerűsítése mellett a kiszolgáló eszközöket és lehetőségeket is bővíteni kellett, így az alakulást követő negyedik évben már saját telephellyel rendelkezett a társaság. A műhelylehetőséggel élve egy mások számára is elérhető szervizbázist alakított ki, elsősorban autóbuszok napi karbantartására, részleges és teljes javítására. A szükséges szakhatósági hozzájárulások megszerzése a biztonságosabb közlekedésért való küzdelem legfontosabb elismerése volt. A kapcsolódó piaci szolgáltatások révén tekintélyes pozíciót sikerült elérni a fennállást ünneplő 10. évfordulóra. Ilyen volt például a nagy számú munkaerőt foglalkoztató vállalatok, gyárak és logisztikai központok ellátása több évre szóló vállalkozási szerződések formájában. Ami az üzletpolitikát illeti, a szolgáltatási színvonalat tartva elkerülhetetlen volt a piaci ár egy bizonyos szinten tartása. A szakma iránti elkötelezettséget, valamint az autóbuszos magánvállalkozások helyzetének javítását országosan tevékenykedő érdekképviseleti munkával is sikerült elősegíteni. Az autóbuszos személyszállításban szerzett nagyfokú tapasztalat, illetve a közösségi közlekedésben magánvállalkozás által elért jelentős eredmények akkoriban elismerést váltottak ki a Volán-társaságok körében is. A 15 éves Weekendbus Közlekedési Zrt. 51 autóbuszával és 98 fős alkalmazotti létszámával a piactér legerősebb magántársaságává vált. Jelenleg a válság miatt összezsugorodott piacon és a volánbuszos konfliktus miatti nehézségek közepette alanyi jogú járatokat üzemeltet a VO-LAN KAR Közlekedési Zrt. névre keresztelt társaság, és a szabadáras tevékenység felé nyitott, küzdve a túlélésért.

WebEye Magyarország

Jogvitákban is sokat segíthet a GPS

A technológiai vívmányok egyre jelentősebb szerepet töltenek be mindennapi életünkben. A technikai újdonságok felhasználási területe folyamatosan bővül, így már a jogvitákban és bizonyítási eljárásokban is számtalan modern, néhány évtizede még ismeretlen eszköz játszik fontos szerepet. A járművekbe szerelt GPS rendszerek, amelyek alapvetően a tájékozódás megkönnyítésére és az útvonalak hatékony megtervezésére szolgálnak, jól illeszkednek ebbe a sorba. A WebEye Magyarország szakértőinek tapasztalata is azt mutatja, hogy nemzetközi viszonylatban számos vitás ügyben már a hatóságok is elfogadják a pontos telematikai adatokat.

A gépjárművek útvonala, a megtett út hossza és ez alapján a fogyasztás, balesetek, büntetések esetében pedig egy adott időpontban elért sebesség mind olyan információ, amely akár napokkal később is, percre pontosan vizsgálható a megfelelő GPS rendszereken keresztül. Ezen technológiák elterjedése egyre többször jelent megoldást vitás esetek rendezésében már Magyarországon is. Ezt a tényt jól alátámasztja az is, hogy a telematikai szolgáltatásokat nyújtó WebEye Magyarország munkatársaitól havi rendszerességgel kérnek szakértői segítséget jogi eljárásokban. A nyugat-európai gyakorlatban már a hatósági eljárásokban is sokszor bizonyító erejűnek fogadják el a GPS rendszerek adatait, ami védi a fuvarvállalatokat és a sofőröket is.

„Volt olyan esetünk, amikor külföldön jelentős gyorsajtás miatt őrizetbe vettek egy sofőrt, ugyanakkor a GPS-adatokból

pontosan megállapítható volt, hogy csupán minimális mértékű volt a sebességtúllépés. Egyértelmű volt, hogy a hibát az ottani hatóságok követték el, elfogadták az adatainkat, a sofőrt pedig szabadon engedték. Meggyőződésem, hogy a GPS rendszerek jogvitákban történő felhasználása a hazai gyakorlatban is egyre elterjedtebbé válhat, a nemzetközi trendek legalábbis erre engednek következtetni” – mondta el Bagossy Tamás, a WebEye Magyarország ügyvezetője.

A fuvarcégek és a nagyobb céges járműflották esetében egyre gyakoribb a beépített GPS rendszerek használata, ugyanakkor sokszor a felhasználók sincsenek tisztába azzal, milyen széles körű lehetőségeket képesek nyújtani ezek az eszközök. A biztosítási ügyekben is egyre többször használják a GPS-adatokat, ráadásul a különösen nagy értékű szállítmányok esetében – a későbbi viták elkerülése érdekében – előfordul,

hogy a biztosítók már feltételként szabják meg a telematikai rendszerek beszerelését.

„Pár hónappal ezelőtt az egyik üzletfelünk – egy nemzetközi szállítást végző fuvarvállalat – tehergépjárműve felborult. Több tízmillió forint értékű libamáját szállított, és mivel a rakodótérből az útra borult az áru, a helyi közegészségügyi szakemberek elrendelték a rakomány megsemmisítését. A járművezető hibájára hivatkozva a biztosító nem akart fizetni, ugyanakkor a telematikai adatokból megállapítottuk, hogy a sofőr betartotta a sebességkorlátozást, nem az ő hibája volt a baleset, így végül a biztosítótársasággal is sikerült megegyezni, és kifizették a hatalmas kártérítési összeget” – mondta Bagossy Tamás.

Egy komolyabb balesetnél tehát sokszor a sofőr felelőssége is pontosan megállapítható vagy éppen kizárható a GPS-adatoknak köszönhetően, ami lényegesen meggyorsítja és leegyszerűsíti az eljárásokat. A tapasztalatok összességében azt mutatják, hogy a fuvarvállalatok és a tisztességes munkát végző sofőrök érdekeit egy szerre védik ezek a rendszerek, és feltehetően a jövőben nemzetközi és hazai szinten is egyre több jogvitát dönthetnek el a modern GPS eszközök.



Túlméretes és túlsúlyos szállítás
Mobil autódaruk bérbeadása
Emelőállványok bérbeadása
Géptelepítés alapra helyezés

Tel.: +36 23 312 300 fax: +36 23 312 611
 e-mail: office@bautrans.hu

BAUTRANS



F
U
V
A
R
P
I
A
C
I
B
A
R
O
M
É
T
E
R



fuvar %-ban raktér %-ban

HU ► AT	31		69
HU ► BG	12		88
HU ► CZ	13		87
HU ► DE	18		82
HU ► ES	4		96
HU ► FR	19		81
HU ► IT	14		86
HU ► NL	4		96
HU ► RO	29		71
HU ► RU	22		78
AT ► HU	42		58
BG ► HU	14		86
CZ ► HU	57		43
DE ► HU	24		76
ES ► HU	39		61
FR ► HU	18		82
IT ► HU	36		64
NL ► HU	24		76
RO ► HU	23		77
RU ► HU	51		49

Az export szinte minden viszonylatban nőtt az elmúlt két hétben. Az élvonalas az orosz irány volt 11 százalékkal, de az osztrák és román 6-6 százalékos növekedés is jelentős. Ugyanakkor a belga export 3 százalékkal esett vissza.

Az import ezzel ellentétben majdnem minden irányba csökkent, a holland 15, az olasz 8, az osztrák 7 százalékkal. A belga import viszont 11 százalékkal nőtt.

A mutató így 6 százalékkal áll alacsonyabban, mint legutóbbi adatközlésünkör.

ADATOK:
2012. 06. 12-25.

SPED-TRANS
HUNGÁRIA KFT.



Szállítmányozás minden területén állunk rendelkezésükre
 H-1143 Budapest, Hungária krt. 69.

Tel.: +36 1 802 5200 • Fax: +36 1 802 5238
 email: spedtrans@spedtrans.hu • www.spedtrans.hu

Nemzetközi Közlekedéslogisztikai Konferencia - 2012.

2012. október 11-12.

Velence Resort Hotel & Spa****, Velence

Mottó: 2011-2012, tudtunk-e lépni egyről a kettőre?



Információ:

www.mlszksz.hu
mlszksz@mlszksz.hu

A konferencia fővédnöke:

Schváb Zoltán
 közlekedésért felelős helyettes államtitkár
 Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

MLSZKSZ
 Magyarországi Logisztikai
 Szolgáltató Központok Szövetsége

Szervező:

Magyarországi
 Logisztikai Szolgáltató Központok
 Szövetsége