



VOLÁNBUSZ Közlekedési zártkörűen működő Részvénytársaság

SAJTÓSZEMLE
2012. április 17., kedd

Tartalomjegyzék

VOLÁNBUSZ.....	3
<i>Volánbusz: indul az elszámoltatás</i>	3
(Magyar Hírlap, 2012. április 17., kedd, 10. oldal)	4
<i>Vezérváltás előtt már a Volánbusz is?</i>	4
(Magyar Nemzet, 2012. április 17., kedd, 11. oldal)	4
<i>A busztársaság ügyeit vizsgálják.....</i>	4
(Magyar Nemzet, 2012. április 17., kedd, 11. oldal)	4
<i>Tanuljunk közlekedni.....</i>	5
(Szabad Föld, 2012. április 13., péntek, 4. oldal)	5
<i>Ogy – Megalakult a Volánbusz-vizsgáló bizottság</i>	5
(mon.hu, 2012. április 16., hétfő)	5
<i>Alvállalkozós kiszervezésekben utaztak</i>	5
(magyarhirlap.hu, 2012. április 16., hétfő)	6
<i>Megalakult a Volánbusz-vizsgáló bizottság.....</i>	6
(automenedzser.hu, 2012. április 16., hétfő).....	6
<i>Bekéri a vagyonekezelő információit is a Volánbusz reorganizációjáról.....</i>	7
(Hír TV: Híradó, 2012. április 16., hétfő).....	7
VOLÁN	7
<i>Indulhat a közösségi közlekedés alapos átszabása.....</i>	7
(Napi Gazdaság, 2012. április 17., kedd, 1+4+5. oldal)	8
<i>Behúzták a vasút vészfékét.....</i>	9
(Népszabadság, 2012. április 17., kedd, 4. oldal)	10
<i>Élet a nagy vonatmegszüntetés után.....</i>	10
(Népszabadság, 2012. április 17., kedd, 4. oldal)	11
<i>Lemond a MÁV elnöke.....</i>	11
(Magyar Hírlap, 2012. április 17., kedd, 10. oldal)	12
<i>Valószínűleg nem lesz Nemzeti Közlekedési Holding, helyette öt-hét vállalat viheti a buszos és a vasúti közlekedést</i>	12
(vg.hu, 2012. április 16., hétfő)	12
<i>Nagy bejelentés: Tömegével vonják meg az utazási kedvezményeket</i>	12
(hetivalasz.hu, 2012. április 16., hétfő)	14
<i>Fél stadionnyi pénzt sem spórolunk a vasút tönkretételével.....</i>	14
(Nepszava.hu, 2012. április 16., hétfő)	14
<i>Leállt 410 vonat és 30 buszárat.....</i>	14
(ATV: Híradó, 2012. április 16., hétfő).....	15

<i>A Volán-társaságok menetrendje is módosult</i>	15
(Class FM, 2012. április 16., hétfő).....	15
<i>A nyáron várható az utazási kedvezményrendszer átalakítása</i>	15
(Inforádió, 2012. április 16., hétfő)	16
BKV	16
<i>Helyet cserél a parkolósáv és a kerékpársáv az Andrásy úton</i>	16
(demokrata.hu, 2012. április 16., hétfő).....	17
<i>Tarlós: "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni"</i>	17
(origoingatlan.hu, 2012. április 16., hétfő).....	18
<i>Tarlós: 2014 tavaszán jön a 4-es metró</i>	18
(hir24.hu, 2012. április 16., hétfő).....	18
<i>Tarlós: 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró</i>	18
(Index, 2012. április 16., hétfő)	19
<i>Tarlós: 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró</i>	19
(Origo, 2012. április 16., hétfő).....	19
<i>Simicska a Közgép tényleges tulajdonosa a cég nyilatkozata szerint</i>	19
(nol.hu, 2012. április 16., hétfő)	20
<i>Demszkyék felelni fognak a botrányos szerződésekért?</i>	20
(Mno.hu, 2012. április 16., hétfő).....	21
<i>Tarlós: 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró</i>	21
(delmagyar.hu, 2012. április 16., hétfő).....	22
<i>Tarlós: 2014-re kész a 4-es metró</i>	22
(metropol.hu, 2012. április 16., hétfő)	22
<i>Tarlós beindul: jön a négyes metró</i>	22
(automenedzser.hu, 2012. április 16., hétfő).....	23
<i>Tarlós: két év múlva befejezhető a 4-es metró</i>	23
(orientpress.hu, 2012. április 16., hétfő).....	23
<i>Még két év, és kész a 4-es metró</i>	23
(Napi.hu, 2012. április 16., hétfő).....	23
<i>Népszabadság: Simicska a Közgép tulajdonosa</i>	23
(Index, 2012. április 16., hétfő).....	24
<i>Nagyon kiakadt Tarlós István: „Szimpla hülyeségből” ilyet nem lehet</i>	24
(hetivalasz.hu, 2012. április 16., hétfő)	25
<i>Tarlós: 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró</i>	25
(Portfólió.hu, 2012. április 16., hétfő)	25
<i>Üdvözlük a bringások az Andrásy úti biciklisáv áthelyezését</i>	25
(automenedzser.hu, 2012. április 16., hétfő).....	26
<i>A kerékpárosklub üdvözlí az Andrásy úti biciklisáv áthelyezését</i>	26
(hir3.hu, 2012. április 16., hétfő).....	27
<i>Budapest - Tilos a parkolás az Andrásy úton</i>	27
(fogyasztok.hu, 2012. április 16., hétfő).....	27
<i>Megint füst miatt állt a metró</i>	27
(Index, 2012. április 16., hétfő)	28
<i>A bringásoknak tetszik az ötlet - Áthelyezik a kerékpárutat az Andrásy úton</i>	28
(Nepszava.hu, 2012. április 16., hétfő).....	28
<i>Így újul meg a bringások miatt a pesti belváros</i>	29
(penzcentrum.hu, 2012. április 16., hétfő).....	29
<i>Biztonságosabb lesz az Andrásy úti biciklisáv</i>	29
(stop.hu, 2012. április 16., hétfő).....	30
<i>200 millióval többre kerül az 1-es és 3-as villamos felújítása</i>	30
(origoingatlan.hu, 2012. április 16., hétfő).....	31
<i>888 millió két budapesti villamosvonalra</i>	31
(hir24.hu, 2012. április 16., hétfő).....	31
<i>A becsültnél többre kerül az 1-es és a 3-as villamos vonal meghosszabbításának kiviteli tervezése</i>	31
(automenedzser.hu, 2012. április 16., hétfő).....	32
MÁV	32
<i>Síntörés miatt késnek a vonatok a Budapest-Hatvan-Miskolc vonalon</i>	32
(delmagyar.hu, 2012. április 16., hétfő).....	32

<i>Síntörés miatt késnek a vonatok a Budapest-Hatvan-Miskolc vonalon</i>	32
(nol.hu, 2012. április 16., hétfő)	33
<i>MSZP: vasútleépítés Békéscsabán</i>	33
(hir6.hu, 2012. április 16., hétfő)	33
<i>Kevés utasnál verte ki a biztosítékot a menetrend-módosítás</i>	33
(beol.hu, 2012. április 16., hétfő)	34
EGYÉB	34
<i>Üresjárat</i>	34
(Népszabadság, 2012. április 17., kedd, 1. oldal)	34
<i>Nincs választás?</i>	34
(Népszabadság, 2012. április 17., kedd, 11. oldal)	35
<i>100 milliárd jut a tömegközlekedés fejlesztésére</i>	35
(orientpress.hu, 2012. április 16., hétfő)	35
<i>Gyorshajtókat és illegális határsértőket keresnek az utakon</i>	35
(beol.hu, 2012. április 16., hétfő)	36
<i>50-ről 100 milliárd forintra növelte a közösségi közlekedés fejlesztésére szolgáló hitelkeret a kormány</i>	36
(Inforádió, 2012. április 16., hétfő)	36

VOLÁNBUSZ

Volánbusz: indul az elszámoltatás

Hunyor Erna

Megalakult tegnap az Országgyűlés új vizsgálóbizottsága. A tíztagú testület azért jött létre, mert a Medgyessy-, Gyurcsány-, Bajnai-kormányok hivatali idejében vélhetően több, a felelős állami gazdálkodást sértő ügyletet bonyolítottak le a Volánbusz vagyonával.

Egy hét múlva kezdi meg munkáját „a Volánbusz Zrt. 2003-ban megalkotott reorganizációs programja végrehajtásának körülményeit vizsgáló bizottság”. Manninger Jenő országgyűlési képviselő (Fidesz), a tegnap alakult vizsgálóbizottság elnöke elmondta: át kell tekinteniük a szentendrei pályaudvar, a gödöllői és az érdi műszaki telep értékesítését és visszabérlését, valamint a fóti járműjavító- bázis beruházását. Feladatuk lesz az is, hogy feltárják és nyilvánosságra hozzák a tranzakciókban részt vevő, értékbecslést, ingatlanközvetítést végző offshore cégek valós tulajdonosi hátterét. A Medgyessy-, Gyurcsány-, Bajnai-kormányok hivatali idejében ugyanis vélhetően több, a felelős állami gazdálkodást sértő ügyletet bonyolítottak le a Volánbusz vagyonával, s okkal merül fel a jogszabálysértés gyanúja bizonyos tranzakciókkal kapcsolatban. Manninger kijelentette, bekéri a Magyar Nemzeti Vagyonkezelőnél lévő információkat is. Ezeket megismerve „tisztázzák a szerződések hátterét, egyelőre annyit lehet tudni, hogy talán az egyik legnagyobb offshore üzlet volt Magyarországon” - mondta. Megvizsgálják azt is, hogyha nem offshore cégek vették volna meg az ingatlanokat, milyen adókat kellett volna befizetni az állam számára. Mint mondta, tisztázni kell például azt is, hogy a Volánbusz által 2005 és 2008 között csaknem 5,5 milliárd forint értékben lezajlott értékesítések során érvényesültek-e az állami tulajdonnal való gazdálkodás elvei, etikusak voltak-e az eljárások és a közpénzfelhasználás. Mint arról a Magyar Hírlap már beszámolt, a Nemzeti Nyomozó Irodánál tett feljelentést a Volánbusz Zrt. 2002 és 2010 közötti működésével és gazdálkodásával kapcsolatban Vereczkey Zoltán, a vizsgálóbizottság vezetője. E vizsgálat az alvállalkozói szerződésekkel és a megállóhelyi utastájékoztató- eszközök felügyeletének kiszervezésével, továbbá a gumigazdálkodás kiszervezésével és a gumibérléssel, szakértői

megbízási szerződéssel, a fóti szerviz bérlésével, valamint a szentendrei autóbusz-pályaudvar értékesítésével kapcsolatban a Volánbusz Zrt. korábbi vezetésének felelősségét állapította meg.

(Magyar Hírlap, 2012. április 17., kedd, 10. oldal)

Vezérváltás előtt már a Volánbusz is?

A holdingosítás elvetése miatt következhet be a helycsere a tömegközlekedési vállalat élén

Jámbor Gyula

Távozhat posztjáról Mészáros László, a Volánbusz vezérigazgatója - erre utal legalábbis egy levél, amelyet a vezérigazgató a munkatársainak írt. Az Iho.hu közlekedési szakportál egyik fórumában közzétett írásban ez áll: „A mai nappal kezdeményezem a munkaviszonyom közös megegyezéssel történő megszüntetését. Döntésem indoka, hogy a közösségi közlekedés átalakításának koncepciója, amelynek végrehajtására annak idején szerződtem, olyannyira megváltozott, hogy az már biztosan egy másik személyt kíván.” A közösségi közlekedési ügyekben jól értesült portál forrásai szerint a levél hiteles, a lemondást ugyanakkor a tulajdonos Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. egyelőre nem fogadta el. Kérdésünkre Mészáros László felmerült távozását a szakminisztérium sem megerősíteni, sem cáfolni nem kívánta. Mészáros Lászlót 2011 márciusában nevezték ki a Volánbusz Zrt. élére. A cég előző vezetése meglehetősen nehéz helyzetet hagyott hátra: a főváros agglomerációjának közlekedését kiszolgáló járatok harmada ekkorra már alvállalkozók kezébe került. Tavaly novemberben sajtóhírek szerint vészhelyzet alakult ki a cégnél. Félő volt, hogy az alvállalkozókkal folytatott elszámolási vita több járat leállításához vezet majd, Mészáros László neve pedig szóba került mint a tervezett Nemzeti Közlekedési Holding, illetve az egyetlen cégbe szervezett Volán-csoport majdani vezetője. A napokban derült ki, hogy ezek a tervek nem valósulnak meg. A holdingkoncepció változásának következtében távozhat Szarvas Ferenc, a MÁV elnök-vezérigazgatója is. Szarvas Ferenc lapunknak nyilatkozva az év végén még azt valószínűsítette, hogy július végére feláll az a nagy társaságcsoporthoz, amely magába foglalja a MÁV-Startot, azaz a személyszállító vállalatot, az ettől elkülönült MÁV Zrt.-t, amely tartalmazza a pályavasutat is, és az egyetlen cégbe szervezett Volán társaságokat. A közelmúltban tartott minisztériumi háttérbeszélgetésen azonban az derült ki, hogy a holdingkoncepciót időközben elvetették. A legújabb fejlesztési elképzelések szerint a Volán cégeket hármásával-négyesével szervezik regionális szervezetbe, a vasútból pedig csak a személyvasút és a pályavasút marad meg.

(Magyar Nemzet, 2012. április 17., kedd, 11. oldal)

A busztársaság ügyeit vizsgálják

Megtartotta alakuló ülését hétfőn az Országgyűlés új vizsgálóbizottsága, amely a Volánbusz Zrt. 2003-ban megalkotott reorganizációs programja végrehajtásának körülményeit fogja feltárni. A Volánbusz esetében 2005-2008 között 5,5 milliárd forint értékben állami tulajdonú ingatlanok kerültek tisztázatlan tulajdonú offshore cégekhez, majd ezeket a közlekedési társaság visszabérelte. (MTI)

(Magyar Nemzet, 2012. április 17., kedd, 11. oldal)

Tanuljunk közlekedni

Az április 15-i vasúti és autóbuszmenetrend-változás után naponta összesen mintegy 410 vonat és 30 autóbusz nem közlekedik majd - jelentette be a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium. A módosítások napoktól függően eltérő számú járatot érintenek. Változik a GYSEV, a MÁV-Start, a Borsod, a Kisalföld, a Szabolcs, a Tisza, a Vasi, a Vértes Volán, a Volánbusz Zrt. menetrendje. A minőségi, kötött pályás közlekedéssel ellátott útvonalakon a párhuzamos, jellemzően autópályás autóbuszjáratok kínálatát szűkítik a vasút erősítése érdekében Budapest, valamint Győr, Tatabánya, Miskolc, Ózd, Szombathely, Nyíregyháza, Szeged között. Az érintett települések lakói jól teszik, ha időben megismerkednek a változásokkal. A minisztérium szerint az április közepétől nem közlekedő vonatok az utasszámlálás alapján kihasználatlannak bizonyultak, s a meglévő autóbuszos kínálattal helyettesíthetők. Az előzetes számítások alapján a változások mintegy 8 milliárd forint megtakarítást jelentenek a helyközi közösségi közlekedésben, amit az érintett társaságok egyelőre nem látnak...

(-csg-)

(Szabad Föld, 2012. április 13., péntek, 4. oldal)

Ogy – Megalakult a Volánbusz-vizsgáló bizottság

Megtartotta alakuló ülését hétfőn az Országgyűlés új vizsgálóbizottsága, amely a Volánbusz Zrt. 2003-ban megalkotott reorganizációs programja végrehajtásának körülményeit fogja feltárni.

A technikai részletkérdéseket tisztázó munkamegbeszélés után Manninger Jenő országgyűlési képviselő (Fidesz), a vizsgálóbizottság elnöke újságíróknak elmondta, hogy a Volánbusz esetében 2005-2008. között 5,5 milliárd forint értékben állami tulajdonú ingatlanok kerültek tisztázatlan tulajdonú off-shore cégekhez, majd ezeket a közlekedési társaság visszabérelte.

A vizsgálóbizottság feladata, hogy kiderítse ezeknek az ügyeknek a hátterét. Már rendelkezésre állnak a Miniszterelnökségen végzett vizsgálati anyagok, és bekérik a Magyar Nemzeti Vagyonkezelőnél lévő információkat is. Ezeket megismerve tisztázzák a szerződések hátterét, amelyről egyelőre annyit lehet tudni, hogy talán az egyik legnagyobb off-shore üzlet volt Magyarországon - hangsúlyozta Manninger Jenő.

Hozzátette: meg kell határozni, kik és milyen körülmények között hozták meg a különböző döntéseket, megvolt-e a jogosultságuk erre. Megvizsgálják azt is, hogy ha nem off-shore cégek vették volna meg az ingatlanokat, akkor milyen adókat kellett volna befizetni az állam számára.

<http://feedproxy.google.com/~r/mon/orszagos/~3/6wpYwNiIBY0/1958580>

(mon.hu, 2012. április 16., hétfő)

Alvállalkozós kiszervezésekben utaztak

Megalakult az Országgyűlés új vizsgálóbizottsága. A tíztagú testület azért alakult, mert a Medgyessy-, Gyurcsány-, Bajnai-kormányok hivatali idejében vélhetően több, a felelős állami gazdálkodást sértő ügyletet bonyolítottak a Volánbusz vagyonával. Emiatt okkal merül fel a jogszabálysértés gyanúja bizonyos tranzakciókkal kapcsolatban.

Egy hét múlva kezdi meg munkáját "A Volánbusz Zrt. 2003-ban megalkotott reorganizációs programja végrehajtásának körülményeit vizsgáló bizottság." Manninger Jenő országgyűlési képviselő (Fidesz), a tegnapi alakult vizsgálóbizottság elnöke elmondta: át kell tekinteniük a

szentendrei pályaudvar, a gödöllői és az érdi műszaki telep értékesítését és visszabérlését, valamint a fóti járműjavító bázis beruházását. Feladatuk lesz az is, hogy feltárják és nyilvánosságra hozzák a tranzakciókban részt vevő, értékbecslést, ingatlanközvetítést végző offshore cégek valós tulajdonosi hátterét.

Mint mondta, tisztázni kell például azt a kérdést is, hogy a Volánbusz által 2005 és 2008 között csaknem 5,5 milliárd forint értékben lezajlott értékesítések során érvényesültek-e az állami tulajdonnal való gazdálkodás elvei, etikusak voltak-e az eljárások és a közpénzfelhasználás. A bizottságnak vizsgálnia kell a 2005-2008 között hivatalban lévő, az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszternek, továbbá a Volánbusz, a Nemzeti Vagyongazdálkodási Tanács és az Állami Privatizációs és Vagyongazdálkodási Zrt. vezető tisztségviselőinek az említett ügyekkel kapcsolatos tevékenységét is.

A testület a munkájáról jelentést készít majd, és azt a megbízatásának kezdetétől számított 180 napon belül benyújtja az Országgyűlésnek.

Mint arról a Magyar Hírlap korábban beszámolt, Nemzeti Nyomozó Irodánál tett feljelentést a Volánbusz Zrt. 2002 és 2010 közötti működésével és gazdálkodásával kapcsolatban Vereczkey Zoltán a vizsgálóbizottság vezetője. A vizsgálat az alvállalkozói szerződésekkel és a megállóhelyi utastájékoztató-eszközök felügyeletének kiszervezésével, továbbá a gumigazdálkodás kiszervezésével és a gumibérlettel, szakértői megbízási szerződéssel, a fóti szerviz bérlésével, valamint a szentendrei autóbusz-pályaudvar értékesítésével kapcsolatban a Volánbusz korábbi vezetésének felelősségét állapította meg. A Volánbusz 2009-ben és 2010-ben 560 millió forintot fizetett ki alvállalkozóknak szakmai indokok nélkül. Olyan munkát is elláttak külsős cégek - leginkább tanácsadói és jogi témákban - amelyek a Társaság Szervezeti és Működési Szabályzatában alapfeladatként jelentek meg. A cég több esetben is kötött olyan megbízási szerződést, amely érdemi eredményt nem hozott, viszont a működésben többletköltséget jelentett.

http://www.magyarhirlap.hu/online/alvallalkozos_kiszervezesekben_utaztak.html

(magyarhirlap.hu, 2012. április 16., hétfő)

Megalakult a Volánbusz-vizsgáló bizottság

Megtartotta alakuló ülését hétfőn az Országgyűlés új vizsgálóbizottsága, amely a Volánbusz Zrt. 2003-ban megalkotott reorganizációs programja végrehajtásának körülményeit fogja feltárni.

A technikai részletkérdéseket tisztázó munkamegbeszélés után Manninger Jenő országgyűlési képviselő (Fidesz), a vizsgálóbizottság elnöke újságíróknak elmondta, hogy a Volánbusz esetében 2005-2008. között 5,5 milliárd forint értékben állami tulajdonú ingatlanok kerültek tisztázatlan tulajdonú off-shore cégekhez, majd ezeket a közlekedési társaság visszabérelte.

A vizsgálóbizottság feladata, hogy kiderítse ezeknek az ügyeknek a hátterét. Már rendelkezésre állnak a Miniszterelnökségen végzett vizsgálati anyagok, és bekérik a Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodási Zrt. vezető tisztségviselőitől a vizsgálati anyagokat is. Ezeket megismerve tisztázzák a szerződések hátterét, amelyről egyelőre annyit lehet tudni, hogy talán az egyik legnagyobb off-shore üzlet volt Magyarországon - hangsúlyozta Manninger Jenő.

Hozzátette: meg kell határozni, kik és milyen körülmények között hozták meg a különböző döntéseket, megvolt-e a jogosultságuk erre. Megvizsgálják azt is, hogy ha nem off-shore cégek vették volna meg az ingatlanokat, akkor milyen adókat kellett volna befizetni az állam számára.

http://automenedzser.hu/auto_hirek/2012/4/16/Megalakult_a_Volanbuszvizsgalo_bizottsag_PRB_T9I#rss

(automenedzser.hu, 2012. április 16., hétfő)

Bekérik a vagyonkezelő információit is a Volánbusz reorganizációjáról

Bekéri a vagyonkezelő információit is a Volánbusz reorganizációs programját vizsgáló parlamenti bizottság. A testület alakuló ülése után az elnök, Manninger Jenő az egyik legnagyobb off-shore üzletnek nevezte a cég 2005 és 2008 közötti átalakítási programját. A fideszes országgyűlési képviselő szerint a vizsgált időszakban 5,5 milliárd értékben kerülhettek állami ingatlanok tisztázatlan tulajdonú cégekhez. A bizottság a döntéshozatalt és az adófizetési gyakorlatot is vizsgálja.

(Hír TV: Híradó, 2012. április 16., hétfő)

VOLÁN

Indulhat a közösségi közlekedés alapos átszabása

A magyar kormányok mindegyike meg akarta reformálni a közösségi közlekedést, s ebből a jelenlegi sem akar kimaradni. Feladata pedig akad, hisz elődei nem sokra vitték e téren, a cél pedig örök: a hatékonyabb közlekedés, hogy minél kevesebbe kerüljön az államnak a MÁV és Volán.

A hatékonyabb és olcsóbb közösségi közlekedés szellemében vasárnaptól nyolc százalékkal csökkentették a vasúti és távolsági autóbuszjáratok számát, az év végéig jelentősen átalakítják a tarifa- és kedvezményrendszert. Eközben a cégeket sem hagyják érintetlenül, és a jogszabály is napokon belül változik.

Karcsúbb lesz a MÁV

Az elmúlt húsz évben mindegyik kormány megpróbálkozott a MÁV karcsúsításával. Ezt hol önszántából, hol pedig a finanszírozó bank nyomására tette, illetve tette volna. Ugyanis voltak olyan pénzügyesek, amelyek rendre azt kérték a kölcsön "fejében", hogy a MÁV a 7200 kilométeres pályából zárjon be háromezret. Ám miután a kormányok tisztában voltak azzal, hogy ez komoly politikai ellenállást váltana ki, rendre "elmagyarázták" a bankoknak, hogy végül miért nem léptek. A pénzügyesek pedig, elfogadva az érveket – az utóbbi időnkig – viszonylag könnyen folyósították az újabb és újabb, egyenként több tíz milliárd forintos hiteleket, tudva, hogy az állam végül jótáll a vasúttársaság kölcsönéért. És valóban, a büdzsé rendre konszolidálta a céget, legutóbb a múlt évben mintegy 50 milliárd forint erejéig – bár eredetileg háromszázmilliárd forintos hitelt akart átvállalni.

A vélt karcsúsításnál a legnagyobb lépést a Bajnai-kormány tette, amikor több mellékvonalon megszüntette a vasúti közlekedést. Ez azonban nem hozott jelentős megtakarítást, hisz a pályát fenn kell tartani, a személyzeti és az anyagi kiadások sem csökkenthetőek érdemben. Az Orbán-kabinet úgy igyekszik csökkenteni a költségeket, hogy a bezárások helyett ritkítja a járatokat, amitől idén 8, éves szinten pedig 12 milliárd forintos megtakarítást vár. Azt azonban egyelőre nem sikerült igazolni, hogy ez pontosan miből és hogyan keletkezik, hisz a pályahasználati díjat, a valamivel kevesebb dolgozót a későbbiekben is fizetni kell, így a MÁV leginkább az üzemanyagon spórolhat. Az átszervezés része, hogy felszámolják a párhuzamos (vasúti, autóbuszos) közlekedést, ami érinti például a Budapest–Győr, Budapest–Miskolc, Budapest–Szeged vonalakat. Ez már a Gyurcsány-kormány tervei között is szerepelt: akkor a több hónapos polémia azzal zárult, hogy a nagyjából párhuzamosnak gondolt vonalakon az egyik vagy másik közlekedési ág felszámolásával lesznek

olyanok, akiket ez hátrányosan érintene. Emiatt akkor nem léptek, a jelenlegi kormány pedig ilyen részletekben nem merült el.

Átszervezik a vállalatokat

A mostani közlekedési vezetés dolgozik a kedvezményrendszer átalakításán is. Ennek szintén komoly előzményei vannak: Kóka János miniszter idején a különböző egyeztetések kudarcától tartva maradt el az átszabás. Az Orbán-kabinet most azzal számol, hogy az új rendszer életbe lép az idei második félévben. Jelenleg több tucat fajta kedvezmény létezik a MÁV-nál és a Volánoknál, s egyes becslések szerint az utasok csupán tíz százaléka utazik teljes árú jeggyel.

A vasárnap életbe lépett menetrendek összehangolásával elindult a folyamat, ezt követően jön a tarifa- és kedvezményrendszer átalakítása, a MÁV és a Volán-társaságok átszervezése. A 24 Volán-cégből még az idén 6-8 lesz. Eközben a MÁV-csoportot is átszervezik: a MÁV Zrt. mérete és szerepe is csökken, a feladatok döntő része a személyszállító MÁV-Start Zrt.-hez kerül. A Napi Gazdaság információi szerint a Nemzeti Közlekedési Holding létrehozását a cégeknél lévő ingatlanvagyon kezelésének nehézsége akadályozta. Sok vagyonelemre zálogjogot is bejegyeztek. Ha az ingatlanok máshová kerülnének, az felborítaná a MÁV mérlegét. Emiatt most egy másik koncepció megvalósításán dolgozik a fejlesztési tárca. Az átalakításnál a MÁV által kezelt vagyon (elsősorban ingatlanok) jelentős része visszakerülne az államhoz, ehhez viszont a jelzálogok miatt tárgyalni kell a bankokkal.

A Volánok korábban kedvezőbb pénzügyi helyzetben voltak a MÁV-nál, de mára ez is kezd megváltozni. A társaságok ugyanis tavaly 13 milliárd forint veszteséget hoztak össze, jórészt mert az önkormányzatok nem fizették ki a megrendelt helyi közlekedési szolgáltatást teljes egészében. (A MÁV is rendre ezért halmoz fel veszteséget, mert neki az állam, mint megrendelő marad adósa). Most az a terv, hogy az önkormányzatok – egy meghatározott időre – előre fizessék ki a megrendelt szolgáltatás árát.

Átszabják az alapokat is

A jogi környezet változóban: a parlament tegnap este szavazott a személyszállítási törvényhez benyújtott módosító indítványokról, a jogszabályt várhatóan a jövő héten el is fogadja az országgyűlés. Ez több új dolgot tartalmaz. Miközben szerepel benne a kötött pályás közlekedés előnyben részesítése, esetenként nagy teret ad az "alternatív" közlekedésnek, és például bevezeti az iránytaxi-szolgáltatás lehetőségét.

A törvényjavaslathoz 85 módosító indítvány érkezett. Mindegyik parlamenti párt és a függetlenek is számos javaslattal álltak elő. A jogalkotás folyamatában a munkáltatók részéről a legnagyobb ellenállást az a pont váltotta ki, amely a munkáltató számára kötelezővé tenné, hogy 86 százalékban megtérítsék a munkába járás költségeit a helyi közlekedésben is. A két elfogadott módosító közül az egyik a munkáltatói költségtérítéssel kapcsolatos részletszabályokat továbbra is kormány jogalkotási feladatkörébe utalta, így idén ennek szabályai nem változnak.

Távozik Szarvas Ferenc, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója. Sajtóhírek szerint Szarvast a MÁV élén Dávid Ilona váltja, aki jelenleg a Győr–sopron–ebenfurti Vasút (GYSEV) Zrt. elnök-vezérigazgatója, valamint a MÁV-nál 2005 és 2010 között főkönyvelő volt. Korábban arról lehetett hallani, hogy Szarvas vezető szerepet kap a megalakítandó közlekedési holdingnál, ez azonban nem jött létre. Szarvas – aki várhatóan májusban távozik – 2010. augusztus 1-jétől volt a MÁV első embere. Az MFB Zrt. közösségiközlekedésfejlesztés-finanszírozási programjának keretösszegét a kormány a duplájára, százmilliárd forintra emelte. A kibővített árfolyam-fedezeti kötelezettségvállalással is megtámogatott programban elérhető hitelek futamideje legfeljebb 15 év. A programból személyszállítási közszolgáltatási feladat ellátására vonatkozó közszolgáltatási szerződéssel rendelkező vállalkozások juthatnak forráshoz. A hitelből kötött pályás vagy közúti személyszállításra alkalmas, típusengedéllyel rendelkező, új vagy használt járművek vásárlását, felújítását finanszírozhatják. A hitel alsó határa 50, egyes esetekben 100 millió forint, felső korlát nincs, a futamidő maximum 15 év, a kamat az Euriborhoz kötődik.

(Napi Gazdaság, 2012. április 17., kedd, 1+4+5. oldal)

Behúzták a vasút vészfékét

Tudósítóinktól

- Nekünk magyarazzátok meg, ne az újságnak! - lobogtatja a reggeli lapot két dühös férfi a balassagyarmati vasútállomáson. A Fidesz közleményétől vörösödik a fejük: „...a szocialisták vasútrombolásával ellentétben a nemzeti ügyek kormánya ésszerűsíti a tömegközlekedést”, hirdeti a kormányzó párt nyilatkozata, amely egyáltalán nem vigasztalja a nógrádiakat. Ebben a megyében a járatritkítás jóval több mint ötszöröse az országos átlagnak. Vasárnapról 410 szerelvényt állítottak le szerte az országban, az ésszerűsítéstől milliárdokat remélnek, de ezt a számot sok szakember légből kapottnak tartja. A járatritkítás menetét és szakmai megalapozatlanságát jól illusztrálja az a történet, melyről a négyezer lelkes Nyírábrány jegyzője, Szombati Csaba számolt be tudósítóknak. Egy a térségi önkormányzati vezetőknek tartott hajdúhadházi menetrend-egyeztetésen a Közlekedéstudományi Intézet munkatársai elárulták a polgármestereknek: ők azt a megbízatást kapták az államtól, hogy „hozzanak össze egy nyolcmilliárdos megtakarítást”. A jegyző szerint a közlekedési szakemberek azt állították, hogy „mi azt csináljuk, amit fentről mondanak”, a helyi következmények már nem tartoznak rájuk. A járatritkítás terve számtalan politikai szempontból árulkodik. Jellemző, hogy a korábban leállított, s a már az Orbán-kormány idején újraindított szárnyvonalak nagy többségét nem szüntették meg. Így történt ez a MÁV pécsi igazgatósága régiójában, de a Bakonyon átvezető Cuha-völgyi vasútvonal sem esett áldozatul. Nehéz is lett volna ezt megmagyarázni azok után, hogy Navracsics Tibor miniszterelnök- helyettes a Cuha-völgyi vasút újraindításakor - 2010. május elsején - úgy fogalmazott: „Azok az erők, melyek fel akarták számolni ezt a vasútvonalat, és amelyek felszámoltak sok más vasútvonalat Magyarországon, megsemmisültek.” A szerelvények megszüntetése súlyosan érinti az ingázó munkavállalókat, a diákokat, az ügyeiket intéző vagy éppen kórházi kezelésre járó embereket, s a turisztikai célú utazásokat is nehezíti. Vasárnap már csak egy járat közlekedett az Eger-Szilvásvárad közötti vasútvonalon a korábbi hét helyett. A három kocsiból álló kis piros szerelvény délelőtt 11 óra körül gördült be a bükki falu végállomására, s csak délután öt körül indult vissza a barokk városba. A köztes időben - több mint hat órán keresztül - a mozdonyvezető és a kalauz a szilvásvárad állomáson „szobrozott”. Néha beindították a szerelvényt, mert fáztak, időnként sétáltak egyet a kihalt placcon, s ők közölték a rossz hírt a megszokott járatokhoz kísérelő utasokkal: nem megy napközben vonat. - A „fél hármas” vonathoz négyen jöttek ki, kollégisták meg kirándulók, akik mentek volna vissza Egerbe. Őket is el kellett küldeni - mondja az egyik vasutas. Mindjárt hozzáteszi, hogy a nevének nem árulhatja el, mert a MÁV rendtartása szerint nekik tilos nyilatkoznuk. Félő, hogy a közlekedési nehézségek miatt csökken majd a falu és a Szalajka- völgy vonzereje, s emiatt jelentős bevételektől eshetnek el az idegenforgalomból élők - osztották meg félelmeiket a helybeliek. „Szakmaiatlannak” és „kiábrándítóknak” tartja a vonatrítkításokat a Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület. Jónás Zoltán elnök azt mondta: az ilyen intézkedések korábban sem hoztak kimutatható megtakarítást, az elpártoló utasok miatti bevételkiesésről nem is beszélve. A kelet-magyarországi esetekről szólva elmondta: a Karcag-Tiszafüred vonalon mindössze két pár vonat maradt, ami nemhogy a hivatásforgalom - közismert nevén: ingázás - igényeit nem tudja kielégíteni, hanem még az alkalmi utasok számára is taszító. Mint fogalmazott, „a közlekedési tárca áldozatává” vált a Debrecen-Nyírábrány vasútvonal is, ahol egy délutáni elővárosi vonatpárt, valamint az első és utolsó vonatot vették ki a menetrendből. Az elnök szerint ezzel „halálra ítélték” a vonalon az ingázást, elvégre a magyar- román határ mellől úgy nem lehet munkába járnai, hogy az első vonat fél hétkor érkezik Debrecenbe. Az említett nyírábrányi menetrendsűkítés pikantériája, hogy a csaknem négyezer lelkes településről éppen a MÁV-hoz, pontosabban annak debreceni járműjavító cégéhez járnak be dolgozni naponta mintegy negyvenen. Erről Szombati Csaba jegyző

érdeklődésünkre azt mondta: nagy kérdés, hogy a „vasutasok” ezután hogyan mennek munkába, merthogy a reggeli és az esti vonat megszűnt, a Hajdú Volán pedig egyelőre nem indított új buszjáratot. A pécsi állomáson az utasokat próbáltuk faggatni, s egy házaspár arról panaszkodott, hogy a baranyai megyeszékhelyről Lenti sokkal nehezebben megközelíthető. Eddig, ha reggel negyed hétkor elindultak Pécsről, akkor fél tizenkettőkor Lentiben voltak. Most vagy buszra szállnak Zalaegerszegen (ami elég bonyolult), s akkor délután egyre érik el céljukat, vagy várnak a vonatcsatlakozásra, ám akkor délután háromnegyed négykor (!) vannak Lentiben (220 kilométer 9 és fél óra alatt, egy régió belül). Azok is panaszkodtak, akik Pécsről az Alföld irányába indultak. Eddig Dombóváron, Baján át könnyebben és gyorsabban megközelíthetőek voltak az alföldi célpontok. Mostantól jobb felutazni Pestre, és onnan nekivágni az Alföldnek. Csakhogy így az út 2-3 órával hosszabb, és mivel 150-200 kilométerről 350-400-ra nőtt a távolság, lényegesen drágább a jegy. - Az utazási alternatívák szűkítése a Magyarországon az amúgy sem túl élénk társadalmi mobilizáció ellen hat - fejtegette érdeklődésünkre Rechnitzer János térségkutató, a győri Széchenyi Egyetem helyettes rektora. A professzor szerint az utazási lehetőségek csökkentése visszaveti az ingázó munkavállalók esélyeit éppúgy, mint mondjuk a kulturális fogyasztást, hiszen nehezebben lesznek elérhetőek a centrumok intézményei. Rechnitzer János ugyanakkor hangsúlyozta: azzal egyetért, hogy a szervezetlen, drága, rosszul finanszírozott, indokolatlan párhuzamosságokat felmutató hazai tömegközlekedési rendszert át kell alakítani. Győrött és a Kisalföldön furcsa módon inkább a buszjáratok megszüntetése váltott ki komoly felháborodást. A Kisalföld Volán Sopronból vagy Győrből a fővárosba tartó, egyébként jól kihasznált járatainak a döntő többsége megszűnt, s a vonatokra terelték át a forgalmat. Az egyetemisták viszont inkább a buszhoz ragaszkodnának. Májer Eszter, a győri Széchenyi Egyetem hallgatói önkormányzatának elnöke tudósítónknak elmondta: már ajánlatot is tett nekik egy magánfuvarozó, aki alkalmanként 1500 forintért szállítaná a hallgatókat Budapest és Győr között.

(Népszabadság, 2012. április 17., kedd, 4. oldal)

Élet a nagy vonatmegszüntetés után

Kapitány Szabó Attila

Két év rákészsülés után megtette az első lépéseket a közösségi közlekedés átalakítására a kormány: a következmények egyelőre gyászosak. A több mint négyszáz járat eltüntetése után a Vámstart menetrendjében alig 2600 maradt. A szárnyvonalak újrainyításáról már szó sincs. A párhuzamosságok felszámolásának harminc távolsági buszjárat esett áldozatul. Mindez cserébe az elméleti számításokon kívül semmivel sem igazolt megtakarítások lehetőségéért. A hét végi „nagy vonatleállítás” másnapján kiderült, hogy ha már légitársaságunk nincs, a kormánynak sikerült a légi közlekedéshez hasonló viszonyokat átültetnie a vasúti és a közúti közösségi személyszállításba. Ha másban nem is, abban biztosan, hogy az utazók panaszkodnak: a nagy forgalmú repülőterekhez hasonlóan a vidéki vasútállomásokon sem ritkák a hosszas, akár órán túli várakozások. A kényelem, a színvonalas kiszolgálás azonban valahogy elmaradt. Eközben a fapados légitársaságokkal lassan olcsóbb Velencébe utazni, mint a magyar vasúttal mondjuk Keszthelyre. A változtatásokat menedzselő Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) szerint mindenesetre a helyes úton járnak. A megkezdett változtatásokról állítják: az idén nyolcmilliárd forintot hoznak a költségvetésnek. Jövőre pedig már 12 milliárddal olcsóbb lesz a közösségi személyszállítás. És ezzel még nincs is vége a hivatalosan az „ésszerűsítést” célzó beavatkozásoknak. A Nemzeti Közlekedési Holding megalakítását elvetették. A MÁV nagyszabású átalakítása viszont máris megkezdődött. Az állami vasút ingatlan vagyona tokkal-vonóval a Magyar Fejlesztési Bankhoz kerül. A vonatokat közlekedtető MÁV-Start a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő (MNV) kezében marad, de magába olvasztja a vasút más vállalkozásait. Eközben az MÁV új vezetőt is kap. Szarvas Ferenc elnök-vezérigazgató nem értett egyet maradéktalanul a küszöbönálló változásokkal, így mennie kell. Helyét Dávid Ilona, a Győr- Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV) első embere foglalja el május 10-én.

És a költségcsökkentés lázában döntés született arról is: hamarosan a vasút központi irányításában dolgozó összes vezető csomagolható, cégük új székházba költözik. Már csak azt kell eldönteni, hová. Az utazóknak fel kell készülniük arra is: a kormányzat jobbító kedve eléri a Volán-társaságokat is. A napokban legalábbis bejelentették, hogy a 24 állami cégből a június 30-ig megszülető szervezeti modell szerint legfeljebb 7-8 maradhat. Arról azonban egyelőre keveset tudni, hogy az összevonások hogyan érintik majd a buszok menetrendjét. Biztosnak csak az tekinthető, hogy vállalatvezetőből kevesebb lesz. De az utasokat újabb csapás is érheti. A kormány hamarosan hozzányúl az utazási kedvezmények rendszeréhez. Ami azzal járhat, hogy a ma még ingyen utazó 65 év felettiek, a kisgyermek az új szabályok szerint a reggeli és a délutáni csúcsidőszakokban nem vehetik majd igénybe megszokott kedvezményeiket. Ha ezekben az időszakokban vonatra vagy buszra szállnak, nekik is fizetniük kell majd az utazásért. Cserébe vigasz, hogy az NFM-ben nem számolnak a tarifák évközi emelésével. Talán majd jövőre.

A kormány idén nyolcmilliárdos megtakarítással számol, jövőre tizenkétf milliárdot remél. És ezzel még nincs vége az átalakításnak.

(Népszabadság, 2012. április 17., kedd, 4. oldal)

Lemond a MÁV elnöke

Putsay Gábor

Csere lesz a MÁV élén, mivel a legfontosabb stratégiai és átalakítási kérdésekben különbözik a jelenlegi elnök-vezérigazgató és a szaktárca vezetésének az álláspontja. Így a MÁV szekere sem lódult előre.

Lemond Szarvas Ferenc a MÁV Zrt. elnök vezérigazgatója, aki 2010 augusztusa óta tölti be ezt a pozíciót. Az elnök távozása nem meglepő, hiszen a MÁV átalakításának ügyében és stratégiai kérdésekben már egy ideje különböznek az álláspontok a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium vezetésével. A NOL.hu szerint utódja Dávid Ilona, a Győr-Sopron Ebenfurti Vasút Zrt. elnök-vezérigazgatója lesz. A posztot ugyanakkor csak májusban venné át. Ezt megelőzően döntéshozói körökben arról is volt szó, hogy Szarvas Ferenc kitölti két éves elnöki megbízatását a MÁV élén, így csak augusztusban mond le. Azt, hogy a tulajdonos és a MÁV vezetése között súlyosak a nézeteltérések, abból is lezűrhető volt, hogy az elnök-vezérigazgató utalt rá: „Ő nem erre szerződött.” A MÁV, immáron sokadik átalakítási terve ugyanis azon alapult, hogy létrejön a Nemzeti Közlekedési Holding, amelynek irányítása alatt működött volna a vasúttársaság, valamint a 24 Volán cég, és nem mellesleg esély volt arra, hogy Szarvas legyen a holding vezetője. A MÁV igazgatósága által támogatott stratégia szerint egy erős egységet képzett volna a személyszállító MÁVStart a mozdonyokat működtető MÁV Trakció és a MÁV gépészet. A MÁV csoporton belül, de önálló egységként működött volna továbbra is a MÁV Zrt. amely a pályahálózat működtetéséért lenne felelős. Ezt viszont alapjaiban húzta keresztül a szaktárca új stratégiája, amelyben nem szerepel a holding, viszont a vasúti pályainfrastruktúra átkerülne a Magyar Fejlesztési Bankhoz. Így viszont a MÁV Zrt. csak formális szinten működne tovább. Súlyos problémát jelentett az is hogy nem sikerült az adóssághozzájárulás, azaz a MÁV mintegy háromszázmilliárd forintos hitelállományának a teljes átvállalása. Márpedig a Szarvas Ferenc által képviselt stratégia erre és a meginduló fejlesztésekre épült. Ehhez képest még a stratégiát sem fogadta el a tulajdonos, a fejlesztések pedig rendre elmaradtak. Így például a MÁV által támogatott motorvonatprojektben sincs jelentős eredmény, és a tervezett ötven Inter City kocsik átalakítását sem sikerült elindítani. Mindezek az ellentétek a MÁV tagvállalatainak működését és nem utolsósorban az együttműködését is akadályozták.

Olcsóbb fuvarozás

Az osztrák állami vasúttársaság (ÖBB) még az év végéig létre akarja hozni olcsó teherfuvarozó leányvállalatát, amely elsősorban Délkelet-Európára koncentrálna. Ehhez erősíteni akarja együttműködését a MÁV-val is - mondta Christian Kern, az ÖBB vezérigazgatója. (MTI)

(Magyar Hírlap, 2012. április 17., kedd, 10. oldal)

Valószínűleg nem lesz Nemzeti Közlekedési Holding, helyette öt-hét vállalat viheti a buszos és a vasúti közlekedést

Jelentős járatritkítás és menetrendszerűkítés történt vasárnap a közösségi közlekedésben: a naponta induló mintegy háromezer vonat közül körülbelül négyszázat érintenek a változások.

Összesen 49 vonalon jár kevesebb vonat; a legnagyobb ritkításokat a mellékvonalakon hajtották végre, ám a fővonalak közül is csupán kettő van, a Budapest-Záhony, valamint a Budapest-Kelebia közötti, amelyen megmarad minden eddigi járat. A legnagyobb vesztesek a Budapesti végállomású szombathelyi szegedi, pécsi, valamint a Székesfehérvár-Komárom és az Esztergom-Almásfüzitő járatok. A változtatással 12 milliárd forintot spórolhatnak meg a vasútnak - közölte korábban Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár.

A MÁV közleményben jelezte: a döntéshozatal előtt előzetes utasszámlálásokat végeztek, és azokat a vonatokat szüntetik meg, amelyek kihasználatlanok voltak. Így több vasúti kocsit felszabadul, amelyeket a közlemény szerint át lehet csoportosítani azokra a vonatokra, amelyeken a legnagyobb az utasforgalom.

Az minden vita mellett egyértelműen látható, hogy a kormánypártok számára korábbi ígéreteik miatt politikailag rendkívül fontos volt, nehogy egyetlen olyan vasútvonal is legyen, ahol teljesen megszűnik a közlekedés. Több helyen csak minimális számban, de mindenütt járnak majd a vonatok. Más kérdés, hogy a járatok számát sok helyen drasztikusan csökkentik, bár nem nullára.

Információink szerint nem ez az egyetlen komoly átalakítás, amely a tömegközlekedésre vár a következő néhány hónapban. Úgy tudjuk, hosszú halogatás után immár eldőlt, hogy nem valósul meg a vasúti és a buszos közlekedést egybefogó Nemzeti Közlekedési Holding. Annál valószínűbb, hogy öt-hétvállalatba szervezik mindkét közlekedési ágazatot. Ez a buszközlekedésnél a különböző Volán társaságok összevonását jelentheti, valószínűleg tehát nem megyei szinten, hanem régió méretű területeken szervezik majd közösen az irányítást, hogy erősítsék a költséghatékonyságot. A vasútnál azonban ugyanez a terv a MÁV széttagolását hozná el. A vasúti pályák fenntartását az állam úgy vállalná magára, hogy a MÁV megmaradó egységeinek feladata egyedül a személyszállítás ellátása lenne. Saját vagyongazdálkodási feladatai közé vonná az állam a MÁV-hoz tartozó nem vasúti ingatlanokat is.

Szerző: Világgazdaság - Sz. I.

<http://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/elkezdodott-a-sporolas-a-vasuton-373091>

(vg.hu, 2012. április 16., hétfő)

Nagy bejelentés: Tömegével vonják meg az utazási kedvezményeket

A MÁV hatalmas adósságot görget maga előtt, és a Volán is veszteséges, ezért a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium tervei szerint a közeljövőben átalakítják a vállalatokat, racionalizálják a menetrendet és rendezik a tarifarendszert. Völner Pál államtitkár szerint sem jegyáremelésre, sem fűnyírólvszerű elbocsátásokra nem kell számítani.

A közlekedési rendszer átalakítását elsősorban "szorító pénzügyi körülmények" indokolják - mondta Völner Pál, az NFM által rendezett sajtóbeszélgetésen. Az eddigi formában a cégek gazdaságtalanul működtek, a rosszul szervezett menetrend, illetve az ésszerűtlen vállalati struktúra folyamatosan újratemelte a veszteséget, a működést elegendő forrás híján csak hitelekből lehetett biztosítani. Az átszervezés célja elsősorban a rendszer költséghatékonyabb működtetése, és nem a közlekedés megszorítása.

Módosulnak a menetrendek is

A személyszállítási törvénytervezet is a kötöttpályás közlekedést részesíti előnyben, így azokon az útvonalakon, ahol versenyképes vonatok és autóbuszos járatok párhuzamosan működnek, a buszokat csökkentik a vasút javára. Mindkét személyszállítási ágazat állami támogatásból működik, de a vasút üzemeltetése sokkal költségesebb, ezért ésszerűbb a lehető legnagyobb kihasználtsággal üzemeltetni a vonalakat. Azokon a vonalakon, ahol kihasználatlanság miatt gazdaságtalan lenne vasúti szerelvényt üzemeltetni, autóbuszok veszik át a közlekedési szolgáltatást.

A menetrend módosításával 8 százalékos kapacitáscsökkenést tudnak elérni, ez a későbbiekben éves szinten 12 milliárd forint megtakarítást jelenthet.

A menetrend átalakítása során nem terveznek olyan intézkedést, ami bármelyik települést elzárná a közlekedéstől. Az államtitkár kifejtette: a téma körüli pánik egy félreértésen alapul, a személyszállítási törvénytervezet azt fogalmazza meg, hogy minden település esetében minimum napi három járatot garantálnia kell a szolgáltatóknak. Ez nem jelenti, hogy bárhol is ennyire szeretnék csökkenteni a járatok számát. A meghatározott minimum sok település esetében több, mint ahány járat eddig közlekedett.

Vállalati átszervezés

A közlekedési vállalatok gazdaságosabb működése érdekében a MÁV és a Volán struktúráját is átalakítják. A korábbi elképzelésekkel ellentétben nem valósul meg a nagy, összevont közlekedési holding terve.

A jelenlegi koncepció szerint a MÁV-ot két vállalatra bontanák szét. A már eddig is meglévő MÁV-START kizárólag a személyszállításért lenne felelős, míg egy másik vállalat kapná a pályá-üzemeltetési feladatokat.

Fotók: Ajpek Orsi

A kormány hosszabb ideje tervezi az állomásokon "kormányablakok" létesítését. Ennek érdekében egyes állomások vagyonkezelését - az eredeti szerződés szerint még több mint 10 évig - végző Resti Kft.-vel tárgyalásokba kezdtek, hogy az üzemeltetés joga visszakerülhessen az állami feladatok közé. Amennyiben sikerrel járnak, az NFM szándékai szerint jelentősen javítani fogják az állomások épületének és környezetének színvonalát.

A Volán társaságok átszervezése során a vezérelv a regionális vállalatok létrehozása. Az eddig meglévő 24 céget 6-8 nagyobb, egy-egy régiót vagy több megyét kiszolgáló vállalattá szeretnék összevonni.

Tarifák és kedvezmények

A tarifarendszer átalakítása során a legfontosabb szempont a közlekedési formák közti átjárhatóság, vagyis, hogy egy jeggyel igénybe lehessen venni mind a vasút, mind az autóbuszok szolgáltatásait.

A kedvezmények rendszerét úgy szeretnék módosítani, hogy a különböző szociális és ágazati juttatások ne a közlekedési vállalatok terhein keresztül jelentkezzenek. Az alapvető kedvezményezett csoportok jogosultságai (nyugdíjasok, mozgáskorlátozottak, diákok, 6 év alatti gyerekek) továbbra is megmaradnának a rendszerben, a többi kedvezményt azonban igyekeznek üzletpolitikai eszközökkel biztosítani.

A tarifaárak emelését az idei évben nem tervezik. "A jegyárak növelését nem tartjuk járható útnak, az ágazat helyzetének javítását nem áremelésekkel szeretnék elérni" - fogalmazott az államtitkár.

Mint azt a Heti Válasz aktuális lapszámában megírta

, az NFM által eddig bejelentett átszervezések korántsem arattak sikert a kormánypárti képviselők és a polgármesterek körében. Az egyeztetések nélkül meghozott április 15-i lépés (szűkített menetrend életbe léptetése, több mint 400 vonatjárat megszüntetése stb.) miatt számos településen szerveztek demonstrációt, az elégedetlenség pedig olyan fokú, hogy többen máris új

helyet keresnének Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkárnak, aki önként vállalta a Közlekedéstudományi Intézet által követelt leépítések végrehajtását.

Megosztom:

<http://hetivalasz.hu/itthon/valtozasok-elott-a-kozossegi-kozlekedes-48097>

(hetivalasz.hu, 2012. április 16., hétfő)

Fél stadionnyi pénzt sem spórolunk a vasút tönkretételével

Miután megszüntettek 410 vasúti járatot és ezek közül számosat nem pótolnak semmilyen tömegközlekedéssel, azaz teljesen elzárták az érintett településeket a világtól, most azon ügyködik a Fidesz, hogy az MNV Zrt. keretein belül működő MÁV és Volán-társaságokat átalakítsák, átszervezzék, tarifa és kedvezményrendszerüket módosítsák.

Ez magyarul annyit jelent, hogy Orbán Viktor kormánya azon szerencsésektől, akik tömegközlekedéssel még kapcsolatot tudnak fenntartani a külvilággal, még több pénzt kérnek ezért a "kiváltságért". Szép új világ: Orbán Viktor 21. századi Magyarországon már kiváltság a tömegközlekedés.

Hiába hazudik a miniszterelnök és kormánytagjai bármit, a valóságot az emberek a saját bőrükön érzik.

Az MSZP-t korábban azzal vádolták, hogy megölik a vidéket, holott a vonalbezárásokat egyéb tömegközlekedéssel kiváltotta az akkori kormány. Nem mellékes, hogy a huszonegy bezárt vonalból a Fidesz csupán kilencet állított vissza, azt is egy -két vonattal naponta. A Fidesznek ez meg sem fordult a fejében, ők előre megfontolt szándékkal zárták karanténba a megszüntetett vasúti járatok miatt érintett települések lakóit.

A vidék működőképes tömegközlekedés nélkül meghal, az ott élők előtt bezárul számtalan szolgáltatás. Az Orbán-kormány először elvette tőlük az önkormányzataik függetlenségét, majd elvette tőlük a vagyonukat, utána kórházait és az ügyintézés lehetőségét is messzebb költözteti tőlük. Mindemellett az egekbe emelkedett a benzin ára, így ma már a személyautóval történő közlekedés közel a felére csökkent Magyarországon. Most pedig Orbán Viktor megszünteti vagy durván megritkítja a tömegközlekedést, amellyel legalább megközelíthették volna az intézményeket, közszolgáltatásokat.

Ez Orbán Viktor elképzelt Magyarországa, a megbénított, kismizmizett, megszarolt, átvert, kiszolgáltatott vidék.

Völner államtitkár úr korábban fekete gyászszalagokat kötött a sínekre, ma pedig, üdvözült mosollyal lopja el a falvak lakóitól a tömegközlekedést menetrendváltásnak nevezve azt. Hazudott akkor is, hazudik most is.

Azonban még ez sem elég az Orbán-kormánynak. Ugyanis a megmaradó vasútvonalakon már csak drágábban utazhatnak az emberek. A kedvezményeket pedig vagy megszüntetik, vagy olyan szűk keretbe zárják, ahol már nem minősül kedvezménynek.

Az MSZP követeli, hogy a Fidesz ne engedje Orbán Vikornak és kormányának a vidék tönkretételét! Amennyiben ezt nem teszik, úgy nekik is vállalniuk kell ennek következményeit.

Abban egészen biztosak lehetnek: hiába bújnak a kétharmad arctalansága mögé, az emberek emlékezni fognak nevükre. Amennyiben nem, majd mi emlékeztetjük őket.

<http://www.nepszava.hu/articles/article.php?id=540750>

(Nepszava.hu, 2012. április 16., hétfő)

Leállt 410 vonat és 30 buszjárat

Leállt 410 vonat és 30 buszjárat, tegnapról életbe lépett ugyanis az új menetrend, a kormány a járatok megszüntetésétől azt várja, hogy már az idén csaknem 8 milliárdot lehet spórolni, a VEKE szerint azonban ez csak egy fiktív szám. A VEKE úgy látja, hogy a járatritkítással csak azt éri el a kormány, hogy órákig egy helyben álló dolgozók és vonatok várnak majd, őket és a szerelvények fenntartását pedig ugyanúgy fizetni kell. Az MSZP Völner Pál államtitkár lemondását követeli.

(...)

A volántársaságok ott csökkentik járataikat, ahol jó a vonatközlekedés, ez azt jelenti, hogy ezentúl pl. Győrből, Tatabányáról, Nyíregyházáról vagy Szegedről busszal sokkal nehezebb lesz eljutni a fővárosba.

- Völner Pál, infrastruktúráért felelős államtitkár: Az egész ágazatra, tehát a buszos és a vasutas részre is vetítve az idei évre mintegy 8 milliárd forintnyi megtakarítást eredményez, teljes éves szinten 12 milliárdot várunk tőle.

A VEKE szerint ez a szám nem valós, mert a járatok ritkításával nem lehet spórolni a fenntartáson. Dolgozókat nem küldenek el, munkaidejük nem csökken és a pályákat is fenn kell majd tartani ezentúl is.

- Dorner Lajos, elnök, VEKE: Ott marad a személyzet, ott marad a jármű, ott marad a pálya, gyakorlatilag ezzel csak a gázolajat lehet megtakarítani, illetve azokon a vonalakon, ahol elvéve autóbuszokat indítanak a vonatok helyett, ott meg nyilván a gázolajat sem lehet megtakarítani.

(...)

(ATV: Híradó, 2012. április 16., hétfő)

A Volán-társaságok menetrendje is módosult

30 autóbusz-járatot töröltek. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium célja a párhuzamos közlekedés megszüntetése.

(Class FM, 2012. április 16., hétfő)

A nyáron várható az utazási kedvezményrendszer átalakítása

Nyilatkozott az Inforádióknak az NFM államtitkára. Völner Pál elmondta: marad a nyugdíjasok ingyenes utazása, kivéve csúcsidőben. Marad a hat éves kor alatti ingyen utazás, valamint a diákok és mozgássérültek kedvezménye.

Olyan kormányzati kijelentés, hogy a nyugdíjasoknak az ingyenes kedvezménye elveszne, soha nem hangzott el. Amiről beszélünk, az egy olyan dolog, hogy a csúcsidőszakokban adott esetben a reggeli órákban a délutáni munkába, iskolába járási hazameneteli időkből, nem élne ez a kedvezmény. Ez azt jelenti, hogy a nyugdíjasoknak miután nincsenek munkahelyi kööttségeik, tudnak olyan időszakokban utazni, amikor nem akkora a leterheltsége, kihasználtsága a járatoknak és adott esetben csúcsidőszakban, tehát nem akkora a zsúfoltság emiatt, vagy nem kell annyi eszközt beállítani, tehát egy-egy cégnek kevesebb járművel kell kiállnia az adott időszakban, ebben lehet egy megtakarítási lehetőség. Ugyanakkor az ingyenesség is megmarad, vagy akinek tényleg halaszthatatlan az ugyanúgy utazhat mint a többi utas.

Ezt a csúcsidőt ezt mennyire szűkre, vagy mennyire tágira tervezik illetve a csúcsidő az vonatkozik a Volánra, a MÁV-ra és mondjuk a BKV-ra itt a fővárosban?

Természetesen a rendszer akkor méltányos, hogyha minden közlekedési ágra és minden cégre vonatkozik és a csúcsidőszaknak meghatározása egy szakmai kérdés, nyilván ha nyolckor bejönnek az emberek munkába, a gyerekek iskolába, tehát nyolc óra után vagy fél kilenc után már lehet ingyenes a járatoknak az igénybevétele, ha ezt a szempontot vesszük figyelembe.

Mely kedvezmények maradnának még meg?

Európai mintákat veszünk alapul: tehát a hat év alatti gyerekek kedvezménye, a diákoknak a kedvezményrendszere, illetve a mozgássérültek, mozgáskorlátozottak kedvezményrendszere maradna meg.

Mi az, ami még megváltozhat? Ugye itt vannak ágazati kedvezmények, vannak korhoz kötött kedvezmények, vannak kampányszerű kedvezmények. Ezek teljes egészében megszűnnének?

Nem. Minden közlekedési cégnek az az érdeke, hogy növelje az utasszámot és a gazdasági számítások alapján ezt ki tudja kalkulálni, hogy mely csoportot, milyen időszakban, milyen rendezvényekre részesítsen kedvezményre, úgyhogy az üzletpolitikailag is kifizetődő legyen és ez egy üzletpolitikai kedvezmény lesz, vagy ha valamely ágazat vagy cég, vagy intézmény olyan helyzetben van, hogy ő a dolgozóinak kedvezményeket akar biztosítani, ezt akár közvetlenül, akár a cégekkel közlekedési cégekkel kötött megállapodások alapján érvényesíteni tudja.

Hogy terveznek milyen határidőkkel?

2012. második felében kívánjuk a kedvezményrendszert megváltoztatni. Pont azért, hogy már a 2013-as évben a közlekedési vállalatok egy tiszta évvel tudjanak indulni, amik remélhetőleg a jelenlegi állami támogatási rendszer mellett üzemi szinten már nem lesznek veszteségesek.

De mégis mikor? Nyáron már látunk egy tervezetet és akkor őszre meg lesz a végleges? Vagy hogy képzeljük el?

Lehetséges, hogy már július 1-től bevezetésre kerül, tehát ezek a uncák már a befejezésükhöz közelednek, ami az előkészítés kérdését illeti.

Mennyi megtakarítást várnak ettől?

Amint említettem pl. most a menetrendi változások már éves szinten 12 milliárdot, a nyugdíjrendszer átalakulásával belépő változások, amelyek májsutól belépnek az is egy 10 milliárdos nagyságrendet jelent. Ha a teljes kedvezményrendszert vesszük, ez is egy ilyen 10 milliárd fölötti összeget, tehát így jön össze az a 40-50 milliárd forintos összműködési megtakarítás, amire sajnos már évekkal ezelőtt az elődeink kötelezettséget vállaltak és még a mostani tárgyalások során is folyamatosan számon kérik rajtunk.

(Inforádió, 2012. április 16., hétfő)

BKV

Helyet cserél a parkolósáv és a kerékpársáv az Andrásy úton

Hétfőn indul a budapesti Andrássy úton az a forgalmi rend átalakítás, amelynek során "helyet cserél" a parkolósáv és a kerékpársáv az Oktogon és a Bajcsy-Zsilinszky út között - közölte a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) az MTI-vel.

Az intézkedés célja a forgalombiztonság és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása.

Az április 16-án, hétfőn induló munkálatokat több szakaszban végzi és várhatóan május 13-án, vasárnap fejezi be a BKK.

A közlemény szerint a kerékpársáv jelenlegi kialakítása sok jogos kritikát kapott mind az autósok, mind a kerékpárosok részéről.

Az új forgalmi rend célja, hogy a jobbra kanyarodó autók és biciklisek többé ne veszélyeztessék egymást, továbbá a kerékpáros közlekedést ne akadályozzák parkoló vagy rakodó autók, ne kerüljön kuka rendszeresen a kerékpársávra és a parkoló autókból kiszállók is nagyobb biztonságban legyenek.

A kerékpársáv és a parkolósáv közé egy ajtónyitászni biztonsági sáv kerül, hogy a váratlanul kinyíló ajtók ne okozzanak balesetet.

Az önálló jobbra kanyarodó sávval ellátott keresztezésekben a kerékpársáv a jobbra kanyarodó és az egyenes forgalmi sáv közé kerül, így a jobbra kanyarodó autók először a besorolási szabályok szerint keresztezik a kerékpársávot, és csak utána kanyarodnak jobbra.

Változik a lámpák beállítása is. Ma több csomópontban a kerékpárosok és a gépjárművek felváltva kapnak zöld jelzést. Ez a működési elv megszűnik, ezentúl az Andrássy úton az egy irányba haladó járművek egyszerre kapnak zöldet, és megszűnnek az önálló kerékpáros jelzőlámpák.

A teljes szakaszon új aszfaltot kap a parkolósáv és a kerékpársáv, és az utóbbit piros színnel is kiemelik. A piros színű bevonat a forgalombiztonságot szolgálja, számos európai példa alapján, alkalmazását a BKK más helyszíneken is tervezi.

A beruházás első szakaszában, április 16-tól 22-ig az Oktogon és a Nagymező utca között az Erzsébet tér irányában, a második szakaszban, április 23-tól 29-ig a Nagymező utca és a Bajcsy-Zsilinszky út között, szintén az Erzsébet tér irányában zajlanak a munkák.

A harmadik fázisban, május 2-ától 7-éig a Bajcsy-Zsilinszky út és az Nagymező utca között, míg a negyedik fázisban, május 8-tól 13-ig a Nagymező utca és az Oktogon között a Hősök tere irányában dolgoznak majd a BKK Közút munkatársai.

Az érintett szakaszokon tilos lesz a parkolás a munkavégzés idején.

A kivitelezési munkákat a BKK Közút saját kapacitásaival végzi el.(MTI)

http://www.demokrata.hu/cikk/helyet_cserel_a_parkolosav_es_a_kerekparsav_az_andrassy_uton

/

(demokrata.hu, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós: "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni"

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - nyilatkozta Tarlós István főpolgármester a Magyar Nemzetnek.

Az előző ciklusban kötött "botránys" szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén - mondta a Magyar Nemzet hétfői számában megjelent interjúban a főpolgármester. A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyettese pedig szakjogász lesz - mondta a lapnak a főpolgármester.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ben összesen 17 külön vállalkozói szerződést

kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások. Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést. Hiába rendezték ugyanis a francia Alstom-szerelvények ügyét, mert a csúszás miatt a Siemens nem kezdhetett hozzá az elektromos és biztonsági berendezések kialakításához.

A korábbi MSZP-SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapestről. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni" - mondta a főpolgármester. Hozzátette: a főváros a hetekben ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

http://hvg.hu/itthon/20120416_tarlos_4_es_metro#rss

(origoingatlan.hu, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós: 2014 tavaszán jön a 4-es metró

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - nyilatkozta Tarlós István főpolgármester a Magyar Nemzetnek.

2014 tavaszára már kész(MTI)

Az előző ciklusban kötött "botránys" szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén - jelentette ki a főpolgármester. A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyetese pedig szakjogász lesz - mondta el Tarlós.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ben összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások. Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést.

A korábbi MSZP-SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapestről. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni" - hangsúlyozta a főpolgármester. Mint mondta, a főváros a hetekben ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

<http://www.hir24.hu/belfold/2012/04/16/tarlos-2014-tavaszan-jon-a-4-es-metro/~~Fokusz>

(hir24.hu, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós: 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - nyilatkozta Tarlós István főpolgármester a Magyar Nemzetnek.

A lap hétfői számában megjelent interjúban

a főpolgármester kifejtette: az előző ciklusban kötött botránys szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén. A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyetese pedig szakjogász lesz - mondta a lapnak a főpolgármester.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ben összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások.

Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést. Hiába rendezték ugyanis a francia Alstom-szerelvények ügyét, mert a csúszás miatt a Siemens nem kezdhetett hozzá az elektromos és biztonsági berendezések kialakításához. A korábbi MSZP-SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapesttől. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni" - mondta a főpolgármester. Hozzátette: a főváros a hetekben ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

http://index.hu/belfold/2012/04/16/tarlos_2014_tavaszara_befejezhető_a_4-es_metro/

(Index, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós: 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró

Két évben belül megépíthető a négyes metró Tarlós István szerint. A főpolgármester a Magyar Nemzetnek azt mondta, hogy az ügyészséghez fordultak a Demszky-korszak szerződése miatt, melyet szerinte "szimpla hülyeségből" nem lehetett aláírni.

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - nyilatkozta Tarlós István főpolgármester a Magyar Nemzetnek.

A lap hétfői számában megjelent interjúban a főpolgármester kifejtette: az előző ciklusban kötött "botrányos" szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén.

A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyettese pedig szakjogász lesz - mondta a lapnak a főpolgármester.

Tarlós István szerint a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ben összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások.

Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést. Hiába rendezték ugyanis a francia Alstom-szerelvények ügyét, mert a csúszás miatt a Siemens nem kezdhetett hozzá az elektromos és biztonsági berendezések kialakításához. Tarlós szerint a korábbi MSZP-SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapesttől. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni" - mondta a főpolgármester. Hozzátette: a főváros a hetekben ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

<http://hu.origo.feedsportal.com/c/33150/f/615606/s/1e6aa26d/1/0L0Sorigo0Bhu0Citthon0C20A120A4160Etarlos0E20A140Etavaszara0Ebefejezhető0Ea0E4es0Emetro0Bhtml/story01.htm>

(Origo, 2012. április 16., hétfő)

Simicska a Közgép tényleges tulajdonosa a cég nyilatkozata szerint

Egy közbeszerzési dokumentumból kiderült Simicska Lajos évek óta őrzött titka. Papír van róla, hogy az óvatos megfogalmazások szerint is kormányközeli üzletember a Közgép Zrt. tulajdonosa.

A Közgép Építő- és Fémszerkezetgyártó Zrt. "tényleges tulajdonosának minősülő természetes személy dr. Simicska Lajos" – olvasható a lapunk által megismert, Nyilatkozat címet viselő dokumentumban, amelyet Németh Miklós vezérigazgató írt alá.

A minden jel szerint a Közgép vezérigazgatójának kezéből kikerült nyilatkozat nem lenne több, mint egy közbeszerzési ajánlati dokumentáció egy oldala, ha a magyar cégbíróságon bejegyzett hétköznapi gazdasági társaságok valamelyike állította volna ki. Egy átlagos cégnél legalábbis a tulajdonos, illetve a tulajdonosok adatai a cégnyilvántartásban elérhetők. A Közgép azonban nem hétköznapi és nem is átlagos vállalkozás.

Sajtómunkások tucatjainak ad munkát több éve a bizonyosság megtalálása: vagyis annak igazolása, hogy a Közgép nemcsak a szóbeszéd szerint, de ténylegesen is Simicska Lajos cége. Minden igyekezet ellenére azonban évek óta sehol nem bukkant fel olyan irat, ami bizonyította volna, hogy a magyarországi "futottak még" vállalkozások sorából rövid idő alatt magát a legnagyobbak közé felküzdő vállalatnak a pletykán kívül bármi köze is lenne a Fidesz egykori párt pénztárosához.

Simicska Lajos kerüli a nyilvánosságotFotó: Teknős Miklós

Olyannyira, hogy Simicska Lajost a média óvatosabb fele nem is szívesen nevezte meg a Közgép tulajdonosaként. A szerkesztőségek és jogászaik nem szívesen vállalták, hogy egy sajtóperben a bíróság előtt próbálják valamivel alátámasztani: nemcsak úgy hallották, de bizonyítani is tudják az egyre befolyásosabb üzletember érdekeltségét az állami nagyberuházásoknál milliárdokat kasszírozó építőipari cégben. Erre ugyanis nem volt bizonyíték. Mindenki azt mondott, amit akart.

A kínzó bizonytalanság korszaka most lezárulhat. E hivatalos nyilatkozat szerint Németh Miklós leírta és aláírta: a Közgép tulajdonosa Simicska Lajos. Ezen pedig az sem változtat, hogy a vezérigazgató törvényi kötelezettségének tett eleget, amikor megnevezte cége tényleges tulajdonosát. Az új közbeszerzési törvény szerint ugyanis ha részt akar venni vállalatával egy közbeszerzési eljárásban, nyilatkoznia kell a Közgép tulajdonosainak kilétéről is.

Márpedig nyilatkozata látha tóan éppen egy közbeszerzési eljárás kiírója számára készült. Méghozzá azért, hogy egyértelművé tegye: a Közgép esetében nem állnak fenn a közbeszerzési törvény szerinti kizáró körülmények. Azaz cégükre nem áll, hogy olyan nem szabályozott tőzsdén jegyzett társaság, amelynek a pénzmosás és a terrorizmus finanszírozásáról, megelőzéséről és megakadályozásáról szóló 2007. évi törvény szerint tényleges tulajdonosa nem megismerhető. Ezt bizonyítandó nevezte meg a tényleges tulajdonost. Meglehet, Simicska Lajos nem a Közgép vezérigazgatóját kárhoztatja majd "titka" nyilvánosságra kerüléséért. A Közbeszerzési Értesítőben megjelent kiírások alapján a Közgép több mint egytucatnyi pályázatkiírónak elküldhette ezt a nyilatkozatát. Ilyen például a HM Fegyverzeti és Hadbiztosági Hivatala, amely éppen kármentesítésre keres vállalkozókat, vagy a mélyépítőt kereső XVII. kerületi önkormányzat, az M5-ös autópályán építkező Állami Autópálya-kezelő, a rendezvényter kialakítására készülő győri polgármesteri hivatal, vagy akár a Baross tér felszíni rendezéséhez kivitelezőt kereső BKV.

Simicska Lajos tehát elsősorban a "törvényhozó barátainak" köszönheti, hogy fény derült kapcsolatára a Közgép Zrt.-vel. Orbán Viktor kormányának rohamtempóban zajló törvénykezése nélkül legalábbis aligha kerülhetett volna be a 2012. január 1-jén hatályba lépett közbeszerzési törvénybe az a passzus, ami előírja, hogy a közbeszerzési pályázatokon részt vevő cégeknek nyilatkoznuk kell tulajdonosaik kilétéről. Így a Közgépnek is dr. Simicska Lajosról.

http://nol.hu/gazdasag/20120416-simicskat_neveztek_meg_a_kozgep_tulajdonosakent

(nol.hu, 2012. április 16., hétfő)

Demszyék felelni fognak a botrányos szerződéseikért?

Két éven belül még megépíthető a 4-es metró, ezért a főváros új vezetőkkel új alapokra helyezte a beruházást – tudta meg a Magyar Nemzet. A városháza ismét az ügyészséghez fordult a Demszky-korszak botrányos szerződésai, a több mint százmilliárdos többletkövetelések miatt.

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben – közölte a lappal Tarlós István (Fidesz–KDNP). A főpolgármester elmondta: az előző ciklusokban kötött botrányos szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintosra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén. "A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyettese egy szakjogász lesz" – mondta a főpolgármester.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világon szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ban összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. "Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások. Egészen elképesztő például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződés" – fogalmazott Tarlós István. A korábbi MSZP–SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával most a németek már több mint tízmilliárd forintot követelnek Budapestről. Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni – mondta Tarlós István. Hozzátette: a főváros ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos EU-támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

Elkerülhetetlennek tűnik, hogy a BRFK gazdaságvédelmi főosztályán egyesített és az újabb feljelentések nyomán várhatóan kiszélesedő metrónyomozásban Demszky Gábor és egykori szocialista és szabad demokrata társai feleljenek a hatóságok kérdéseire – írja a lap.

<http://mno.hu/belfold/demszkyek-felelni-fognak-a-botranys-szerzodesekert-1068698>

(Mno.hu, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós: 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - nyilatkozta Tarlós István a Magyar Nemzetnek.

A lap hétfői számában megjelent interjúban a főpolgármester kifejtette: az előző ciklusban kötött "botrányos" szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén. A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyettese pedig szakjogász lesz - mondta a lapnak a főpolgármester.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ban összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások.

Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést. Hiába rendezték ugyanis a francia Alstom-szerelvények ügyét, mert a csúszás miatt a Siemens nem kezdhetett hozzá az elektromos és biztonsági berendezések kialakításához. A korábbi MSZP-SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapestről. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni" - mondta Tarlós István főpolgármester.

Hozzátette: a főváros a hetekben ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

http://www.delmagyar.hu/belfold_hirek/tarlos_2014_tavaszara_befejezhető_a_4-es_metro/2274589/?utm_source=rssfeed

(delmagyar.hu, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós: 2014-re kész a 4-es metró

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - nyilatkozta Tarlós István főpolgármester.

A Magyar Nemzet hétfői számában megjelent interjújában a főpolgármester kifejtette: az előző ciklusban kötött "botrányos" szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén. A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyettese pedig szakjogász lesz.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ben összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások. Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést. Hiába rendezték ugyanis a francia Alstom-szerelvények ügyét, mert a csúszás miatt a Siemens nem kezdetett hozzá az elektromos és biztonsági berendezések kialakításához.

A korábbi MSZP-SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapesttől. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni" - mondta a főpolgármester. A főváros a hetekben ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

<http://www.metropol.hu/itthon/budapest/cikk/873457>

(metropol.hu, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós beindul: jön a négyes metró

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - nyilatkozta Tarlós István főpolgármester a Magyar Nemzetnek.

A lap hétfői számában megjelent interjújában a főpolgármester kifejtette: az előző ciklusban kötött "botrányos" szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén. A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyettese pedig szakjogász lesz - mondta a lapnak a főpolgármester.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ben összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások. Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést. Hiába rendezték ugyanis a francia Alstom-szerelvények ügyét, mert a csúszás miatt a Siemens nem kezdetett hozzá az elektromos és biztonsági berendezések kialakításához.

A korábbi MSZP-SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapesttől. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést

nem lehet aláírni" - mondta a főpolgármester. Hozzátette: a főváros a hetekben ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

http://automenedzser.hu/auto_hirek/2012/4/16/2014_tavaszara_befejezhető_a_4es_metro_KXJR1G#rss

(automenedzser.hu, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós: két év múlva befejezhető a 4-es metró

Két éven belül még megépíthető a 4-es metró, ezért a főváros új vezetőkkel új alapokra helyezte a beruházást - tudta meg a Magyar Nemzet

. A városháza ismét az ügyészséghez fordult a Demszky-korszak botrányos szerződése, a több mint százmilliárdos többletkövetelések miatt. Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - közölte a lappal Tarlós István. A főpolgármester elmondta: az előző ciklusokban kötött botrányos szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintosra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén. "A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyettese egy szakjogász lesz" - mondta a főpolgármester. Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világon szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ban összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. "Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások".

<http://www.orientpress.hu/97763/RSS>

(orientpress.hu, 2012. április 16., hétfő)

Még két év, és kész a 4-es metró

A Magyar Nemzetnek Tarlós István elmondta: műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben.

A főpolgármester szerint a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ban összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások.

http://www.napi.hu/magyar_gazdasag/meg_ket_ev_es_kesz_a_4-es_metro.516414.html

(Napi.hu, 2012. április 16., hétfő)

Népszabadság: Simicska a Közgép tulajdonosa

A Közgép Építő- és Fémszerkezetgyártó Zrt. "tényleges tulajdonosának minősülő természetes személy dr. Simicska Lajos" – olvasható a Népszabadság által megismert, Nyilatkozat címet viselő dokumentumban, amelyet Németh Miklós vezérigazgató írt alá.

E hivatalos nyilatkozat szerint Németh Miklós leírta és aláírta: a Közgép tulajdonosa Simicska Lajos. Ezen pedig az sem változtat, hogy a vezérigazgató törvényi kötelezettségének tett eleget, amikor megnevezte cége tényleges tulajdonosát. Az új közbeszerzési törvény szerint ugyanis ha részt akar venni vállalatával egy közbeszerzési eljáráson, nyilatkoznia kell a Közgép tulajdonosainak kilétéről is.

A lap szerint az igazgató nyilatkozata láthatóan éppen egy közbeszerzési eljárás kiírója számára készült, írja a Népszabadság, a dokumentumot azonban egyelőre nem tették közzé. A nyilatkozat célja, hogy egyértelművé tegye: a Közgép esetében nem állnak fenn a közbeszerzési törvény szerinti kizáró körülmények. Azaz cégekre nem áll, hogy olyan nem szabályozott tőzsdén jegyzett társaság, amelynek a pénzmosás és a terrorizmus finanszírozásáról, megelőzéséről és megakadályozásáról szóló 2007. évi törvény szerint tényleges tulajdonosa nem megismerhető. Ezt bizonyítandó nevezte meg a tényleges tulajdonost.

Meglehet, Simicska Lajos nem a Közgép vezérigazgatóját kárhóztatja majd "titka" nyilvánosságra kerüléséért. A Közbeszerzési Értesítőben megjelent kiírások alapján a Közgép több mint egytucatnyi pályázatkírónak elküldhette ezt a nyilatkozatát. Ilyen például a HM Fegyverzeti és Hadbiztosági Hivatala, amely éppen kármentesítésre keres vállalkozókat, vagy a mélyépítőt kereső XVII. kerületi önkormányzat, az M5-ös autópályán építkező Állami Autópálya-kezelő, a rendezvénytér kialakítására készülő győri polgármesteri hivatal, vagy akár a Baross tér felszíni rendezéséhez kivitelezőt kereső BKV.

A nyilatkozat jelentőségét az adja, hogy az utóbbi időben számos állami megrendelésen győztes cég, mely néhány év alatt nőtt milliárdos forgalmú vállalkozásá, eddig titkolta, kik a tulajdonosai. A nyilvánosság számára csak az volt ismert, hogy a Közgép vezérigazgatója Nyerges Zsolt ügyvéd, aki más vállalkozásokban üzlettársa volt Fellegi Tamás miniszternek, és Simicska Lajosnak, a Fidesz volt párt pénztárnokának.

http://index.hu/belfold/2012/04/16/nepszabadsag_simicska_a_kozgép_tulajdonosa/

(Index, 2012. április 16., hétfő)

Nagyon kiakadt Tarlós István: „Szimpla hülyeségből” illet nem lehet

Nagyon kiakadt Tarlós István: "Szimpla hülyeségből" illet nem lehet 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben – nyilatkozta Tarlós István főpolgármester a Magyar Nemzetnek.

A lap hétfői számában megjelent interjújában a főpolgármester kifejtette: az előző ciklusban kötött "botrányos" szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén.

A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyettese pedig szakjogász lesz - mondta a lapnak a főpolgármester.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ben összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások. Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést. Hiába rendezték ugyanis a francia Alstom-szerelvények ügyét, mert a csúszás miatt a Siemens nem kezdhetett hozzá az elektromos és biztonsági berendezések kialakításához.

A korábbi MSZP-SZDSZ-es városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapesttől. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni" - mondta a főpolgármester. Hozzátette: a főváros a hetekben ismét az

ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

<http://hetivalasz.hu/itthon/rendkivuli-lepeseket-kellett-tenni-48087>

(hetivalasz.hu, 2012. április 16., hétfő)

Tarlós: 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró

Műszakilag 2014 tavaszára befejezhető a 4-es metró építése, ezért Budapest vezetése rendkívüli lépéseket tett az elmúlt hetekben - nyilatkozta Tarlós István főpolgármester a Magyar Nemzetnek.

A lap hétfői számában megjelent interjújában a főpolgármester kifejtette: az előző ciklusban kötött "botrányos" szerződések miatt mára csaknem 400 milliárd forintra duzzadt beruházást új vezetők fejezhetik be a BKV-hoz tartozó DBR Metró Projekt Igazgatóság élén. A főváros lépését nemcsak a kényszer, hanem a parlamentben elfogadott új metrótvény is indokolja. A szervezetet ezután nem a közlekedési társaság vezérigazgatója, hanem Radnay Tibor irányítja, aki eddig a Metróber Kft. műszaki igazgatójaként dolgozott. Helyetese pedig szakjogász lesz - mondta a lapnak a főpolgármester.

Szerinte a legnagyobb probléma, hogy a metróépítésben a világban szokásos egységes generálkivitelezői megbízás helyett 2005-ben és 2006-ben összesen 17 külön vállalkozói szerződést kötöttek. Ennek alapján jelenleg csaknem 105 milliárd forintot követelnek az érintett vállalkozások. Elképesztőnek nevezte például a metrókocsik szállításához kapcsolódó Siemens-szerződést. Hiába rendezték ugyanis a francia Alstom-szerelvények ügyét, mert a csúszás miatt a Siemens nem kezdhetett hozzá az elektromos és biztonsági berendezések kialakításához.

A korábbi városvezetés hozzájárulásával a dokumentum alapján a németek most már több tízmilliárd forintot követelnek Budapestről. "Szimpla hülyeségből ilyen szerződést nem lehet aláírni" - mondta a főpolgármester. Hozzátette: a főváros a hetekben ismét az ügyészséghez fordult, most már a beruházás befejezését, így a 181 milliárd forintos uniós támogatást is veszélyeztető kivitelezői szerződések miatt.

http://www.portfolio.hu/ingatlan/varoskep/tarlos_2014_tavaszara_befejezhető_a_4-es_metro.165805.html

(Portfólió.hu, 2012. április 16., hétfő)

Üdvözlük a bringások az Andrásy úti biciklisáv áthelyezését

A Magyar Kerékpárosklub üdvözlözi a fővárosi Andrásy úton lévő bicikliút átépítését; a munkálatok - amelyek során "helyet cserél" a parkolósáv és a kerékpársáv az Oktogon és a Bajcsy-Zsilinszky út között - hétfőn kezdődtek.

László János, a klub elnöke hétfőn az MTI-nek elmondta: már évek óta szeretnék volna elérni, hogy az átépítés megkezdődjön, mivel az eddigi állapot nem tette lehetővé "a természetes és együttműködő közlekedést".

A járda és a parkoló autók közé szorított kerékpársávon közlekedőket csak nehezen érzékelték például az éppen lekanyarodó, parkoló autóvezető. Ráadásul az anyósülésről kiszálló utas figyelmetlenebbül nyitja az autó ajtaját, mint a sofőr, amiből sok baleset származott - tette hozzá.

László János szerint a jövőben az Andrásy úton is a "sávós" közlekedés szabályai érvényesülnek majd, ami biztonságosabb közlekedést tesz lehetővé.

A fővárosban továbbra is sok olyan bicikliút van, amely nem felel meg az alapvető elvárásoknak. Ilyen az Andrásy út folytatása, az Oktogontól a Hősök teréig. Itt a sétányon vezetik a biciklisávot,

ami a gyalogosok miatt elfogadhatatlan. Hasonló okokból rossz a Bajcsy-Zsilinszky úton, illetve a járdán vezető bicikliút is. Ezeket is át kell alakítani, mert ez az állapot a biciklisekre és a gyalogosokra is veszélyes - fűzte hozzá.

A munkálatokat több szakaszban végzi, és várhatóan május 13-án, vasárnap fejezi be a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) - közölte a szervezet vasárnap az MTI-vel.

A közlemény szerint változik a lámpák beállítása is. Ezentúl az Andrásy úton az egy irányba haladó járművek egyszerre kapnak zöldet, és megszűnnek az önálló kerékpáros-jelzőlámpák.

A teljes szakaszon új aszfaltot kap a parkolósáv és a kerékpársáv, és az utóbbit piros színnel is kiemelik. A piros színű bevonat a forgalombiztonságot szolgálja, számos európai példa alapján, alkalmazását a BKK más helyszíneken is tervezi.

A beruházás első szakaszában, április 16-tól 22-ig az Oktogon és a Nagymező utca között az Erzsébet tér irányában, a második szakaszban, április 23-tól 29-ig a Nagymező utca és a Bajcsy-Zsilinszky út között, szintén az Erzsébet tér irányában zajlanak a munkák.

A harmadik fázisban, május 2-től 7-ig a Bajcsy-Zsilinszky út és az Nagymező utca között, míg a negyedik fázisban, május 8-tól 13-ig a Nagymező utca és az Oktogon között a Hősök tere irányában dolgoznak majd a BKK Közút munkatársai.

Az érintett szakaszokon tilos lesz a parkolás a munkavégzés idején.

A kivitelezési munkákat a BKK Közút saját kapacitásaival végzi el.

http://automenedzser.hu/auto_hirek/2012/4/16/Udvozlik_a_bringasok_az_Andrassy_uti_bicikli_D7FGLP#rss

(automenedzser.hu, 2012. április 16., hétfő)

A kerékpárosklub üdvözli az Andrásy úti biciklisáv áthelyezését

A Magyar Kerékpárosklub üdvözli a fővárosi Andrásy úton lévő bicikliút átépítését; a munkálatok - amelyek során "helyet cserél" a parkolósáv és a kerékpársáv az Oktogon és a Bajcsy-Zsilinszky út között - hétfőn kezdődtek.

László János, a klub elnöke hétfőn az MTI-nek elmondta: már évek óta szeretnék volna elérni, hogy az átépítés megkezdődjön, mivel az eddigi állapot nem tette lehetővé "a természetes és együttműködő közlekedést".

A járda és a parkoló autók közé szorított kerékpársávon közlekedőket csak nehezen érzékelték például az éppen lekanyarodó, parkoló autóvezető. Ráadásul az anyósületről kiszálló utas figyelmetlenebbül nyitja az autó ajtaját, mint a sofőr, amiből sok baleset származott - tette hozzá.

László János szerint a jövőben az Andrásy úton is a "sávós" közlekedés szabályai érvényesülnek majd, ami biztonságosabb közlekedést tesz lehetővé.

A fővárosban továbbra is sok olyan bicikliút van, amely nem felel meg az alapvető elvárásoknak. Ilyen az Andrásy út folytatása, az Oktogontól a Hősök teréig. Itt a sétányon vezetik a biciklisávot, ami a gyalogosok miatt elfogadhatatlan. Hasonló okokból rossz a Bajcsy-Zsilinszky úton, illetve a járdán vezető bicikliút is. Ezeket is át kell alakítani, mert ez az állapot a biciklisekre és a gyalogosokra is veszélyes - fűzte hozzá.

A munkálatokat több szakaszban végzi, és várhatóan május 13-án, vasárnap fejezi be a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) - közölte a szervezet vasárnap az MTI-vel.

A közlemény szerint változik a lámpák beállítása is. Ezentúl az Andrásy úton az egy irányba haladó járművek egyszerre kapnak zöldet, és megszűnnek az önálló kerékpáros-jelzőlámpák.

A teljes szakaszon új aszfaltot kap a parkolósáv és a kerékpársáv, és az utóbbit piros színnel is kiemelik. A piros színű bevonat a forgalombiztonságot szolgálja, számos európai példa alapján, alkalmazását a BKK más helyszíneken is tervezi.

A beruházás első szakaszában, április 16-tól 22-ig az Oktogon és a Nagymező utca között az Erzsébet tér irányában, a második szakaszban, április 23-tól 29-ig a Nagymező utca és a Bajcsy-Zsilinszky út között, szintén az Erzsébet tér irányában zajlanak a munkák.

A harmadik fázisban, május 2-től 7-ig a Bajcsy-Zsilinszky út és az Nagymező utca között, míg a negyedik fázisban, május 8-tól 13-ig a Nagymező utca és az Oktogon között a Hősök tere irányában dolgoznak majd a BKK Közút munkatársai.

Az érintett szakaszokon tilos lesz a parkolás a munkavégzés idején.

A kivitelezési munkákat a BKK Közút saját kapacitásaival végzi el.

http://hir3.hu/magazin/1/84860/a_kerekparosklub_udvozli_az_andrassy_uti_biciklisav_athelyezeset

(hir3.hu, 2012. április 16., hétfő)

Budapest - Tilos a parkolás az Andrassy úton

Hétfőn indul a budapesti Andrassy úton az a forgalmi rend átalakítás, amelynek során "helyet cserél" a parkolósáv és a kerékpársáv az Oktogon és a Bajcsy-Zsilinszky út között - közölte a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) vasárnap az MTI-vel.

Az intézkedés célja a forgalombiztonság és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása. Az április 16-án, hétfőn induló munkálatokat több szakaszban végzi és várhatóan május 13-án, vasárnap fejezi be a BKK. A közlemény szerint a kerékpársáv jelenlegi kialakítása sok jogos kritikát kapott mind az autósok, mind a kerékpárosok részéről.

Az új forgalmi rend célja, hogy a jobbra kanyarodó autók és biciklisek többé ne veszélyeztessék egymást, továbbá a kerékpáros közlekedést ne akadályozzák parkoló vagy rakodó autók, ne kerüljön kuka rendszeresen a kerékpársávra és a parkoló autókból kiszállók is nagyobb biztonságban legyenek.

A kerékpársáv és a parkolósáv közé egy ajtónyitászni biztonsági sáv kerül, hogy a váratlanul kinyíló ajtók ne okozzanak balesetet.

Az önálló jobbra kanyarodó sávval ellátott keresztezésekben a kerékpársáv a jobbra kanyarodó és az egyenes forgalmi sáv közé kerül, így a jobbra kanyarodó autók először a besorolási szabályok szerint keresztezik a kerékpársávot, és csak utána kanyarodnak jobbra.

Változik a lámpák beállítása is. Ma több csomópontban a kerékpárosok és a gépjárművek felváltva kapnak zöld jelzést. Ez a működési elv megszűnik, ezentúl az Andrassy úton az egy irányba haladó járművek egyszerre kapnak zöldet, és megszűnnek az önálló kerékpáros jelzőlámpák.

A teljes szakaszon új aszfaltot kap a parkolósáv és a kerékpársáv, és az utóbbit piros színnel is kiemelik. A piros színű bevonat a forgalombiztonságot szolgálja, számos európai példa alapján, alkalmazását a BKK más helyszíneken is tervezi.

A beruházás első szakaszában, április 16-tól 22-ig az Oktogon és a Nagymező utca között az Erzsébet tér irányában, a második szakaszban, április 23-tól 29-ig a Nagymező utca és a Bajcsy-Zsilinszky út között, szintén az Erzsébet tér irányában zajlanak a munkák.

A harmadik fázisban, május 2-ától 7-éig a Bajcsy-Zsilinszky út és az Nagymező utca között, míg a negyedik fázisban, május 8-tól 13-ig a Nagymező utca és az Oktogon között a Hősök tere irányában dolgoznak majd a BKK Közút munkatársai.

Az érintett szakaszokon tilos lesz a parkolás a munkavégzés idején. A kivitelezési munkákat a BKK Közút saját kapacitásaival végzi el.

<http://www.fogyasztok.hu/cikk/20120416/budapest---tilos-a-parkolas-az-andrassy-uton>

(fogyasztok.hu, 2012. április 16., hétfő)

Megint füst miatt állt a metró

Szünetelt a metróforgalom hétfőn 11.33 és 12.05 perc között a Puskás Ferenc Stadion és az Örs vezér tere között, mert a Pillangó utcánál füstölt az egyik váltó, közölte Györök Balázs, a Metróért Egyesület alelnöke. Információi szerint utasok nem voltak veszélyben.

Legutóbb április 5-én a 3-as metró vonalán, a Klinikáknál füstölt egy szerelvény, egy nappal korábban Kőbánya-Kispest állomás jobb peronjánál történt hasonló.

A BKV nemrég elkezdte a szovjet gyártmányú, régi metrókocsik leselejtezését, miután az új Alstom-szerelvény sikeresen befejezte próbafutását.

http://index.hu/belfold/hirek/2012/04/16/megint_fust_miatt_allt_a_metro/

(Index, 2012. április 16., hétfő)

A bringásoknak tetszik az ötlet - Áthelyezik a kerékpárutat az Andrassy úton

A Magyar Kerékpárosklub üdvözli a fővárosi Andrassy úton lévő bicikliút átépítését; a munkálatok - amelyek során "helyet cserél" a parkolósáv és a kerékpársáv az Oktogon és a Bajcsy-Zsilinszky út között - hétfőn kezdődtek.

László János, a klub elnöke hétfőn az MTI-nek elmondta: már évek óta szeretnék volna elérni, hogy az átépítés megkezdődjön, mivel az eddigi állapot nem tette lehetővé "a természetes és együttműködő közlekedést".

A járda és a parkoló autók közé szorított kerékpársávon közlekedőket csak nehezen érzékelték például az éppen lekanyarodó, parkoló autóvezető. Ráadásul az anyósülésről kiszálló utas figyelmetlenebbül nyitja az autó ajtaját, mint a sofőr, amiből sok baleset származott - tette hozzá.

László János szerint a jövőben az Andrassy úton is a "sávos" közlekedés szabályai érvényesülnek majd, ami biztonságosabb közlekedést tesz lehetővé.

A fővárosban továbbra is sok olyan bicikliút van, amely nem felel meg az alapvető elvárásoknak. Ilyen az Andrassy út folytatása, az Oktogontól a Hősök teréig. Itt a sétányon vezetik a biciklisávot, ami a gyalogosok miatt elfogadhatatlan. Hasonló okokból rossz a Bajcsy-Zsilinszky úton, illetve a járdán vezető bicikliút is. Ezeket is át kell alakítani, mert ez az állapot a biciklisekre és a gyalogosokra is veszélyes - fűzte hozzá.

A munkálatokat több szakaszban végzi, és várhatóan május 13-án, vasárnap fejezi be a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) - közölte a szervezet vasárnap az MTI-vel.

A közlemény szerint változik a lámpák beállítása is. Ezentúl az Andrassy úton az egy irányba haladó járművek egyszerre kapnak zöldet, és megszűnnek az önálló kerékpáros-jelzőlámpák.

A teljes szakaszon új aszfaltot kap a parkolósáv és a kerékpársáv, és az utóbbit piros színnel is kiemelik. A piros színű bevonat a forgalombiztonságot szolgálja, számos európai példa alapján, alkalmazását a BKK más helyszíneken is tervezi.

A beruházás első szakaszában, április 16-tól 22-ig az Oktogon és a Nagymező utca között az Erzsébet tér irányában, a második szakaszban, április 23-tól 29-ig a Nagymező utca és a Bajcsy-Zsilinszky út között, szintén az Erzsébet tér irányában zajlanak a munkák.

A harmadik fázisban, május 2-től 7-ig a Bajcsy-Zsilinszky út és az Nagymező utca között, míg a negyedik fázisban, május 8-tól 13-ig a Nagymező utca és az Oktogon között a Hősök tere irányában dolgoznak majd a BKK Közút munkatársai.

Az érintett szakaszokon tilos lesz a parkolás a munkavégzés idején.

A kivitelezési munkákat a BKK Közút saját kapacitásaival végzi el. Címké: főváros

<http://www.nepszava.hu/articles/article.php?id=540725>

(Nepszava.hu, 2012. április 16., hétfő)

Így újul meg a bringások miatt a pesti belváros

A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) hétfőn megkezdte az Andrássy út belső szakaszán a forgalmi rend átalakítását. A munkák eredményeként megcserélik a parkolósávot és a kerékpársávot. Az intézkedés célja a forgalombiztonság és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása, derül ki a BKK közleményéből.

A kerékpársáv jelenlegi kialakítása sok jogos kritikát kapott az autósok és a kerékpárosok részéről. A parkoló autók "mögé" eldugott kerékpársávon közlekedőkre se a jobbra kanyarodó autók, se a parkoló autókból kiszálló utasok, se a gyalogosok nem számítottak, mindez sok konfliktust és balesetveszélyes helyzetet okozott.

Az új forgalmi rend célja, hogy a jobbra kanyarodó autók és biciklisek többé ne veszélyeztessék egymást, a kerékpáros közlekedést ne akadályozzák parkoló vagy rakodó autók, ne kerüljön kuka rendszeresen a kerékpársávra és a parkoló autókból kiszállók is nagyobb biztonságban legyenek. A kerékpársáv és a parkolósáv közé egy ajtónyitási biztonsági sáv kerül, hogy a váratlanul kinyíló ajtók ne okozzanak balesetet.

Az önálló jobbra kanyarodó sávval ellátott keresztezésekben a kerékpársáv a jobbra kanyarodó és az egyenes forgalmi sáv közé kerül, így a jobbra kanyarodó autók először a besorolási szabályok szerint keresztezik a kerékpársávot, és csak utána kanyarodnak jobbra. Változik a lámpák beállítása is: ma több csomópontban a kerékpárosok és a gépjárművek felváltva kapnak zöld jelzést, így mindenkire kevesebb zöldidő jut és a kerékpárral való közlekedés kényelmetlen. Ez a működési elv megszűnik, az Andrássy úton az egy irányba haladó járművek egyszerre kapnak zöldet, az önálló kerékpáros jelzőlámpák megszűnnek, mindenkire hosszabb zöldidő jut. Megszűnik a nyomógombos jelzőlámpa az Oktogonnál, így a kerékpárosok számára az egyik legkényelmetlenebb csomópont alakul át. A többi kereszteződésben, ahol lehet, ott a kerékpárosok számára a csomóponti megállás helyét jelző vonal (stopvonal) a gépjárművek stopvonalánál előrébb kerül.

A teljes szakaszon új aszfaltot kap a parkolósáv és a kerékpársáv, utóbbit piros színnel is kiemeljük. A piros színű bevonat a forgalombiztonságot szolgálja, számos európai példa alapján, alkalmazását a BKK más helyszíneken is tervezi. A bevonat az aszfalttal megegyező érdességű lesz, és eltérő színével felhívja a figyelmet az önálló kerékpársávra. A parkolókat és taxiállomásokat újra felfestjük, a nagykockakő burkolat a buszmegállóknál megmarad.

http://penzcentrum.hu/utazas/igy_ujul_meg_a_bringasok_miatt_a_pesti_belvaros.1032276.html

(penzcentrum.hu, 2012. április 16., hétfő)

Biztonságosabb lesz az Andrássy úti biciklisáv

A Magyar Kerékpárosklub üdvözli a fővárosi Andrássy úton lévő bicikliút átépítését; a munkálatok - amelyek során "helyet cserél" a parkolósáv és a kerékpársáv az Oktogon és a Bajcsy-Zsilinszky út között - hétfőn kezdődtek.

László János, a klub elnöke hétfőn az MTI-nek elmondta: már évek óta szerették volna elérni, hogy az átépítés megkezdődjön, mivel az eddigi állapot nem tette lehetővé "a természetes és együttműködő közlekedést".

A járda és a parkoló autók közé szorított kerékpársávon közlekedőket csak nehezen érzékelték például az éppen lekanyarodó, parkoló autóvezető. Ráadásul az anyósülésről kiszálló utas figyelmen kívül nyitja az autó ajtaját, mint a sofőr, amiből sok baleset származott - tette hozzá.

80

László János szerint a jövőben az Andrássy úton is a "sávos" közlekedés szabályai érvényesülnek majd, ami biztonságosabb közlekedést tesz lehetővé.

A fővárosban továbbra is sok olyan bicikliút van, amely nem felel meg az alapvető elvárásoknak. Ilyen az Andrássy út folytatása, az Oktogontól a Hősök teréig. Itt a sétányon vezetik a biciklisávot,

ami a gyalogosok miatt elfogadhatatlan. Hasonló okokból rossz a Bajcsy-Zsilinszky úton, illetve a járdán vezető bicikliút is. Ezeket is át kell alakítani, mert ez az állapot a biciklisekre és a gyalogosokra is veszélyes - fűzte hozzá.

A munkálatokat több szakaszban végzi, és várhatóan május 13-án, vasárnap fejezi be a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) - közölte a szervezet vasárnap az MTI-vel.

A közlemény szerint változik a lámpák beállítása is. Ezentúl az Andrassy úton az egy irányba haladó járművek egyszerre kapnak zöldet, és megszűnnek az önálló kerékpáros-jelzőlámpák.

A teljes szakaszon új aszfaltot kap a parkolósáv és a kerékpársáv, és az utóbbit piros színnel is kiemelik. A piros színű bevonat a forgalombiztonságot szolgálja, számos európai példa alapján, alkalmazását a BKK más helyszíneken is tervezi.

A beruházás első szakaszában, április 16-tól 22-ig az Oktogon és a Nagymező utca között az Erzsébet tér irányában, a második szakaszban, április 23-tól 29-ig a Nagymező utca és a Bajcsy-Zsilinszky út között, szintén az Erzsébet tér irányában zajlanak a munkák.

A harmadik fázisban, május 2-től 7-ig a Bajcsy-Zsilinszky út és az Nagymező utca között, míg a negyedik fázisban, május 8-tól 13-ig a Nagymező utca és az Oktogon között a Hősök tere irányában dolgoznak majd a BKK Közút munkatársai.

Az érintett szakaszokon tilos lesz a parkolás a munkavégzés idején.

A kivitelezési munkákat a BKK Közút saját kapacitásaival végzi el. Forrás: MTI

<http://www.stop.hu/belfold/biztonsagosabb-lesz-az-andrassy-uti-biciklisav/1026519/>

(stop.hu, 2012. április 16., hétfő)

200 millióval többre kerül az 1-es és 3-as villamos felújítása

Az eredetileg becsült nettó 690 millió forint helyett nettó 888 millió forintért tervezi meg a nyertes konzorcium a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által az 1-es és a 3-as villamos vonal korszerűsítéséhez és meghosszabbításához szükséges kiviteli tervek elkészítésére és a tervezői művezetésre kiírt nyílt közbeszerzést; az eredmény a hétfői Közbeszerzési Értesítőben jelent meg.

Ügyvezető

Álláshirdetés

A felhívásra egyetlen ajánlat érkezett, azt az UVATERV Út-, Vasúttervező Zrt. (mint konzorciumvezető), továbbá a Főmterv Zrt., a Közlekedés Kft. és az ÚT-TESTT Kft. adta be. A konzorcium lett a nyertes.

A projekt uniós támogatású "az 1-es és 3-as villamos vonalak továbbfejlesztésének I. üteme, a budapesti körgyűrűs, kötöttpályás hálózat fejlesztésének részeként" című KÖZOP-program alapján.

A BKK a projekt részeként az 1-es villamos vonalán a Bécsi úti végállomás és a Kerepesi út között lecseréli a vágányokat, felsővezetéseket, illetve az energiaellátó hálózatot is. A Rákóczi hídon keresztül a vonalat három kilométerrel meghosszabbítják a Szerémi út - Hengermalom út útvonalon a Fehérvári útig, a Szerémi és Etele úti szakasz füvesített pályaként valósul meg. Új megállók létesülnek a Nádorkerti útnál, a Budafoki útnál, a Hauszmann Alajos utcánál, a Hengermalom és a Fehérvári útnál.

Fotó:

Wikipedia

A meglévő és a tervezett szakaszokon valamennyi peron teljesen átépül, alacsonypadlós villamosok fogadására alakítják át, új perontetők és utastájékoztató rendszer épül ki.

A 3-as villamos vonalán teljes pályarekonstrukció lesz a Mexikói úton, az Erzsébet királyné útján, a Fehér úton, az Éles sarok térségében, a Körösi Csoma Sándor úton és az Üllői útnál. A teljes vonalon megújulnak a keresztező utak átjárói, a peronok, a felsővezeték, az energiaellátási hálózat is, a jelzőlámpás csomópontokban pedig áthangolják a lámpákat úgy, hogy a Nagykörúthoz hasonlóan a villamosokat részesítik előnyben.

http://hvg.hu/gazdasag/20120416_1es_3as_villamos#rss

(origoingatlan.hu, 2012. április 16., hétfő)

888 millió két budapesti villamosvonalra

Az eredetileg becsült nettó 690 millió forint helyett nettó 888 millió forintért tervezi meg a nyertes konzorcium a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által az 1-es és a 3-as villamosvonal korszerűsítéséhez és meghosszabbításához szükséges kiviteli tervek elkészítésére és a tervezői művezetésre kiírt nyílt közbeszerzést; az eredmény a hétfői Közbeszerzési Értesítőben jelent meg.

A felhívásra egyetlen ajánlat érkezett, azt az UVATERV Út-, Vasúttervező Zrt. (mint konzorciumvezető), továbbá a Főmterv Zrt., a Közlekedés Kft. és az ÚT-TEST Kft. adta be. A konzorcium lett a nyertes.

A projekt uniós támogatású "az 1-es és 3-as villamosvonalak továbbfejlesztésének I. üteme, a budapesti körgyűrűs, kötőpályás hálózat fejlesztésének részeként" című KÖZOP-program alapján.

A BKK a projekt részeként az 1-es villamos vonalán a Bécsi úti végállomás és a Kerepesi út között lecseréli a vágányokat, felsővezetéseket, illetve az energiaellátó hálózatot is. A Rákóczi hídon keresztül a vonalat három kilométerrel meghosszabbítják a Szerémi út - Hengermalom út útvonalon a Fehérvári útig, a Szerémi és Etele úti szakasz füvesített pályaként valósul meg. Új megállók létesülnek a Nádorkerti útnál, a Budafoki útnál, a Hauszmann Alajos utcánál, a Hengermalom és a Fehérvári útnál.

A meglévő és a tervezett szakaszokon valamennyi peron teljesen átépül: alacsonypadlós villamosok fogadására alakítják át, új perontetők és utastájékoztató rendszer épül ki.

A 3-as villamos vonalán teljes pályarekonstrukció lesz a Mexikói úton, az Erzsébet királyné útján, a Fehér úton, az Éles sarok térségében, a Kőrösi Csoma Sándor úton és az Üllői útnál. A teljes vonalon megújulnak a keresztező utak átjárói, a peronok, a felsővezeték, az energiaellátási hálózat is, a jelzőlámpás csomópontokban pedig áthangolják a lámpákat úgy, hogy a Nagykörúthoz hasonlóan a villamosokat részesítik előnyben.

<http://www.hir24.hu/belfold/2012/04/16/200-millioval-tobbe-kerul-a-fovarosi-villamosprojekt/~~Fokusz>

(hir24.hu, 2012. április 16., hétfő)

A becsülnél többbe kerül az 1-es és a 3-as villamos vonal meghosszabbításának kiviteli tervezése

A becsülnél többbe kerül az 1-es és a 3-as villamos vonal meghosszabbításának kiviteli tervezése

Az eredetileg becsült nettó 690 millió forint helyett nettó 888 millió forintért tervezi meg a nyertes konzorcium a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által az 1-es és a 3-as villamos vonal korszerűsítéséhez és meghosszabbításához szükséges kiviteli tervek elkészítésére és a tervezői művezetésre kiírt nyílt közbeszerzést; az eredmény a hétfői Közbeszerzési Értesítőben jelent meg.

A felhívásra egyetlen ajánlat érkezett, azt az UVATERV Út-, Vasúttervező Zrt. (mint konzorciumvezető), továbbá a Főmterv Zrt., a Közlekedés Kft. és az ÚT-TEST Kft. adta be. A konzorcium lett a nyertes. A projekt uniós támogatású "az 1-es és 3-as villamos vonalak

továbbfejlesztésének I. üteme, a budapesti körgyűrűs, kötöttpályás hálózat fejlesztésének részeként" című KÖZOP-program alapján.

A BKK a projekt részeként az 1-es villamos vonalán a Bécsi úti végállomás és a Kerepesi út között lecseréli a vágányokat, felsővezetéseket, illetve az energiaellátó hálózatot is. A Rákóczi hídon keresztül a vonalat három kilométerrel meghosszabbítják a Szerémi út - Hengermalom út útvonalon a Fehérvári útig, a Szerémi és Etele úti szakasz fűvesített pályaként valósul meg. Új megállókat létesülnek a Nádorkerti útnál, a Budafoki útnál, a Hauszmann Alajos utcánál, a Hengermalom és a Fehérvári útnál.

A meglévő és a tervezett szakaszokon valamennyi peron teljesen átépül, alacsonypadlós villamosok fogadására alakítják át, új perontetők és utastájékoztató rendszer épül ki.

A 3-as villamos vonalán teljes pályarekonstrukció lesz a Mexikói úton, az Erzsébet királyné útján, a Fehér úton, az Éles sarok térségében, a Körösi Csoma Sándor úton és az Üllői útnál. A teljes vonalon megújulnak a keresztező utak átjárói, a peronok, a felsővezeték, az energiaellátási hálózat is, a jelzőlámpás csomópontokban pedig áthangolják a lámpákat úgy, hogy a Nagykörúthoz hasonlóan a villamosokat részesítik előnyben.

http://automenedzser.hu/auto_hirek/2012/4/16/A_becsultnel_tobbe_kerul_az_1es_es_a_3as_villamos_vonalan/TTXSY0#rss

(automenedzser.hu, 2012. április 16., hétfő)

MÁV

Síntörés miatt késnek a vonatok a Budapest-Hatvan-Miskolc vonalon

Késnek a vonatok a Budapest-Hatvan-Miskolc vasútvonalon, mert a Heves megyei Vámosgyörk és Ludas között eltört a sín - közölte a Mávinform hétfőn reggel az MTI-vel.

MTI - 2012.04.16. 09:53

A közlemény szerint a síntörés miatt le kellett zárni az egyik vágányt ezen a szakaszon, ezért a vonatok átlagosan 10-15 perc késéssel közlekednek.

A MÁV szakemberei várhatóan 13 órára tudják megjavítani a sínt, a vonatok addig csak a másik vágányon, váltakozó irányba közlekedhetnek - tették hozzá.

http://www.delmagyar.hu/belfold_hirek/sintores_miatt_kesnek_a_vonatok_a_budapest-hatvan-miskolc_vonalon/2274632/?utm_source=rssfeed

(delmagyar.hu, 2012. április 16., hétfő)

Síntörés miatt késnek a vonatok a Budapest-Hatvan-Miskolc vonalon

Késnek a vonatok a Budapest-Hatvan-Miskolc vasútvonalon, mert a Heves megyei Vámosgyörk és Ludas között eltört a sín - közölte a Mávinform hétfőn reggel az MTI-vel.

A közlemény szerint a síntörés miatt le kellett zárni az egyik vágányt ezen a szakaszon, ezért a vonatok átlagosan 10-15 perc késéssel közlekednek.

A MÁV szakemberei várhatóan 13 órára tudják megjavítani a sínt, a vonatok addig csak a másik vágányon, váltakozó irányba közlekedhetnek - tették hozzá.

http://nol.hu/mozaik/sintores_miatt_kesnek_a_vonatok_a_budapest-hatvan-miskolc_vonalon

(nol.hu, 2012. április 16., hétfő)

MSZP: vasútleépítés Békéscsabán

- Sokat változott a Fidesz közlekedés-politikája az elmúlt egy évben. 2010. júliusában ugyanis újranyitotta a kihasználatlan és veszteséges szárnyvonalakat mondván, hogy a "vasútnyitás társadalom-politikai kötelezettség". Most viszont a kihasználatlanságra hivatkozva megszüntette az országban közlekedő vonatok hetedét. Ez a döntés azonban sokkal több embertől veszi el a vasúti közlekedés lehetőségét, mint amennyit "visszaadott" a tömegközlekedésbe az alig használt szárnyvonalak újranyitásával. A járatmegszüntetések igazi vesztesei között található Békés megye. A megyeszékhelyek közül városunkat érintette a leghátrányosabban a "párhuzamosságok megszüntetése". Az új vasúti menetrend életbe lépésével nehezebb lesz megközelíteni vasúton Békéscsabát. Csökkent a járatok száma, amelyen a fővárosba lehetett eljutni, és ami még szomorúbb, hogy a környező településekről is nehezebb lesz eljutni a békési megyeszékhelyre - véli Miklós Attila, az MSZP békéscsabai szervezetének elnöke.

Vantara Gyula, Békéscsaba polgármestere szerint nem lesznek elbocsátások. A szakértők szerint azonban a járatritkítás következményeként 6000 munkóra szűnik meg Békés megyében, mely 45-50 munkahelyet fog érinteni. A Mozdonyvezetők Szakszervezete szerint is várhatók elbocsátások, de ez józan ésszel is belátható, ha megszűnik a járatok hetede, akkor nem kell annyi alkalmazott sem - közölte Miklós Attila.

A szocialista önkormányzati képviselő úgy véli, többen próbálták elaltatni a közvéleményt, hogy csak a "lehető legkisebb mértékben sérülhetnek az utazóközönség többségi igényei". A részletekből ezzel szemben látható, hogy késő délutántól nem lehet átszállás nélkül eljutni a fővárosba. A Budapestre közlekedő szerelvények fele nemzetközi vonat, melyek érkezési időpontja – az eddigi tapasztalatok szerint – finoman szólva is bizonytalanságot rejt magában. Az Újszeged – Makó – Mezőhegyes – Békéscsaba vonalon napi nyolc szerelvényből öt megszünt, és sok helyen csak a kirakat szintjén marad meg a közlekedés; azaz csak reggel és este jár vonat.

A szocialista politikus hozzátette: hamarosan Békéscsabára ér a vasútfejlesztés, melynek végén Békéscsaba és Gyoma között is 160-nal közlekedhet a vonat és felújítják a vasútállomást. Sajnos azonban mire ideér a fejlesztés lassan nem marad vonat ami közlekedhetne a felújított pályán. Békéscsaba polgármestere a közlekedésben lévő párhuzamosságok megszüntetéséről beszél, de elfelejti, hogy busszal minimum másfél órával később lehet eljutni a fővárosba, mint vasúton. Vantara Gyula logisztikai központot álmodik, eközben parlamenti szavazataival még az eddig viszonylag jól működő közlekedésben is hátrányos helyzetbe hozza Békéscsabát.

http://hir6.hu/cikk/63823/mszp_vasutleepites_bekescsababan

(hir6.hu, 2012. április 16., hétfő)

Kevés utasnál verte ki a biztosítékot a menetrend-módosítás

A legtöbb utas belekóstolt, milyen a tömegközlekedés a módosított menetrend után.

A békéscsabai vasútállomáson egy - indulatát cseppet sem palástoló - férfi szerint annak kell vonatra szállnia, aki kitalálta a változtatásokat. Akadt olyan is, aki egyetértett a döntéssel, úgy vélte, a Békéscsaba-Kötegyán vonalon sok volt a felesleges szerelvény.

A megyeszékhely buszállomásán volt, aki nem is tudta, hogy vasárnaptól módosított rend szerint közlekednek a buszok. A két tanuló lány szerint eddig is ésszerű volt a közlekedés, csak egy-két csatlakozásnál kellett órákat ücsörögni.

A témáról és az utasok véleményéről bővebben olvashat a Békés Megyei Hírlapáprilis 17-ei számából.

<http://www.beol.hu/cikk/437933>

(beol.hu, 2012. április 16., hétfő)

EGYÉB

Üresjárat

Nem ezért keresztelték ugyan néhány éve szemérmesen közösségi közlekedésre a tömegközlekedést, de ebben valójában benne volt a probléma lényege. A gondot ugyanis alapvetően a tömeg hiánya jelenti. Magyarország nagyon sok településén egyszerűen hiányoznak azok, akik elégségesen nagy számban szeretnének A-ból B-be utazni. Nélkülük csak veszteségek árán lehet üzemeltetni a busz- és vonattjáratokat, amelyek így előbb-utóbb a költségcsökkentő állam áldozatává válnak. Ahogyan most is. Megfelelő közlekedési infrastruktúra nélkül viszont még kevesebbeknek lesz miért A-ból B-be utazni. Ördögi kör ez, amiből a magyar kormányok nem tudnak kitörni. A (tömeg)közlekedők haragjától félve rész megoldásokkal operálnak, összehangolt programokba nem mernek belevágni. A közlekedésünket egyszerre jellemezte és jellemzi az „átadáorientált” autópálya-építés és a vonathálózat lerohasztása. A kormány most azt csinálja, amit az elátkozott „elmúlt nyolc évben” a szocialisták és a szabad demokraták is, csak ők akkor a Fidesz átkai közepette. De ehhez az elszánáshoz is kellett két év gyürkőzés. Minden esély megvan arra, hogy ez a négy év is anélkül telik el, hogy az aktuális kormány belevágna a közösségi közlekedés átszervezésébe. Ez csak látszólag pénzkérdés. Természetesen az is, de először arra az egyszerű kérdésre kellene választ adni: milyen feladatokat milyen minőségben akar ellátni az állam a közlekedési infrastruktúra működtetésével? Mindaddig, amíg ezt nem tudja, fölösleges egyetlen fillért kiadnia vagy megtakarítania ezen a területen. (A szerk.)

(Népszabadság, 2012. április 17., kedd, 1. oldal)

Nincs választás?

Hargitai Miklós

Van más választás: a polgári Magyarország. Ez volt a Fidesz 1998-as választási győzelmét hozó kampányszlogen, és a párt azóta is ennek az ígéretnek a jegyében él. Ez a mitológia arról szól, hogy amikor a sors kegyetlen fintora folytán mások kormányoznak, akkor az ország egyik válságtól a másik megszorításig tántorog. De a magyarokra néha rámosolyog a polgári kormányzás napsugara, és ezekben a kitüntetett időszakokban a nemzet meg az emberek érdeke minden másnál fontosabbá válik. Ilyenkor a Fidesz véget vet a vidéknyomorításnak, véget annak a gyakorlatnak, hogy filléres megtakarítások érdekében (amelyeket amúgy is könnyedén ki lehetne váltani az esztelen kormányzati propaganda, a túlburjánzott bürokrácia és a korrupció visszavágásával) vasútvonalakat zárnak be, járatokat ritkítanak, falusi kisiskolákat szüntetnek meg, kifejezetten a nemzethalál gyorsítása végett. A Fidesz - ez is a mítosz része - több pénzt hagy az embereknek: kevesebb adót szed, és sokkal bőkezűbben adakozik az oktatásra, az egészségügyre, a közösségi közlekedésre, a mezőgazdaságra, a kis- és középvállalkozásokra. Megteheti, hiszen puritán és átlátható kormányzása, meg a pénzszivattyúk elzárása nyomán lesz (van) miből költeni. Nem az a furcsa,

hogy ezt az emberek - olykor milliós nagyságrendben - elhiszik, hiszen mindenki szívesen álmodik egy ideális világról, ahol az állam racionálisan működik, a politikusok pedig igazat mondanak. Inkább az a meglepő, hogy olyankor is korlátok között maradnak az érzések, amikor sokadjára derül ki: ebben a kétpólusú feltételrendszerben leginkább csak azt választhatjuk meg, hogy ki csap be minket legközelebb. Most éppen a vasút- és buszközlekedésben zajlik le egy újabb olyan „reform”, amely - legalábbis a kormány prezentálásában - úgy vesz el tőlünk bal kézzel, hogy közben duplán ad a jobbal. A vasúti járatok hetedét leállítják ugyan, de „a felszabaduló járműveknek köszönhetően lehetőség nyílik a nagyobb utasforgalmú vonalakon közlekedő vonatok erősítésére, így csökkentve a zsúfoltságot és javítva az utasok kiszolgálását”. Tegnap reggel, az új menetrend első munkanapján a reggeli csúcsidőben a Székesfehérvár- Budapest fővonalon - a megszokott piros Flirt motorvonatok helyett - egy fél évszázados villanymozdony vontatta, 40+ éves kocsiából álló kohószökevény szerelvény képében robogott be az erősítés, 105 perc alatt leküzdve a 60 kilométeres távolságot. A polgári Magyarország egyre jobban hasonlít arra a százszor elátkozott, korrupt, szétlopott, elsorvasztott és magára hagyott előző Magyarországra, aminek a meghaladása érdekében - a jelenleg érvényes kánon szerint - a fülkék magányában forradalmat csináltunk. A győztesek naponta bizonyítják, hogy fölösleges volt: nincs az a kétharmad, ami ezt a csak magára figyelő, a saját világából kilátni képtelen, hazug és haszontalan elítelt leválthatná.

(Népszabadság, 2012. április 17., kedd, 11. oldal)

100 milliárd jut a tömegközlekedés fejlesztésére

A korábbi érték duplájára, 100 milliárd forintra emeli a kormány a közösségi közlekedés infrastrukturális feltételeit biztosító keretet. A Magyar Fejlesztési Bank programjában elérhető hitelek futamideje legfeljebb 15 év. Az MFB Községi Közlekedésfejlesztés Finanszírozási Programból személyszállítási közszolgáltatási feladat ellátására vonatkozó közszolgáltatási szerződéssel rendelkező vállalkozások juthatnak forráshoz. A hitelből kötöttpályás vagy közúti személyszállításra alkalmas, típusengedéllyel rendelkező, új vagy használt járművek vásárlását, felújítását finanszírozhatják. Támogatható cél az elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez kapcsolódó beruházások finanszírozása és a környezetvédelem szintjének emelését lehetővé tevő, új (akár belvízi) szállítóeszközök beszerzése is. Az igénybe vehető hitelösszeg alsó határa 50, egyes esetekben 100 millió forint, felső korlát nincs. Az egyes hitelek futamideje maximum 15 év, a kamat az EURIBOR-hoz kötődik. A programról a Magyar Fejlesztési Bank egyebek mellett a közeljövőben kezdődő, hét nagyvárost érintő országjáró körútján is részletes tájékoztatást ad - derül ki a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közleményéből.

<http://www.orientpress.hu/97820/RSS>

(orientpress.hu, 2012. április 16., hétfő)

Gyorshajtókat és illegális határsértőket keresnek az utakon

A húsvéti közúti ellenőrzés után máris itt vannak a következő akciók a Békés megyei utakon is.

Harmincöten ültek kerékpárra vagy volán mögé ittasan a húsvéti ünnepek idején a Békés Megyei Rendőr-főkapitányság területén - tájékoztatta lapunkat Albert István sajtósóvivő.

Húsvét vasárnapján buktak meg a legtöbben az ellenőrzések során, akkor 15 kerékpárosnál, egy teherautó-, valamint egy autóvezetőnél mutatott ki alkoholfogyasztást a szonda. A vizsgált négy napban április 6. és 9. között főként a biciklisek buktak meg a megállítottak közül, összesen huszonnyolcan.

Albert István elmondta, emellett akadt még egy motoros, két teherautósofőr, illetve négy személygépkocsi vezető, akik a gyanú szerint vezetés előtt szeszes italt fogyasztottak.

Emellett az országos rendőrfőkapitány - tekintettel az illegális migráció elleni küzdelemre - hétfőtől a szükséges ideig, de legkésőbb május 15-éig az ország egész területére fokozott ellenőrzést rendelt el. Ugyancsak héten, mégpedig keddtől háromnapos Tispol akció várható országszerte, így Békés megyében is. A kezdeményezés célja ezúttal a gyorsabbnak ítélt járművek kiszűrése.

<http://www.beol.hu/cikk/437909>

(beol.hu, 2012. április 16., hétfő)

50-ről 100 milliárd forintra növelte a közösségi közlekedés fejlesztésére szolgáló hitelkeret a kormány

50-ről 100 milliárd forintra növelte a közösségi közlekedés fejlesztésére szolgáló hitelkeret a kormány – közölte az NFM. A kibővített árfolyamfedezeti kötelezettségvállalással is támogatott programban elérhető hitelek futamideje legfeljebb 15 év.

(Inforádió, 2012. április 16., hétfő)

- VÉGE -