

MOZGÁSBAN



XLVI. ÉVFOLYAM

II. SZÁM



BUDA

Amikor a nagyok „legóznak”

Értékes buszlelet

140 éves a fogaskerekű

VANNAK AZÉRT JÓ DOLGOK IS

Bolla Tibor, vezérigazgató

IV. BKV Labdarúgó Bajnokság

ősz forduló

2014. szeptember 20-án újra gazdát keres a vándorkupa!

A nagy sikerre való tekintettel immáron 4. alkalommal mérkőzhetnek meg egymással az amatőr női és férfi focicsapatok. Az izgalmasnak ígérkező megmérettetésre a belsokommunikacio@bkv.hu e-mail címen nevezhetnek szeptember 1-jéig.

Találkozunk az Előre SC Sportpályán!

Kedves Kollégák!

Beköszöntött a nyár, hamisítatlan júliusi meleg van. Reméljük, mindenkinek jut legalább néhány nap kellemes kikapcsolódás, pihenés!

Hadd legyünk őszinték Önökkel, olvasókkal: ezúttal különösen nehéz dolgunk volt a lapszám összeállításánál, hiszen annyi esemény történt vagy történik éppen, annyi aktualitás, érdekesség zajlik, hogy komolyan, már-már kegyetlenül kellett szelektálnunk a különböző témák között. Igyekeztük kitalálni, mit olvasnának szívesen, mi az, mi Önök szerint nélkülözhetetlen a magazin nyári számából. Reméljük, sikerült!

Bolla Tibor vezérigazgató nyíltan beszél anyagi helyzetről, adósságrendezésről, buszkiszervezésről a 8-g. oldalon.

Takács Péter vezérigazgató-helyettesével a járművek életartamának meghosszabbításáról beszélgetünk a 14-15. oldalon.

Bemutatjuk a – talán már nem is annyira új – PKD buszt, áttekintjük az idén 140 éves Fogaskerekű történetét, és megismerhetik rongálók elleni kampányunkat. A Verőcéhez tartozó Magyarúton talált értékes buszlelet pedig igazi ínycsésze – ne hagyják ki (22-23. oldal).

Tovább folytatódik a jegy- és bérletértékesítésről szóló cikksorozat a 18-19. oldalon.

A 26-27. oldalon bemutatkozik a Turisztikai Divízió, remek kiadvány, városnéző programokat ajánlva – a nyári szünet idején különösen aktuális!

Ígéretünkhöz híven fotó összeállítást készítettünk a tavaszi focikupáról és a telephelyi közös virágültetéséről is. Őszintén reméljük, hogy még sok ilyen, és ezekhez hasonló programban lesz részünk, mert a jó hangulat garantált, de a képek úgyis önmagukért beszélnek.

Természetesen megszokott, szeretett állandó rovatainkról sem feledkeztünk meg, így olvashatnak a biztonságos közlekedésről, gyermeknevelésről, szórakozásról is.

Néhány hónapra bezár a Deák téri múzeum – tájékoztatónkat a 15. oldalon találják.

Szeptemberben újabb labdarúgó kupán mérhetik össze tudásukat és lelkesedésüket a csapatok. Várjuk a jelentkezéseket!

Jó olvasást, jó szórakozást kíván a Mozgásban magazin szerkesztősége!

Jó olvasást kíván
a Mozgásban Magazin szerkesztősége!

TARTALOM

Hírek itthonról	4-5
Hírek a világból	6-7
INTERJÚ	
Vannak azért jó dolgok is – Bolla Tibor	8-9
AKTUÁLIS	
Amikor a nagyok „legóznak”	10-11
VISSZAPILLANTÓ	
140 éves a fogaskerekű.....	12-13
AKTUÁLIS	
A hosszú élet tudományos képelte.....	14-15
Ideiglenesen bezár a Deák téri múzeum	15
POSZTER	16-17
Jegy és bérletértékesítés	18-19
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	
Nyári szünet.....	20

KAMPÁNY	
Összefogás a rongálók ellen.....	21
LELET	
Értékes buszlelet	23
CSAPATÉPÍTÉS	
Virágos munkahely.....	24-25
SZABADIDŐ	
Turisztika a BKV háza táján	26-27
Focikupa.....	28
GYEREKSAROK	
Megtartani vagy elengedni?	29
SPORT	
A BKV-Előre eredményei	30
Hirdetések	31

EGÉSZSÉGES MUNKAHELY DÍJ Az Európai Munkavédelmi Ügynökség (EU-OSHA) Nemzeti Fókuszpontja és a MUFOSZ Munkabiztonsági és Foglalkozás-egészségügyi Szövetség szervezésében 2014. április 24-én a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Dístermében Egészséges munkahelyek – Kezeljük a stresszt! címmel egésznapos konferenciát tartottak.

A konferencia keretein belül díjátadásra is sor került a Munkavédelemben Kiemelkedő Munkát Végzők Elismeréseként.

Egy fő munkáltatói oldalról kapott díjat és egy fő a munkavállalói, érdekképviseleti oldalról. Ez utóbbit Ujj Sándor, a BKV Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottságának elnöke vehette át.



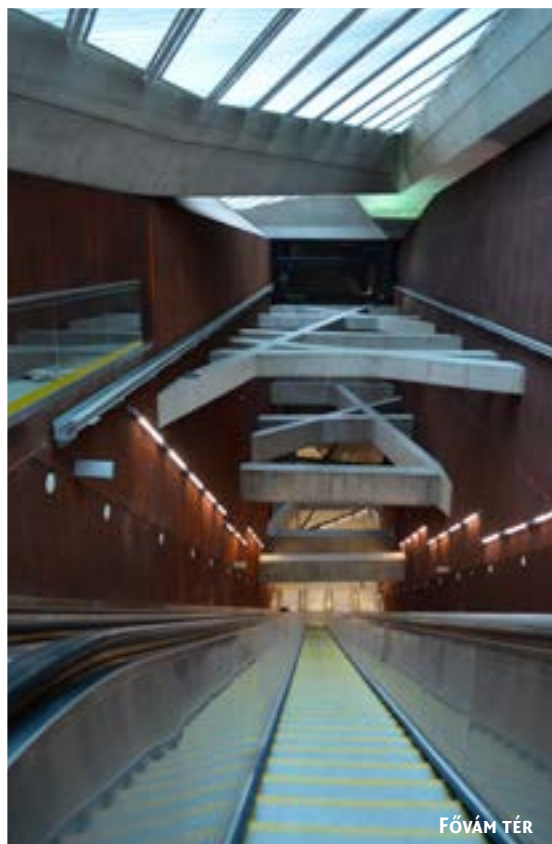
MEGÉRKEZTEK A SKODÁK MISKOLCRA A sínpálya és a megállók közelmúltbeli felújítását követően újabb villamosokkal bővült a Miskolci Városi Közlekedési Zrt. járműparkja. Három darab új Skoda gyártmányú villamos csatlakozott a már meglévőkhöz április folyamán. A 602-es jármű április 7-én, a 603-as szerelvény április 24-én, a 604-es villamos április 28-án érkezett meg telephelyére. A villamosok sikeresen teljesítették a Nemzeti Közlekedési Hatóság által előírt darabvizsgálatokat, amelynek része a 2x250 km futáspróba is. A járművek az előírt hatósági vizsgán megfelelték, így újabb 3 villamos kezdheti meg remélhetően hosszú pályafutását a városi közlekedésben. Az új járművek a Közlekedési Operatív Program keretében megvalósuló „Miskolc városi villamosvasút fejlesztése” című projekt részeként kerültek beszerzésre. A 2014-es évben további 21 új szerelvényvel, 2015-ben pedig újabb kettővel bővül a miskolci villamosflotta, így elérve az előirányzott 31 darabos állományt, s ezzel végleg leváltva a még forgalomban lévő régebbi típusokat.



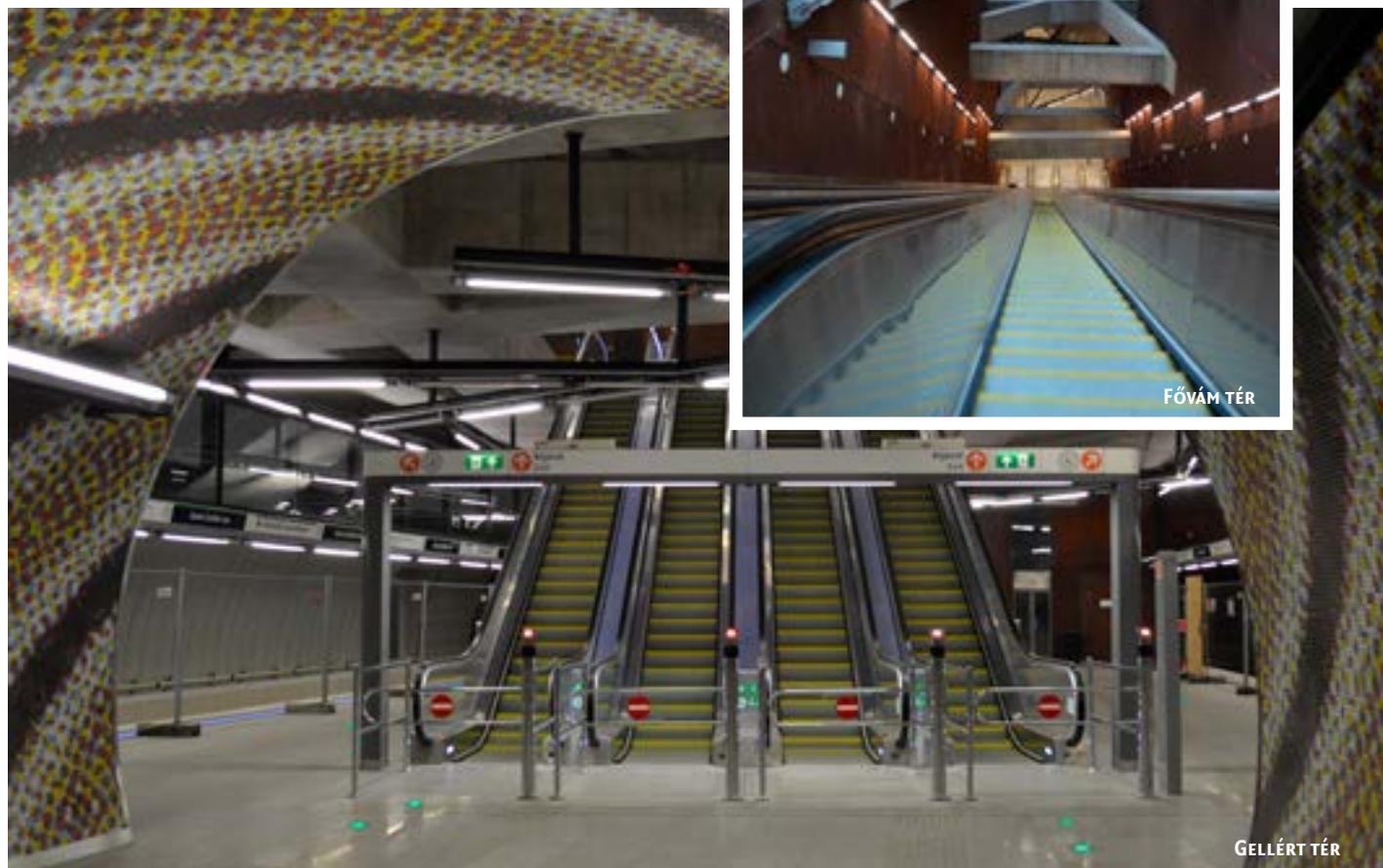
HÍREK ITTHONRÓL

DÍJAT NYERTEK A 4-ES METRÓ ÁLLOMÁSAI

Rangos építészeti díjat ítéltek oda a budapesti 4-es metró két állomásának az Architizer A+ Awards. A Sporaarchitects által nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő építészeti megoldásokkal tervezett állomások, a Fővám téri, illetve a Gellért téri megállóhelyek a közönségzavazáson elsöprő sikert arattak, ezen kívül Buszpályaudvarok és vasúti megállók kategóriában a több mint 200 fős – építészekből, dizájnerekből és fejlesztési szakemberekből álló – szakmai zsűri első díját is „elhozhatták”.



FŐVÁM TÉR



GELLÉRT TÉR



VILLAMOSOK, METRÓK, VONATOK ÉRKEZNEK SPANYOLORSZÁGBÓL Együttműködési szerződést írt alá a Nemzeti Külgazdasági Hivatal (HITA) és a spanyol Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles, S. A. de C. V. (CAF). A CAF, mely a világ egyik legjelentősebb kötött pályás járműveket gyártó vállalata több mint száz éve működik, és az Egyesült Államokban, Mexikóban, Braziliában és Franciaországban is komoly gyártóbázissal rendelkezik. A megállapodás értelmében a spanyol cég, mely a MÁV-nak és a debreceni 2-es villamos vonalára is szállított már szerelvényeket és amely nemrég a BKK által meghirdetett, 37 darab világ színvonalú villamos beszerzéséről szóló pályázati kiírást is megnyerte, Dunakeszi város körzetében végzi majd számos saját gyártású nagyvasúti, illetve városi közlekedési eszköz – villamosok, metrók és elővárosi vasúti járművek – gyártását, tesztelését, felújítását és karbantartását.

130 ÉVES A DKV Idén ünnepli megalakulásának 130. évfordulóját a DKV – Debreceni Közlekedési Zrt. A második ipari forradalom idején alakult meg a DKV jogelődje, 1884-ben indították el a városban a gőzvasutat. E jeles alkalomra számos rendezvényvel emlékezik a patinás múlttal rendelkező vállalat. A nemrég megnyitott retrospektív kiállítás az érdeklődőknek lehetőséget ad arra, hogy áttekinthessék a debreceni közlekedés változatos történetét a kezdetektől egészen napjainkig. A képek, érdekes játékok, makettek mellett az interaktív tárlat egyik fénypontja, hogy a gyerekek a villamosvezető székébe ülve virtuálisan vezethetik végig a járművet a 2-es villamos új pályáján. Ha mindez nem lenne elég, a kiállítás ideje alatt utazást tehetünk a múltba; június 14-15-én és 21-22-én délutánonként a szervezők omnibuszos városnézésre invitálják az érdeklődőket.



A JÖVŐ KAPUJÁBAN – ÖNMAGÁT FELTÖLTŐ BUSZT TESZTEL A VOLVO Egészen pontosan az elektromos útburkolat tölti majd fel az elképzelések szerint a buszt, miközben áthalad felette. A Volvo mérnökei nemrég bejelentették, hogy egy – a Svéd Közlekedési Ügynökséggel közös, a fenntartható közlekedés továbbfejlesztését célzó – projekt keretein belül Gothenburg közelében felépítenek egy kísérleti, az elektromos indukció elvén működő újfajta töltési rendszerrel ellátott útszakaszt további tesztelés céljából. A Volvo már jó ideje vizsgálja az elektromos sínek közutakba építésének megvalósíthatóságát, s úgy tû-

nik a kutatás egy új fázisába lépett. A Volvo, mely a Gothenburgban üzemelő környezetbarát elektromos hajtású buszokat is gyártja, és a Svéd Közlekedési Ügynökség tervei szerint egy létező útszakaszt alakítanának át a célokra megfelelően, és az általa nyert tesztadatok szolgáltatóknak az irányt a távolabbi technológiai fejlesztésekhez. „Azok a járművek, melyek közvetlenül az útburkolatból nyerik ki a haladáshoz szükséges energiát, úttörő lépést jelentenek az emberiség káros környezeti hatásainak csökkentésének irányában” – nyilatkozta Niklas Gustavsson, a Volvo Csoport vállalati kapcsolatokért és fenntarthatóságért felelős alelnöke.

HÍREK A VILÁGBÓL



FÁBÓL KÉSZÜLT SZÁZÉVES VILLAMOS RÓJA HELSINKI UTCÁIT A NYÁRON Finnország fővárosának lakói és az odalátogató turisták idén nyáron hétvégeente utazhatnak azzal a fából készült 105 éves muzeális villamossal, mely nosztalgiajáratként üzemel egészen augusztus végéig Helsink belvárosában. A kötött pályás matuzsálem egészen 1956-ig szolgálta az utazókat, amikor is kivonták a forgalomból. Ezután évtizedekig pihent elfelejtve, egészen 2006-ig, amikor megkezdődött az a több évig tartó, javarészt kézzel végzett felújítási folyamat, melynek eredményeképpen idén tavasszal alkalmassá vált az újbóli forgalomba helyezésre. Most pedig 5 euróért bárki jegyet válthat a piactéren, hogy 15 percre visszazötyögjön Helsink múltjába.

A JAPÁN CSÚCSTECHNOLÓGIA SPANYOL METRÓSZERELVÉNYEN ÉRKEZIK ISZTAMBULBA

Nemrég jelentette be Isztambul város önkormányzata, hogy aláírta a tervezett 119 millió eurós megállapodást a japán Mitsubishi Corporation-nal, melynek értelmében a spanyol Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF)-tól megrendelt metrókocsikat ők látják el Automata Vezetőnélküli Rendszerrel. A 2016-os és 2017-es évben két részletben leszállításra kerülő 21 teljes szerelvény, mely 126 kocsi számlál, lesz a legelső teljesen automatizált jármű az isztambuli tömegközlekedésben. Mindez része egy gigászi beruházásorozatnak, melyet az Isztambuli Önkormányzat, válaszul a folyamatosan tapasztalható közlekedési dugókra, a közelmúltban elrendelt. A törökországi népességrobbanás hatására megsokszorozódott a nagyvárosokba áramló embertömeg mennyisége, és ez alól nem kivétel Isztambul sem. Mindennaposá vált, hogy a városi közlekedése kilométeres szakaszokon órákra megbénult, és a városi tömegközlekedés nem volt képes többé versenyezni a hihetetlenül megnövekedett igényekkel. Az isztambuli városvezetés ezért többlépcsős tervet dolgozott ki, amely során 20 új metróvonalat hoznak létre, ami összesen 400 km-nyi új metróalagút megépítését és 2500 teljes járműszerelvény beszerzését jelenti.

E grandiózus terv első szakaszaként érkezik 2017-re a török fővárosba ez a 126 teljesen automatizált szerelvény, hogy birtokba vegye az addigra elkészült, Isztambul ázsai részén fekvő tengerparti külvárosát, Üsküdar-t a belső kerületekkel összekapcsoló metróvonalat. A 19,7 km

hosszú új metróalagút 16 megállót számlál majd, és közvetlen összeköttetést teremt az Európát Ázsiától elválasztó tengerszoros, a Boszporusz alatt áthaladó Marmaray vonallal, ezzel megfelelő alternatívát kínálva az eddig igénybe vehető és ezáltal leterhelt hasonló irányú felszíni közlekedési eszközökkel szemben. Európa legnagyobb kötöttpályás járműveket gyártó vállalatoként a spanyol CAF szerelvényeivel Észak-Amerikától Délkelet-Ázsiáig számos helyen találkozhatunk, a vezérlő intelligens elektronikát szállító Mitsubishi Corporation Automata Vezetőnélküli Rendszere pedig már egyértelműen bizonyított Szingapúrban, illetve Dubai ultramodern metrójáratain.



ÚJ VILLAMOSVONALAT ADTAK ÁT A SKÓT FŐVÁROSBAN

A város egyik legvitatottabb beruházásaként, az eredeti tervekhez képest 5 éves csúszással májusban átadták a nagyközönségnek Edinburgh új villamosvonalát és a 27 ultramodern szerelvényből álló járműflottát, melynek darabja 2 millió fontba került. A sok évig tartó folyamatos költségvetési vitákra megnyugtató válaszként az új járat – mely a belvárost köti össze a város repterével –, már az első héten a város lakosságának több mint egynegyedét, 130.000 utast szállított. Volt olyan nap, mikor 27.000-en vették igénybe a viszonylatot, bár ebben minden bizonnyal közrejátszott az is, hogy a népszerű zenekar, a One Direction aznap este adott koncertet a belvárosban. A projekt megközelítően 776 millió angol fontba került, és magában foglalja a villamosokat, a 14 kilométernyi pályát, és a 15 megállóhelyet. Egy szerencsétlen incidensnek köszönhetően (egy figyelmetlen fiatal lépett a sínekre, majdnem balesetet okozva) és mivel a villamosforgalom teljesen új közlekedési formának számít a skót főváros életében, a vonalat üzemeltető közlekedési társaság az átadást követően közleményben figyelmeztette a lakosságot a csendesen közlekedő szerelvények jelenlétére, különösen a gyalogosokat intve fokozott körültekintésre, emellett külön online kampányt indított a biztonságos közlekedésről.



A SOLARIS AZ UTOLSÓ KANYARBAN BEELŐZTE A MERCEDEST, legalábbis azon a nemrég lezárult liciten, ahol arról született döntés, melyik autóbüszmárka képviselői szállítsák ezentúl a Kolozsváron közlekedőket. A Kolozsvári Közszállítási Vállalat (CTP) tervei között 40 új busz beszerzése szerepel, mely annál is időszerűbb, hiszen a város külső kerületeiben a belvárosi forgalomból kimustrált, erősen elhasznált állapotú járművek közlekednek.

A kritériumok között többek között az ajánlott garancia, jelen esetben ez 3 év/180 ezer kilométer és az üzemanyag-fogyasztás szerepelt, amelyet a Solaris esetében 60,5 l/100 kilométernyire becsültek.

Kedvező döntés esetén a lengyel családi vállalkozásként indult cég sokadik nemzetközi nyertes tendere lesz ez, hiszen azon kívül, hogy 2000 óta több busztípussal is jelen van Németország városi közlekedésében, nemrég írtak alá egy 22 millió eurós megállapodást a Milánói városvezetéssel 85 darab Urbino 12-es városi busz leszállításáról.

NAPELEMES BUSZMEGÁLLÓKAT TESZTELNEK DUBAI-BAN Buszra várni egy forró nyári napon még pesten is elég izzasztó élmény, nem hogy Dubaiban, ahol legtöbbször bőven 40°C fölé emelkedik a nappali hőmérséklet. Ezért is döntött úgy 2008-ban a Dubai Közlekedésügyi Hivatal (RTA), hogy gondoskodik a busz megállóinak hűtéséről. Így ha Dubaiban várakozunk, legtöbbször kellemes hűvösben tehetjük ezt. Persze nem minden alkalommal, hiszen a megállók közül eddig csak 898-at, alig egyharmadukat klimatizálták, illetve kötötték be az elektromos hálózatba, és sok esetben a meglévő klímaberendezés is meghibásodott, arra kényszerítve az utasokat, hogy az extrém sivatagi hőséget az egyszerű alumínium-építmények alatt vészeljék át. Hogy orvosolják a szó szerint égető problémát, az RTA a lehető leginkább környezetbarát és persze költséghatékony módon, a bőséggel rendelkezésre álló napenergiát felhasználva fejlesztette ki új generációs busz megállóit. A február óta futó projekt most lépett az éles tesztek fázisába, nemrég építették fel két helyszínen a 70-es évek sci-fi filmjeinek formavilágát idéző kísérleti állomásokat, és amennyiben a várakozásoknak megfelelően teljesítenek, további 100 darab kerül elhelyezésre.



VANNAK AZÉRT JÓ DOLGOK IS

Interjú Bolla Tibor vezérigazgatóval

A Fővárosi Közgyűlés elfogadta a BKV Zrt. 2013-as beszámolóját és a 2014-es üzleti tervét. Erről, illetve a vállalatot leginkább foglalkoztató ügyekről kérdeztük Bolla Tibor vezérigazgatót.



Mennyire elégedett a 2014-es üzleti tervvel?

2013-ban az üzleti terven felül zártunk, így már negyedik éve pozitív üzemi eredménnyel gazdálkodik a BKV – ez persze, mint száz százalékgig önkormányzati cég, egy kicsit csalóka dolog. Azonban ez a trend sajnos idén már nem fog folytatódni. Több hónapos egyeztetések és tárgyalások alatt kialakult egy olyan üzleti tervváltozat, amely mind a tulajdonos/tulajdonosi képviselő, mind a BKV oldalán vállalt kompromisszumokon alapul, és amely szűken ugyan, de biztosítani tudja az idei év működési forrásait. A probléma gyökere, hogy a tulajdonosnak és megrendelőnek sincs elegendő forrása, így a teljes, előzetesen kalkulált finanszírozást nem tudják a rendelkezésünkre bocsátani. Kaptunk egy meghatározott keretösszeget, és ehhez kellett alkalmazkodnunk, elsősorban a beruházási forrásainkból visszafaragva. Bevallom, ez elég nehéz feladat volt, mert már nem igazán lehet miből elvenni, hiszen a BKV belső eladósodottságának mértéke az éves amortizáción felüli beruházási kereteket indokolna, miközben 2014-ben erre a célra csak a korrigált amortizációnk durván fele, 8 milliárd forint költhető beruházásra. Szintén jelentős hiányzó tétel az ésszerű nyereség biztosítása. Ez azért lenne fontos, mivel alapvetően ez lehetne az esedékes hiteltörlesztéseink forrása. Ennek hiányában – a Közgyűlés döntése alapján – az idei hiteltörlesztéseket a hitelek refinanszírozásával oldjuk meg. Kényszerű döntések voltak ezek, de így tudtuk biztosítani a fedezetet minden másra. Mindemellett jeleztük a fővárosnak, hogy ez így nem mehett tovább, mert ekkora összegből és ilyen amortizációs költségterítés mellett nem garantálható a jövőben a kockázatmentes működési biztonság.

Végül összességében mekkora összegből gazdálkodik a BKV?

A BKK-nak összesen 115,4 milliárd forintja van a BKV-tól megrendelt szolgáltatások kifizetésére. Ez az imént emlegetett amortizáción és hitelvisszafizetésen kívül mindenre fedezetet nyújt, tehát az érdekképvisellel kötött minden megállapodásunk teljesítésére is megvan a pénz. Jó hír tehát, hogy a bérekkal és a juttatásokkal nem lesz gond, viszont a plusz, alkalmi kifizetések még a jövő függvényei.

Van remény arra, hogy a fedezet összege növekedjen?

Kezdeményeztük, mert abban biztosak vagyunk, hogy ennyi nem lesz elegendő a jövőben. De ez már a 2015-ös év üzleti tervének a hatáskörébe tartozik, melyet rögtön három változatban is elkészítettünk. Elsőként egy minimális verziót, amely pontosan olyan tervezési premisszákat alkalmaz, mint az ideai terv. A másodikban felemeltük az amortizációs költséget, de nem számoltunk indokolt nyereséggel, a harmadik változat szintén szűkített amortizációs finanszírozással számol, viszont lesz indokolt nyereség. Ez utóbbi elengedhetetlen a banki költségeink finanszírozásához. Végül a főváros a harmadik verzióra bólintott rá, így az elismert nyereségünk 3,5 milliárd forint lehet majd.

Lát arra esélyt, hogy a közeljövőben konszolidálják a BKV-t?

Van koncepciónk arra, hogyan lehetne konszolidálni a BKV-t és miképpen lehetne megszabadítani a hitelállománytól, de ehhez nem csak mi kellünk. Mindenesetre szeretnénk csatlakozni a kormány azon szándékához, hogy minél több magyar munkahely teremtsék, ezért erősen elgondolkodtunk azon, hogy a VJSZ Kft. egy alaposabb beruházás után nem csak a nagyobb volumenű felújításoknak lehet a terepe, de akár vaskerekes járművek gyártására is berendezkedhet. Ez szerintem nem feltétlenül a valóságtól elrugaszkodott elképzelés, és le is kívánunk tenni erről egy javaslatot a főváros asztalára.

Ma már javában zajlik az autóbusz ágazat ki szervezése, mely a legnagyobb aggodalmat illetve zavart okozza társaságunk munkavállalói számára.

Az autóbusz ágazatban elindult egy új típusú modell, melynek lényeges eleme, hogy kiszervezik egy részét – legfeljebb a kétharmadát – és a társaságokat megversenyeztetik egymással. Több helyen is elmondtam: nem vagyok feltétlenül meggyőződve arról, hogy ilyen mértékben kellene mindezt végrehajtani, bár

az mindenesetre igaz, hogy ezzel gyorsan lehet látványos dolgokat elérni. Az viszont elképzelhető, hogy hosszú távon nem lesz olcsó megoldás. Vagy mindezt megfordítva is meg lehetne fogalmazni: ha a BKV csinálná, akkor sem lenne feltétlenül drágább. Az viszont nem tagadható, hogy bizonyos mértékig a kiszervezés hasznot is hajthat, hiszen a verseny jó esetben javítja a minőséget. Ám mostanra ez már elérte azt a nagyságrendet, ahol célszerű lenne egy elemzést végezni a hatásokról, költségekről, előnyökről, hátrányokról mielőtt újabb döntések születnek. Hozzá kell tenni még azt is, hogy ahhoz, hogy a BKV is felvehesse a versenyt, új buszokkal kellene ellátni, erre kidolgoztunk egy 100-150 kvótás lízingmodellt, melyben bemutatjuk, hogy az új buszok lízingelésével

Jó hír tehát, hogy a bérekkal és a juttatásokkal nem lesz gond, viszont a plusz, alkalmi kifizetések még a jövő függvényei.

együtt hogyan tudnánk vállalni a szolgáltatást. A napokban kaptuk meg a Fővárosi Közgyűlés jóváhagyását egy csökkentett mennyiségű (75 db) vonatkozó pályázat kiírására.

2013-ban elvesztettük 150 buszt – idén az agglomerációt – ezeket a döntéseket el kellett fogadnunk. Előbb-utóbb további alvállalkozói tenderek fognak befejeződni, melyek újabb kiszervezéseknek adnak terepet. Ezek kockázataira felhívtuk a figyelmet, hiszen ilyen ütemben akár több száz embert is le kellene építenünk, és ez nem jó dolog, még akkor sem, ha a megállapodások szerint a járművezetőinket egytől-egyig átveszik azok, akik megkapják a piacot.

Mindenesetre már javában folynak a BKK kötött pályás fejlesztései, amelyek a BKV – mint operátor – tevékenységében buszoptimalást, következőképpen autóbusz-vezetői felvételt indokolnak. Ráadásul van egy természetes

fluktuáció is, olyannyira, hogy most járművezetőkből nemhogy felesleg, hanem éppen létszámihiány van, tehát nagy esély van arra, hogy aki a továbbiakban is a BKV-nál szeretne dolgozni, az a jövőben is megteheti.

Természetesen nem szeretnék elmenni a pozitív változások mellett sem, hiszen azért nagyon jó dolgok is történnek buszaink háztáján, gondolok itt a PKD-buszokra (lásd: 11-12. oldal – a szerk) vagy a most érkező újabb alacsonypadlós Van Hool busz-kontingensre, mely idén ősszel állhat forgalomba. Azt azért érdemes tudni, hogy a használt buszok beszerzése nem az új buszok forgalomba állítását helyettesíti, hanem a régiék szükségszerű felújítását váltja ki, és teszi ezáltal lehetővé a 20 évesnél idősebb buszok selejtezését. A használt, de jó minőségű buszok beszerzésével a járatkimaradások száma is csökken. Tekintettel a nagyszámú előregedett járműre a jövőben is lesznek tenderek jó állapotú, alacsonypadlós, használt autóbuszok beszerzésére, hiszen az elmúlt években beszerzett mintegy kétszáz jármű megfelelt a hozzájuk fűzött elvárásoknak.

Az autóbusz ágazattal szemben a vasúti ágazat viszont mintha növekedésnek indult volna, hiszen megépülése után például hozánk került a 4-es metró.

Igen, ezt nevezhetjük akár ellenirányú folyamatnak is, hisz a 4-es metró 10 %-os bővülést jelent a vasúti ágazat számára – ami jó hír, hisz munkahelyek teremtődtek, de mind a HÉV, mind az orosz metró, illetve a villamosok elavult járműparkja és infrastruktúrája egyre nagyobb problémát jelent a számunkra, és ezen problémák megoldását egyre kevésbé tudjuk továbbgörgögtetni magunk előtt. Felújítást igényel nem csak a 3-as metró, de a kisköfalatti is. Ezekbe a munkálatokba talán már a VJSZ Kft. is bekapcsolódhatna. A BKK-nak futnak villamos tenderei, és a jövőben beszerzett villamosokat is a BKV üzemeltetné (bár nem feltétlenül tulajdonolná), mely biztos, hogy jó pár embernek teremtene munkahelyet.

Elterjedt egy pletyka, hogy meglehet, kormányzati hatáskör alá vonják a fővárosi cégeket, többek között a BKV-t is. Tud erről valami konkrétumot?

A hírt sem megerősíteni, sem megcáfolni nem tudom, ezért kommentálni sem szeretném. Én is csak a médiából értesültem a különböző vélt elképzelésekről. Tény, hogy ezeket a döntéseket nem mi hozzuk, a mi dolgunk az, hogy a legjobb tudásunk szerint teljesítsünk abban a felállásban, amelyikben éppen vagyunk.

AMIKOR A NAGYOK „LEGÓZNAK”

A sajtóban több helyen is „legó” buszoknak nevezett, hivatalosan azonban PKD (partially knocked down kit) konstrukcióban vásárolt buszok nagy előrelépést jelentenek a BKV járműbeszerzésében. Nem csupán azért, mert új buszokkal fiatalodik a BKV járműparkja, hanem azért is, mert olyan újításról, kísérleti jellegű projektről van szó, amelyre még nem volt példa a BKV életében: a buszok részegységként érkeztek a BKV Kelenföldi telephelyére, ahol kollégáink saját műhelyünkben építették, végszerelték őket. Ahogyan a busz első, sajtónyilvános útján Bolla Tibor vezérigazgató mondta: „Kis lépések az országnak, de nagy lépések a BKV-nak.”



Az eddigi gyakorlattól eltérő konstrukció előnye, hogy a BKV Zrt. jelenlegi adottságaihoz jól igazodik. Egyrészt a komplett jármű adásvételéhez képest lényegesen kedvezőbb áron vásárolhatók meg a járművek, hiszen az autóbuszok részegységek és alkatrészek formájában érkeztek a BKV-hoz, bizonyos alkatrészek pedig a BKV más szerződesei révén rendelkezésre állnak. Másrészt számos járulékos értéket hordoz a projekt, hiszen a gyártásban résztvevő személyzet olyan tapasztalatokkal gazdagodik, amellyel nemcsak a későbbi karbantartásra készül fel, de az új technológiákat elsajátítva más típusok – akár a használatlan beszerzésre kerülő járművek – esetében is alkalmazható, sőt, elmondható, hogy a saját gyártású jármű iránt kialakul egyfajta elköteleződés, amely stabil alapot teremt a gondos üzemeltetéshez.

A minden elemében új busz alkatrészek formájában érkezett a Magyar Autóbuszgyártó Kft.-től, amit a BKV telephelyén a BKV szakemberei szereltek össze, hogy végül korszerű, vadonatúj magyar gyártmányú járművekkel frissüljön a BKV buszparkja.



Munkatársaink a fényezés, üvegezés, padló és utastéri burkolatok beépítését, a villamos hálózat szerelését, a vezetőfülke kialakítását, a kapaszkodórendszer kiépítését és az ülések elhelyezését végezték el a járműveken.



140 éves A FOGASKEREKŰ

A fogaskerekű vasút egyike Budapest legrégebbi közösségi közlekedési eszközeinek. A fogaskerekű nemcsak a hazai közlekedésben, de a hasonló hegyi vasutak között világviszonylatban is előkelőnek számít: Európában harmadikként készült el.

A korábban szőlőkultúrájáról ismert Svábhegy a 19. század második felében vált a főváros egyik legszebb és legkedveltebb kirándulóhelyévé. A tehetősebb pest-budai polgárok, neves művészek egymás után építették nyaralóikat, villáikat a területen. Rövidesen felmerült az igény az egyre népszerűbbé váló – de addig csak lovaskocsival vagy gyalogosan elérhető – hegy közlekedésének fejlesztésére, illetve a fővárosi közlekedésbe való bekapcsolására. 1868-tól már létezett egy lóvasút, amely a Lánchídtól Zugligetig közlekedett, de innen a Svábhegyre nem volt megoldva a közlekedés.

Európa első hegyi fogaskerekű vasútja: a Vitznau-Rigi vasút Nikolaus Rigggenbach tervei alapján 1871. május 21-én Svájcban indult útjára, az 1800 méter magas Rigi-csúcsra vitte fel utasait. Rigggenbach találmánya – a vasút két sínje között elhelyezett fogasléc, amelybe a mozdony közepén lenyúló fogaskerék kapaszkodik – új fejezetet nyitott a hegyi vasutak történetében. Európában másodikként a Bécs melletti Kahlenbergi-vasutat adták át 1874. március 22-én.

1873-ban Házmán Ferenc (az egyesítés előtti Buda utolsó polgármestere) kötött szerződést

az Internationale Gesellschaft für Bergbahnen in Basel (BGfB) nevű svájci céggel, amely a fent említett első két fogaskerekű vasutat építette. A vasúttársaság egy Rigggenbach-Schokke szabadalmi rendszerű fogaskerekű vaspálya építésére és 40 éves üzemeltetésére kapott engedélyt. Ezt az engedélyt később 13 évvel meghosszabbították (1926. október 31-ig). A vasút alsó végállomásnak az „Ecce Homo” teret, azaz a mai Városmajort, felső végpontjának a mai Sváb-hegyi megálló helyén lévő névtelen teret jelölték ki. Az engedélyben azt is lefektették, hogy a vasút csak a nyári időszakban, naponta kétszer felfelé és kétszer lefelé köteles biztosítani az utasok közlekedését.

1873. július 3-án kezdtek hozzá a vasút építéséhez egy svájci mérnök: Cathry Szaléz Ferenc irányítása alatt. Normál nyomtávú sínpályát építettek, a sínpár közé fogaslécsínt helyeztek el. A vasúti pálya teljes hossza 2883 méter, emelkedése a két végállomás között 259

méter volt. Menetideje mindkét irányba – felfelé és lejtmenetben is – 20 perc volt. Mivel a vonalon csak egy vágányt építettek, vasúti kitérőt kellett beiktatni, hogy az egymással szemben haladó vonatok elkerüljék egymást. Ezt ún. tolópadok (tolóváltók) alkalmazásával oldották meg. Beiktatásuk lehetővé tette a később általánossá váló 30 perces menetsűrűséget.

A fogaskerekű vasút megindulásához a svájci Winterthurból szereztek be három, 120 lóerős gőzmozdonyt, a Bécs melletti Hernalser Waggonfabrik gyárból pedig tíz darab zöldszínű, nyitott személykocsit, valamint három fedetlen teherkocsit vásároltak. (A következő évben még egy mozdonyt és két személykocsit vettek.) A favázás személykocsikban kilenc egymástól elválasztott ülésor volt, egyenként hat-hat ülésel. A kocsik tetején ültek a fékezők, akik fentről az egész pályát jól beláthaták. Az első favázás személykocsik közül egy maradt fenn, amelyet a fogaskerekű vasút születésének 125. évfordulójára muzeális igénnyel, korhű kivitelben állítottak helyre a BKV szakemberei.

A fogaskerekű vasút kevesebb, mint egy év alatt készült el. Ünnepléses átadására 1874. június 24-én került sor, másnap pedig a menetrendszerű forgalom is megindult. A vasút eredetileg turistavasútnak készült, ezért a megszületése utáni évtizedekben csak a nyári időszakban: április 15. és október 15. között üzemelt. A forgalom növelése érdekében már az 1880-as évek végén készültek tervek a vasút meghosszabbítására. Egy Normafaig elérő szárnyvonalról és a Széchenyi-hegyig való vonalhosszabbításról tárgyaltak, végül csak ez utóbbi megvalósítására került sor. A vonal Széchenyi-hegyig való bővítéséről 1889-ben kötöttek megállapodást. Az új 850 méteres szakasz 1890. május 15-én nyílt meg, és ezzel a vasútvonal teljes hossza több mint 3,7 km, emelkedése 327 méter lett.

1895-ben a svájci fenntartó vállalat megszűnése miatt a fogaskerekű vasút a Svábhegyi Fogaskerekű Vasút Rt.-hez került. 1910-ben a lakosság kérésére bevezették a téli üzemet is. Ehhez alkalmazkodva átalakítottak néhány kocsit, beüvegezték, kályhával látták el őket.

1918 novemberétől a fogaskerekűt a Budapesti Egyesített Villamos Vasút (BEVV) vette kezelésbe; 1926 szeptemberétől pedig a BSzKRt vette át az üzemeltetést. A BSzKRt hozzájárult a vasút villamosításához, ami 1929-ben fejeződött be, július 2-án indult meg a forgalom ismét. A villamosüzemre való átálláshoz a BSzKRt nyolc darab, mozdonyból és pótkocsiból álló, Rowan rendszerű szerelvényt rendelt a Ganz gyártól. A gőzüzemű vasút személykocsijait is átalakították, így azok a szerelvényhez kapcsolható pótkocsiként



továbbra is forgalomban maradtak. Ezek a járművek egészen 1973-ig maradtak használatban. (Az üzem 30-as pályaszámú mozdonya és 40-es pályaszámú Rowan pótkocsija maradt meg az utókoroknak.)

A második világháborúban a fogaskerekű vasút is jelentős károkat szenvedett, és a háború után az üzemeltetés nehézségei miatt – nem először – szóba került a fogas megszüntetése és buszokkal való kiváltása is. 1968-ban a január 1-jén megalakult BKV üzemeltetésébe került a fogaskerekű és a Budapest egyesítésének 100. évfordulójára készülő fővárosi vasút megtartása és felújítása mellett foglalt állást. A felújítás aktualitását nemcsak az egyesített Budapest centenáriuma adta, a fogaskerekű megépülésének 100. születésnapja is közeledett.

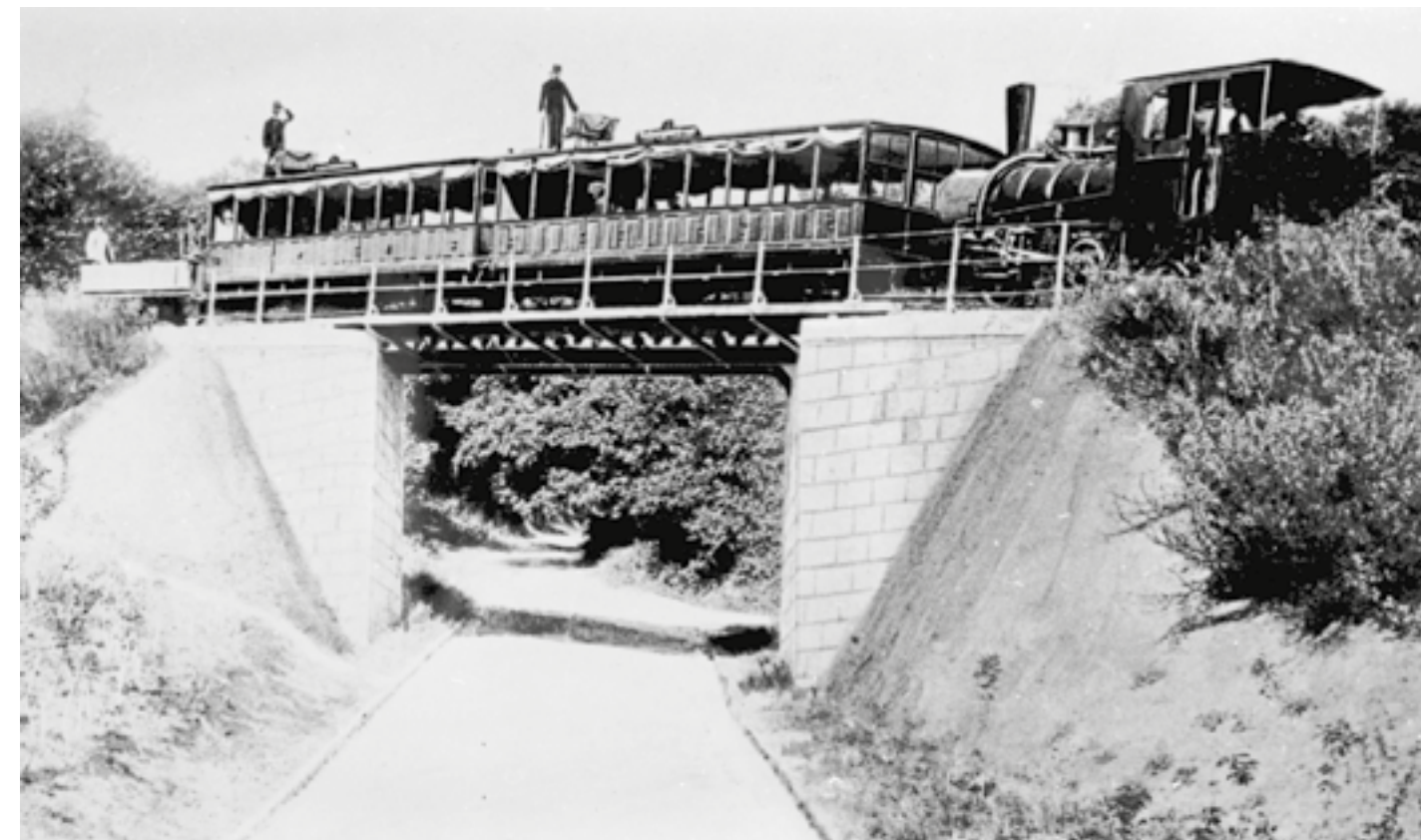
Ez a felújítás nemcsak a vasútvonal megújulásával járt együtt, hanem új állomásépületeket, várókat emeltek, és lecserélték a jár-

műparkot is. Az üzemi feszültséget a korábbi 600-ról 1500 voltra emelték. A menetidő rövidült: lefelé 19, felfelé 18 perc lett. Kivonták a forgalomból az addig használatos járműveket, köztük az akkor már 99 éve közlekedő – még a gőzvontatás időszakából származó – pótkocsikat. Az osztrák Simmering Graz Pauker (SGP) cégtől szereztek be az egy motorkocsiból és egy vezetőállásos pótkocsiból álló, ma is közlekedő piros-fehér szerelvényeket.

Jelenleg a vasút 10 megállóval üzemel: Városmajor, Szent János Kórház, Orgonás, Esze Tamás iskola, Erdei iskola, Gyöngyvirág út, Városmajor, Svábhegy, Művész út, Széchenyi-hegy-Gyermekvasút. A vonatok hétköznap 20, hétvégén 12-15 percenként közlekednek.

2008. augusztus 21-től a fogaskerekű a fővárosi közlekedési hálózatában a 60-as viszonylatjelzést kapta.

– VJ –



A HOSSZÚ ÉLET TUDOMÁNYOS KÉPLETE

Szakmai körökből értesültünk, hogy elkészült és jóvá is hagyták azt a 2008-ban már megálmodott rendszert, amely lehetőséget biztosít egy vállalható kockázati szint mellett arra, hogy a járműveinket a beszerzéskor tervezett hasznos élettartamon túl is még hosszú ideig üzemeltethessük. Megkértük Takács Pétert, a BKV Vasúti Üzemeltetési Igazgatóságának vezérigazgató-helyettesét, hogy segítsen megérteni a rendszer lényegét.

Mi a modell lényege, mi a jelentősége, fontossága?

A közlekedési közpark jelentős része túl van a beszerzéskor tervezett hasznos élettartamán, ezért indokolt célkitűzés volt a hasznos élettartam növelése. A szakmai alapot a feladathoz a negyvenéves és a forgalomból kivont metrókocsik rehabilitálásához, a budapesti Műegyetem és a győri Széchenyi István Egyetem által kidolgozott audit rendszer adta. A Tudományos alapú Továbbüzemeltetési Protokoll, azaz a TTP megalkotását az indította el, hogy rendkívüli módon leromlott a BKV eszközparkja, a járművek műszaki állapota. Már nincs honnan tudást és tapasztalatot szerezni, annyira túl vagyunk minden határidőn. Egyszerűen szólva: ha valaki gyárt egy vasúti járművet, és abban megtervez, megcéloz egy üzembentartási időt – amely jellemzően 30 évben szokott megfogalmazódni –, ahhoz a karbantartásnak és a technológiának a feltételeit is rendelkezésre bocsátja.

Felmerül azonban a kérdés, hogy ha eltelik ez a 30 év, mi lesz azzal a járművel a 31. évben? Ez azt jelenti, hogy sok jármű esetében már a 25. órában vagyunk? Igen, hiszen egyik nap még alkalmas volt arra, hogy ellássa a feladatait, de a következő napon – mivel letelt az üzembentartási idő – már nem alkalmas rá. A kérdés az, hogyan tarthatjuk üzemben, vagy egyáltalán üzembentartjuk-e? Ehhez

nem elegendők a tanácsok, ötletek. Ráadásul mi már nem a 31. évben vagyunk, hanem sok jármű esetében a 44-ikben vagy előlött. Ezeket az idős járműveket kell olyan állapotba hoznunk, hogy felelősen forgalomba adhatók legyenek. Nálunk, a BKV-nál sok ember dolgozik, akinek az a feladata, hogy naponta kiadja ezeket a járműveket, üzemeltesse és felelősséget vállaljon értük. Ezeknek a kollégáknak kell egy kapaszkodó ahhoz, hogy mit tehetnek azért – gyártói útmutató és tapasztalat híján -, hogy forgalomképes eszközök álljanak nap mint nap az utasok rendelkezésére.

Mikor született döntés a rendszer kidolgozásáról?

A megoldás érelődött, fejlődött. 2012-ben már tudtuk, hogy erre a TTP-szerű dologra szükségünk van, és az akkori Műszaki Igazgatóság vezetése hozott is egy szakmai döntést a feladatot tudományos alapon és auditált módon támogató rendszer kidolgozására, s közben folyamatosan, a saját lehetőségeinkhez mérten végeztük azt a munkát, amely közelebb visz a célhoz. Egyetemek és független tanúsító intézmények segítségét kértük ebben a munkában. Bevontuk őket azért, hogy az a kritikai elgondolás, vélemény – amelynek ilyenkor helye van – megszülethessen, és legyen valaki, aki a tudományosságot beleviszi ennek a kérdésnek a kezelésébe, és garantálja az eljárás minőségét.

Kik vettek részt a TTP elkészítésében?

A szakmai alapot a negyvenéves és a forgalomból kivont metrókocsik rehabilitálásához a Budapesti Műszaki Egyetem és a győri Széchenyi István Egyetem által kidolgozott audit rendszer biztosította. Miután a feladatot csak tudományos alapon lehet teljes felelősséggel végrehajtani, nyílt közbeszerzési eljárásen választottuk ki a programot és a rendszert kidolgozó, tudományos körökből érkező tervező/kidolgozó partnert. Az eljárást a győri Széchenyi István Egyetem, a Közgazdaságtudományi Egyetem és a TÜV Rheinland Kft. – egy

nemzetközi hírű auditáló cég – által alkotott konzorcium nyerte. A munkát határidőre, megfelelő minőségben és mennyiségben elvégezték, ennek eredményeképpen a vasúti ágazatok használatba vehették az eszközök hasznos élettartamát tudományos alapon növelő rendszereket.

Nekünk, azaz a BKV-nak mekkora része van a modell létrehozásában? Jelentősebb részét a mi tapasztalatunk és tudásunk képezi, kiegészül az egyetemi és független minősítő intézet tapasztalatával és tudásával. A Tudományos alapú Továbbüzemeltetési Protokoll modell feladata le-

egyszerűsítve az, hogy képes legyen „megmondani”, hogy az adott eszköz, berendezés – amelynek az adatait és a róla szerzett lényeges információkat behelyettesítjük – járműműszaki-, biztonsági-, és nem utolsó sorban gazdasági szempontok alapján továbbüzemeltethető-e vagy sem.

Ez nem könnyű döntés...

Igen, ez egy nehéz kérdés, nagy felelősség. Leállítani egy eszközcsoportot azon az alapon, hogy valaki felelősen kijelenti: tovább nem üzemeltethető – mindenképpen viharokat kavart egy olyan városban, mint Budapest. Nagyon átgondoltan és nagyon megfontoltan lehet és kell egy ilyen döntést meghozni, de ebben az állapotban, amelyben most a BKV járműparkja van, ez minden nap felmerül.

Azt egyetlen egy üzemeltető munkatársam sem érezheti, hogy ezt neki egyedül kell felvállalnia, ezzel egyedül kell megbirkóznia, hanem a kollektív tudás és tapasztalat kell, hogy segítségére legyen, és garantálja azt, hogy ez a dolog biztonságos.

Melyik az a határnap, amikor eldől, hogy eddig és ne tovább?

Nem várjuk, várhatjuk meg, hogy akár egy baleset is bekövetkezzen – ezt a határnapot úgy kell kijelölni, hogy addig semmiféle utaskockázatot befolyásoló esemény nem következhet be. Ebből a logikából az következik, hogy marad még az „utolsó pillanat” előtt valamennyi idő – hogy ez 1 perc, 1 hét, vagy 1 év, ezt utólag már nehéz megállapítani. A döntéshozó felelőssége, hogy még időben egy úgynevezett megelőző döntés szülessen.

ÁTMENETILEG BEZÁR A BKV FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUMA

Átmenetileg – előre láthatóan három hónapra – bezár a BKV Deák téri múzeuma, a Földalatti Vasúti Múzeum.

A múzeum 1975-ben, közel negyven éve nyílt meg a Közlekedési Múzeum és a BKV együttműködésében. A kiállítási térben a látogatók egy eredeti kisföldalatti alagútszakaszba léphetnek, amely a metróépítések miatt az ötvenes években vált feleslegessé, azaz nemcsak a kiállított kocsik, makettek, iratok és fényképek, hanem maguk a falak is egyedülálló történelmi atmoszférát teremtenek a budapesti belváros szívében.

A különleges helyszínen, az eredeti alagútszakaszban megnyitott kiállítás az európai kontinens első –1896. május 2-án átadott – földalattijának állít emléket. További érdekesség, hogy a Múzeum kialakításakor az itt látató, eredeti járműveket a földem megnyitásával, a Deák térről emelték be, hogy elfoglalják végleges helyüket. A földalatti megindulásának 100. évfordulójára, 1996-ban – a teljes földalatti vonal mellett – a múzeum is megújult, most pedig előre láthatóan három hónapra – a BKK új, Deák Ferenc téri ügyfélközpontjának kivitelezési munkáinak időtartamára – ideiglenesen bezár. Az elmúlt években számos nagy sikerű, sajtóérdeklődést is kiváltó kiállítás nyílt meg az intézmény falai között és különleges tárlataival állandó színpoltjává vált a Múzeumok Éjszakája rendezvénynek is.

sen. A kritikusok gyakran érvelnek azzal, hogy túl korai volt meghúzni azt a bizonyos határvonalat, elmondják, hogy ezt sokkal később is megtehettük volna. Nálunk ez – mindenkin, aki az üzemeltetésért felel – egy rettentően erős szorítás, egy nagyon komoly teherterhelés. A TTP pontosan azért fontos, azért forradalmi, mert ebben a kérdésben próbál segítséget, eligazodást nyújtani, egy objektív értékelést ad, s elveszi a felelősséget bizonyos szempontból a döntéshozó válláról.

A vasúti járművek időtartamának meghosszabbításáról beszéltünk eddig, de ez a modell alkalmazható más járművekre is?

Igen, gyakorlatilag alkalmazható a gumikerekes ágazat eszközparkjára is, ha más eszközcsoport bevonását tervezzi az ember, akkor egyfajta feltételrendszer értékelést érdemes előtte elvégezni, a meglévőt – viccesen szólva – kicsit le kell porolni, de alkalmas!

Ez egy időtálló rendszer?

Minden modellt érdemes felülvizsgálni időnként és érdemes megújítani, de az alap gondolatot tekintve ez egy időtálló és rendhagyó megoldás, elgondolás. Képes arra, hogy a gazdaságosságot és a műszaki megvalósíthatóságot összehabkítse.

Elmondhatjuk, hogy egy olyan modell áll a rendelkezésünkre, amelyet legmagasabb színvonalon, a legjobb áron tudunk alkalmazni annak érdekében, hogy járműveink hasznos élettartama megnövekedjen.

KMT



CSAK NÉHÁNY AZ ELMÚLT ÉVEK KIÁLLÍTÁSAIBÓL:

Bélyegeken a közösségi közlekedés

A BKV különleges közlekedési eszközei

Párizs – Budapest. Életképek a föld alatt

40 éves a budapesti libegő

Talált Tárgyak Tárháza

„Légy óvatos kispajtás” plakátkiállítás

100 év kupák, serlegek, díjak fényében – 100 éves a BKV ELŐRE

FUTURE – utazás a jövőbe

BKV-s amatőr művészek kiállításai

Formaruhák hetedhét országból



140 éves a Fogaskerekű

JEGY- ÉS BÉRLETÉRTÉKESÍTÉS EURÓPAI SZÍNVONALON

Pozitív az új automaták fogadtatása

A Budapesti Közlekedési Központ a BKV-val szoros együttműködésben tavasszal megkezdte 300 új, korszerű jegy- és bérletkiadó automata több lépcsőben történő üzembe állítását Budapesten és agglomerációjában, a fontosabb közlekedési csomópontokban. Az utasok pozitívan fogadták a 68, eddig forgalomba állított új, a nap 24 órájában működő gépet, amelyek a modern kor követelményeinek megfelelően már a legtöbb jegy- és bérlettípust árusítják, érmét és bankjegyet egyaránt elfogadnak és visszaadnak, sőt bankkártyás fizetésre is alkalmasak. Üzembe helyezésükkel mintegy háromszor több bérletvásárlási pont és hatszor több bankkártyás fizetési lehetőség áll az utasok rendelkezésére a korábbiakhoz képest. Az átadott automaták az elektronikus jegyrendszer első mérföldkövei, amelynek bevezetése csak a BKV és a BKK közös erőfeszítéseivel valósulhat meg.



2014. március vége óta 68 jegy- és bérletautomata működik Budapestszerte és agglomerációban, amelyek száma 2015 elejére 300-ra nő. Megtalálhatók lesznek majd a legforgalmasabb csomópontokban, minden metróállomáson, illetve a hévállomásokon – Szentendrétől Ráckeveig – szinte mindenhol. Az új automaták jegy- és bérletvásárláskor érmét és bankjegyet egyaránt elfogadnak és visszaadnak, sőt bankkártyás fizetésre, továbbá számla kiállítására is alkalmasak. Többnyelvű menürendszerrel és érintőképernyővel rendelkeznek, használatuk rendkívül egyszerű.

A minél több automata minél gyorsabb üzembe helyezésén együtt dolgozik a megalakult BKV-BKK-T-Systems munkacsoport. A BKV-tól az üzembe állító BKK rengeteg segítséget kap, nemcsak a gépek telepítésében, de – mások mellett – a működéshez szükséges áram is tőlük származik.

A fejlesztés az elmúlt évtizedek egyik legjelentősebb, a jegy- és bérletvásárlási lehetőségek színvonalát javító beruházása. Az új automaták telepítésével már most is látványos változást érezhetnek nemcsak a budapesti tömegközlekedés használói, de a BKV dolgozói is, hiszen ahogy nő az üzembe állított automaták száma, úgy csökken az autóbuszok vezetőfülkéjének ablakán, vagy a metrók forgalmi ügyletén vonaljegyért kopogatók száma.

MEGSZŰNŐ SORBANÁLLÁS, GYORS KISZOLGÁLÁS ÉS HIBAJAVÍTÁS = EGYRE TÖBB ELÉGEDETT UTAS

Az első automaták március végi kihelyezése óta a visszajelzések jellemzően nagyon pozitívak, egyre többen választják az új automatákat a sorban állás helyett. Üzembe állításuk óta több mint 770 ezer alkalommal használták azokat utasaink. Közel 625 ezer készpénzes és 145 ezer bankkártyás tranzakciót végeztek, amely 940 millió forint pénzforgalmat eredményezett.

Az új automaták megbízhatóan működnek: lapzártánkig 0,15 százalékos hibaarány volt tapasztalható. Ráadásul a gépek közelében – a forgalmi ügyleteken, végállomásokon – dolgozó BKV-sok az esetek döntő többségében gyorsan „leadják a drótot”, ha esetleg valamelyikkel probléma akad, amit ezúton is nagyon köszönünk: így a hibákat hamar elháríthatjuk.

Az új jegy- és bérletkiadó automaták informatikai hálózatba vannak kötve, ezért az üzemeltető cég az esetleges hibákról tájékoztatást kap a rendszertől is. A hibák kijavítását a szerződésben rögzített határidőn belül köteles megkezdni.

OKTATÓVIDEÓN A TECHNIKAI ÚJDONSÁGOK

Ahogy bármilyen más technikai újítás esetén is, természetes, hogy az új készülékeket meg kell ismerniük a használóknak, ezért javasoljuk azon kollégáinknak, akik még nem tették meg, hogy tekintsek meg az új automaták működését ismertető rövid oktató videofilmet a www.bkk.hu/automata címen, hiszen bármikor adódhat olyan alkalom, hogy éppen Öntől kérnek segítséget a jegy-, bérletvásárlásban, s közös érdekünk, hogy minél több utas használja elégedetten az automatákat.

TÉRKÉPES KERESŐ

Az automaták pontos helyéről térképes kereső segítségével tájékozódhatnak az utasok, szintén a www.bkk.hu/automata oldalon. A 300 darab új jegykiadó automata üzembe helyezése az elektronikus jegyrendszer beruházással összehangoltan, annak első lépéseként történik. Az automatákon túl rengeteg még a közös munka az elektronikus jegyrendszer mielőbbi bevezetése érdekében, amelyről cikksorozatunkat folytatjuk a Mozgásban magazin következő számában.

NYÁRI SZÜNET

Ismét nyár van, a vakáció, a szabadságok, a kerékpárosok, a turisták, az útlezárások, a pótlások, a felújítások, a dugók és a meleg ideje.



Ilyenkor a nap bármely szakában többször találkozhatunk az utcán gyermekekkel, akik sokszor túlságosan bíznak a felnőtt járművezetők tapasztalatában, rutinjában és többször ülnek biciklire, húznak görkorcsolyát, vagy haladnak gördeszkával olyan utakon, ahol év közben ez nem jellemző. Mindig vezessünk lassabban és figyelmesebben, ha olyan helyeken közlekedünk, ahol fokozottan lehet számítani a gyermekek megjelenésére.

A „felnőtt” kerékpárosok egy részénél szintén a figyelmetlenség, és sokszor a szabályok be nem tartása a jellemző. Éppen ezért a kerékpárosokkal való találkozáskor is fokozott óvatosság, nagyobb oldaltávolság tartása valamint a mozgásuk folyamatos figyelemmel kísérése szükséges a balesetek elkerülése érdekében.

A nyári időszak beköszöntével szinte törvényszerűen nagyobb „erőbedobással” kezdődnek meg az utak, villamospályák felújítási munkálatai, illetve az azokkal járó terelések, útlezárások, pótlások. A villamospályák felújítási munkálatai során mindig pótló buszok állnak forgalomba, melyek nyilvánvalóan nem a zárt villamospályán, hanem a közúton kénytelenek az utasokat szállítani. A pótlások során nem minden esetben sikerül BUSZ forgalmi sávot kialakítani, ezért a türelem és a nyugodtság ilyenkor nagyon fontos a forgalom többi résztvevőjével közösen, hogy utasaink biztonságosan jussanak el céljukig, a villamos pótlásának kellemetlensége és lassúsága mellett.

Azokon az útszakaszokon is fokozott figyelem szükséges, ahol kialakítottak BUSZ sávot, mivel a forgalom torlódása miatt biztosan lehet számítani arra, hogy a többi sávból, be fognak vágni elénk a dugót kerülni igyekvő, figyelmetlen, helyismerettel nem rendelkező vagy csak egyszerűen kanyarodni szándékozó járművek. Éppen ezért itt se haladjunk

nagy sebességgel, hiába „üres” a pálya előttünk, és mindig fokozottan figyeljük a többi sávban haladó járművek mozgását is a vészhelyzetek elkerülésének érdekében.

A közlekedés során a szó szoros értelmében életet menthet a türelem, az udvariasság, a tolerancia és a defenzív vezetéstechnika.

A közlekedés más résztvevőinek bizonytalansága nem feltétlenül minősíti a jellemüket, lehet, hogy csak pillanatnyi figyelmetlenség vagy a helyismeret hiánya van mögötte. Vegyük észre a többi közlekedő tipikusnak mondható hibáit, és ezekre készüljünk fel, ha kell, mi oldjuk meg helyettük a veszélyes helyzeteket, természetesen utasaink biztonságának szem előtt tartásával.

A veszélyhelyzetek megelőzése érdekében folyamatosan figyelemmel kell kísérni a forgalmi környezetet, nem csak a közvetlenül előttünk, hanem a szélesebb körben zajló összefüggéseket is. A villamossal sem kell nagy sebességgel haladni a szabad pályán, ha látjuk, hogy a mellettünk lévő útszakaszon torlódás van, hiszen itt is lehet számítani arra, hogy bármikor befordulhatnak a dugóból kiváló járművek egy keresztutcánál.

A közlekedési szabályok egyik alapelve, hogy mindent meg kell tenni azért, hogy a balesetet elkerüljük. Függetlenül attól, hogy a vészhelyzet előidézéséért felelősek vagyunk-e.

Soha ne vezessünk rutinból még az ismert útszakaszokon sem, hiszen ott is történhetnek változások óráról-óra, akár út- vagy pályahibák, akár lezárás, terelés, korlátozás tekintetében.

Figyeljünk egymásra és utasainkra is, hogy a nyári szünet végén pihenten és örömteli élményekkel gazdagon tudjon mindenki visszaemlékezni az eltelt évszakra.

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály

Kedves Kollégák, ahogy azt már elektronikus belső kommunikációs csatornáinkon láthaták, ismét felvettük a harcot a rongálók ellen. Hiszen, ahogy egyikünk se engedné, hogy az autókban firkáljanak, úgy az sem tetszik, ha a buszon, villamoson vagy a metróon filcrajzok, tag-ek éktelenkednek.

ÖSSZEFOGÁS A RONGÁLÓK ELLEN!

A járművek tisztaságának megőrzése közös érdekünk, a firkálás, tagelés (amikor az elkövető saját szignóját gyorsan felviszi a felületre, bármilyen eszközzel) és graffitizés pedig jó ideje általános probléma nemcsak a BKV, hanem az utasok számára is. Folyamatosan újabb és újabb technikákat tesztelünk annak érdekében, hogy megvédjük járműveink tisztaságát, de így is jelentős pluszmunkát és -költséget jelent a firkálás, utasainknak pedig bosszúságot, kellemetlenséget okoz, hogy nem megfelelő tisztaságú járművekkel utaznak. A károk helyreállítására fordított összeg minden egyes forintját járműfejlesztésre, a szolgáltatás javítására fordíthatnánk.

A rongálások akár tíz évig terjedő szabadságvesztéssel is büntethetőek, valamint a károkozás mértékétől függően 30.000 – 270.000.000 forintig terjedő pénzbüntetés is kiróható az elkövetőre. A közös vagyron sérelmére elkövetett graffitizés megfékezéséhez közös összefogásra van szükség, meggyőződésünk, hogy ez vezethet eredményre. A BKV minden esetben együttműködik a rendőrséggel és minden segítséget megad. Reméljük, a jövőre vonatkozóan visszatartó erőt jelent, ha a járműveinken elhelyezett kamerák figyelik az utasteret.



Ezúton köszönjük a közreműködését és a segítségét utasainknak, kollégáinknak, a rendőrségnek, illetve mindenkinek, aki hozzájárult az elmúlt időszakban a rongálók kézre kerítéséhez.

ÉRTÉKES BUSZLELET



A második világháborút követően, a főváros hosszú ostroma után Budapesten alig akadt működőképes jármű. A buszozás mindössze huszonöt működőképes kocsival tudott újra elindulni, miközben a romok eltakarítása és az egyre nagyobb méreteket öltő gazdasági káosz idején természetesen szó sem lehetett új buszok beszerzéséről. A történelem addigi legkeményebb inflációja köszöntött Magyarországra, amikor például csak 1946. július 10-én tizenegy óra alatt megkétszereződtek az árak.

A közlekedés helyzete azonban mielőbbi megoldást kívánt, és 1947 nyarán létrehozták a nagyobb járműgyártókat is tömörítő Nehézipari Központot (NIK). Szinte azonnal nekiláttak az új fővárosi buszok tervezésének. Az első két prototípus szinte pillanatok alatt, pár hónapon belül elkészült. Alig néhány héttel később, 1948. január 30-án már – az esemény fontosságát is jelezve – a Parlament előtt adták át Budapestnek az első öt, teljesen új autóbust. A NIK feliratú kocsik a BSZKRT háború előtti legnagyobb autóbusz-beszállítójához, a MÁVAG-hoz kötődtek, hiszen annak 1940-ben gyártott T4-es kocsija alapján tervezték őket. A Tr5 típusjellel megjelent új típust Cziráki Vendel és Stróbl Kornél mérnökök tervezték. A százöt lóerős Láng Diesel motorral hajtott, orrmotoros, fa- és fémkarosszériás busz hatvan utast tudott szállítani. Nem mellékes, hogy ezeknél a kocsiknál jelent meg először a kétfélfajros, pneumatikus távműködtetésű harmonikaajtó és ez volt az első modell, ami külföldre is eljutott (a lengyel városokba mintegy háromszáz, Albániába öt darab).

A típusból összesen 228 kocsi vett részt a budapesti tömegközlekedésben, ennyit vett a BSZKRT, majd megszüntetése után a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ). A Tr5-ösök 1963-ig járták az utcákat, de Ikarus 60 és 601 buszok mögé a FAÜ saját műhelyeiben csuklós buszoknak átépítve, azok hátsó tagjaként több Tr5-ös még évekig részt vett a forgalomban.

A nemrég Verőcén előkerült Tr5-öst eredetileg GF-442 rendszámmal állították forgalomba és 1960-ban selejtezték. (A típus kocsijai a GF 300-527 közötti rendszámokat kapták, a 400-asok már a vadonatúj kelenföldi garázsba kerültek.) Szerencsére a kocsi azon kevesek egyike, amelyiket nem vonták be az említett csuklósítási programba, így eredeti vázszerkezetét egyben és meglehetősen jó állapotban sikerült fellelni.

A háború után elsőként megjelent típus fellelt példányát a BKV a közeljövőben tervezi felújítani. A főváros történetében is fontos, ma még szinte felismerhetetlen műszaki emléket a tervek szerint a jövőre száz éves budapesti autóbusz-közlekedés centenáriuma során sikerül majd helyreállítani.



Hogy hogyan került a busz Verőcére, ahol egy házba épülve tulajdonképpen az épület egyik szobájává változott, a tulajdonosok halálával valószínűleg soha meg nem fejthető rejtély marad. Mindenesetre a busz alá tett bakok, illetve a ház szellőzése miatt a jármű kasznija meglepően jó állapotban maradt fenn, melyet a lakkhely lebontása után végül Takács Gábor vezette vonalműszaki csapat és Bodor István vezette Villamos Zavarelhárítási Szolgálat közös munkája mentette meg a valószínűleg gyors enyészettől. A csapat dacolva az egész napos zuhogó esővel, lehetetlent nem ismerve oldotta meg a menet közben felmerülő problémákat: a busz megemlése után átmeneti futóműveket helyeztek alá, hogy aztán a lejtős telekről az útra, majd onnan egy érkező trélerre csörlőzzék ki a járművázat.



VIRÁGOS JÓKEDVET, NÖVÉNYES MUNKAHELYET!



Talán senki nem kérdőjelezi meg, hogy a gondozott növények hatnak a munkahelyi légkörre. És itt nem csak a növények levegőtisztító hatására gondolkunk.

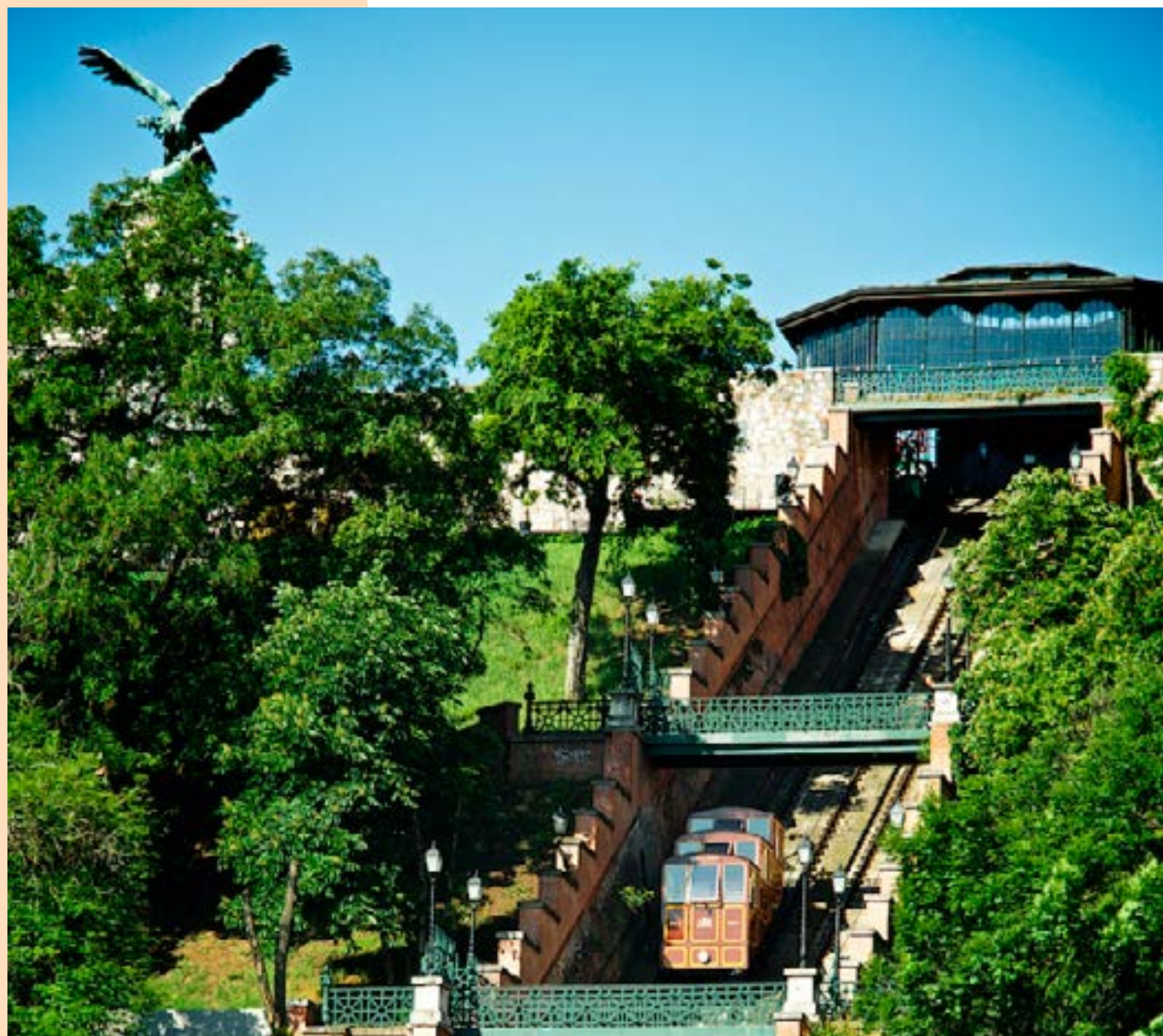
Nem véletlenül vesszük körül magunkat annyi természettel, amennyivel csak tudjuk: megnyugtató, ellazító, oldja a stresszt. És persze tudjuk: aki a virágot szereti, rossz ember nem lehet. Ezért is gondoltuk, hogy idén májusban mi is csatlakozunk az Állat- és növény szeretet napjához, és virágültetést szervezünk, így egyszerre ültethetjük ki a BKV összes telephelyén a nyári orgonát.

Köszönjük azoknak a Kollégáknak, akik nagy szeretettel fogadták és azóta is gondozzák a cserjéket!

Számtalan fotót kaptunk az ültetésről, nagyon jó látni, hogy egy kis odafigyelés, a természet szeretete mennyi örömet tud jelenteni Kollégáinknak. Most megosztunk néhány képet a Mozgásban magazin hasábjain is, de facebook oldalunkon, illetve a Salamomon az összes felvétel elérhető.

TURISZTIKAI PROGRAMOK A BKV HÁZA TÁJÁN

avagy bemutatkozik a Turisztikai Divízió



Itt a nyár, a szünidő, a szabadságok ideje, melyek tartalmas eltöltéséhez adunk most néhány „háztáji” tippet. Ha Budapesten turistáskodik vagy csak néhány órás szabadidős programra vágyik hétvégén vagy munka után, fedezze fel fővárosunkat Siklóról, Libegőről és a menetrend szerint közlekedő hajó – és nosztalgijáratainkról!

NOSZTALGIA KÖZLEKEDÉS

A nosztalgia közlekedés a közösségi közlekedés egy speciális ága, amely sokak számára az emlékek felelevenítését jelenti, míg mások, főleg a fiatalabbak részére a múlt megismerését jelenti.

A BKV Zrt. nosztalgia járművei minden ágazatot képviselnek: a színes palettán jelen vannak a busz, a trolibusz, a villamos, a metró és a hév korosabb közlekedési eszközei, amelyek előre meghatározott időpontokban és útvonalon állnak az érdeklődők rendelkezésére. Természetesen arra is van lehetőség, hogy egyedi megrendelések alapján különjáratként is közlekedtessük az érdeklődésre számot tartó közlekedési eszközt.

A nosztalgia közlekedés szempontjából az idei nyár nagy választékot biztosít mindenki számára. Június, július és augusztus hónapokban busz, trolibusz, villamos és hév valamelyike, vagy több is közülük közlekedik a családok, a gyerekek és minden érdeklődő nagy örömére. A programok előre történő megszervezését segíti, hogy már most rendelkezésre állnak azok az időpontok, amelyeken az említett járművek közlekedni fognak. A programok összeállításánál érdemes folyamatosan figyelni a honlapot, mert minden eseményről részletesen, előre adunk tájékoztatást.

A közlekedési eszközökön kívül az érdeklődők megismerhetik a főváros sok nevezetes pontját, érdeklődésre számot tartó helyeit, például a Hősök terét vagy a Parlamentet és annak környékét. A felsorolás természetesen nem teljes körű, de nem is lehet, mert a főváros nagy területét lefedi a nosztalgia járművek várható közlekedési útvonala. Egyes közlekedési eszközeink érintik a Deák téren és Szentendrén levő múzeumainkat is, amelyek további nosztalgiazási lehetőséget biztosítanak az egyénileg, vagy csoportosan közlekedőknek.

Mindenkit szeretettel várunk, nosztalgiazunk együtt, töltsük hasznosan a nyári időszakot.

*Deák téri múzeunk várhatóan néhány hónapig nem látogatható (lásd: 15. oldal)

ZUGLIGETI LIBEGŐ

Több mint 40 éve várja utasait a Zugligeti Libegő télen - nyáron, amely a Zugligetet és a János-hegyet köti össze a levegőben. Az 1040 m hosszú drótkötélpálya turista útvonalak, erdők, kertek és villák felett halad csendesen, gyönyörű természeti környezetben. A 262 méter szintkülönbséget 4 km/h sebességgel győzi le a Libegő. Menetideje 15 perc mindkét irányban.

A budapesti panoráma kétszemélyes nyitott székekből élvezhető. Egész évben üzemel.

NYITVA:

Június 10:00 – 19:00

Július 10:00 – 19:00

Augusztus 10:00 – 19:00

Minden páros héten hétfőn – kivéve ünnep- és munkaszüneti napon – karbantartás miatt a szolgáltatás szünetel.

Rossz idő esetén a nyitva tartás napközben is változhat. Érdeklődjön a 06 1 394 37 64-es telefonszámon

Megközelíthető: a Zugligeti végállomás a 291-es autóbusszal a Nyugati Pályaudvarról a János-hegyi állomás a Normafától 20 perces sétával érhető el

Nyári táborokra is ajánljuk az iskoláskorúak számára a libegőzést a „Libegőzni mindig jó” program keretében

További információ: www.bkv.hu

BUDAVÁRI SIKLÓ

1870. március 2-ától, több mint 140 éve várja az utasokat a Budavári Sikló. A világ második siklóját Széchenyi István kisebbik fia, gróf Széchenyi Ödön kezdeményezésére építették. Az UNESCO Világörökség része 1987 óta, mint Budapest Duna-parti látképének egyik meghatározó eleme. A felső állomásról a Lánchíd és a pesti városkép tárul az utasaink elé. A 95 m hosszú, 48 százalékos emelkedésű sínpályán két kocsi 1,5 m/s sebességgel viszi fel a Clark Ádám térről a Budai Várba utazókat.

NYITVA:

Minden nap 7:30 – 22:00 (pénztár zárás 21:50-kor)

Folyamatos üzemben 5-10 percenként, utas igény szerint.

Páratlan hetek hétfőjén karbantartás miatt zárva, kivéve munkaszüneti- és ünnepnapokon.

Megközelíthető: a 16-os, a 86-os és a 105-ös autóbusszokkal



HAJÓZÁS A DUNÁN

A Dunáról Budapest egyedülálló látványt nyújt. Kellemes kikapcsolódást és élményt kínálnak egész évben a Társaságunk által üzemeltetett menetrend szerint közlekedő hajójáratai az alábbi útvonalakon.

- A D11-es járat egész évben folyamatosan jár, munkanapokon a Haller utca és Újpest Városkapu között.

- A D12 –es hajójárat a Haller utca – Római fürdő között munkanapokon közlekedik.

- A D13 hajójárat hétvégén és munkaszüneti, valamint ünnepnapokon a Haller utca – Római fürdő között – a Margitsziget és az Óbudai-sziget érintésével szállítja utasainkat.

A menetrend szerint közlekedő dunai hajójáratokra a helyszínen váltható önálló hajójegy - változatlan áron - 750 Ft-ért, kedvezményes jegy (a 15 évesnél fiatalabb gyermekek részére) 550 Ft-ért.

A turisztikai szolgáltatás jellegéből adódóan – akárcsak a Sikló illetve a Libegő esetében – a BKV Zrt. dolgozói bérletek nem érvényesek a hajókra.

A járatokkal illetve jegyárakkal kapcsolatos további információk: www.bkk.hu



A VÁNDORKUPA NEM ÁLL MEG

Lezajlott a III. BKV Labdarúgó kupa is!



Bár az idő nem volt kegyes hozzánk, végül május 10-én, szombaton az Előre SC Sportpályáján megrendeztük a tavaszi labdarúgó kupát, amelyen mindenki versenybe szállhatott a BKV Vándorkupa megszerzéséért.

Férfias küzdelemben végül a Zöld Sasok csapata bizonyult a legjobbnak, akik a Menedzsmen csapatát győzték le. A bronzérmet a Metrópótló busz csapata szerezte meg.

De senki ne csüggedjen: ősszel folytatjuk, újra lehetőség lesz a bajnoki cím elnyerésére!

Akik nem voltak restek rúgni a bőrt: AKÁCFÁ UNITER, FAVORIT, FHSZ RÁCKEVE, MENEDZSMEN, METRÓPÓTLÓ BUSZ, M4, MŰSZAKIK, VILLANYVADÁSZOK, ZÖLD SASOK



GYEREKSAROK

MEGTARTANI VAGY ELENGEDNI?

Akár a párkapcsolatokat, akár a szülő-gyerek kapcsolatokat elemezzük, tudjuk, hogy a legnagyobb megpróbáltatás az elszakadás kezelése. Igen, az elszakadás... Olyan véglegesnek, visszafordíthatatlannak tűnik, de hogy ne legyen az mégsem, ne feledjük: a kifeszített kötél könnyen elszakad, míg a lazább rugalmasan követi az igénybevételt, megfeszül, ellazul szükség szerint. Mi itt most rovatunk címéhez hűen a gyerekektől való elszakadást tesszük vizsgálatunk tárgyává.

Ahogy a gyermek megszületik, a szülő elkezd a tanulást a gondoskodás, a felelősségvállalás iskolájában, amelyben minden nap újabb és újabb élménnyel gazdagodik, és egyre jobban tudatosul benne, hogy egy ember élete és jövője függ attól, hogy mit tesz, vagy mit nem tesz. Többé már nem csak saját magáért, hanem egy másik emberért is felelősséggel tartozik – kialakul egy életre szóló kötelék, amelyről jó, ha azonnal tudomásul veszi, hogy nem lehet fojtogató, mert csak akkor lesz örömforrás, ha olyan biztonságot adó – akár több tízezer kilométerre is nyújtható – amelynek mentén az ember mindig hazatalál.

Egy kis nemzetközi kitekintővel próbálunk segíteni a szárnyrakelést és fészekhagyást próbálgató szülőknél-gyerekeknek:

Egyedül is képes vagyok rá! – A nyugati ipari társadalmakban a függetlenség az uralkodó. Másképpen reagál erre a vágyra egy mongol és egy európai anya. A különbség okát a szociológusok az egyes kultúrák eltérő emberképében látják. A függetlenség elvét valló szülők azt tekintik feladatuknak, hogy gyereküknek nagyon hamar meg kell tanulnia, hogy egyedül aludjon el, aludja át az éjszakát, egyedül is megvigasztalódjon és eljótsszon, és ne sírjon, ha anya vagy apa kimegy a szobából.

Együtt megbirkózunk vele! – vallják Ázsia, Afrika és Dél-Amerika hagyományos társadalmában, ahol az embert elsősorban egy közösség részének tekintik, akinek az az életcélja, hogy beilleszkedjen a család és a falu életébe. Számukra természetes, hogy a babát vagy a totyogót éjjel-nappal magukon hordozzák, együtt aludjanak vele, igény szerint szoptassák és egyetlen pillanatra sem várják el tőle, hogy

egyedül legyen. Az így felnövő gyerekek azonban mégis nagyon gyorsan önállóvá válnak.

Az önállóság eléréséhez a gyerekeknek nem keménységre és edzésre van szükségük, hanem arra, hogy két alapvető szükségletüket ki-elégítsék: álljon elegendő tér a rendelkezésükre a fejlődéshez, s ugyanakkor egészen szoros családi kötelékben élhessenek.

Kutatások bizonyítják, hogy azok a gyerekek, akik azonnal választ kapnak sírásukra,

később jóval vidámabbak, beszédesebbek, nyitottabbak és önállóbbak lesznek, mint azok, akik nem részesültek ebben a szerencsében. Persze ez is csak akkor működik, ha később nem ilyesmiket hall: „Ezt te még nem tudod!”, „Kicsi vagy még ehhez!”

Igaz, nem mindig könnyű megengedni, hogy a gyerekünk kedve szerint kísérletezzon, különösen, ha nem Pápua-Új-Guinea zöldövezetében, hanem egy többemeletes ház kissé szűk lakásában próbál meg egyedül spenótot enni. Mégis, ha a kis egyéves a kanál után nyúl – lehet, hogy takarófia vagy óriáselőke bevetésére lesz szükség – legyünk bátrak és hagyjuk önállóan kísérletezni.

Aki végignézte akár egyszer is, hogyan tanul egy lurkó kétkerekűzni, tudja, hogy az önállóság felé vezető úton kíváncsiság és bátortalan-ság közt hánykódva egyidőben két vágy uralkodik: vigyázz rám, de engedj el!

Ezt egyszerre lehetetlen megvalósítani, gondolnánk, pedig éppen ez a legfontosabb azok közül, amit a gyerekünknek nyújthatunk – akár kicsi gyermekről, akár nagy kamaszról van szó. Biztonságot adni, de ezzel egyidejűleg mindig éppen annyi távolságot biztosítani, amennyire szüksége van ahhoz, hogy önállóan tevékenykedhessen, kísérletezhessen.

Forrás: <http://www.babaszoba.hu/>



SZUBJEKTÍV AJÁNLÓ

film

POPULAIRE

A 2013 tavaszán debütált Populaire című, kifogástalan stílusú, romantikus francia vígjáték számos díjat bezsebelt, többek között a Francia Film Fesztiválon valamint a San Francisco-i, Japán és Los Angeles-i Film

Fesztiválok, ezen felül a Cézaron 5 kategóriában is jelölték. Régis Roinsard elsőfilmes rendező 50-es évekbeli sztorija egy tipikus francia faluban játszódik, és a maga bájával, vidámságával folyamatos mosolyt csal a néző arcára. A főszerepre választott belga színésznő, Déborah François (Bevetetlen ágyak, A szerzetes) már a meghallgatáson lenyűgözte a stábotagokat gépelési tudásával. A forgatás előtti 6 hónapot intenzív gyakorlással töltötte, ami 3 óra (!!) gépelést jelentett naponta, ugyanis szerepe szerint unalmas háziasszonykodás helyett titkárnői munkát vállal, ahol főnöke – akit Romain Duris alakít (Már megint lakótársat keresünk, Tajtékos napok) -, felügyel tehettségére, és ráveszi, hogy induljon a gyorsgépelők nemzetközi versenyén.

A címadó Populaire a Japy cég által gyártott írógép. A színésznő úgy nyilatkozott, hogy nem használta kéz „dublőrt” és egyik jelenet sincs felgyorsítva a filmben. Vajon megfér egyszerre egy nő életében a verseny és a szerelem?

Akinek nem volt lehetősége kollégáinkkal részt venni a film bemutatóján a Lurdy házban, az még megnézheti a mozikban az Anujou Lafayette által forgalmazott filmet. A két főszereplő bájos, ellenállhatatlan duója garantálja a vidám programot!

Czutor Ágnes



könyv

BÍRÓ ZSÓFIA – A BOLDOG HENTES FELESÉGE

Ha valaki szereti Hrabalt, A boldog hentes feleségét imádni fogja. Féltreértés ne essék: Bíró Zsófia nem másolt le senkit, ellenben műfajában mindenkit lepipált: Hrabalt is. Ami nagy szó, mert neki nálam külön polca van. Azt hiszem, Zsófiának is veszek egy polcot, biztos vagyok benne, hogy be fog telni. Az íróknak ugyan ez az első megjelent regénye, mégis kimagasló, utánozhatatlan. Így nem lehet megtanulni írni. Ő erre született. Szóval, ha valaki egy igazán stílusosan humoros, minden részletében lebilincselő, letehetetlen regényre vágyik: sok szeretettel ajánlom az idei könyv-

hét egyik legjobb regényét: A boldog hentes feleségét. A könyvet, amire a kedves olvasó egész életében emlékezni fog. (Bíró Zsófia: A boldog hentes felesége, Libri Könyvkiadó Kft., 2990 Ft.)

bej



SPORT

A BKV ELŐRE EREDMÉNYEI

A BKV Előre SC a 2013/14-es évadban is remek eredményeket produkált.

A VERSENYTEKE SZAKOSZTÁLY két első helyezést hozott el a Szuperligáról ifjúsági egyéni kategóriában, női és férfi egyéni kategóriában versenyzők 3. illetve 5. helyezéig jutottak. Páros és csapat versenyszámokban három világbajnoki eredmény is született, Tóth Kata serdülő vegyes páros 1. helyet, Tóth Áron Ifjúsági világbajnokság csapat 2. helyet, Nagy Bea pedig sprint páros kategóriában 3. helyezést ért el.

A KAJAK-KENU SZAKOSZTÁLY szenior versenyzői maraton bajnokságokon nyertek dobogós helyezéseket, utánpótlás korú gyerekeknél 2-3. helyezéseket, ifjúsági korosztályban nőknél 1000 méteres versenyszámban született válogató verse-



nyen 3. helyezés. Az Országos Diák Olimpián lányok és fiúk is dobogós helyezéseket értek el több számban.

A SÚLYEMELŐ SZAKOSZTÁLY versenyzői is számos eredménnyel büszkélkedhetnek. Kaczur Zsolt az Ifjúsági Európa bajnokságon 12. helyet, Jung Beáta Junior Országos Bajnokság 1. helyet, a Diákolimpián pedig Rizmajer Krisztina, Junk Beáta, Kaczur Zsolt 1. helyet, Rizmajer Tamás pedig 3. helyet szerzett. A Masters Európai bajnokságon a szakosztály versenyzői 9 dobogós helyet, a Főiskolás Országos Bajnokságon 4 dobogós helyezést harcoltak ki.

A LABDARÚGÓ SZAKOSZTÁLY felnőtt csapata pedig 3. legjobbnak bizonyult az NB III bajnokságon.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2014. nyár
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.

Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • mozgasbanmagazin@bkv.hu

Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845

Nyomdai munkálatok: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-400 • <http://www.gyomaikner.hu>

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj BKV-s dolgozóknak 27.000.- Ft helyett 15.000.- Ft.
A gyakorlati vezetés első 15 órája 10.500.- Ft kedvezménnyel.
Órai anyagai, házi feladatok tankönyv és teszt cd ajándékba.
Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak
Tóth Zoltán Autóiskolában VII. Wesselényi 73.
(Rottenbiller u.- hoz közel)
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható),
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

GYORSKÖLCSÖN!

Adósságrendezés!
Passzív BAR-listásoknak is
25-éves kortól,
75-éves korban is.
KÖNNYÍTETT
FELTÉTELEK!
Minimálbért, és bérpapírt
elfogadunk.

Érdeklődni lehet:
Szűcs Sándor
06-30-841-0330
e-mail:
hitelciti@gmail.com

INGATLAN

ELADÓ lakás Újpesten (Izzó-lakótelepen), parkos helyen, jó közlekedéssel, egy 4 emeletes ház 3. emeletén (ház központi kazánal) egy 69 m²-es, 2,5 szobás, étkezős, 8 m² erkélyes, világos, tágas lakás. A lakás azonnal beköltözhető, parkettás, járólappal, a konyhából kis kamra nyílik. A lakáshoz pinceresz is tartozik. Irányár: 12.000.000 Ft. Érdeklődni: 20 374-22-43 telefonon lehet. VÁSÁROLNÉK kis (egyszobás vagy garzon) lakást a 4/6-os vilamos vonalán, a Margit hídtól a Moszkva térig. (Ha kell adhatok nagyobb cserélékást is!) Tel.: 06 30 6467574

ELADÓ vagy KIADÓ a Mamut (Pény u. piac) mellett négy szoba hallos (íródnak, vagy rendelőknek is alkalmas), magasföldszinti lakás igen nagy gyalogos forgalmú helyen! Tel.: 06 30 6467574

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől 5 percre busszal, egy 1. emeleti, 62 m²-es, 1 + 2 fészobás, félig felújított, nagy erkélyes (10 m²), házközponti fűtéses, családi házias övezetre néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjszakai buszok 15 percenként járnak. Irányár: 10,2 M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 20 9330014 telefonon.

ELADÓ a Balatontól, Hévíztől, Sár-vártól 20-30 km-re – a Balatont Sopronnal összekötő 84-es főút mellett – Nemesahanyban 96m² alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, konyha, nappali, kertre néző terasz) alapincézett, központi fűtéses családi ház – tetőtér beépítési lehetőséggel – nagy kerttel (s további telekvásárlási lehetőséggel). Irányár 12,5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezményt kap! Érdeklődni lehet

a +36 20 437 3157-es, vagy +36 30 477 8340-es telefonszámon. <http://www.utazitthon.hu/sarosfohalastavak-termesztvedelmelterulet-nemeshany.html>

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 105 m², 2,5 szoba-hallos csendes, olcsó rezsiű polgári lakás (A tetőtér is megvehető) A ház előtt szögbeállóbb van. Ár: 25 M Ft. (Kiseb lakást beszámítok!) Tel.: 06 70 2100-553

ELADÓ, elcserélhető 3szoba összkomfortos családi ház Szigetalom központjában. A ház kialakításánál fogva pihenésre, vállalkozásra, kertészkedésre, állattartásra is alkalmas. Lakótér 70m²+12m² terasz. A tetőtér beépíthető. Szuterén 70m², ami garázsnak, műhelynek, irodának, tülletnek, stb. is alkalmas. Kert 780m². Locsolás saját kútról megoldható. Csere esetén kisebb családi ház, 2 szobás panellakás beszámítható értékegyeztetéssel. Irányár: 14,5 M Ft. Érdeklődni a 24 226 melléken, illetve +36 70 7736875

ELADÓ Duna Plázzánál, a Csuka utcában, négyemeletes házban 47 négyzetméteres másfél szobás komfortos, gázkonvektoros, -oldás, szövetkezet kezelésben lévő, 1978-ban átadott kelet-déleleti fekvésű beköltözhető örök-lakás. A lakáshoz 1/5 rész tároló is tartozik a pincészinon. Ár: 12 800 000 Ft. Tel.: 06 20 9767875

PEDAGÓGUS bérélné Óbudán, vagy közeli kerületben zárható, különálló bútorozott szobát fürdőszoba, konyha használati lehetőséggel. Az ajánlatokat a +36 20 437 3157-es telefonszámon várom.

HORGÁSZOK! Ercsi mellett magántónál kis horgásztelek, olcsón eladó. Érd: 06 70 5679014 (9 és 19 óra)

VEGYES

LAST MINUTE alkalmi gyermek- vagy idősefelfüggetelt vállalkozás felőfordító óvodapedagógusi képzéssel és fejlesztőpedagógusi szakvizsgával – hétköznapokon 18:00 óra után, hétfőig egész nap. Ha színházba, moziba, bába menne, hívjon a +36 20 437 3157-es telefonszámon!

VÁSÁROLK kardot, bajonettet, rohamsisakot, katonai egyenruhát, kintitétést, katonai emléktárgyakat és régi. Érdeklődni telefonon: 06 20 4599132 vagy 25332-es melléken.

ELADNÁM Dobogómajoron lévő 3 fős üdülési jogomat. Érdeklődni: Rozsi László 06/20/809-4610

ELADÓ egy 3 személyes ágygyá kihúzható bézs színű sarokgarmitúra (250x180) amely ágyneműtartós is. A műbőr 1-2 helyen megvan repedezve, de az ágy hibátlan állapotú! Az ágy irányára 50.000. Kérésre e-mail címre fotókat küldök! Érdeklődni. Oravecz Gábor (Pradi kocsiszín), 20-443-7697, oraveczgabor@postafio.hu

Cavident

az egészséges fogakért

A Cavident Fogászati Kft. most RENDKÍVÜLI AKCIÓT hirdet!

30%-os nyári-őszi akció a BKV és a BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak. Minden porcelán korona 25.000,- Ft A teljes fogor állcsontonként pedig 20.000,- forinttal olcsóbb. További rendkívüli kedvezmények a www.cavident.hu oldalon. Egészségpénztári kártyával is lehet fizetni. Kérjen időpontot a 461-6500 /29156 és /29155 melléken.

KEDVES OLVASÓINK!

Ha szeretnének ingó és ingatlan vagyontárgyaikat eladni, elcserélni, nálunk hirdethetnek! Kollégáink apróhirdetéseit a lapban térítésmentesen közöljük, ezért kérjük vagy BKV-s címről, vagy a munkahelyükre való hivatkozással írjanak nekünk!

Várjuk friss apróhirdetéseiket, vagy a régiéket megerősítését 2014. május 31-ig a mozgasbanmagazin@bkv.hu címre!

A HÓNAP KÉPE

A NAP VÉGE
fotó:
Fábián Gergely

KEDVES KOLLÉGÁK!

Továbbra is várjuk képeiteket a BKV mindennapjairól: lehet ez humoros, kedves, megható vagy naturalista. Küldjétek el nekünk – a legjobbat, a legjobbakat pedig megjelentetjük!



hommage à Yves Klein



Ezúttal Yves Klein (Nizza, 1928. április 28. – 1962. június 6.) francia képzőművész monokróm festménye ihletett meg minket. A festő életművében meghatározó volt a híres monokróm kék, amelyet 1957-ben talált ki, s IKB-nek, azaz International Klein Blue-nak nevezett el.