

MOZGÁSBAN

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

XLVII. ÉVFOLYAM

I. SZÁM

INTERJÚ:

Bolla Tibor, elnök-vezérigazgató

Dr. Dabóczi Kálmán, a BKK vezérigazgatója

Elektromos jegyrendszer

A 611-es újjászületése

100 éves a buszközlekedés

A székház múltja

14,5 éves,
A SIKLÓ

V. BKV Focikupa

tavaszi forduló

Újra várunk mindenkit
a pályán!

Előre SC Sportpálya, 2015. április 25., szombat

Jelentkezni 2015. április 10-ig, a szokásos módon e-mailben lehet a csapattagok névsorával és a csapatkapitányok elérhetőségeivel a jelentkezes@bkv.hu címen.

Kedves Kollégák!

Megérkezett a Mozgásban magazin tavaszi száma, és talán a kellemes, tavaszi időjárás is követi.

Minden szám kedves a szívünknek, hiszen a kezünk alatt alakul, formálódik kerek egésze. A tervezgetés, a sok-sok részlet – hírek, ötletek, események, érdekességek... – a változások és változtatások mind az alkotói folyamat szerves részei, melynek végén, a munkatársak különböző habitusát, stílusát összegyűrve, elkészül a Mozgásban magazin legújabb száma. És mi, a szerkesztőség tagjai, természetesen mindig az aktuálisról gondoljuk azt, hogy „igazán jól sikerült, ez eddig a legjobb...” Egyrészt persze nem tisztünk ezt megítélni, másrészt pedig nem kenyerünk az öndicséret, de a sok-sok pozitív visszajelzésből, amit Önöktől kapunk, kicsit azért mégis úgy hisszük: sokaknak okozunk kellemes időtöltést az olvasással.

Bolla Tibor elnök-vezérigazgató a 8–9. oldalon, a 10–11-en pedig Dr. Dabóczi Kálmán, a BKK vezérigazgatója válaszol kérdéseinkre.

Számos, a BKV életébe fontos évfordulóról, történelmi eseményről emlékezünk meg idén: március 1-jén ünnepeltük a budapesti autóbusz-közlekedés 100. évfordulóját (20., 22–23. oldal); Társaságunk „rejtélyes” múltú székháza idén 90 éves –

titkairól bővebben a 21. oldalon; a Sikló március 2-án töltötte be 145. évét (18–19. oldal).

A BKV azonban a múltból jelent is tud „kovácsolni”, sőt jövőt: újjászületett két meghatározó járművünk is – hála és köszönet érte a felújításban résztvevőknek –, a 611-es pályaszámú villamos és a MÁVAG Tr 5 típusú autóbusz. Mindkettőt nosztalgiajárműként próbálhatjuk ki. Az időpontok és a részletek miatt érdemes figyelni honlapunkat (www.bkv.hu).

Társaságunk március 6-ától „hivatalosan” is energiatudatos vállalat. A megtisztelő címet Bolla Tibor elnök-vezérigazgató vette át. Bővebben a 24–25. oldalon.

Szokásos rovataink ismét szórakoztató, segítő ötleteket tartogatnak, ne hagyják ki tehát Gyereksarkunkat, Szubjektív ajánlónkat, és külön ajánljuk mindenki figyelmébe a 26–27. oldalon található Húsvéti készülődés című kreatív ünnepi kedvcsinálónkat.

Ne feledjék: a focikupára április 10-ig lehet leadni a csapatok jelentkezését!

Jó olvasást, szép tavaszt, kellemes húsvéti ünnepeket kíván

a Mozgásban magazin szerkesztősége!

TARTALOM

Hírek itthonról	4–5	A székház múltja	21
Hírek a világból	6–7	BUSZ 100	
INTERJÚ		100 éves a buszközlekedés.....	22–23
Pozitív hozzáállás – Bolla Tibor	8–9	AKTUÁLIS	
Közös céljaink érdekében – Dr. Dabóczi Kálmán	10–11	BKV, az energiatudatos vállalat	24–25
KÖZLEKÉSBIZTONSÁG		SZABADIDŐ	
A jó idő és a kerékpárosok	12	Húsvéti készülődés.....	26–27
A 611-es újjászületése.....	13	GYEREKSAROK	
AKTUÁLIS		Tilos!	29
Elektromos jegyrendszer	14–15	AJÁNLÓ	30
NAPTÁR	16–17	Hirdetések	31
VISSZAPILLANTÓ			
145 éves a Sikló	18–19		



ÚJ MIDIBUSZOKKAL BŐVÜL A BKV BUSZFLOTTÁJA

A Nemzeti Fejlesztési Kormánybizottság pozitív döntését követően elkezdődhet annak a 16 új dízel midibusznak a leszállítása fővárosunkba, melyek beszerzésére korábban a BKK az I. kerületi önkormányzattal közösen írt ki nyílt tendert. 2015. március 6-án megszületett a 909 millió forintra szóló támogatási megállapodás, amely összeget teljes egészében az Európai Unió biztosítja. A török Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.S. (Karsan A.S.) által gyártott ATAK típusú midibuszokat EURO6-os környezetvédelmi besorolású dízelmotorral szerelték, a járművek alacsonypadlósak és klimatizáltak. A buszok 23 ülőhellyel rendelkeznek, 40 fő befogadására alkalmasak. A buszok várhatóan 2015. végéig érkeznek meg Budapestre, és a Budai Várban, illetve vonzaskörzetében közlekednek majd a BKV Zrt. üzemeltetésében.

HÍREK ITTHONRÓL

BEGÖRDÜLTEK AZ ELSŐ CAF VILLAMOSOK

Igaz, egyelőre még kamionok szállították az első Urbos 3 típusú szerelvény darabjait a BKV Vasúti Járműjavító Kft. Fehér úti telepére, hogy az összeszerelés után megkezdhesék a szükséges teszteket, fék- és futáspróbákat, melyek sikeres teljesítése után a jármű végül forgalomba állhat Budapesten. A villamos – melyet a spanyolországi CAF – Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles gyártott – 34 méter hosszú, 46 ülőhellyel rendelkezik és 200 utast szállíthat egyszerre. Ebből a változatból összesen 25 darab érkezik fővárosunkba ez év végéig, melyek a tervek szerint a nemrég felújított 3-as vonalon, illetve a budai fonódó villamoshálózaton Óbuda és Újbuda között a 19-es és a 61-es viszonylatokon teljesítenek majd szolgálatot. A hosszabb, 50 méteres szerelvények pedig az 1-es villamos vonalán közlekednek majd, ezek 345 fő befogadására képesek és 81 ülőhellyel szerelték őket. A modern, teljes hosszukban alacsonypadlós járművek számos előnyös műszaki megoldással rendelkeznek, melyek eredményeképpen az utastérben eltűntek a padlózat szintkülönbségei. Az első CAF villamosok előre láthatóan ősztől állnak majd forgalomba.



ÁPRILISTÓL VEZETŐ NÉLKÜL KÖZLEKEDHET A 4-ES METRÓ

Már zajlanak azok a tesztek, melyek sikeres teljesítése esetén a 4-es metró átállhat teljesen automata, vezető nélküli üzemmódra. Március közepén kezdetét vette a tesztidőszak első szakasza, mely során – igaz, csak utastereket nem érintő területeken – járműkísérő nélkül fordultak, álltak be a forgalomba, illetve álltak ki onnan a szerelvények. A második szakaszban pedig már a teljes vonalon járműkísérői beavatkozás nélkül közlekednek a szerelvények. A végleges használatbavételi engedély kiadását követően – amennyiben a vonal bizonyítja, hogy emberi beavatkozás nélkül, éles helyzetben is biztonságosan és kiszámíthatóan működik a rendszer – a vezetőfülkéket elbontják majd, és a központi és az állomási diszpécserok biztonsági felügyelete, illetve a legmagasabb automatizáltsági fok mellett futnak majd a szerelvények.

ISMÉT VÁRJA LÁTOGATÓIT A SZENTENDREI VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

Április 1-jén a Szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum újra megnyitja kapuit a nagyközönség előtt. A múzeum 1992-ben kezdte meg működését, azóta mintegy 70 felújított járművel öt kiállítóterem, egy bemutatócsarnok, valamint egy szabadtéri kiállítóterem várja a fővárosi közlekedés története iránt érdeklődő látogatóit. A kiállított járművek egy részére fel is lehet szállni, ami gyerekek és felnőttek számára egyaránt különleges élményt nyújthat.



ELEKTROMOS BUSZT TESZTEL A BKV ZRT.

Március 9-től kezdődően körülbelül egy hónapon keresztül az Evopro Holding Zrt. e-Modulo típusú autóbuszát teszteli Társaságunk. A magyar fejlesztésű és gyártású, teljesen elektromos meghajtású, alacsonypadlós városi busz a 15-ös, 16-os, illetve a 26-os viszonylatokon közlekedik majd. A különleges jármű vázszerkezete és karosszériája teljes egészében üvegszál-erősítésű kompozit anyagból készült. Az üvegszál kompozit technológiának köszönhetően a Modulo össztömege lényegesen alacsonyabb az acélszerkezetes buszok össztömegénél, így a közel 8 méter hosszú busz saját tömege csak 9,9 tonna. A jármű null-emissziós, tehát gyakorlatilag nem bocsát ki károsanyagot, teljes befogadóképessége 65 fő, amiből az ülőhelyek száma 22.



KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Tisztelt Vezetőség, Kedves Kollégák!

Ezúton szeretnék köszönetet mondani – családom nevében is – a BKV Zrt. vezetőségének és a Kelenföldi üzemegység dolgozóinak a sok segítségért, támogatásért, vigasztaló szavakért, melyeket tőlük kaptunk.

Köszönettel tartozom mindenkinek, aki eljött, hogy együtt vetünk végső búcsút Parrag Jánostól, Édesapámtól, kollégáinktól.

Parrag Krisztián és családja



MEGINDULT A VILLAMOSFORGALOM A RÁKÓCZI HÍDON

Március 20-tól már villamoson is átkelhetünk a Rákóczi hídon, hiszen átadták a forgalomnak az 1-es villamos vonalának meghosszabbított szakaszát. Az új szakasz 3,2 km hosszú, és a Szerémi utat, illetve a Hengermalom utat is érintve jut el jelenlegi végállomásáig a Fehérvári útra. A tervek szerint a jövőben a vonal déli szakaszát tovább bővítik majd a Kelenföldi pályaudvarig. Nemrég pedig megérkeztek a CAF által gyártott villamosok első példányai, melyek a jövőben a vonalon jelenleg közlekedő Tátra típus mellett teljesítenek majd szolgálatot.

IDEGENVEZETŐI VILÁGNAP A FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUMBAN

A Földalatti Vasúti Múzeum negyedik alkalommal csatlakozott az Idegenvezetői Világnaphoz. A február 19. és 22. között megrendezett eseménysorozat keretében csoportos túrlatvezetésekentekínthették meg az érdeklődők a múzeumot. A program alatt több mint háromszáz látogatót kalauzoltunk végig a kontinens első földalattijának történetét bemutató állandó kiállításon.

METRÓ HEYETT BIKIKLIÚT? Londonban még ez is lehetségesnek látszik. Sokak előtt nem ismeretes, hogy London alatt üres, elhanyagolt metróalagutak egész hálózata rejtőzik, talán a legismeretesebb közülük a Piccadilly Line egyik régi leágazása, mely a Kingsway alatt fut egészen az évtizedek óta nem működő Aldwych állomásig. Régóta viták tárgyát képezi az a kérdés, hogyan hasznosítsa az angol főváros ezeket a használaton kívül helyezett alagutakat. A Gensler

– a formabontó elképzeléseiről ismert san francisco-i tervezőiroda – most egy meglepő, új koncepcióval állt elő. A kihasználatlan – elsősorban a párhuzamosan futó – alagutak és állomások rendszerébe boltokat, kávézókat és földalatti bicikliutak élő, nyüzsgő életterét álmodták London Underline néven futó projektjük utopisztikus, science fiction filmeket idéző látványterveikben. Az elsőre meghökkentőnek tűnő ötlet nemrég elnyerte a London Planning Awards díját a legjobb Koncepció kategóriában.

HÍREK A VILÁGBÓL

ELEKTROMOS „DOUBLE-DECKER” LONDONBAN

Az angol főváros tömegközlekedésének több olyan emblemikus járműve is van, melyről rögtön London jut eszünkbe, ilyen például az összehasonlíthatatlan formájú fekete taxi, a black cab, vagy a Victoria vonal 1967-es Metro-Cammell által gyártott jellegzetes metrókocsijai. A double-deckerek, – a londoni közlekedés védjegyének számító piros emeletes buszok – között már 2007-ben megjelentek a hibrid hajtású változatok, ám idén szeptembertől forgalomba áll a teljesen elektromos meghajtású flotta is, az Arriva üzemeltetésében, egyelőre csak egy viszonylaton. A tesztüzem már korábban lezajlott a 312-es – South-Croydon Norwooddal összekötő útvonalon, ahol a buszok sikerrel vették az akadályokat, és bizonyították, hogy könnyedén megfelelnek a intenzív városi környezet által támasztott igényeknek. Boris Johnson, London polgármestere nemrég azon reményének adott hangot, hogy a közeljövőben teljesen elektromos meghajtású járművek közlekedjenek London belvárosának többi autóbusz viszonylatán is.



BEMUTATKOZOTT A MERCEDES ÚJ VÁROSI BUSZTÍPUSA

A német Mercedes-Benz nemrég mutatta be CapaCity L elnevezésű városi csuklós autóbuszát. Az L típus tulajdonképpen a Citaro buszcsaládba tartozó CapaCity hosszabb verziója. Az új típus 21 méter hosszú, a Mercedes történetének leghosszabb városi busza, 3 méterrel hosszabb, mint általában a német városokban forgalomban lévő buszok. A gyártó állítása szerint az L típus a válasz napjaink közlekedési problémáira, különös tekintettel a nagyvárosok azon buszvonalaire, ahol a gyorsan növekvő utasszámmal nehezen tart lépést a buszok befogadóképessége. Így különösen alkalmas a BRT (Bus Rapid Transit) rendszerben való alkalmazásra, ahol a buszok elkülönített pályán közlekednek, elkerülve a közlekedési dugókat, így nagyobb sebességgel haladhatnak, ezáltal hatékonyabban juttathatják célba utasaikat. A gyártó cég állítja továbbá, hogy – dacára annak, hogy jelenleg Európában ez a leghosszabb modell az egy csuklóval rendelkező busztípusok közül – a jármű kifejezetten könnyen manőverezhető. Ez többek között köszönhető

az ASA (Additional Steering Axle) elnevezésű automata kormányzást segítő rendszernek, valamint a Mercedes saját, a csuklós buszok számára újonnan kifejlesztett ATC Articulated Turntable Controller) kilengést csillapító hidraulikus rendszerének, mellyel a járművet felszerelték. Az új modellt egy 10,7 literes, hathengeres, 360 lóerős Euro6 besorolású motor hajtja, és 191 utast képes egyszerre szállítani.



VÉGRE LEHULT A LEPEL A C30 MOVIA METRÓKOCSIKRÓL

A Bombardier Transportation és a Stockholmi Közlekedési Hivatal nemrég nyilvánosságra hozta az új C30 Movia típusú vado-natúj metrószervevények látványterveit, melyek a Svéd főváros metróvonalai közül a piros jelzésűn teljesítenek majd szolgálatot. Még 2013-ban született meg az a megállapodás a Stockholm közlekedéséért felelős testület, a Storstockholms Lokaltrafik (SL) és Bombardier között, melynek értelmében a francia cég 96 darab Movia metrókocsit szállít le 771 millió dollár értékben a Stockholmi metró számára. Az új metrókocsik a várakozások szerint jelentősen emelik a város tömegközlekedésének kapacitását azáltal, hogy megközelítőleg 60.000 utast szállítanak majd óránként. A járművet dupla ajtókkal, illetve a 4x4-es üléselrendezésen kívül extra ülésekkel is felszerelték az utasáramlás megkönnyítése és férőhelyek számának növelése érdekében, a kocsik teljesen akadálymentesítettek, és a legmodernebb utasinformációs rendszerrel rendelkeznek. A már megrendelt 96 Movia szerelvényen kívül további 80 kocsira szóló opció is a szerződés részét képezi. A piros jelzésű vonal, melyen a C30-asok előreláthatóan 2017 elején állnak majd forgalomba, Stockholm északi és délnyugati külvárosait köti majd össze egymással.



ÚJABB EGYÜTTMŰKÖDÉS A VOLVO ÉS A SIEMENS KÖZÖTT

Az elektromobilitás területén a két cég már 2012 óta működik együtt egymással, és most még szorosabbra fűzték a kapcsolatokat annak a megállapodásnak aláírásával, melynek eredményeképpen közösen építenek majd ki világszerte elektromos buszhálózatokat különböző nagyvárosokban. A Volvo szállítja majd az elektromos, illetve hibrid meghajtású autóbuszokat, míg a Siemens gondoskodik a járművek energiaellátásáról nagyteljesítményű – közel 300 kW töltőkapacitással rendelkező – töltőállomások kiépítésével és üzembe helyezésével. A rendszer korábban már kiépítésre került Hamburgban, ahol 3 hibrid meghajtású buszból álló flotta és 4 töltőállomás üzemel. 2015-ben pedig a svédországi Gothenburg, illetve Stockholm városába szállítanak hibrid és teljesen elektromos hajtású buszokat és az energiaellátásukról gondoskodó infrastruktúrát, mely a töltőállomásokon kívül magában foglalja a kábelezést, különböző segédberendezéseket, valamint a teljes rendszer üzemeltetését. Az egy éves tesztidőszak – melyet Gothenburg-ban végeztek el – igazolta, hogy Volvo Electric Hybrid buszok az Euro 6 szabvány motorokkal való összehasonlításban képesek az üzemanyag felhasználást, illetve a széndioxid kibocsájtást akár 75%-kal csökkenteni, a teljes energiafelhasználásuk pedig 60%-al kedvezőbb. A Volvo 7900 Electric Hybrid busz átlagosan az utazás 70 %-ában elektromos üzemmódban, ezalatt csendben és károsanyag kibocsájtás nélkül közlekedik.



MEGNYÍLT VARSÓ MÁSODIK METRÓVONALA

Bár a lengyel főváros vezetése nem szervezett nagyszabású megnyitó ceremóniát, március 8-án reggel ünnepélyes keretek között elindult a vonalon az első metrószervevény a Świątokrzyżska állomásról, melyen Hanna Gronkiewicz-Waltz, Varsó polgármestere is utazott. A vonalat már az első napon 233 ezer utas vette igénybe az új szolgáltatást, mely valószínűleg annak is köszönhető volt, hogy aznap bárki ingyen utazhatott rajta. A 6,5 km hosszú vonal, mely Rondo Daszyńskiego és Warszawa Wileńska városrészeket köti össze egymással, hét állomást számlál, a metróalagút pedig egy 870 méteres szakaszon áthalad a várost kettészelő Wisła folyó alatt. A szerelvények nagyjából 10 perc alatt teszik meg az utat a két végállomás között, a járatok pedig 3 percnél követik egymást. A beruházás összköltsége, a szerelvényeket is beleértve 5,9 milliárd zloty volt, melyből 3,1 milliárd zloty-t Európai Unió forrásból finanszíroztak. A munkálatok még 2010-ben kezdődtek, és a tervek szerint már 2014-ben át kellett volna adni a nagyközönségnek, ám ez a határidő nem volt tartható a Centrum Nauki Kopernik állomás építése közben adódott nehézségek miatt, a csúszás miatt a Siemens által szállított szerelvények utasok nélküli próbaüzeme későn indulhatott el. A tesztüzem során a kocsiknak az utasforgalom megindulása előtt 5000 km-t kellett futniuk hibák nélkül, amit csak idén március 6-ra sikerült teljesíteni. Varsó távlati tervei között szerepel, hogy a 2014-2020-as EU-s költségvetésből a vonalat meghosszabbítják kelet-nyugati irányban további 3-3 állomással, mely elképzelésről már komoly tárgyalások folynak, egyes jóslatok szerint pedig nemsokára a tendereztetés is elindulhat.

POZITÍV HOZZÁÁLLÁS

Bolla Tibor elnök-vezérigazgató



Még csak az első negyedévnél járunk, de máris több örömteli eseményen vagyunk túl, és persze néhány olyan nehézséget is hoztunk magunkkal erre az évre, amelyek még megoldásra várnak. Jubileumról, az energiatudatos vállalat címről, valamint a buszos ágazat legfontosabb kérdéseiről beszélgettünk Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval.

Legutóbbi interjúnkban még vezérigazgatóként hivatkoztunk Önre. Azóta nemcsak a BKV vezérigazgatója, de az igazgatóság elnöke is, amelyben ráadásul új tagokkal kell együttműködni. Milyenek az első tapasztalatok?

Nagyon bizakodó vagyok, és úgy gondolom, nem is alaptalanul. Az új igazgatóság már megkezdte a közös munkát, amit nagyban segít, hogy az új tagok számára nem ismeretlen terep a BKV. Van, aki évtizedekig dolgozott a társaságnál, és van, aki fővárosi képviselőként szerzett tapasztalatot a BKV-val kapcsolatban. A cég irányítása, az operatív feladatok elvégzése persze továbbra is ránk hárul, az igazgatóság

a stratégiai jellegű döntések meghozataláért felel. De az első tapasztalatok azt mutatják, hogy pozitív a hozzáállás a BKV-hoz, ez pedig megfelelő alap a közös munkához.

Nem csak az igazgatóság újult meg, a BKK élén is vezetőváltás történt: Dr. Dabóczi Kálmán a BKK új vezérigazgatója. Mit gondol, a korábban nem súrlódásmentes viszony a két cég között javulni fog?

Ebben is látok előrelépést. Rendszeresen egyeztetünk és áttekintjük az előttünk álló feladatokat, és persze a problémákra is keressük a megoldásokat. Az irány egyértelműen pozitív, és máris jelentős változásoknak vagyok tanúja a két cég közötti kapcsolatban.

A legtöbb kérdés mostanában a busz ágazattal kapcsolatban merül föl. Kezdjük a téma kellemesebb részével: idén ünnepeljük 100. évfordulóját a menetrendszerű autóbusz-közlekedésnek a fővárosban. Hogyan ünnepel a cég?

100 év igazán szép, kerek évforduló, ami mögött sok tapasztalat, sok munka van. 2015-ben nemcsak egy jeles napra emlékezünk, amikor elindult az első menetrendszerű busz a Műcsarnok mögül, hanem a buszágazat száz éves fejlődéstörténetére is, ami napjainkban is tart, hiszen a főváros közlekedésének megújulása egy ma is zajló folyamat. És ehhez minden egyes munkatársunk minden egyes nap hozzájárul munkájával. Ezért is tartottuk fontosnak, hogy legyen ez a teljes év a centenárius éve, minden telephely és minden kolléga ünnepe: márciustól év végéig minden buszgarázs egy napra megnyílik a nagyközönség számára és nyílt nappal, programokkal tiszteleg a buszos múlt előtt.

És a másik oldal: kiszervezés, elbocsátások, garázsbezárás, túlórák... Csupán néhány szalagcímben olvasható téma, ami a közvéleményt és persze, a dolgozókat is foglalkoztatja.

Ezeket a kérdéseket szeretném – amennyire lehet – egyértelműen tisztázni. Csoportos létszámleépítésről és garázsbezárásról egyelőre nincs szó. De azt mindenkinek meg kell értenie, hogy a járatkiszervezések, így a ka-

pacitáscsökkenés miatt át kell gondolnunk a működésünket. Még 2013-ban a BKV az akkori terveknek megfelelően, azaz a 2014-re megrendelt szolgáltatáshoz igazította a járművezetői létszámot. Azonban az agglomerációs járatok kiszervezésének késedelmes, elhúzóó átadása, valamint a 2014-ben szükségessé vált villamospótlások és az M3-as pálya felújítása miatt a megrendelt teljesítmény eltért a tervezettől. A helyzetet tovább nehezítette a hektikus, sok esetben nem kellő időben megismert elvárt teljesítményszint is. Ez okozta azt, hogy míg 2013-ban elbocsátások voltak, mára létszámihiány keletkezett a járművezetői állományban. A kérdést megpróbáljuk a lehető legjobban kezelni: új járművezetőket vettünk fel, a besegítői foglalkoztatást növeltük, igyekeztünk a rendszer lehetőségeit figyelembe véve a garázsok között optimálisan elosztani a teljesítményt. Mindezek ellenére azonban nem tudtuk elkerülni azt, hogy járművezetőink sok esetben túlórában dolgozzanak. Bár mindent megteszünk a helyzet rendezése érdekében, azt kell mondanom, hogy amíg a fővárosban nagy vasúti fejlesztési projektek folynak, komoly pótlási feladatokkal, illetve amíg 2016 közepéig nem zárul le a buszágazat átalakulása, addig a hasonló hektikus működés elkerülhetetlennek tűnik.

Megnyugtathatom viszont a kollégákat, hogy a 2015-évi üzleti terv nem tartalmaz járművezetői létszám leépítést.

És a garázsbezárások? Igaz, hogy a BKV már ajánlatokat is kért?

A kapacitáscsökkenés ebben a kérdésben is meghatározó tényező és a képlet egyszerű: ha a BKV kisebb teljesítménnyel működik, meg kell vizsgálni, hogy minden garázsra szükség van-e. Ez azonban nem jelenti egyértelműen valamely garázs eladását. A társzolgáltatókkal és a BKK-val keressük a legjobb megoldást a racionális működtetésre, azt pedig stratégiai szempontból lényegesnek tartom, hogy a BKV tulajdonában maradjon minden garázs, így szándékunk szerint csak bérlésről lehet szó. A korábbi ajánlatkérés csupán előzetes meghallgatás volt a lehetőségek felméréséhez. Azt viszont hangsúlyoznom kell, hogy a változások-

ra a BKV-nak is reagálnia kell a biztos, hosszú távú működés érdekében.

Évek óta nemcsak a hosszú, de már a középtávú, sőt, a rövidtávú működés finanszírozásának a problémája is időről időre felmerül. Ebben a helyzetben mit várhatnak a dolgozók? Lehet szó bérfejlesztésről, illetve a cafeteria rendszer bővítéséről, átalakításáról?

A 2015-ös bértárgyalások megkezdődtek az érdekképviseletekkel, azonban az ez évi üzleti terv összeállításához a fővárostól kapott előzetes adatok alapján nincsen fedezet általános bérfejlesztésre. Ugyanakkor az, hogy lesz-e lehetőség – ha nem is általános –, de bizonyos mértékű bérfejlesztésre, az a tárgyalások eredményétől is függ.

A cafeteria rendszert pedig évek óta szeretnénk átalakítani, de a források ebben az évben is igen szűkösek és nem is látok esélyt arra, hogy plusz forrásokat kapnánk erre a célra. Az érdekképviseletekkel folytatunk ez ügyben tárgyalásokat és ha lesz lehetőség valamilyen belső forrást átcsoportosítani, esetleg a jelenlegi étkezési utalvány keretét választható elemekre bontani, akkor újíthatunk a rendszeren.

Márciusban vehette át az „Energiatudatos Vállalat” címet. Mit jelent ez társaságunknak?

Ez egyrészt egy komoly munka elismerése, hiszen azzal, hogy pályáztunk erre a címre, komoly önvizsgálatot, önértékelést hajtottunk végre, majd jelentős vállalásokat tettünk az energiatudatos működés érdekében. Ennek eredményeként számos intézkedést vezetünk be, amelyek az energiafogyasztás mérséklését vagy az energiahatékonyság növelését célozzák. Másrészt pedig egy lehetőség, hogy tovább haladjunk ebben az irányban olyan vállalatok körében, amelyek számára szintén kiemelten fontos a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés. Azt gondolom, hogy csak ilyen szemlélettel szabad – nemcsak cégvezetőként, de magánemberként is – jelentős, a jövőnk befolyásoló döntéseket hozni.

–ke–

KÖZÖS CÉLJAINK ÉRDEKÉBEN

Dr. Dabóczi Kálmán, a BKK vezérigazgatója



Mi volt az első reakciója, mikor megtudta, hogy Tarlós István önt javasolja a BKK élére?

Egy ilyen megkeresés természetesen nagyon nagy megtiszteltetést jelent, hiszen a magyarországi közlekedési szakmában a BKK, illetve a BKV a szakma csúcsát jelenti. Ennél nagyobb gazdálkodó szervezet és ellátó rendszer a helyi közlekedésben nem létezik Magyarországon. A közlekedési tranzakciók jelentős része Budapesten és közvetlen környezetében valósulnak meg, így az első érzésem az volt, hogy nagyon megtisztelő a megkeresés. Különösen azért, mert egyértelmű volt, hogy nem személyes ismeretség vagy politikai hovatarozás alapján, hanem szakmai alapon jutottak a város vezetői és Tarlós István főpolgármester úr arra, hogy erre a megbízásra javasol a Közgyűlés számára.

Milyen hamar sikerült akklimatizálnia az eddig eltelt időben?

Az akklimatizáció egy érdekes kérdés, mert eddig is úgy éreztem, hogy Budapesttel és a főváros közlekedésével nagyon sokat foglalkozom. Tehát bizonyos értelemben nem volt szükség arra, hogy a társaság tevékenységével ismerkedjem. Több időt vett igénybe viszont átlátni, hogy egy négy év alatt majdnem 1900 fősre kiépült szervezetben belül milyen logika mentén vannak a feladatok szétosztva, ki miért felel, melyik projekt milyen előkészítettségi állapotban van. Ráadásul egy nagyon komoly tervezési időszakon vagyunk túl, egyrészt az Európai Unió projektjei mihamarabbi lezárása, illetve felelős továbbfejlesztése jelentette az egyik fő irányvonalat, másrészt pedig a BKK-nak a 2015. évi, illetve kitekintő jelleggel a 2016. évi Üzleti Tervének az elkészítése és annak egyeztetése a fővárossal. Hiszen a főváros költségvetésének közel 1/3-át kiteszi a közlekedési alrendszer költségvetése, ebből fakadóan az, hogy a BKK Üzleti Tervében milyen számok szerepelnek, az egész fővárost érzékenyen érinti.

Mennyire tudja kamatoztatni eddigi tapasztalatait a BKK-nál?

Erre lehetne álszerű választ is adni, de ha valaki a honlapon elérhető szakmai életraj-

zot végigolvassa, láthatja, hogy az elmúlt tíz évben nagyon aktívan foglalkoztam a főváros közlekedésével. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, illetve annak jogelődjei területén, a helyi közlekedés normatív támogatásának hosszú éveken keresztül voltam a szakmai gondnoka, illetve a források felosztásáért felelős tárcaközi bizottságot vezettem. A BKK elődszervezetének tekinthető Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) minisztériumi oldali szakmai felügyeletét is elláttam a minisztériumi évek alatt. A kollégák jó részét az iparágban belül ilyen módon ismerem, és úgy érzem, hogy nagyon jó volt az a tíz év, közlekedési iparágban eltöltött felkészülési időszak, aminek az eredményeit most közvetlenül hasznosítani tudom a BKK és a főváros érdekében.

A főváros közcégeinek átalakítása után mennyiben változott meg a BKK szerepköre?

Itt külön kell választanunk, hogy mi az, ami változott, változhat, vagy változni fog. A Közgyűlés eddigi döntése alapján a BKK tevékenységi körében semmiféle változás nincs. A 2014 novemberében megszületett közgyűlési határozatok egyrészt egy új városigazgatási, városüzemeltetési koncepciót mutatnak be, másrészt pedig a közlekedésfejlesztési koncepcióban vetettek fel olyan vizsgálati irányokat, amelyeket egy soron következő közgyűlésre a munkaszervezet, illetve az érintettek közösen munkacsoporti rendszerben alaposan megvizsgáltak. Azt, hogy ennek mi lesz a végeredménye, hivatalosan a Közgyűlési döntés fogja megmutatni, ezt nem akarom megelőlegezni, de az eddigi alapján az rajzolódik ki, hogy nem várható olyan jelentős változás a BKK tevékenységi körében, amiről a sajtóban lehetett olvasni, vagyis, ami alapjaiban és strukturálisan megváltoztatná azt az egységes közlekedésszervezési, közlekedésirányítási modellt, ami 2010-ben életre hozta a BKK-t.

Mennyiben befolyásolja ez az elkezdett projekteket?

Már novemberben, amikor a vonatkozó Közgyűlési döntések megszülettek, egyér-

telművé vált, hogy a BKK által eddig megkezdett projekteken semmiféle lényegi és érdemi változás nem lesz. A jövőben induló projekteken kapcsolatban azonban szükségesszerű felülvizsgálni az eddigi gyakorlatot. Úgy érzem, hogy sokkal célszerűbb és hasznosabb olyan modelleket kidolgozni, ahol a kedvezményezetti pozíció nem feltétlenül egy szervezeté, hanem több érintett közösen felel a projektért, úgy hogy mindenkinek megvan abban a saját felelősségi része. Tehát a főváros, mint fő kedvezményezett, és adott esetben a BKK és a BKV, vagy a BKK és a BKK Közút közösen kap egy-egy adott – mondjuk IKOP – projektben feladatot. Ezek a modellek, szerintem mind-mind erősítik a társaságok és a különböző szervezetek közötti együttműködést, és nem a felelősség áthárításának irányába mutatnak. Tehát a jövőben szívesen látnám, ha a projektek az érdemi és tartalmi szakmai együttműködés irányába fejlődnek. Számomra nem hatalmi kérdés az, hogy kinél hány projekt van. Közös célunk, hogy a fővárosban az itt lakók, illetve a fővárosba látogatók érdekében olyan infrastrukturális, illetve szolgáltatásfejlesztési projektek valósuljanak meg, amelyekhez mindenki a szakmai kompetenciája alapján, a lehető legnagyobb mértékben hozzájárul azzal, amelyhez a legjobban ért.

Mely közlekedési társaságokat tekintí példaképnek, és miért?

Ha az ember járja a világot, nemcsak Magyarországot, hanem Európát, vagy a világ egyéb részeit, akkor egy idő után mindent az adott szakmai területen keresztül néz. A családom már megszokta, hogy időnként akár egy hazai vidéki kisvárosban megállok, hogy megnézzem a menetrendet és az utastájékoztatói rendszert, de ugyanígy van külföldön is. Az ember mindig próbál tapasztalatot gyűjteni, próbál minél több okos megoldást eltanulni. Viszont nincs egy olyan város sem, amit kiemelnék példaként, mert Budapest egyedi, nem hasonlítható össze egy nyugati város klasszikus motorizációs fejlődési pályájával sem. Ezért onnan igazából ötleteket tudunk elhozni, de komplett

modelleket másolni ugyanolyan téves lenne, mintha azt mondanánk, hogy Magyarországon kell mindent újra föltálmunk. Tehát én a jó ötletek összegyűjtésének és a hazai viszonyok közötti adaptációjának vagyok a híve.

Milyen együttműködést vár el a jövőben a BKK-BKV-tól?

2015 január elején, amikor a BKK-BKV vezetői szinten először leültünk, akkor nagyon határozottan azt az üzenetet fogalmaztam meg, nem foglalkozom azzal, hogy a két társaság között milyen konfliktusok voltak és milyen stílusú volt korábban az együttműködés. Sajnos nem volt konfliktusoktól mentes. Ezen a területen nagyon komoly fejlesztési feladatok van, ami Bolla Tibor elnök-vezérigazgató úrral közös felelősségünk és kihívásunk. A BKK-BKV viszonyban elkezdődött egy olyan heti szintű stratégiai egyeztetés, amely révén az együttműködési és kommunikációs kultúra egészen más hangnemben történik, mint korábban, annak ellenére, hogy sokkal több jogositvány van a BKK kezében, mint egy szerződéses partneri viszonyban elvárható. Nagy valószínűséggel ez a jövőben sem fog érdemben változni, hiszen a belső szolgáltatói jogviszony miatt egy speciális helyzet és viszonyrendszer fog fennállni a jövőben is a BKK-BKV között. Ezzel élni, és nem visszaélni szeretnénk a jövőben. Én a kollégáimat, vezetőtársaimat mindig arra kérem, segítsenek abban, hogy amit emberi szóval is el tudunk érni, abból ne legyen hivatali levelezés és különböző ügyvédi irodák szakvéleménye közötti folyamatos vita és konfliktus. Próbáljuk meg ezeket minél hamarabb, szakértői szinten, megfelelő stílusban és együttműködési kultúrával orvosolni. Nagyon komoly eredményeket látok már így is ezen a területen az elmúlt két hónap alatt. Én mindenkinek megadom a lehetőséget, hogy ebben az újfajta, általam képviselt együttműködési modellben, szervezeti kultúrában részt vegyen. Remélem, hogy ez minél nagyobb arányban visszahangra talál és pozitív visszajelzéseket fogunk kapni a jövőben e tekintetben is.

– szp –

A JÓ IDŐ ÉS A KERÉKPÁROSOK

A tavasz eljövételével az időjárásunk is egyre melegebbé válik, ezért a kétkerekű járművek, a motorosok és a kerékpárosok is egyre nagyobb számban jelennek meg az utakon.

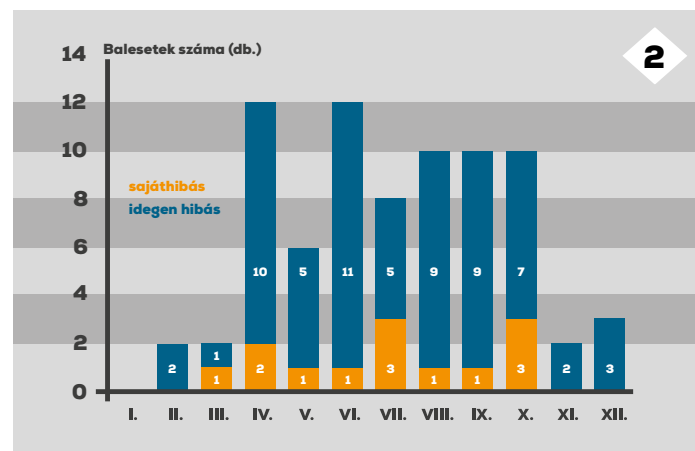
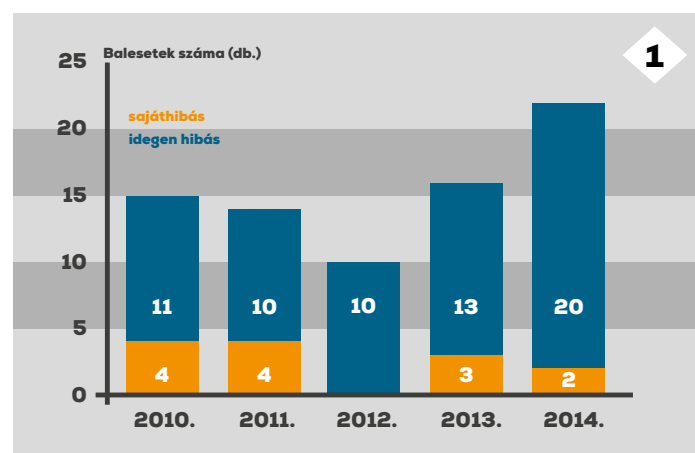
Általánosságban elmondható, hogy a kerékpárosok száma növekszik a Fővárosban, akik egyre karakteresebben alakítják Budapest közlekedését.



és a helytelen oldaltávolság tartása miatt következtek be a balesetek, a figyelmetlen, gondatlan vezetésük mellett, ezért inkább mindig tartunk nagyobb oldaltávolságot, és ha lehetőség van rá, várjuk meg az elhaladásukat a balesetveszélyes helyzet elkerülése érdekében.

Munkatársaink hibájára visszavezethető balesetek okai között megtalálható az elsőbbség meg nem adása, a helytelen követési távolság megválasztása és kanyarodási szabályok megszegése is.

Sajnos a nehézkes azonosításuk miatt néhány kerékpárosra is jellemző az agresszivitás, mely során megrongálják járműveinket, konfliktusba kerülnek járművezetőinkkel, majd gyorsan eltűnnek a helyszínről. Ezek kiszűrése nagyon nehéz, de konfliktuskerülő és szabálykövető magatartással, valamint defenzív vezetéssel tehetünk az esetek számának csökkentése érdekében, hogy utasaink biztonsága maradéktalan legyen és Társaságunk hírneve se szenvedjen csorbát.



Visszatekintve az elmúlt évek baleseti statisztikájára megállapítható, hogy a viszonylagos stagnálás után nőtt a kerékpáros balesetek száma, mégpedig úgy, hogy a BKV hibás esetek száma csökkenő tendenciát mutat (1. számú diagram). A 2010-14. közötti időszakban bekövetkezett 77 baleset során 3 kerékpáros elhunyt, 46-an megsérültek. Ezek a számok is azt mutatják, hogy a kerékpárosok a legveszélyeztetettebbek a közlekedés résztvevői közül.

Az időjárás és annak változása – s ezzel párhuzamosan a kerékpárosok megjelenése – nagyon jól nyomon követhető a balesetek havonkénti eloszlásában. A legtöbb baleset áprilisban és júniusban következett be, de a hónapok közötti „kiegyenlítődség” is azt jelzi, hogy az év egyre több hónapjában számíthatunk kerékpárosokra (2. számú diagram).

A kerékpárosok között megtalálhatók a munkába, iskolába járók, a „hobby” kerékpárosok, a sportolók.

A BUBI megjelenésével, elterjedésével további balesetveszélyes helyzetek kialakulására lehet számítani, hiszen a városnézésre is használt kerékpárokkal a külföldiek is előszeretettel közlekednek, akiknek a helyismeret hiánya mellett a város szépségeivel is meg kell küzdeniük, ez pedig sok esetben figyelmen kívül hagyással jár a közlekedésben.

Vizsgálva az okokat, az idegenhibás baleseteknél a kerékpárosoknál a tilos jelzések áthaladása, az elsőbbség meg nem adása,



A 611-ES ÚJJÁSZÜLETÉSE

A 611 pályaszámú kocsit 1987-ben újította fel a BKV, közel gyártáskori állapotban, a budapesti villamosvasút fennállásának 100 éves évfordulója alkalmából. Azóta változó igénybevétel mellett, de szinte szünet nélkül részt vesz a fővárosi nosztalgia villamos forgalomban. Munkája az utóbbi években jelentősen megszaporodott. Az elmúlt több, mint negyed évszázadnyi szolgálat alatt, 2014-re elérkezett a ciklusrend szerinti J1 javítás ideje. Az évek során mind műszaki, mind esztétikai állapota leromlott. A J1 javítást, és az ezzel járó feladatokat, a motorkocsit üzemben tartó Ferencváros kocsiszin vállalta magára. A felújítás során teljesen megújult a kényszer légszűrő, a fékezőszelepek, a menetkapcsolók, az áramszedő, a levegős hálózat, továbbá a szakemberek elvégezték a fékszerkezet átvizsgálását

és szükséges beállításait is. A munka kiterjedt természetesen az elektromos berendezések egészére, sőt előkerültek a rég elfeledett téli ajtószárnyak is. A kocsit régi fényének helyreállítására érdekében kijavították az utastér apróbb hibáit, megtisztították a réz díszeket, megújult az utastér fa elemeinek, ablakainak lakkozása, valamint a külső fényezés. A munka dandárját Ferencváros kocsiszin járműműszaki dolgozói végezték, a fényezés a VJSZ Kft. műhelyében készült el. A külső fényezés számos részletében megváltozott a korábbi állapothoz képest és a nosztalgia vágó utasoknak talán ez a legszembetűnőbb változás. Az egyedi, muzeális jármű esetében fontos volt, hogy megjelenése minél inkább korhű és hiteles legyen. A kocsit még 1908-ban az egyik tekintélyes hazai járműgyár, a Schlick építette a Budapesti Közúti

Vaspálya Társaság (BKVT) számára. Akkoriban a cég kocsijai barna fényezéssel közlekedtek a városban, a legnagyobb konkurens, a Budapesti Városi Villamos Vasút járművei voltak sárgák. (Érdekes, hogy ekkor még sokkal több barna villamos járt a városban, mint sárga.) Az eredeti külső megjelenésről sajnos nem maradtak fent korabeli gyártási, vagy üzemeltető dokumentumok, így a díszítő minták formáját, a kocsit színeinek pontos meghatározását hosszas kutatómunka előzte meg. A BKV és a VJSZ Kft. műszaki és múzeumi szakemberei számtalan korabeli fotót, festményt, rajtot és egyéb képi, írásos dokumentumot vizsgáltak át, hogy a BKVT-re, illetve a típusra jellemző eredeti stílusjegyeket újra meg lehessen idézni. Ma már használhattuk azokat a számítógépes tervezőprogramokat is, amelyeket az 1987-es felújítás során természetesen még nem lehetett. Így a legapróbb részletekig sikerült újrarájzolni a cégjel békebeli betűit, a pályaszám ma már szokatlan formáit és az eredeti díszítő motívumokat. A fényezés utáni készre szerelést és élesztést szintén Ferencváros dolgozói végezték. Az ilyenkor kötelező próbák, mérések után a járművet 2014 decemberében adtuk át ismét a forgalomnak. Műszaki állapota kitűnő, megjelenése ismét a nosztalgia járművekhez méltó, színezése a BKVT időket a legjobban idézi, és a téli ajtóknak köszönhetően, ezután hűvösebb időben is utazhatunk vele. Legalább újabb 25 évig.

Czabaly László, Zsigmond Gábor



ELEKTRONIKUS JEGYRENDSZER: HAMAROSAN BEFEJEZŐDIK A RENDSZERTERVEZÉS



Az elektronikus jegyrendszer kiépítésére és üzemeltetésére vonatkozó szerződés tavaly októberi aláírása óta elstartolt, s hamarosan finisébe is ér a projekt rendszertervezési fázisa. A BKV, a BKK és a Nemzeti Közlekedési Hatóság folyamatosan egyeztet a be- és kiléptető kapukról, valamint a járművekre kerülő jegykezelőkről. Alakul az elektronikus jegyrendszer bevezetésével megjelenő új eszközök – a jegykezelők, a chipkártyák stb. – dizájnja is, mindeközben pedig friss utasszámfelmérés készül a beléptetőkapuk végső kiviteli terveihez.

Tavaly októberben aláírták az elektronikus jegyrendszer kiépítésére és üzemeltetésére vonatkozó szerződést. A teljes rendszert a tervek szerint 2017 végéig lépcsőzetesen, több ütemben vezetik be, addig azonban – ahogy az az e-jegyrendszerről szóló cikksorozatunk korábbi részeiből is kiderült – rengeteg munka van még hátra. Előző írásunk óta azonban (Minőségi változás várható az időalapú jegyrendszer bevezetésével, *Mozgásban Magazin*, XLVI. évfolyam, IV. szám, 12-13. oldal) elstartolt, és javában tart a projekt rendszer- és arculati tervezése.

Az elektronikus jegyrendszer bevezetésével számos új eszköz – a chipkártyák, a járművekre és az állomásokra telepített jegykezelők, az ellenőrök hordozható kézi készüléke, a be- és kiléptetőkapuk – jelenik meg, amelyeket nemcsak kompatibilisakké kell tenni a jelenlegi infrastruktúrával, de új, egységes dizájnjukat is ki kell dolgozni. Az új struktúra minden szinten alapos rendszertervezést igényel, hiszen az időalapú tarifa megjelenésével új díjtermékek (azaz jegytípusok) bevezetésére kerül sor, amelyek kezelése új, az egyes felszíni járműveken még mindig megtalálható manuális jegylyukasztó készüléknél lényegesen modernebb technikát kíván. Fel kell készíteni az új struktúrára a hónapról hónapra növekvő számú ügyfélcentrumokat, az értékesítéshez szükséges számítógépeket, szoftvereket, a bankkártya-elfogadó terminálokat, és az ügyfélfelvétel rendszereket is. Az újonnan megjelenő, a mai bérletigazolványt és jegyeket egyaránt felváltó plasztik chipkártyákra is helyben, az ügyfélcentrumokban kerül rá az ügyfél arcképe, valamint az érvényesítésükhöz szükséges adatok. Mindezen kívül az elektronikus jegyrendszerbe kell integrálni az új jegy- és bérletautomatákat és FUTÁR-rendszert is. Mindez rengeteg egyeztetést kíván a tömegközlekedési szakma résztvevőivel.

Tíz és félmillió plasztikkártya készül

Ahogy azt Tarlós István főpolgármester az elektronikus jegyrendszer kiépítéséről és üzemeltetéséről szóló szerződés aláírásakor is elmondta, másfél millió megszemélyesített és anonim (alapvetően a rendszeres utazóknak szóló), valamint csaknem 9 millió eldobható chipkártyát állítanak majd ki, amelyek a ma használatos jegyeket és bérleteket váltják majd. A plasztik chipkártyákról fontos tudni, hogy polikarbonátból készülnek, ezáltal élettartamuk többszöröse lesz, mint a PVC kártyáké. Összehasonlításképpen: a 2-3 évenként lecserélendő bankkártyák döntő többsége PVC-ből készül, ezzel szemben polikarbonát az anyaga az új típusú személyi igazolványoknak, amelyek nemcsak hogy 5-10 évig nem mennek tönkre, nem kezdenek el repedezni-töredezni, de a PVC-kártyákkal szemben könnyebb megszemélyesíteni őket, azaz az ügyfélcentrumokban is rá lehet gravírozni felhasználójuk arcképét.

Szigorú elvárások

Az elektronikus jegyrendszer bevezetésével megjelenő új eszközök kihelyezése, felszerelése, használatba adása előtt számos műszaki kérdésre kell megoldást találni közösen a BKV-val és a többi szolgáltatóval együtt úgy, hogy a hazai és nemzetközi normáknak, közlekedésbiztonsági elvárásoknak is megfeleljenek a felügyeleti jogokat gyakorló Nemzeti Közlekedési Hatóság szerint is. Egyebek közt a mintegy 800 állomási be- és kiléptető kapu energia-ellátása, valamint elhelyezése is ilyen kérdés. A kapuk esetében nemcsak az jelent kihívást, hogy ne állítsanak akadályt a gördülékeny utasforgalom elé, de az állomások lezárása már magában is több szigorú hatósági engedély birtokában történhet csak meg.

Nemcsak a be- és kiléptető kapuk pontos számát, de a végső kivitelezési tervüket is meghatározza az a friss utasszám-felmérés, amelyet a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki kara dolgozott ki, és amelynek módszertanát mind a Nemzeti Közlekedési Hatóság, mind a BKV, mind a BKK elfogadta. A felmérés március második felében kezdődött el, és minden metróállomásra kiterjed. Eredményeit egy szimulációs programba viszik fel, ez segít majd megállapítani az egyes metróállomásokon kihelyezendő kapuk ideális számát.

Mivel azonban nem lehetséges mindenhol kapukat kihelyezni, csaknem 2500 tömegközlekedési járművön mintegy 10 ezer jegyérvényesítő készüléket kell majd felszerelni. A fővárosi járműkiadási számok ismeretében nem nehéz elképzelni, hogy ez milyen nagymértékű szervezést igénylő feladat, így már tart a járműszerelés egyeztetése, ütemezése is. Ezzel párhuzamosan folyik a járművek műszaki felmérése. Az új rendszerben megjelenő jegyérvényesítő készülék egy áramot igénylő elektronikus eszköz, vagyis a ma még csak hagyományos, manuális jegylyukasztóval felszerelt autóbuszokon meg kell oldani az áramellátás kérdését, de a modernebb járművek is jelentős átszerelésre szorulnak az új jegyrendszer miatt. Eközben a BKK és a BKV közösen dolgozik annak a megoldásán is, hogy lehetőleg minden tömegközlekedési eszközön, azaz például a Tatra villamosokon, a PKD Ikarusokon, vagy éppen a most érkező CAF villamosokon a kényelem érdekében egységesen – azonos oldalon és magasságban – helyezték majd el a jegyérvényesítő készülékeket.

Az elektronikus jegyrendszerrel foglalkozó cikksorozatunkat a *Mozgásban Magazin* következő számában folytatjuk.

100 ÉVES A BUDAPESTI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS



145 éves A SIKLÓ

1870. március 2-án adták át a világ második siklóját, a Budavári Siklót. Az eredetileg gőzüzemű járművet Széchenyi Ödön gróf – Széchenyi István gróf fia – kezdeményezésére építették, a Lyonban látott példa nyomán.

Széchenyi Ödön 1868 elején koncessziót nyert egy Buda Várba vezető gőzsikló építésére, amelyet később egy részvénytársulat vett át. 1868 júliusában kezdődtek el az építési munkálatok. Az akkori lapok szerint „átalán véve naponkint az alagút melletti lépcsőn 5500 személy jár föl és le”. A sikló részvényesei e tömeg mellett minden bizonnyal további utasokkal is számoltak, akik majd a szerkezet pusztán látványától és az általa kínált panorámától kapnak kedvet újabb és újabb utazáshoz. Az eredeti kocsik kialakítását úgy képzelték, hogy elől egy egészen kicsi, hátul pedig egy óriási kerekét kap. Az előkelő utasok közepén a jármű belsejében, míg az egyszerű nép a körülfutó galériában utazik. E változat műszaki megoldását nem sikerült kidolgozni, de a sikló létesítményeinek (épület, gépészeti berendezések, pálya stb.) terveit Juraszek Ödön mérnök minden részletében tökéletesen megraj-

zolta. Ez már tartalmazta a – később elbontott – kis hidakat is a József nádor kezdeményezésére megvalósult Ellipsz sétány felett. A munkák vezetését a kivitelezés megkezdése után Wohlfarth Henrik vette át, aki a hegy „lejtőzögének” enyhítésével – Juraszek tervével ellentétben – indokolatlan változtatást végzett a terveken. Ennek révén az alsó csarnok beszálló szintje az utcától nem az eredetileg tervezett néhány lépcsőfokra, hanem majdnem nyolc méterrel feljebb került. Így Juraszek elképzelésével szemben az emelési magasság 15%-át az utasok lépcsőn tették meg.

A Budavári Siklót a kor kimagasló műszaki megoldásaként 1870. március 2-án avatták fel, mint a Vár egyetlen közlekedési eszközét. Megnyitásakor ez volt a világ második siklója – az első a lyoni, 1862-ben –, de nem pusztán a szerkezet, és nem is maga a pálya jelentette

a legkülönlegesebb műszaki megoldást. Az ugyanis a kocsik volt. A lépcsőzetesen egymás fölé helyezett fülkék a világon egyedülálló megoldásnak bizonyultak, és ez lett a sikló legjelentősebb műszaki nevezetessége, amelyet a nemzetközi szaksajtó is nagy érdeklődéssel tárgyalt. A három fülkéből a középső első osztályú, míg a többi másodosztályú megjelölést kapott.

Már az első két hétben több mint huszonezren próbálták ki a különleges kocsikat, az első másfél évben pedig több mint hárommillió hétszáz ezren utaztak vele. A polgárok kéréseit meghallgatva a gőzsikló még a Várszínház magyar előadásai után is közlekedett.

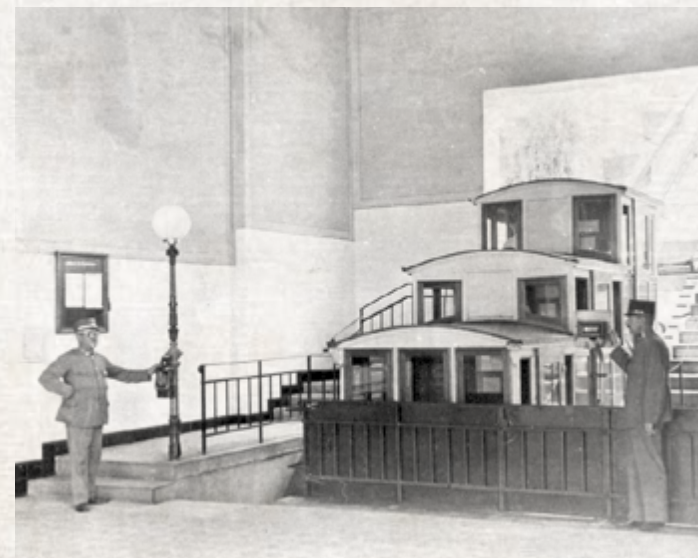
A főváros és a Budai Hegypálya Rt. között kötött megállapodások értelmében a sikló megnyitása után 50 évvel, 1920-ban Budapest székesfőváros tulajdonába ment át. Kezdetben a korábbi tulajdonos látta el az üzemeltetői feladatokat, majd 1932-től ideiglenesen, egy évvel később pedig végleg a BSzKRT kezelésébe került. Az átadás után fokozatosan jelentek meg az átalakítás tervei.

A szakembereket már évtizedek óta foglalkoztató kérdés, a villamosítás még a háború előtt született gondolata került először napirendre. A gőzsikló magasba emelkedő kéményéből áradó sűrű, fekete füst esztétikai értelemben is zavaró foltja volt a budai látképnek. A húszas években kidolgozták a villamosítás terveit, ugyanakkor 1922-ben a korszerűsítés helyett a létesítmény megszüntetése is felmerült. Helyére liftet vagy páternosztert építettek volna. A modernizáció hívei már-már futurisztikus képeket vizionáltak, mikor az Alagútból megnyitandó liftet álmodtak a Várhegyre. A részletes tervek elkészítésére a Ganz-gyár mutatott hajlandóságot. (Itt nem, de évtizedekkel később a Várhegy másik oldalán elkészült egy lift, amit a Dózsa György tér felől érkezők használhatnak.) A „korszerűség” szelleme végül nem söpörte el a siklót. Szerencsére 1927-ben már megtartása, sőt ekkor éppen meghosszabbítása került napirendre. Eszerint az alsó állomást megnyújtották volna a Clark Ádám tér felé, míg a felső végállomást is odébb, a Szent György tér irányába képzelték. E változat szerint a két kocsi egymástól függetlenül mozgott. A jobb oldali pályára egy 30 ülő- és 20 állóhellyel rendelkező kocsi, a baloldalra pedig egy tíz tonnás teherkocsit terveztek. Igény esetén ezen a platóskocsin is lehetett volna 150 álló utast szállítani.

A várba vezető közlekedés tekintetében sokáig nem volt valódi vetélytársa a két kis kocsinak. A vári autóbusz-közlekedés csak 1928-ban indult el. Ebben az évben újabb terv született a villamosítás és a szállítóképesség fokozása érdekében. Utóbbi a kocsik átalakításával kívánták elérni. Ehhez hasonló céllal 1934-ben megszülettek a kocsik vízszintes padlójú, 36 férőhelyes átalakításának tervei. A sokféle javaslat kidolgozásában talán az is szerepet játszott, hogy az első világháború éveiben még egymillió nyolcszáz ezres utasszám az 1920-as években már csak hat-hétszáz ezer között mozgott, sőt 1932-ben alig 435 ezer utas vette igénybe a siklót. Talán a legmeglepőbb gondolat is a BSzKRT idején született, miszerint helyére mozgólépcsőt építettek volna. (Ez az ötlet még később is visszatért.)

1944-ben Budapest ostromakor egy légbomba és három tüzérségi lövedék találta el a siklót. A felső épület és az ott álló kocsi megsemmisült, míg az alsó épületnek csupán a tetőszerkezete rongálódott meg. A gőzgép és az erőátviteli berendezés csaknem teljesen épen megmaradt. Az alsó állomáson vesztegelt kocsi, a kazánok, a gőzgép alig igényeltek volna javítást. A bekövetkezett sérülések nem indokolták a siklót, de a BSzKRT végül mégis az elbontásról határozott. Egyelőre sem a lift, sem a mozgólépcső terveit nem vette elő a társaság vezetése, a budai Várnegyed közlekedését autóbuszokkal kívánták megoldani. 1948-1949-ben a sikló szinte minden darabját elhordták. Még az épen maradt harmadik, tartalék kocsit is szétbontották. A felső kötélfordító korong egy dunántúli bányába került.

A Várnegyed háború előtti funkciói megváltoztak, a létrehozott közintézmények (Országos Széchényi Könyvtár, Magyar Nemzeti Galéria,



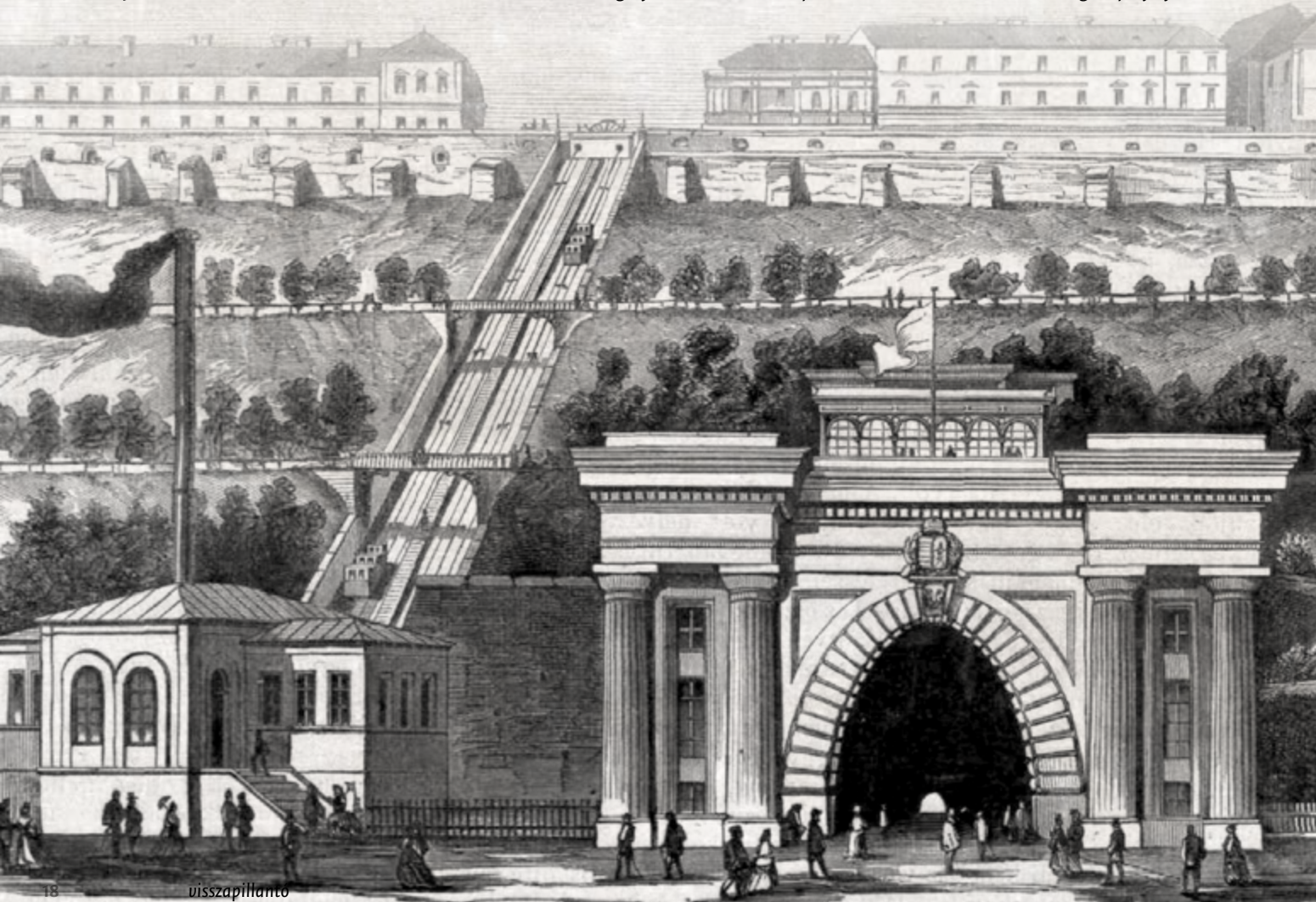
Budapesti Történelmi Múzeum stb.), valamint az idegenforgalmi igények miatt nagyobb utasforgalommal kellett számolni. 1975-ben vajszerű Ikarus-211-es autóbuszok álltak forgalomba kiküszöbölni a vári sikló hiányát. A járat V jelzéssel közlekedett. A típusválasztás (kisméretű, főleg kirándulóbuszként használt típus) mellett a sajátos fényezés is minden bizonnyal azt hivatott jelezni, hogy ez járat az idegenforgalmi elvárásoknak is megfelel.

Az évtizedek során a sikló újjáépítésének lehetősége sem felejtődött el, bár ennek ügye csak döcögösen és nagy kitérőkkel haladt előre, hogy végül 1984 tavaszán elkezdődtek helyreállítási munkálatok, amelyek gazdája a BKV lett. A villamosítás, az üzembiztonság, az állomásépületek tekintetében nem beszélhetünk újjáépítésről, ezek eltértek a régi gőzsiklónál alkalmazott műszaki paraméterektől. Ezért is vált fontossá az eredeti siklónál is különlegesnek számító, lépcsősen egymás fölé helyezett fülkékialakítás. A kocsik lettek az eredetihez legközelebb álló elemek. A nyomtáv, a külméret, az ajtók száma mind-mind azonos, de már lehetőség nyílt mozgásszerű utasok számára is biztosítani a beszállást. Ez a kialakítás sem tűnt egyértelműnek, ugyanis létezett egy olyan terv is, amely szerint „modern”, üvegburkolatú kocsikat építettek volna a pályára.

A felújítás munkálatait végig komoly érdeklődés kísérte, amelyben fontos szerepet játszott a városvédő Ráday Mihály is, aki a televízió mellett egyéb fórumokon is képviselte az újjáépítést, sőt az alsó állomás melletti falon levakolva rejtőzött Róth Miksa mozaikcímer helyreállításának ügyét is. Jellemző korszak, hogy – sajátos kompromisszumként – a megépült kocsik egyik oldalára a régi (egyben a mai) Budapest címer került, míg a másikra a Dunában úszó vörös csillagos. Kevésbé közismert eleme a fővárosi legendáriumnak, hogy a kocsik városra néző oldala kapta a történelmi városcímet, s a Vár felőli „hátlukon” díszelgett a vörös csillagos címer. Az eredetileg BS 1 és BS 2 (budavári sikló) jelzésű kocsik ekkor nevet is kaptak. (Eredetileg nem voltak „megkeresztelve”.) A Margit-sziget felé eső kocsi a Margit, a Gellért-hegy felé eső a Gellért nevet kapta.

A siklót végül 1986. június 4-én nyitották meg újra a nagyközönség előtt. A kocsik utazósebességét 1988-ban a felére csökkentették. Az első éves utasszámok egymillió fölött jártak, azóta évente ötszáz ezer és egymillió közötti utas keresi fel a siklót. A világörökségi Várhegyre felkúszó hegyi vasútról büszkén mondhatjuk, hogy mióta a világon elsőként épült lyonit (Rue Terme-Croix Rousse) 1967-ben elbontották, azóta a miénk a legrégebbi – igaz, hosszú kényszerzünet után újjáépített – közlekedő sikló.

Zsigmond Gábor





100 ÉVES A BUDAPESTI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS

NYÍLT NAPOK

ÁPRILIS 26.
vasárnap 10.00–16.00



KELENFÖLDI AUTÓBUSZGARÁZS
(XI. kerület, Budapest, Hamzsabégi út 55.)

MÁJUS 31.
vasárnap 10.00–16.00



ÓBUDAI AUTÓBUSZGARÁZS – BKV gyermeknap
(III. kerület, Budapest, Pomázi út 15.)

SZEPTEMBER 6.
vasárnap 10.00–16.00



DÉL-PESTI AUTÓBUSZGARÁZS
(XIX. kerület, Budapest, Méta utca 39.)

SZEPTEMBER 27.
vasárnap 10.00–16.00



TROLIBUSZ DIVÍZIÓ, Kőbánya
(X. kerület, Budapest, Zách utca 8.)

OKTÓBER 18.
vasárnap 10.00–16.00



CINKOTAI AUTÓBUSZGARÁZS
(XVI. kerület, Budapest, Bökényföldi út 122.)

A programvátoztatás jogát fenntartjuk!



A SZÉKHÁZ MÚLTJA

Az idén kilencven éves székház múltja gyakran visszatérő eleme a BKV legendáriumnak. Utánajártunk.

Van, aki biztosan állítja, hogy az épület eredetileg kórháznak épült, hiszen a folyosón magasan végighúzódo csempiburkolat miatt ez nem is lehetne kérdéses. Persze azt is hallani, hogy korábban banképület volt, elég megnézni a főpénztár muzeális értékű bútorzatát. Aki pedig tudja, hogy milyen volt a régi Egri, annak kétsége sem lehet efelől, hiszen mi mást szolgálhatott volna egy impozáns méretű tárgyalóterem, ha nem a részvényesek közgyűlését. Olyan is van, aki megesküdne rá, hogy a székház eredetileg valamelyik minisztérium számára készült, hiszen csak az ilyen épületek büszkélkedhetnek páternoszterrel. Ráadásul egy-egy falikar, a kovácsoltvas lépcsőkorlát, a hatalmas és nehéz bejárati kapu mind-mind igazolják, hogy bizonyára neves minisztériumi hivatalnokok számára építették az Akácfa utcai székházat. Hogy mi az igazság?

Az igazság az, hogy a BKV székház mindig is a közlekedési vállalat székháza volt. Társaságunk jogelődje, a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt, a beszélt építette, ráadásul saját magasépítési osztálya tervezte meg. Aki az óriási bejárati kapu előtt megáll egy pillanatra, máig láthatja a kapu kovácsoltvas B,Sz,K,Rt betűit. A portán a magasban az építés dátuma is észrevehető: 1925.

A történet az első világháború után kezdődik, amikor a korábban egymással versengő villamos társaságokat egy cégér alá, a főváros saját társaságába terelték. Az 1923-ban létrejött BSZKRT-ba beolvadt hat cégnek természetesen megvoltak a maga irodaházai, vagy éppen

csak irodái, de az új felállásban és a háború utáni gazdasági válságban nem volt megengedhető, hogy az irodai munkákban párhuzamosságok legyenek. Egy időben a dolgozók szinte állandó költözésben voltak, de összességében az igazgatósági irodák a város hét pontján, némelyikük bérházakban bérelt helyiségekben működtek.

A békebeli társaságok közül a két legnagyobb cég eredetileg is viszonylag közel volt az Akácfa utcához. Az egykori lóvasúti vállalat kezdetben az Astoria közelében rendezkedett be, majd az Andrássy út 9-be költöztek, később pedig – amikor már a HÉV és a fővárosi villamosközlekedés nagyobb része is a Budapesti Közúti Vaspálya Társasághoz tartozott – központjukat a Lipót (a mai Szent István) körút 22-be tették át. Az épület homlokzatán máig látni lehet a kötőpályások szimbólumát, a szárnyaskereket. A nagy versenytárs, a Budapesti Városi Villamos Vasút a Kertész utca 22-ben kezdte meg működését egy földszintes kis házban, ahol három szobából állt a teljes vezetőség főhadiszállása. Ezt már 1892-ben egy háromemeletes épületre cserélték a Kertész utca 10. szám alatt, majd ezt bővítették és 1902-ben még egy négyemeletes épületrészrel is megtoldották a szomszédos telken. Itt működtek a földalatti irodái is.

Az 1920-as évek elején végbenem összeolvadás és a fővárosi vállalat megalapítása után szinte adta magát, hogy a Kertész utcai épületet bővítik, hiszen annak hatalmas udvara volt, benne a nagykörúti villamosokat kiszolgáló áramátalakító alállomással. Ez eleve korlátozta a terület értékesítését, a szomszédos, Akácfa utca felé eső telek pedig éppen a földalatti volt. Az új székház felépítéséhez így telekvásárlásra sem volt szükség. Előbb a Kertész utca 10-12. szám alatti épületet



A BESZKÁR SZÉKHÁZA

UTCAI HOMLOKZAT

újították fel, aztán 1925-ben hozzáépítették az Akácfa utcai irodaházat. Ahogy említettük, ennek terveit a BSZKRT saját magasépítési osztálya dolgozta ki, a homlokzat megtervezésére pedig Wälder Gyula műegytemi tanárt kérték fel.

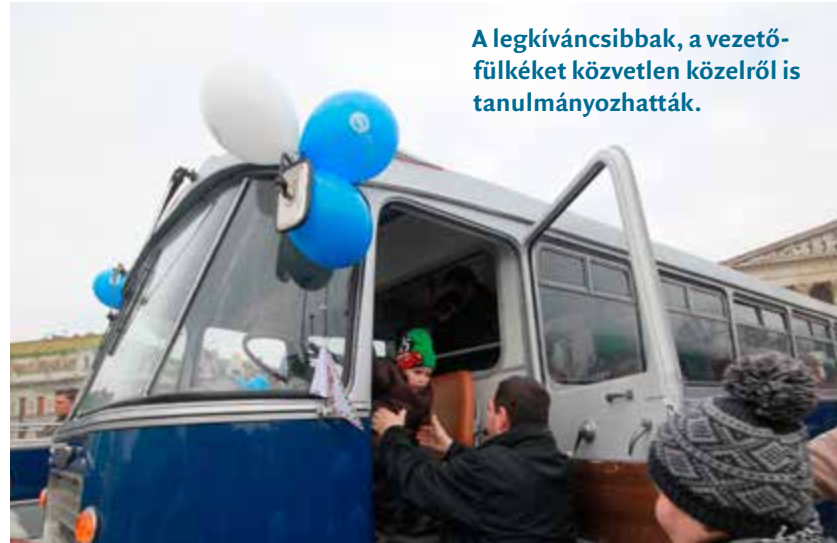
A gazdasági helyzet nem tette lehetővé, hogy a hivatali épületek tervezésében korábban megszokott nagy fogadócsarnokot építsenek, így a korban modernnek és szerénynek számító fogadóter született. A funkciók és a közszolgálati szerep dominált a tervezés során, emiatt is kerülhetett mindjárt a bejárat közelébe a főpénztár. A folyosó falait minden emeleten két méter magasan fehér csempével burkolták, jelezve, hogy „hivatali helyiségeink mintaszerűen tiszták és egészségesek, jókarban tartásuk pedig könnyű és gazdaságos” – mutatta be a cég új irodaházat. A BSZKRT kimondottan büszke volt a csempiburkolatra, ahogyan a cég fennállásának tizedik jubileumára készült albumba írták: övék „a főváros egyik legmodernebb és leghigiénikusabb hivatali épülete.” Valamennyi helyiség a maga korához képest visszafogott volt, még az eredetileg valóban impozáns Egri terem is, ami talán a legnagyobb változáson esett át azóta. Mindeközben a bejárati kapu, a páternoszter, a falikarok, a lépcsőkorlátok, no és a csempe mind megőrizte ezt a go évet.

Zsigmond Gábor



100 ÉVES A BUDAPESTI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS

Nagy sikerű rendezvénnyel indult a 100 éves budapesti autóbusz-közlekedés jubileumi éve: 2015. március elsején, a Hősök terén sajtótájékoztatóval és busz kiállítással emlékeztünk a budapesti autóbusz-közlekedés centenáriumára. Az eseményre több száz érdeklődő érkezett, akik nagy örömmel vették birtokba a veterán járműveket és a BKV legújabb buszait egyaránt.



A legkíváncsibbak, a vezető-fülkéket közvetlen közlekedés közelről is tanulmányozhatták.



A jeles esemény alkalmából emléktábla is készült, mely a 105-ös busz Bajcsy Zsilinszky úti megállójában található.



Fő szenzációnak számított a legendás Ikarus 620-as típusból 60-as években átalakított nyitott, városnéző autóbusz, az Ikarus 630 Cabrio.

Pár percre mindenki buszsofőrnek érezhette magát a kormánykerék mögött.

Az eseményen ünnepi beszédet tartott dr. Szeneczey Balázs városfejlesztésért felelős főpolgármester-helyettes, és köszöntőt mondott Bolla Tibor a BKV Zrt. elnök-vezérigazgatója.



ELKÉSZÜLT A MÁVAG TR 5



A háború után elsőként megjelent MÁVAG TR 5 típus a fővárosi közlekedés történetében is nagy jelentőséggel bíró példányának korhű helyreállítása, a budapesti autóbusz-közlekedés centenáriumának alkalmából történt. A jármű rekonstrukciója, a Lanta Consulting Kft. köré szerveződött szakmai körökben elismert veteránosokból, közlekedésbarátokból, szakmabeliekből álló stáb segítségével sikeresen befejeződött. Budapest utazóközönsége egy újabb különleges, ez esetben ráadásul egyedülálló történettel bíró nosztalgiajárművel gazdagodott.

BKV, AZ ENERGIATUDATOS VÁLLALAT

Március 6-án vette át Bolla Tibor, a BKV elnök-vezérigazgatója az Energiatudatos Vállalat címet, amelyet 2014-ben, az energiahatékonyságot célzó, tudatos és hatékony működés érdekében tett vállalásaink alapján kapott Társaságunk.

A Nemzetgazdasági Minisztérium Dísztermében megrendezett ünnepélyes díjátadón Glattfelder Béla, a Nemzetgazdasági Minisztérium gazdaságsszabályozásért felelős államtitkára mondott köszöntőt, amelyben kiemelte, hogy „az energiahatékonysági beavatkozások mind a hazai vállalati szektor versenyképességének növelésének, mind a gazdaság karbonmentesítésének fontos alapkövét jelenthetik”. A díjat Dr. Szili Katalin, a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Tanács tiszteletbeli elnöke, valamint Fürjes Balázs Zoltán, a Magyar Innováció és Hatékonyság Nonprofit Kft. ügyvezetője adták át.

A Magyar Innováció és Hatékonyság Nonprofit Kft. (korábban Virtuális Erőmű Program Nonprofit Kft.) által meghirdetett program lehetőséget ad arra, hogy megismerhessük olyan cégek energiahatékony megoldásait,



amelyek számára ugyanolyan fontos a tudatos és hatékony energiagazdálkodás, mint a BKV számára. A díj éppen ezért egyrészt elismerése azon vállalatoknak, amelyeket a BKV működésének felülvizsgálata után tettünk, másrészt megerősítés abban, hogy folytassuk az energiahatékonyság fejlesztése érdekében megkezdett munkát.

És hogy mi is az a VEP?

2011. március 7-én indult útjára a Virtuális Erőmű ProgramTM (továbbiakban VEP), és az általa üzemeltetett Energiahatékonysági Kiválósági Pályázat azzal a céllal, hogy Magyarország EU-s vállalásaival összhangban 2020-ra egy 200 MW fosszilis erőmű kapacitásának megfelelő Virtuális Erőművet „építsen fel” igazolt megtakarításokból.

A VEP több célt szolgál. Elsődleges célja, hogy összegyűjtse, rendszerezze, számszerűsítse és közlétegye a vállalkozások energiahatékonyság terén elért eredményeit. A feltöltött adatok olyan alapot jelentenek, amelyek az energiaracionalizálást célul kitűző vállalkozásoknak adhatnak ötleteket, így a rendszer egyfajta tudásbázisként funkcionál. A VEP segít számszerűsíteni és összesíteni a már elért megtakarításokat, így az illetékes állami szervek számára hasznos információforrást jelent a vállalati szféra energiahatékonyságáról. Az innen származó adatokat az államigazgatás felhasználhatja az EU felé tett vállalások teljesítésének alátámasztásul, továbbá elemzésük háttérrel szolgálhat a támogatási rendszer korszerűsítéséhez is.



A nemzetközi kutatások azt bizonyítják, hogy a vállalati energiahatékonyság javításának első lépése a tudatosság megteremtése; odafigyeléssel, az energiafogyasztás ésszerűsítésével, a fogyasztás mérésével és ellenőrzésével az energiafelhasználás mintegy 10%-kal csökkenthető. Az energiafelhasználás tudatosítása olcsó, beruházást alig igényel, elsősorban a szemlélet és a vállalati gyakorlat megváltoztatását (szervezési eszközök) igényli. Ha a vállalat energiatudatosává vált, következő lépés az energiahatékony beruházások vizsgálata. Az általános gyakorlat azt mutatja, hogy további 10%-nyi energia-megtakarítás érhető el gyorsan megtérülő, támogatásokat nem igénylő beruházásokkal. Az ennél nagyobb mértékű energia-megtakarítást eredményező beruházások általában lassabban térülnek meg, de nemzetgazdasági szinten még mindig kedvezőbbek, mint az energiaszektor fejlesztése.

A BKV Zrt. Igazgatósága döntése értelmében társasági szinten indított hatékonyságjavítási intézkedések kapcsán mind a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság (VÜI), mind az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság (ATÜI) több olyan projekt elindítását kezdeményezte, amelyek a fenntartási tevékenységet hatékonyabbá és gazdaságosabbá teszik. A projektek jelentős hányadában – a szervezési eszközökkel megvalósítható intézkedések végrehajtása mellett – elsődleges szerepet kaptak az energia-megtakarítást célzó intézkedések (felhasznált energia mennyiségének csökkentése,

elavult rendszerek korszerűsítése, korszerű technológiai megoldások alkalmazása), melyek eredményei jól számszerűsíthetők, biztosítva ezzel a megtakarítások kimutathatóságát.

A BKV Zrt. hatékonyságjavító intézkedéseinek célkitűzései nagyon közel állnak a VEP által indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázat célkitűzéseire, hiszen az energiahatékonyság témakörét a Társaság elsődleges prioritással kezeli, és 2014 áprilisában vezetői döntés született a programhoz való csatlakozásról.

A Pályázat első lépéseként a VÜI és az ATÜI munkatársainak aktív együttműködésében egy 6 témakört felölelő, 4 fejlettségi szintet meghatározó, 41 kérdésből álló kérdőív kitöltésével elkészült a Társaság önértékelése.

Az energiahatékonysági helyzet felmérését – önértékelést – követően tett önkéntes vállalások egy évre szólnak, és olyan feladatokat tartalmaznak, mint pl. az energetikai folyamatok minőségbiztosított működtetése, épületenergetikai auditok készítése, a mérési pontok bővítési lehetőségeinek beazonosítása energiahordozónként, vagy megújuló energiaforrások további alkalmazása.

A Programhoz való csatlakozás a tudatos és hatékony gazdálkodás üzenetét közvetíti, az „Energiatudatos Vállalat” cím megszerzése pedig hozzájárul a BKV Zrt. pozitív megítéléséhez.

A pályázatban tett vállalások, illetve a már futó projektek munkája, eredményei ismeretében 2016-ban pályázhat Társaságunk az „Energiatudatos Vállalat” díjra.

Húsvéti készülődés

Ünnephez közel megjelenő lapszámainkban mindig igyekszünk néhány olyan 'csináld magad' ötletet összegyűjteni, amelyek szebbé, kellemesebbé, meghittebbé teszik az alkalmat. Lehet, hogy néhány száz forintból tökéletesebb, jobban formált, vagy szebben festett díszeket szerezhettek be a boltokban, de ne mondjunk le arról a – persze sokszor apró bosszúságoktól sem mentes – örömről, amit a készítés okoz. Most az újrahasznosítás és a felhasználhatóság jegyében válogattunk, azaz olyan díszítési megoldásokat mutatunk, amelyek után nyugodtan megehetjük a főtt tojást, vagy éppen a sütéshez megtört tojások héját használhatjuk fel egészen egyedi módon. Jó munkát és kellemes időtöltést kívánunk!

Nyúlnak álcázott tojás

SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK:

- kötöző, vagy hímzőfonal
- színes papír
- olló
- ragasztó
- főtt tojás

Az álarcos tojáshoz először elkészítjük a maszkot: színes papírból kivágjuk a nyúlfejet, majd szemet (ezt akár irodai lyukasztóval is készíthetjük) és két oldalt a kötözőnek apró lyukat vágunk. Vékony csíkokból bajszot ragasztunk az álarcra, majd át-fűzzük a kötözőt az apró lyukakon és végül felkötjük a tojásokra.



Virágkoszorús leányka...

SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK:

- vékony drót
- fátolvirág
- fekete vékony hegyű filc
- főtt tojás
- olló

A koszorú alapjához a vékony drótból karikát formálunk. Ehhez az alaphoz rögzítjük a virágot úgy, hogy újabb szál drótot fűzünk körbe a karikán, hozzáfogva ezzel a növényt. A szálak végét összesodorjuk, hogy ne nyíljon szét a drótkoszorú. Végül a tojásoknak arcot rajzolunk a vékony hegyű fekete filccel, majd a tojásfejre felhelyezzük a koszorút.



...és párja, a bajszos-kalapos úr

SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK:

- színes papír
- vastagabb papír a talpnak (alufólia tekerics papírhengere is jó)
- olló
- ragasztó
- fekete vékony hegyű filc
- főtt tojás

Színes, mintás papírból apró csúcsos kalapokat formázunk, de akár kis fehér csákokat is hajtogathatunk a tojásfejre. A csokornyakkendőt pedig nemcsak a tojástartó peremére tehetjük: vastagabb papírból gyűrűt formálva a tojásfej alapja és egyben gallérja is lehet. Arcot, bajszot, kalózszemét pedig a filccel rajzolunk.



Sütés-főzés után tojánhéjak sokasága maradt a konyhapulton? Ne dobja ki! A sütéshez előkészített tojásokat úgy törjük fel, hogy nagyobb részük egyben maradjon, azaz „skalpoljuk” meg őket. Nem baj, ha nem sikerül egyenletesre. Az így kapott tojánhéjakat kimosva asztali dekorációként hasznosíthatjuk: vázát, mécsest, kicsi kaspót készíthetünk belőlük.



Tojásmécses

SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK:

- teamécse
- tál a hevítéshez
- tojáshéj
- ha színesebb mécsestre vágyunk: tojásfesték, zsírkréta

A teamécseket szétszedjük. A viaszt felolvasszjuk. A kimosott és megszáritott tojáshéjba belehelyezzük a mécsest, majd felöntjük a viasszal. Ha színesebb mécsest szeretnénk, befesthetjük a tojáshéjat, vagy a decemberi számban megismert, zsírkrétás technikával magát a viaszt is. FIGYELEM: a tojást tegyük tartóba, amikor a hevített viaszt beleöntjük, és soha ne hagyjuk magára az égő mécsest!

Tojáskaspó

SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK:

- virágföld
- virág vagy fűszernövény mag, apró ültethető növény
- kevés víz a locsoláshoz
- tojáshéj

A tojásokat alapos kimosás esetén is érdemes kifőzni. A kifőzött, megszáritott tojáshéjak aljába törjünk apró lyukat a felesleges víz elvezetésére. Ezután óvatosan töltjük fel virágfölddel és dugjuk be a magokat (vagy ültessük el az apró virágot). Locsoljuk meg és várjuk az első apró növények megjelenését.



Tojásváza

SZÜKSÉGES ESZKÖZÖK:

- apró vágott virágok
- víz
- tojáshéj

Talán a legegyszerűbb felhasználása a megmaradt tojáshéjnak: jól mossuk ki, öntsük fel vízzel és rendezzük el a színes apró virágokat. Persze ha ezzel nem elégszünk meg, a tojáshéjakat itt is lehet színezzni, hogy minél vidámabb legyen a húsvéti asztali dekoráció.



Forrás: flax&twine; happy little kiwi; nlcfe; monicajbennett; lushome; craftberrylush; brit+co



Virágültetés

2015. április 22.

Tegyük szebbé környezetünket! Ezért ebben az évben is arra kérjük kollégáinkat, hogy a Föld Napján ültessenek növényt a BKV minden telephelyén. A részletekről hamarosan tájékoztatjuk kollégáinkat.

GYEREKSAROK

Ne nyúlj a vasalóhoz, mert megég a kezed! Nem akarom, hogy kipróbáld a motorozást, mert veszélyes! Hányszor hallják a gyerekek a szülők-, vagy más felnőttek szájából a NE szóval kezdődő mondatokat?! A tiltások mögött mindig a féltés és jó szándék húzódik meg, de vajon mennyire eredményes a tiltás, mikor érdemes alkalmazni és mikor nem?

A tiltás általában egy cselekvést szakít meg, erőszakkal, a felnőtt reményei szerint végérvényesen, és rendszerint valamilyen büntetéssel is együtt jár, legalábbis a tilalom megszegése – és ezt a gyerekek jól tudják, a kisebbek és a nagyobbak is egyaránt. A gyerek a tiltásra elutasítóan reagál – és minket tükröz vissza, hiszen mi is elutasítottuk az ő törekvését épp az imént! Ha azt akarjuk elérni, hogy a gyermekünk ne csináljon valamit, amit mi helytelennek gondolunk, akkor próbáljuk meg a szó szerinti tiltást elkerülni, és másképp fogalmazzuk meg véleményünket: például „jó lenne, ha időben hazajönnél, mert akkor ki tudnád magad aludni, úgy sajnállak, amikor

ne járunk diadaltáncot felette, ne mondjuk, hogy „ugye megmondtam” és „ugye igazam volt”. Segítsük, tanítsuk meg, hogyan javíthat a helyzeten, egyszerűbb esetben hogyan teheti jóvá, ha esetleg kárt okozott. Remélhetőleg maga a tiltott tevékenység következménye elég ahhoz, hogy gyermekünk legközelebb jobban meggondolja, mit tegyen, ha hasonló helyzetbe kerül. A legtöbbet akkor tesszük, ha együttérzésünkről biztosítjuk, esetleg megemlítjük, hogy épp ezt akartuk elkerülni – vagy elmondjuk, hogy mi magunk is jártunk fiatalunkban hasonlóan. Az, hogy mi is követtünk el hibákat, hihetetlenül nagy rokonszenvet ébreszt a kamaszokban, ekkor látják,

persze lelkesen, de nem feltétlenül állnak ellen, amíg a tiltás egyértelműen dacos ellenállást vált ki belőlük. Minden a megfogalmazáson múlik.

Miért van az, hogy a kamasz folyton bajba kerül?

Dr. Frances E. Jensen neurológus szerint a kamaszok agya még máshogy vezetkezett!

Mivel a kamaszok agyában a kockázatelemzésért felelős agyterületek még nincsenek tökéletesen összekapcsolva egymással, hajlamosak rosszul megítélni cselekedeteik előnyeit és hátrányait, illetve veszélyeit. Dön-

❌ TILLOS!

reggel olyan álmos vagy!”. Esetleg adhatunk egyértelmű utasításokat, például a „ne nyúlj hozzá koszos kézzel” helyett mondhatjuk, hogy „állj meg, fordulj meg, menj be a fürdőbe kezecskét mosni”. Elméletben nem is olyan bonyolult, igaz?

Csak azokat a dolgokat tiltsuk meg, amit muszáj!

Ne tiltsuk el büntetésből a kedvenc szakkörétől, a testmozgástól, az olvasástól, hanem inkább valami olyan szórakozási lehetőséget vonjunk meg tőle, ami könnyen helyettesíthető értékesebb időtöltéssel. Ha túlságosan szigorú és szinte betarthatatlan szabályokat hozunk, fennáll a lehetőség, hogy mivel nem tud megbirkózni az elvárásokkal, valami olyasmit fog kitalálni, amellyel kivonja magát az szülői ellenőrzés alól, például csavarogni vagy hazudozni kezd. Inkább próbáljunk meg olyan célokat kitűzni elé, amelynek teljesítése után megteheti a vágyott, de nem veszélyes dolgot.

Ha azonban mégis megteszi a tiltott dolgot, és az valóban negatív következménnyel jár,

hogy a szülei is emberek, és azt is, hogy a hibák többnyire kijavíthatók, és túlélhetők.

Amit nagyon fontos: ne csak tiltsunk, hanem dicsérjünk is! A kicsiknek, nagyoknak, a lázongó kamaszoknak is sokat számít, ha azt hallják, hogy a szülei büszkéek arra, hogy ilyen fiúk vagy lányok van!

Álljuk a szavunkat! Ha valami konkrét jutalmat ígértünk neki a teljesítményéért vagy viselkedéséért, sose felejtsük el azt valóban megadni. Ha ezt elfelejtjük, nem csodálkozhatunk, ha aztán a későbbi kéréseinket már nem is fogja komolyan venni.

Tiltás helyett inkább állítsunk fel szabályokat!

Tudjuk, hogy a közösségbe kerülő gyerekek sok szabályt tanulnak meg. A szabályok egy része azonban – bár valamilyen tiltással is együtt jár – mégis könnyebben elfogadható, mint maga a tiltás, mivel a szabály utat mutat, a jó irányt jelöli meg, és a jó cselekvés már önmagában is jutalmazó jellegű.

A tizenévesek a szabályokat sem üdvözlnek

téshozatali stílusuk is máshogy működik: ha egy helyzet lehetséges veszélyeket, de lehetséges jutalmakat is rejt magában, akkor a veszélyek ellenére is hajlamosak belemenni a jutalom, az izgalom kedvéért. Ez azért van, mert az agyuk jutalomközpontja – az a terület, ami olyankor aktív, amikor valami finomat eszünk, szerelmeseink vagyunk vagy kokaint használunk – és a homloklebenyünk között még nem épültek ki megfelelően a kapcsolatok, azaz a józan és racionális homloklebeny még nem képes kordában tartani a jutalomkeresésért felelős agyi régiókat. Szóval legyünk nyitottak és megértőek, még ha ez a hálátlan feladat – vagyis élvezetesnek ígérkező, de veszélyes dolgok tiltása – a szülőkre hárul, nekik kell figyelmeztetni őket a valós veszélyekre, és nagyon konkrét példákkal el kell magyarázni, hogy hogyan kerülhetnek bajba, és mi hogyan végződhet rosszul. Jensen szerint nem lehet elégszer mondani, vagyis egyfolytában szajkózni kell, akkor is, amikor már ezerszer hallották.

Forrás: <http://felelosszulokiskolaja.hu>
<http://divany.hu>

AJÁNLÓ

KIRÁNDULÁS AZ ÁLLATOTTHONBA

Látogasson el a NOÉ Állatotthon Alapítványhoz, Budapest legnagyobb állatmenhelyére, amely tökéletes kikapcsolódást nyújt mindazoknak, akik szeretik az állatokat. Ezen a különleges helyen békességben élnek együtt a kutya, a macskák, a malacok, a lovak – és még nagyon sokáig sorolhatnám, hiszen ezen a menhelyen – nagy nehézségek árán ugyan –, de minden bajba jutott állatkának találnak helyet. A Noé Állatotthonban minden szombaton nyílt napot tartanak, ahova ingyenes belépést biztosítanak mindenkinek, de természetesen nem haragszának meg a gondozók (sem az állatkák), hogyha pár izletes falattal meglepik őket a „társaságukért” cserébe. Nem titok, hogy a bentlakó szőrmókok legnagyobb álma, hogy szerető gazdit találjanak, de már egy kis sétának és simogatásnak is nagyon örülnek. A látogatás előtt érdemes a honlapon tájékozódni az aktuális programokról, illetve arról, hogy éppen mire lenne szüksége a menhelynek.



Április 5-én (vasárnap) is érdemes lesz ellátogatni a Noéba, mert „Húsvéti állatsággal” és különböző fantasztikus programokkal várják a kicsiket és a nagyokat.

Részletek a hivatalos honlapon: noeallatotthon.hu

Sípós Olivía



A MARSÍ

Kiadó: FUMAX KFT

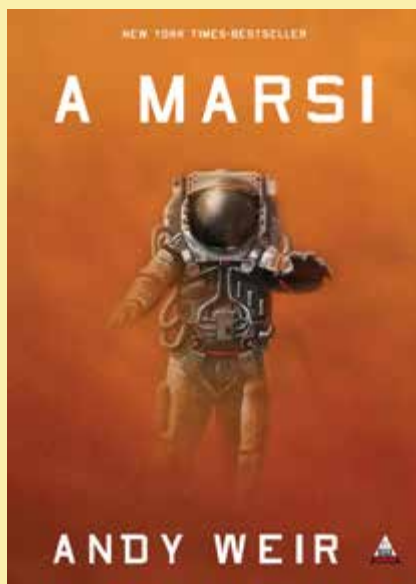
Kiadás éve: 2014

Ár: 3790.-

Ha Ön nem tudja, mit tenne magára hagyva, megsebezve, némi élelemmel felszerelve, egyetlen sátorral – még ha azt a NASA állította is –, négy évre a legközelebbi élőlénytől és mindezt a Marson, akkor ajánlom ezt az izgalmas, valódi tudományos fantasztikus regényt, ahol a tudomány nemcsak mellékszereplő, hanem a főhős egyetlen társa a túlélésben. És mindezek mellett szórakoztató, izgalmas, kalandos, letehetetlen könyv. Kell-e annál több, hogy Chris Hadfield, a Nemzetközi Űrállomás parancsnoka így nyilatkozott róla:

„Egyszerűen lehetetlen ez a könyv! A marsi a jól megírt, eredeti sztori, az érdekes, valószerű karakterek, és az elképesztő technikai hitelesség ritka kombinációja... olyan, mintha a MacGyver-t keresztettk volna A rejtelmes szigettel.”

Kovács Edina



TOSZKÁNAI ESKÜVŐ



A Toszkánai esküvő című romantikus vígjátékot 2014-ben mutatták be külföldön, és idén áprilisban mi is láthatjuk a lenyűgöző szépségű Toszkánában forgatott filmet, amely a rendkívül szórakoztató történet mellett, egy kulturális utazást is ajánl a nézők számára. A főszereplő, Sanne a napsütötte Itáliában Villa Matrimonio néven pompás vidéki kúriát működtet apja, Tom és mostohaanyja, Marla segítségével. A birtok a mesés Toszkánában található, az álomesküvők ideális helyszínén. A Villa Matrimonio vendégei azért gyűlnek össze, hogy a szerelmet és az életet ünnepejék. Sanne odaadással és nagyszerű érzékel szervezi meg mások esküvőjét, pedig az ő házassága nem sikerült, már három éve elvált és most egyedül él. A harmincadik születésnapján találkozik Jeroenel, a jóképű válóügyvéddel, aki egyben nőcsábász és nem hisz a szerelemben. Kapnak vajon egy újabb esélyt az élettől, vagy továbbra is csak asszisztálnak mások házasságkötéséhez és szétbontásához? A film eséllyel pályázhat az év legromantikusabb vígjátéka címre is: másfél óra romantika és nevetés vár mindenkire!



Mindenkinek szívből ajánlom, mivel az Anjou Lafayette által forgalmazott film nem csak kiváló kikapcsolódást, szórakozást jelent, hanem esélyt is egy igazi toszkánai esküvőn való részvételre. A forgalmazó elárulta: a filmre vásárolt mozijegy beküldésével egy sorsoláson két személyes toszkánai utazást és egy esküvői szertartást lehet nyerni.

Részletek: www.menjunkmoziba.hu és [facebook.com/menjunkmoziba](https://www.facebook.com/menjunkmoziba)

Konyher Mária

hirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj BKV-s dolgozóknak 27.000.- Ft helyett 15.000.- Ft, illetve a gyakorlati vezetés első 10 órája kedvezményesen a BKV-s dolgozóknak és hozzátartozóinak. Órai anyagai, házi feladatok tankönyv és teszt cd ajándékba. Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak Tóth Zoltán Autósiskolában 1143 Bp. Hungária krt. 136. fszt. 10. További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható), 1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

AKCIÓS WELLNESS GYÓGYÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

Extra ajánlat: Az ár tartalmazza a félpanziós ellátást (bővített kontinentális reggeli, kétfogásos meleg vacsora), wellness centrum korlátlan használatát (finn szauna, gőzfürdő, infrakabin, pezsgőfürdő) és a 4 nap/3 éj turnusnál a háromnapos, a 7 nap/6 éj turnusnál a négynapos gyógykezeléssel egybekötött Hungarospa fürdőbelépőt (a TB által).

Előszézon (2015.06.20-ig) és Utószézon 2015.08.30-tól	Főszézon (2015.06.21-2015.08.29.)
4 nap/3 éj: 27.990 Ft/fő	4 nap/3 éj 38.990 Ft/fő
7 nap/6 éj: 34.900 Ft/fő (vas-szo.)	7 nap/6 éj 44.900 Ft/fő (vas-szo.)

Normál ajánlat: Az ár tartalmazza a bővített kontinentális reggelit és a kétfogásos meleg vacsorát

Előszézon (2015.06.20-ig) és Utószézon 2015.08.30-tól	Főszézon (2015.06.21-2015.08.29.)
4 nap/3 éj: 22.490 Ft/fő	4 nap/3 éj 33.490 Ft/fő
7 nap/6 éj: 27.990 Ft/fő (vas-szo.)	7 nap/6 éj 38.990 Ft/fő (vas-szo.)

BKV-dolgozók és nyugdíjasok részére az adott árból 10% kedvezményt biztosítunk. Erzsébet utalvány, Széchenyi Pihenő kártya, egészségpénztár elfogadóhely. Telefon-viber 06-30/856-4990, 06-52/750-282, skype: primavilla2, email: primavilla@gmail.hu, www.primavilla.hu

Cavident az egészséges fogakért

A Cavident Fogászati Kft. most RENDKÍVÜLI AKCIÓT hirdet!

Tavaszi-nyári akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak. Porcelán korona 28000 Ft-tól és 30%-os kedvezménnyel vehetik igénybe szolgáltatásainkat!

Nézzé meg a kedvezményeket a www.cavident.hu oldalon, a BKV-s árak oszlopban.

Egészségpénztári kártyával is lehet fizetni. Kérjen időpontot a 461-6500/29156 és /29155 melléken.

SPORTHÍREK Újabb nagyszerű sportsikerekről számolhatunk be: március 6-án a BKV Előre SC színeiben Somogyi Károly klubtagunk a SYMA csarnokban megtartott Fedett pályás Szenior Atlétikai Országos Bajnokságon 400 m-es és 800 m-es távokon, korcsoportban I. helyezést ért el. Két nappal később, március 8-án rendezték meg a 31. Pécs-Harkány 25 km-es országúti futóversenyt, melyen 557 fő egyéni versenyző és 147 háromfős váltócsapat vett részt, melyen természetesen a BKV ELŐRE SC Szabadidősport Futó-és Triatlon Szakosztálya is képviseltette magát 17 fővel, amelyből 11 fő egyénileg, 6 fő pedig csapatot alkotva teljesítette a kitzött távot. Az egyéni teljesítők közül Somogyi Károly a Cinkota Autóbusz Di-vízió forgalmi autóbusz vezetője, 51 évesen, abszolút versenyben 35., korcsoportban 1. helyezétként, 1 óra 47 perc alatt ért célba, Perepetics Mária és Tanács Jánosné első, Gyulai László pedig második helyezést ért el, szintén korcsoportban. A csapatok közül a BKV Szabadidősport néven indult – Sebestyén Tímea, Liptai Szilvia és Turi Éva tagok által alkotott – női váltó a céges csapatok versenyében 2. helyezést ért el.



A HÓNAP KÉPE

Terhelési próba a Rákóczi hídon
fotó: Louvas Gábor

KEDVES KOLLÉGÁKI!

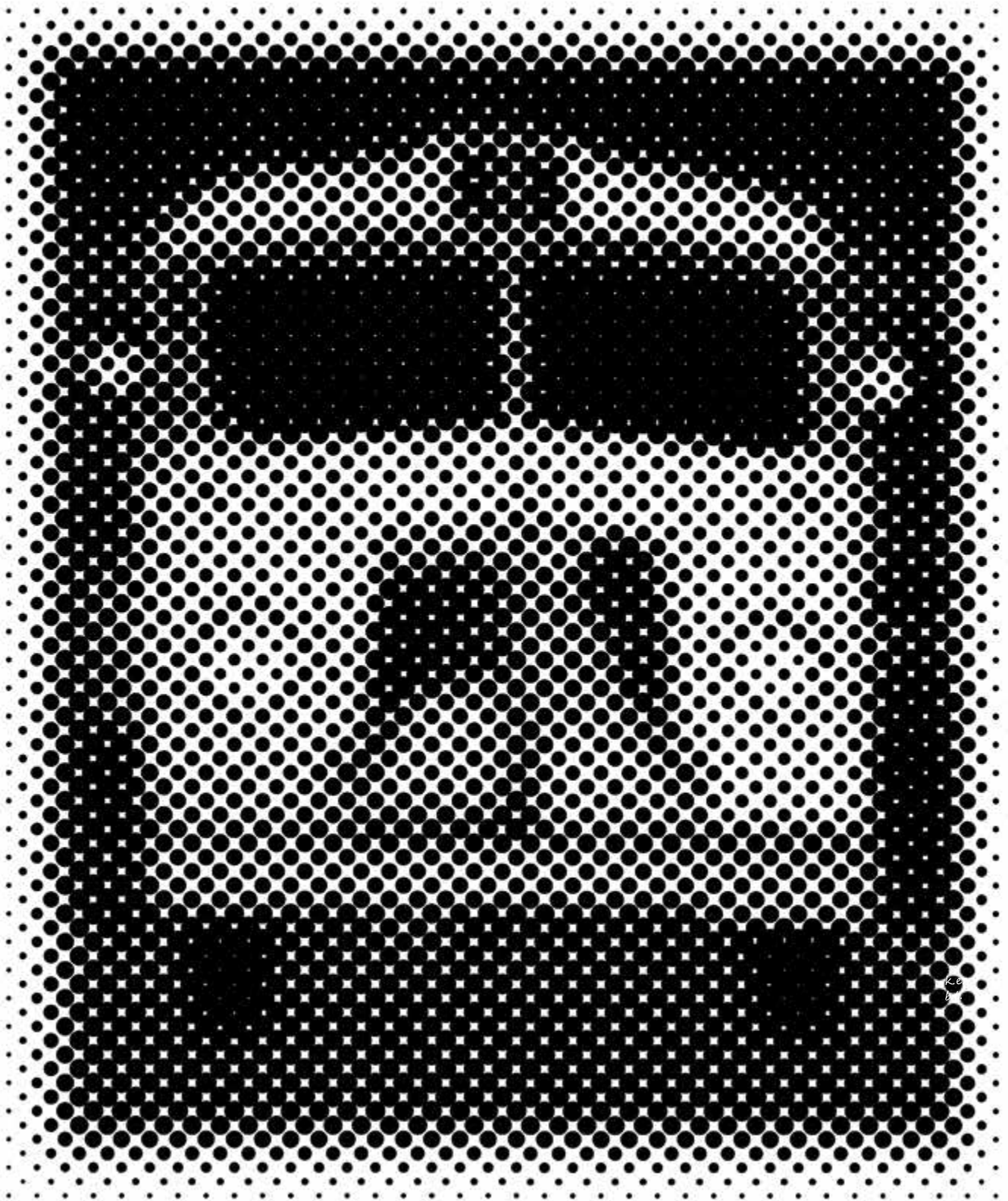
Továbbra is várjuk képeiteket a BKV mindennapjairól: lehet ez humoros, kedves, megható vagy naturalista. Küldjétek el nekünk – a legjobbat, a legjobbakat pedig megjelentetjük!



MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2015. tavasz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Címlapfotó: Bognár András • 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: e-Print Magyarország Zrt. • Projektvezető: Patkó Judit • Felelős vezető: Oravecz Ákos • www.e-print.hu

hommage à Cziráki Vendel és Stróbl Kornél



1947-ben készült el a MÁVAG-alvázra álmódott Tr5-ös modell prototípusa Cziráki Vendel és Stróbl Kornél tervei alapján. A 100 éves autóbusz-közlekedés alkalmából a két tervező és azon kollégák előtt tisztelgünk, akik részt vettek a Tr5-ös autóbusz felújításában.