

MOZGÁSBAN

LVII. ÉVFOLYAM, 2025.

III. SZÁM



NEKÜNK TE VAGY A HŐSÜNK. NEKED KI?

JELÖLJ!



Jelöld azt a munkatársadat anonim módon, akit hősnek gondolsz hozzáállása, tettei, helytállása vagy kedvessége miatt.

Határidő: szeptember 29., reggel 8 óra

SZAVAZZ!



A jelöltekről házon belül szavazunk.

Határidő: október 13., reggel 8 óra

**AJÁNDÉK
IS JÁR!**



Intézményünk hőse díjátadón és díszfogadáson vesz részt.

VÁRJUK A JELÖLÉSEKET!

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Remélem, a nyári hónapokban tudtatok kicsit pihenni, kapcsolódni, élményekkel feltöltődni, hogy az új kihívásokat jelentő őszi időszakban – megint – nekilássunk a közösségi közlekedés feladatainak elvégzéséhez.

Júniusban az iskolák ugyan bezárták kapuikat, a BKV viszont természetesen nem állt le. Sőt! A tanítási szünet első napján elkezdtük a nagykörúti villamosvonal egy újabb szakaszának modernizálását a Szent István körúton. A rekonstrukció a munkálatokat lassító szélsőséges időjárási körülmények ellenére is határidőre befejeződött. Ugyanígy határidőre elkészültek a villamospálya-felújítások a budai és a pesti hálózat több pontján, ennek köszönhetően a tanév kezdetén kényelmesebb és gyorsabb villamos várta az utasainkat. Az iskolakezdés zökkenőmentesen zajlott, rajtunk legalábbis nem múlt, hogy szeptember elsején minden diák, aki a BKV buszait, villamosait, metróit, vagy éppen trolibuszait választotta, időben érkezzen a becsengetésre.

Büszkék lehetünk rá, hogy a köztudottan nehéz gazdasági helyzetben működő BKV azon túl, hogy stabil, kiszámítható munkahely tudott és tud maradni, a közösségi közlekedés színvonalát is fejleszteni tudja, igaz, jelenleg csak kis lépések-

ben. Dolgozunk az új CAF villamosok üzemeltetéséhez kapcsolódó beruházások tervein, hamarosan pedig új buszokat állítunk forgalomba. A 65 darabból álló Mercedes-Benz Citaro K maximidi flottának az első tagja szeptember 20-án, az Autómentes Hétvégén mutatkozott be.

A nyári szabadságok előtt megköszöntem a közösségi közlekedés üzemeltetésért végzett munkátokat, amit a vállalatunk körül dülő – nem mindig szakmai – vitákban is higgadtan végeztek. Cégünk továbbra is a média és a politikusok figyelmének középpontjában áll, és sajnos ez a figyelem ritkán jár a BKV-nál nap mint nap elvégzett nehéz munka méltatásával, vagy akár csak elismerésével. A köszönő szavakat tehát meg kell ismételnem! Szakmailag és emberileg is elismerésre méltó a munkátok. Ennek, azaz a Ti munkátoknak köszönhető, hogy a BKV továbbra is Budapest közösségi közlekedésének legnagyobb és minden körülmények között megbízható szolgáltatója, és a vállalat vezetése nevében amellet tesztek hitet, hogy az ebben rejlő értéket a jövőben is meg kell őriznünk.



Dr. Takács Péter
vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK	4
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	7
INTERJÚ: HÉRI JÓZSEF.....	8
ÖTLETMENEDZSMENT	10
JOGI IRODA	11
NYÁRI FELÚJÍTÁSOK	12
A ZENETUDÓS	14
VILLAMOSVEZETŐ VB	16

50 ÉVES A MÚZEUM	18
ÉRDEKES KOLLÉGA	20
ZÖLD BKV.....	22
A KÉSZÜLŐDÉS 40 ÉVE	24
125 ÉVES VIADUKT	26
TOP 10	28
RETRÓ	30

MÁR ÉRKEZNEKA BKV ÚJ AUTÓBUSZAI

A BKV megrendelésére gyártott Mercedes-Benz Citaro K típusú autóbuszok első járműve megérkezett, és az Autómentes Hétvégén be is mutatkozott a közönségnek. A 65 darabos flotta további buszai folyamatosan érkeznek majd. Az új buszok érkezésével a flotta csaknem 8 százaléka újul meg.

A 65 darab (+20 db opció) maximidi méretű autóbusz tartós bérleti szerződéssel érkezik a BKV-hoz. Az új járművek a kor elvárásainak megfelelő felszereltséggel, ergonomikus utastérrel, fedélzeti kamerákkal, korszerű utastájékoztató rendszerrel – egyebek között nagyméretű monitorral –, valamint LED-es, energiatakarékos utastér-világítással rendelkeznek. Az üléseknél USB csatlakozási lehetőséget alakítottak ki, így bárki feltöltheti telefonját vagy okoseszközét. A maximidi buszok alacsony padlósak és klimatizáltak, a midi méretű autóbuszokhoz képest nagyobb befogadóképességű az utasterük, akadálymentes kialakításuknak köszönhetően pedig a babakocsis és a mozgáskorlátozott utasok is kényelmesen használhatják.



Hírek

MÁR A LIBEGŐJEGY IS ELÉRHETŐ A BUDAPESTGO-BAN

A meglévő helyszíni jegyautomaták mellett augusztustól már a BudapestGO alkalmazásban is lehet libegőjegyet vásárolni, így még gyorsabbá és gördülékenyebbé válhat a libegőzés. Az online vásárláskor automatikusan két jegy kerül a vásárló kosarába, amit – tetszőleges irányban – két utazásra lehet felhasználni. Amennyiben csak egy utazás valósul meg, a vásárlás napjától számított egy évig felhasználható egy egyirányú utazásra. A jegyértékesítés a vonaljegyhez hasonlóan történik: az utazás megkezdésekor be kell olvasni a kódot, majd az animált ábrát be kell mutatni a beléptető személyzetnek.



KÉNYELMESEBB ÉS GYORSABB VILLAMOSKÖZLEKEDÉS A TANÉV KEZDETÉRE

Határidőre, a szeptember 1-jei iskolakezdésre befejezte a nyárra ütemezett villamospálya-felújításait és karbantartási munkálatait a BKV. Összesen csaknem 2500 vágányméternyi sínpálya és 300 m²-nyi útfelület újult meg. Gyorsabb és csendesebb lett a 4-es, 6-os, megújult az 56-os, az 59-es, és a 61-es, korszerűbb lett a villamospálya az 1-es, a 12-es, és 14-es vonalán. Folytatódik a villamosgyorsítási program is: ennek keretében augusztustól a reggeli és délutáni csúcsidő közötti időszakban, 10:00 és 13:00 között az úgynevezett 60 másodperces lámpaciklus működik a Nagykörúton. Ez egyenletesebb és akár 1 perccel gyorsabb menetidőt biztosít a villamosoknak. A májusban tesztjelleggel elindított napközbeni villamostakarítási program is folytatódik, amelynek keretében hajnaltól kora délutánig a Széll Kálmán téren napközben is takarítják a járműveket. A cél, hogy a nagykörúti villamosvonalon utazók tisztább és kellemesebb környezetben közlekedhessenek.

A LEGÖTLETESEBB STAND – FŐVÁROSI CÉGEK ÁLLÁSBÖRZÉJE A BIODÓMBAN

A szeptember 17–18-án a Biodómban rendezett börzén több tucat fővárosi cég és intézmény kínált valós, elérhető állásokat. Az érdeklődőket személyes tanácsadással is segítették, gyermekbarát programokkal, kávéval is készültek a szervezők, hogy minél oldottabb, barátságos körülmények között lehessen megismerkedni a munkalehetőségekkel.

Az állásbörzén Társaságunk egy különleges, a Mercedes Citaro busz homlokfalával és egy a CAF villamos elejéből kialakított pulttal várta az érdeklődőket. Standunkat különleges figyelemben részesítették a börzére látogatók, de a szervezők és a többi kiállító tetszését is elnyertük ezzel, amelyet mi sem bizonyít jobban, mint az, hogy a rendezvény végén nekünk ítéltek a „Legötletesebb stand” díját. A díjért nagy köszönet illeti a stand kialakítását végző szakterületek munkatársait!

A Budapest Családban közel 27 000 ember dolgozik, ők azok az elhivatott, nélkülözhetetlen kollégák, akik minden nap gondoskodnak a város működéséről a közlekedéstől a hulladékgazdálkodáson át a közutak karbantartásáig. A legnagyobb munkaadók között van a BKV, a Budapesti Közútkezelő, a Budapesti Közlekedési Központ, a Fővárosi Vízművek, Budapest Gyógyfürdői, és a Fővárosi Csatornázási Művek – több tízezer kolléga, különböző szakmákban, szellemi és fizikai munkakörökben egyaránt.



AUTÓMENTES HÉTVEGE 2025

A környezetbarát, fenntartható közlekedésre hívják fel a figyelmet a Európai Mobilitási Hét programjai. Európa legnagyobb közlekedési és környezetvédelmi kampányát már huszonnegyedik alkalommal tartották meg Budapesten, amelyhez idén is csatlakozott a BKV. Szeptember 20-án és 21-én az Autómentes Hétvégén, a Kálvin tértől a Szabadság híd budai hídfőjéig tartó helyszíneken, valamint a Pesti alsó rakparton mutattuk be a flotta több járművét is.

Az új, maximidi busz mellett a napi forgalomban közlekedő trolik, buszok, villamosok is felvonultak, egyebek mellett KCSV, T5C5, korszerűsített T5C5 és CAF 3/5 villamost, Mercedes Sprinter minibuszt, valamint szóló 4G SST12 trolit láthattak az érdeklődők. Fel lehetett szállni a BKV nosztalgiaflottájának néhány járművére is, köztük az idei szezon újdonságára, az IK556 autóbuszra, a 611-es nosztalgia villamosra, a 3720-as egyirányú FVV Bengáli villamosra és a ZIUg nosztalgiatrolira. A rendezvényen látható volt a BKV speciális mérővillamosa is, a gyerekeket pedig duplacsuklós játszóbusz várta, valamint a mini Ikarus 60-as, amellyel tehettek is egy kört.



AKIKRE BÜSZKÉK VAGYUNK: FEIGLNÉ FARKAS ANDREA

Tavaly nyáron Feigléné Farkas Andrea járművezető a 105-ös vonalon teljesített szolgálatot, ahol sikerrel újraélesztett egy, az utcán rosszul lett aszszonyt. Kollégánk beavatkozásának hála, a kikerkező mentők stabilizálni tudták a beteg állapotát.

Andreáról még aznap sorra jelentek meg a cikkek, részletezve, hogyan történt az eset, a későbbiekben pedig a Fővárosi Önkormányzat, az Országos Mentőszolgálat, valamint a BKV is dicséretben részesítette. Az eseményre emlékezve augusztusban Dr. Takács Péter vezérigazgató „Akkikre büszkék vagyunk” kitüntetést adományozott Andrea számára. A kitüntetést azok a kollégák kaphatják meg, akik valamilyen kiemelkedő tettet hajtanak végre, segítséget nyújtanak, illetve helyezést érnek el az országos vagy nemzetközi közlekedési versenyeken.



XV. KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI VERSENY

A kétfordulós verseny feladatai a Földalatti Vasúti Múzeum „Így utaz(t)unk mi – A fővárosi közösségi közlekedés gyerekszemmel” című időszaki kiállításához kapcsolódnak, amelyben a diákok megismerhetik, hogyan használták egykor és használják ma a legfiatalabbak a városi járműveket, illetve milyen szabályok, élmények, mesék és játékok fűződnek hozzájuk.

A feladatlapot november 5-én, 12:00 óráig kell beszakennelnie vagy lefényképezve visszaküldeni a muzeum@bkv.hu címre.

A verseny történetében több mint hétszáz csapat mérte már össze tudását, és az elmúlt évek szoros, izgalmas döntői jól bizonyítják a diákok felkészültségét – tavaly a Gyermekvasút csapata állhatott a dobogó leg-tetejére. Az ország minden pontjáról nevezhetnek, akár több csapattal is, a legjobb ötöt pedig december elején személyesen látjuk vendégül a Földalatti Vasúti Múzeumban, ahol BKV-s ajándécsomaggal díjazzuk teljesítményüket.



BALATON-ÁTÚSZÁS BKV-S RÉSZTVEVŐKKEL

Augusztus elején csodálatos időben tartották meg a már kétszer elhalasztott 43. Lidl Balaton-átúszást, Magyarország legnagyobb nyíltvízi úszóeseményét. A rangos megmérettetésen a BKV Előre Futó-triatlon szakosztályát teljes távon Katona Dániel, féltávon Jangel Mátyás képviselte, akik ez alkalommal a parton hagyták a futócipőt.

A Balaton-átúszás hagyományosan Révfülöp és Balatonboglár között zajlott, amelynek a teljes távja 5,2 km, és nagyjából 3 óras átlagos úszás-idővel lehet teljesíteni.

Büszkék vagyunk kollégáinkra, akik sikeresen „úszták meg” a nagy ki-tartást igénylő távot. Teljesítményükhöz szívből gratulálunk!



A RAKPARTON NINCS VÉGE A NYÁRNAK

Immár öt éve annak, hogy a pesti alsó rakpart először megnyílt a gyalogosok, a bringások, a görkorisok, a rollerezek, a jógázók, a grillezők, a társasozók, a szerelmesen andalgók, a naplementét nézők és a futók előtt. Az akkor még bizonytalan jövőjű „lezárás”, napjainkra megerősödött annyira, hogy megkerülhetetlen fővárosi programmá váljék március közepétől október derekáig, június 20. és augusztus 20. között minden nap, előtte és utána pedig hétvégenként.

Mivel a helyszín, a pesti alsó rakpart Margit híd és Erzsébet híd közötti szakasza gyakorlatilag a főváros közepére esik, az autót (vonatot, repülőt, űrhajót) leszámítva bármilyen közlekedési eszközzel meg lehet közelíteni helyszínt görkorsolyától kezdve a kettes villamosig. A nyári hétköznapiakon elsősorban pihenni és sportolni vágyók találhatták meg számításukat, hétvégeken pedig reggeltől estig tartó, változatos programok garantálták a jókedvet és szórakozást.

De e tekintetben még csak nem is kell múlt időt használni, hiszen az október 26-i búcsúig hátravan még néhány hétvége.

CSAK BIZTONSÁGOS BUSZ KÖZLEKEDIK

A járművek rendszeresen átesnek – napi, heti, negyedéves, éves – műszaki vizsgálatokon. A buszok folyamatos felülvizsgálata, valamint az utas- és járműbiztonsági szempontok maradéktalan betartása független Budapest Főváros Kormányhivatalának ellenőrzéseitől.

A BKV szakemberei mindennap azért dolgoznak, hogy az öregedő járműflotta megbízható, biztonságos szolgáltatást nyújtson az utasoknak, olyan busz nem kerülhet ki a garázsokból, amelyen bárki is veszélyben lenne.

A BKV tapasztalatai szerint az optimális maximális élettartam az autóbuszoknál 8-10 év. Bár az állomány átlagéletkora csökken, de jelenleg még 12,8 év. Több mint 200 busz 20 évesnél idősebb. A már érkező maximális üzembeállításiág – egyetemen bevonásával – a BKV tovább fejleszti a kényszerű túlüzemeltetés protokolljait.

„HA NINCS BAJ, CSINÁLUNK MI!” SAJÁT JÁRMŰVEINK BALESETE

HA AZ ÉV 365 NAPJÁT NÉZZÜK, NAGY VALÓSZÍNŰSÉGGEL MEG TUDJUK TIPPelni, HOGY MELYEK AZ ESEMÉNYDÚSABB ÉS MELYEK A NYUGALMASABB IDŐSZAKOK. DE VAJON A NYUGALMASABB IDŐSZAKOK TÉNYLEG ESEMÉNYTELENEK IS, VAGY MURPHY ILYENKOR IS GONDOSKODIK FELADATRÓL A HELYSZÍNEK SZÁMÁRA?



2024-ben összesen 92 olyan közlekedési baleset, káresemény volt, amikor úgynevezett „sajátjármű összeütközés” történt. Ezek azok az esetek, amikor a BKV üzemeltetésében lévő járművek ütköznek össze egymással, általában külső, idegen jármű vagy idegen közlekedő részvétele nélkül.

A 92 esetet lebontva: az autóbusz ágazat 74 esetet, a trolibusz ágazat 13 esetet, a villamos ágazat pedig 5 esetet mondhatott magáénak.

2025. hasonló statisztikákat mutat, mert az idei első félévben bekövetkezett 51 sajátjármű ütközés több mint felénél – 29 alkalommal –

az autóbuszvezető volt a felelős, 12 esetben a trolibusz, míg 5 alkalommal a villamos ágazat kollégája okozta a balesetet, a belsőszolgálati gépjárművek vezetői pedig 5 esetben hibáztak. Látszik, hogy az évi 2100-2300 balesethez képest a 100 is sok.

Évről-évre ennyi esettel, illetve az ezzel összefüggésben keletkezett kárral terheljük a cégünket. A felelősség megállapítása is egyértelmű, hiszen bármely fél is volt a hibás, minden esetben BKV-s dolgozó lesz a vétkes. Mindamellet tehát, hogy egy-egy közlekedési balesettel keletkező anyagi kár is komoly megterhelést jelent (sajátkárra okozásra a biztosító nem fizet),

nem mehetünk el mellett sem, hogy a javítás idejére az adott jármű, járművek kiesnek a forgalomból, így ez a mindennapi járműkiadásra is rossz hatással van.

A balesethez vezető okok leggyakrabban:

- a követési távolság be nem tartása,
- a kikerülési szabályok téves-, illetve a tolatási szabályok rossz alkalmazása, azok biztonságos feltételeinek hiánya, a humán segítség vagy technikai berendezés (pl. tolatókamera) igénybevételének elmulasztása,
- a kommunikációs félreértések sokasága.

Az esetek nagy részében egy lassan mozgó jármű ütközik egy szintén lassan mozgó, esetleg éppen álló, várakozó járművel. A legtöbb esetben a káresemény a járműtároló területén, munkakezdés, vagy épp az utolsó menetet követően történik, de persze a forgalomban, menet közben is képesek vagyunk „egymásra találni”.

Van sajnos olyan is, amikor a járművezetők nem kellőképpen segítik elő egymás közlekedését, és pont ez a „kölcönös” segítség hiánya kergeti bele a járművezetőt a hibázás lehetőségébe, és így a baleset bekövetkezésébe.

A legtöbb esemény elkerülhető lenne a minimálisnál nagyobb koncentrációval, nagyobb figyelemmel és a kölcsönös segítséggel.

Balesetmentes közlekedést kívánunk!

Kürti István

TERVEKBEN NINCS HIÁNY, CSAK FORRÁSBAN

A METRÓ ÉS A VILLAMOS ÁGAZAT VISZONYÁRÓL, AZ KISFÖLDALATTI JÁRMŰCSERÉJÉRŐL, AZ M2 AKADÁLYMENTESÍTÉSÉRŐL, VALAMINT A CAF-VILLAMOSOK FORGALOMBA ÁLLÍTÁSÁNAK PROBLÉMÁIRÓL – VAGYIS A VASKEREKES ÁGAZAT HELYZETÉRŐL BESZÉLGETTÜNK HÉRI JÓZSEF VASÚTI ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESSEL.

Vezérigazgató-helyettesi megbízása előtt a Metró Üzemigazgatóságot vezette. Pár hónappal a kinevezés után hogyan látja, mennyiben különbözik az új szerepkör a korábbiától?

Mindenképpen más, mint az üzemigazgatói beosztás volt. A metró mellé jött a villamos is, ami hatalmas üzem rengeteg járművel, rendkívül nagy területen működő pályahálózattal, nagy infrastruktúrával.

A cégnél töltött 35 év alatt szerzett „villamosos” tapasztalatokat vagy teljesen ismeretlen volt a terület?

Korábban a mostaninál eltérő szervezeti, igazgatósági rendszerben működünk. 2013 előtt már foglalkoztam villamosokkal műszaki oldalról, de forgalmi területen még nem volt tapasztaltam. Visszatérve az előző kérdésre, természetesen olyan feladatokkal is találkozom most, amik a metrónál nem jelentkeztek. Közös pont viszont a nemzetgazdasági szinten is jellemző humánerőforrás hiány. Ez a metrónál inkább a műszaki állományban, illetve a forgalomban, az állomási diszpécserek szempontjából jelentett problémákat, míg a villamosnál egyértelműen a járművezetőknél.

Maradjunk még a villamosnál. Lezárultak a nyári felújítások, mi várható a közeljövőben?

Folyamatosan zajlanak a kisebb tervezett karbantartások. Nagyobb beruházásoknak is lenne helye, de nincs forrásunk. A korábbi években kb. nyolc milliárd forint volt a beruházási keret, idén egy, és jövőre sem számíthatunk nagyságrendileg többre. A fenntartási kerektünk is alacsony a cég alulfinanszírozottsága miatt, de abból nem is lehetne beruházási munkákat végezni. Így nehéz látványos dolgokat véghezvinni. Tervek persze vannak, egyebek mellett a Nagykörúton is folytatni kellene a felújítást.

Ahhoz pedig, hogy a folyamatosan érkező CAF-villamosok járnak tudjanak például a 2-es, 47-es vagy 49-es vonalon, szintén végre kéne hajtani infrastruktúra beavatkozásokat.

Két vagy három fontos helyszínről beszélünk, ahol egyszerűen a méreteik miatt nem férnek el a CAF-villamosok: a Szabadság hídon, a pesti korzón a viaduktnál és a Lánchíd alagútjánál. A legegyszerűbb a helyzet talán a Szabadság hídon, ahol elvileg fokozott felügyelet és korlátozások mellett most is át tud menni egy rövid CAF, de például a járművek találkozását a hídon kerülni kell. Most végeztetünk arra vonatkozó vizsgálatot, hogy milyen feltételekkel történhet meg az új villamosok menetrend szerinti közlekedtetése a hídon. Reméljük, olyan eredményt hoz, ami alapján viszonylag kis anyagi forrással kezelni lehet a problémát, akár a budai fonódó projekt keretén belül. A viadukt kérdése sokkal nehezebb. Ott a pálya és a környezetének fizikai adottságai miatt csak egy hosszabb szakasz nagyobb átépítésével – konkrétan arrébb kellene tenni az egyik vágányt –, komolyabb beruházással lehetne csak megoldani a CAF-ok közlekedtetését. Erre a közeljövőben nem látok esélyt. A fentiek azonban a járműállományra is hatással vannak. Hiába jönnek az új villamosok, leselejtezés helyett meg kell oldanunk az elöregedett, de megfelelő fizikai paraméterekkel rendelkező ipari csuklósok életben tartását, amíg a pálya alkalmassá nem válik az új villamosok fogadására.

A kisföldalatti szerelvényeinél is problémás a túlüzemeltetés. Jó ideje hallunk a járműpark cseréjére vonatkozó tervekről.

A vonalon futó 23 járműből 21-et 1972-73-ban gyártottak. Ezek a több mint ötvenéves járművek a műszaki élettartamuk szempontjából minden határt túlléptek. Egy biztos, 5 éven belül mindenképpen le kell őket cserélni. Készítettünk egy, a műszaki alapparamétereket részletesen tartalmazó elvi előzetes típusenge-

délyt, amit a hatóság el is fogadott. Mivel forrás hiányában nem írtunk ki közbeszerzési eljárást, ez a típusengedély – hosszabbítás után – lejárt, de szükség esetén bármikor könnyen „leporolható”. A járműállomány cseréjével ugyanakkor összefügg az M1 infrastruktúrája is. Az utoljára ’95-ben felújított infrastruktúra jelenlegi állapotában tudna fogadni új szerelvényeket, az ott beépített technológia azonban közel sem mondható modernnek, így nem tenné lehetővé az új kocsik ideális üzemeltetését. Gondolok itt az energia-visszatáplálásra, vagy esetleg egy járművezető nélküli vonatkezelésre. Az első logikus lépés a jelenleg meglévő vonal modernizációja lenne, az áramellátástól kezdve a biztosító berendezéseken keresztül a forgalomirányítási rendszerekig. Ráadásul már hosszú ideje téma az is, hogy ezt a vonalat érdemes lenne meghosszabbítani, ami most a Rákosrendező körüli tervek miatt újra komolyabban felmerült. Ha ott ugyanis létrejön egy új lakóövezet 8-10 ezer lakással, azt közösségi közlekedéssel is ki kell szolgálni. Erre ideális lenne az M1-es metró és a 3-as villamosvonal meghosszabbítása, és a vasútállomással együtt egy új közlekedési csomópont létrehozása. A projektben a főváros, a kormányzat és magánbefektetők is érintettek. Hogy a kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztésekre ki milyen mértékben biztosít majd forrásokat, az jó kérdés.

A másik metrós téma, amiről évek óta beszélnek, az M2-es vonal akadálymentesítése. A Fővárosi Közgyűlés még február végén hagyta jóvá, hogy a BKV a fejlesztési finanszírozásához hitelkeret-megállapodást előkészítő egyeztetéseket folytasson a Magyar Fejlesztési Bankkal és az Európai Beruházási Bankkal, többek között az M2 akadálymentesítés és az előbb említett M1 járműcsere finanszírozásához. Történt előrelépés?

Kezdjük kicsit távolabbról! Az M2-es vonal 2004-2007 között zajló felújításakor kimaradt



a mozgólépcsők rekonstrukciója. Az Astorián vagy a Keleti pályaudvarnál a régi orosz mozgólépcsők ötvenöt évesek. Az, hogy még üzembiztosan működnek, alapvetően a kolégáim szakértelmének, odaadó munkájának köszönhető. A végtelenségig nem lehet ezeket a rendszereket lelkesedésből üzemeltetni, ezért jó ideje foglalkozunk a megújításuk lehetőségével. Közben az M3-as vonalon jó tapasztalatokat szereztünk az akadálymentesítés érdekében beépített ferdelifekkel, és úgy tűnik, az M2 vonalán is alkalmazhatnánk hasonlókat. Célszerű lenne tehát a mozgólépcsők megújítását és az akadálymentesítést összefűzni, hiszen így a teljes projekt fogadtatása és támogatása is sokkal pozitívabb, vagy mondhatnám, eladhatóbb lehetne uniós, kormányzati és fővárosi szinten is. A jövő évi beruházási tervben már szerepel a projekt tervezése. A tervek

elkészülte után eljuthatnánk egy tendertervig, amit aztán egy közbeszerzési eljárás alapján lehetne tekinteni. A pályázók ez alapján készíthetnék el a kiviteli terveiket, majd adott esetben legyárthatnák a mozgólépcsőket. Elvileg, ha minden jól megy, jövő év végére eljuthatnánk a közbeszerzés kiírásáig. Persze ehhez majd források is kellenek.

Végül engedjen meg egy személyesebb kérdést. Fel tudná idézni, hogy a BKV-nál töltött eddigi három és fél évtizedből mi az Ön számára legemlékezetesebb történet, pillanat?

Nem tudok egyetlen pillanatot kiemelni... Rögtön az egyetem után kerültem a céghez, és azóta gyakorlatilag mindig volt valami komoly változást eredményező, a mindennapokat befolyásoló fejlesztés vagy projekt. A '90-es években például a már említett kisérdalatti

rekonstrukció, amivel párhuzamosan zajlott az M4 tervezése, amiben szintén részt vettem. A kétezres évek elején elindult az M2 felújítás előkészítése, majd a munkálatai, ezzel párhuzamosan az új járművek beszerzése a 2-es és 4-es vonalra, azután a 4-es vonal átadása, és a 3-as vonal infrastruktúráját és szerelvényeit érintő felújítás tervezése, majd kivitelezése. Nem nagyon volt olyan szürke hétköznapi, amikor nem történt semmi. Örülök ennek a változatosságnak, éberségre és folyamatos szakmai fejlődésre sarkall.

Kárpáthegyi Bálint

VAJON KI LESZ A LEGJOBB ÖTLETGAZDA 2025-BEN?

IDÉN IMMÁR NEGYEDIK ALKALOMMAL HIRDETTÜK MEG AZ ÖTLETMENEDZSMENT VERSENYT A BKV MUNKAVÁLLALÓI SZÁMÁRA, AMELYNEK CÉLJA, HOGY KOLLÉGÁINK FANTÁZIÁJÁT, KREATIVITÁSÁT ÉS TUDÁSTARTALÉKAIT MEGMOZGATVA GAZDASÁGOSABBÁ, HATÉKONYABBÁ TEGYÜK TÁRSASÁGUNK MŰKÖDÉSÉT, ÉS HOZZÁJÁRULJUNK – A BKV EMBERI ÉRTÉKEINEK KIEMELÉSE MELLETT – SZOLGÁLTATÁSUNK JAVÍTÁSÁHOZ. JÚNIUS ELEJÉTŐL EGÉSZEN AUGUSZTUS 15-ÉIG VOLT LEHETŐSÉG AZ ÚJÍTÁSI JAVASLATOK BEADÁSÁRA.



Pataki Margit, oktatási szakértő, az Ötlebíráló Bizottság elnöke így számol számol be az eddigi tapasztalatokról és az elkövetkező időszak bizottsági munkájáról: - A 2025-re meghirdetett Ötlebíráló Bizottság verseny pályázatbeadási szakasza 2025. augusztus 15-én lezárult. Idén is igen szép számú, sok különböző témakört felölelő pályázatot kaptunk. A beérkezett, összesen 40 munkavállalói javaslat legtöbbje – közel egyharmada – a műszaki újítások témakörébe tartozik. Szorosan követik a műszaki ötleteket a Társaságunk szolgáltatási színvonalának emelését célzó javaslatok, és ezek mellett idén a szervezetfejlesztési, valamint digitalizációs témakörök is előtérbe kerültek.

Társaságunk számos területéről érkeztek be ötletek, és örömmel vettük, hogy idén először a vasúti terület munkavállalói mellett az autóbussz ágazat munkatársai is azonos arányban képviseltették magukat. További igazgatósá-

gok részéről is kaptunk újítási elképzeléseket: a Gazdasági, a Fejlesztési Koordinációs, valamint a Jogi és Humanpolitikai Igazgatóság részéről is adtak be pályázatot, zömében szervezetfejlesztési és digitalizációs témakörökben.

A beérkezett pályázatokkal kapcsolatban már első olvasásra megalapozott volt, hogy sok a jól kidolgozott, átgondolt elképzelés a BKV működésénél, ezáltal a Bizottságnak nem lesz egyszerű döntenie. Az ötletgazdák színvonalas pályázati anyagokat küldtek be, teljeskörű koncepcióvázlatokkal, és sokszor már részletek szintjén is kidolgozva, fotókkal, videóanyagokkal illusztrálva.

A verseny már nem újdonság a munkavállalók körében, sorrendben ez a negyedik, így a pályázók számára már nem idegen a jelentkezés rendszere. Ennek ellenére, sajnos még így is volt formai szempontból érvénytelen pályá-

zat, amely nem felelt meg a versenykiírásban megfogalmazott feltételeknek. A pályázók által elkövetett figyelmetlenségre még a verseny lezárta előtt felhívtuk az illetékes ötletgazdák figyelmét, és segítséget is nyújtottunk az előírt formátumok betartására, de nem minden esetben jártunk sikerrel: öt pályázat így nem szerepel a mezőnyben.

A verseny jelentkezési határidejének lezárását követően most kezdődik az Ötlebíráló Bizottság érdemi munkája, hiszen a beérkezett javaslatokat egyenként megtárgyaljuk, a korábban kidolgozott egységes szempontok szerint véleményezzük, és ezzel párhuzamosan az egyes témákban érintett területektől bekérjük a szakterület állásfoglalását, szakvéleményét.

A versenykiírásban foglaltak szerint 2025. szeptember 30-ig minden befogadott pályázat készítője értesítést kap az Ötlebíráló Bizottságtól arról, hogy munkája bekerült-e a döntőbe.

Addig is köszönjük minden pályázónak, hogy időt, energiát fektetett a javaslatok szakszerű megfogalmazásába, kidolgozásába, és munkáját az előírtakat figyelembe véve nyújtotta be.

Pataki Margit
Ötlebíráló Bizottság

JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

Amennyiben van olyan téma, amiről a kollégák szívesen olvasnának a Jogi esetek hasábjain, jelezzék a jogiroda@bku.hu email címen.

Konkrét jogi kérdés felmerülése esetén – a munkáltatóval szembeni jogvita kivételével – továbbra is várjuk a kollégák megkeresését jogsegélyszolgálat keretében. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybevételehez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon.

Jog eset:

Sokan tapasztalták már, hogy egy online vásárlást követően promóciós hírlevelek, ajánlatok érkeznek az e-mail fiókjukba – annak ellenére, hogy nem iratkoztak fel, vagy korábban már próbáltak leiratkozni a reklámcélú anyagokról. Ez a gyakorlatban nemcsak zavaró, hanem több esetben jogsértő is lehet. Az alábbiakban bemutatjuk, hogy ilyen esetekben mit lehet tenni.

Válasz:

Az Európai Unió Általános Adatvédelmi Rendelete (GDPR) szigorúan szabályozza, hogy milyen feltételek mellett lehet személyes adatokat, így például e-mail címet marketingcélokra felhasználni. A promóciós célú hírlevelek küldéséhez az adatkezelőnek (például a webshop üzemeltetője) előzetes, önkéntes, egyértelmű és tájékozott hozzájárulást kell kérnie az érintettől (jelen esetben az online vásárlótól). Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a vásárlás során nem elegendő egy „előre kipipált jelölőnégyzetet” elhelyezni a weboldalon, az adatkezelő kötelezettsége, hogy megismerhetővé tegye az adatkezelési tájékoztatóját, míg a vásárlónak „aktív”, külön beleegyezést kell adnia a marketingcélú megkeresésekhez, továbbá az adatkezelőnek kell tudni bizonyítania, hogy az érintett részéről a hozzájárulás valóban megtörtént.

A vonatkozó jogszabályi rendelkezések szerint minden egyes hírlevélnek tartalmaznia kell egy könnyen észlelhető, egyértelmű és ingyenes leiratkozási lehetőséget (például egy „Leiratkozás” linket az e-mail alján), mivel a GDPR értelmében a hozzájárulás bármikor ingyenesen visszavonható. Amennyiben a leiratkozás ellenére továbbra is kapunk hírleveleket, úgy az adatkezelés jogellenes, sérti a GDPR rendelkezéseit.

kezéseit (másképp pedig akár az ún. grátisz (kérletlen) reklámküldés tilalmát is, amelyet a gazdasági reklámtevékenység alapvető feltételeiről és egyes korlátairól szóló 2008. évi XLVIII. törvény szabályoz).

Ebben az esetben az érintett a következőket teheti. Első lépésként mindig érdemes ellenőrizni, hogy a hírlevélről való leiratkozás valóban megtörtént-e, és megkaptuk-e az erről szóló visszaigazolást. Amennyiben ez megtörtént, azonban továbbra is kapunk promóciós hirdetéseket, célszerű írásban (e-mailben) megkeresni az adatkezelőt, hogy törölje az e-mail címünket a marketingcélú listájáról. Ha ez sem vezetne eredményre, lehetőség van panasszal élni az illetékes hatóságnál (Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság – NAIH). Megjegyezzük, hogy amennyiben ezzel a lehetőséggel kívánunk élni, a panaszhoz érdemes csatolni a hírlevelek másolatát, a leiratkozási kérelem dokumentációját (például egy képernyőfotót vagy adott esetben az adatkezelő válaszlevelét), valamint az adatkezelővel folytatott levelezést – amennyiben történt vele írásbeli kommunikáció. A hatóság jogosult vizsgálatot indítani és az eljárásban feltárt körülmények alapján az adatkezelővel szemben a következő intézkedéseket alkalmazhatja: figyelmeztetés, kötelezés az adatkezelés megszüntetésére, valamint adott esetben bírság kiszabására is sor kerülhet, amelynek az összege akár több millió forint is lehet.

Kiemelendő, hogy az adatkezelő egy hatósági eljárásban sikeresen nem hivatkozhat arra, hogy a jogszabályi kötelezettségeinek „technikai hibára” visszavezethető okból nem tudott eleget tenni (például a weboldal központi meghibásodása okán nem került regisztrációra a leiratkozási igény), tekintve, hogy a GDPR



Amennyiben van olyan téma, amiről a kollégák szívesen olvasnának a Jogi esetek hasábjain, jelezzék a jogiroda@bku.hu email címen.

alapján az adatkezelőnek kötelessége az úgynevezett beépített és alapértelmezett adatvédelem biztosítása, ami nem csupán technikai elvárás, hanem jogi kötelezettség is: az adatkezelő nemcsak azért felelős, amit szándékosan tesz, hanem azért is, amit elmulaszt ellenőrizni, javítani vagy megelőzni.

Összegezve a fentiek, kijelenthető, hogy az online vásárlás nem jelent automatikus hozzájárulást ahhoz, hogy az eladó promóciós hírleveleket küldjön a részünkre. Amennyiben annak ellenére kapunk marketingcélú anyagokat, hogy kifejezett hozzájárulásunkat adtuk volna, vagy a leiratkozás lehetősége nem biztosított/nem működik, az adatkezelés jogellenes lehet és lehetőségünk van az illetékes hatósághoz fordulni.

Jogi Iroda



VILLAMOSPÁLYÁK ÚJ KÖNTÖSBEN – **GYORSABB ÉS HALKABB KÖZLEKEDÉS A TANÉV KEZDETÉRE**

A NYÁRI FELÚJÍTÁSI MUNKÁLATOK HATÁRIDŐRE BEFEJEZŐDTEK, ÍGY SZEPTEMBERRE TÖBB BUDAPESTI VILLAMOSVONALON KÉNYELMESEBB ÉS GYORSABB LETT AZ UTAZÁS. BÁR A HÁLÓZAT KORSZERŰSÍTÉSE FOLYAMATOS, ÉS A BKV HOSSZÚ TÁVÚ FEJLESZTÉSI TERVEI TOVÁBBI KORSZERŰSÍTÉSEKET IS ELŐÍRÁNYOZNAK, EZEK MEGVALÓSÍTÁSA JELENLEG A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ ANYAGI FORRÁSOKHOZ IGAZODIK.



A budapesti villamoshálózat jelenleg 335 vágánykilométer hosszú,
41 vonalból áll, és 344 megállót szolgál ki.



A nyári hónapokban összesen mintegy 2500 méternyi sínpálya és 300 négyzetméternyi útfelület újult meg Budapesten. A munkálatok célja az volt, hogy a tanév kezdetére a villamosközlekedés gyorsabbá, halkabbá és biztonságosabbá váljon.

Kiemelt figyelmet kapott a főváros legrégebbi, 4-es és 6-os villamosvonal, ahol a Szent István körúti szakasz újult meg. Itt egy korszerű, úgynevezett sínkörülöntéses technológiát alkalmaztak a szakemberek, amely nemcsak csökkenti a zajt és a vibrációt, hanem hosszabb élettartamot és jobb pályaminőséget is biztosít. A fejlesztésnek köszönhetően megszűnt a korábbi sebességkorlátozás, a villamosok gyorsabban és halkabban közlekedhetnek.

A budai oldalon, különösen a XII. kerületben több villamosvonal-szakasz is megújult. Az 56-os és 61-es viszonylatok Kútvölgyi úti átjárójánál, valamint az 59-es vonal Liptó utcai és Lejtő utcai pályaívein végeztek korszerűsítési munkálatokat. Ezek a szakaszok a pálya íves és emelkedő (hegymeneti) jellegéből adódóan fokozott igénybevételnek vannak kitéve, ami gyorsabb kopást és nagyobb zajterhelést eredményezett. A felújítás során új sínszálakat és összesen 162 darab vasbetonaljat építettek be, továbbá itt is alkalmazták a sínkörülöntéses technológiát.

A pesti oldalon szintén több helyszínen zajlottak munkálatok: az 1-es villamos Lurdy Ház és Közvágóhíd közötti szakaszán 1344 méternyi

új sín került lefektetésre, a pálya geometriáját kijavították, és helyenként a zúzottkőágyazatot is cserélték. Emellett megújultak a kitérő-szerkezetek a Közvágóhídnál és a Népligetnél is. Az Angyalföldi kocsiszín környékén, a 14-es vonalon két elhasználódott kitérőt cseréltek ki, míg a 12-es vonal végállomásánál kisebb karbantartási munkálatok révén korszerűsítették a pályát.

Horváth Bence



BALATONALIGÁRÓL A FERENCES SZERZETESRENDBE, **MAJD KISFÖLDALATTIVAL A ZENEAKADÉMIÁRA**

BŐSZE ÁDÁM ÉLETÚTJA OLYAN, MINTHA VALAKI DIREKT ÖSSZEKEVERTE VOLNA A NAGYPOLGÁRI CSALÁDI HÁTTÉRHEZ JÁRÓ KOMOLYZENEI PÁLYÁT A PUNK HAJFESTÉKKEL, A SZERZETESI CSENDET A MÉDIA NYÜZSGÉSÉVEL, MAJD MINDEZT LEÖNTÖTTE VOLNA EGY NAGY ADAG KREATIVITÁSSAL. MOST ÉPP KÖNYVET ÍR – A HARMADIKAT –, KÖZBEN PEDIG AZON TÖRI A FEJÉT, HOGYAN LEHET A KLASSZIKUS ZENÉT ÚGY ELADNI A KÖZÖNSÉGNEK, HOGY AZ NE CSAK A „KIVÁLASZTOTTAK” KEDVENC RÉTEGSPORTJA MARADJON. AZ INTERJÚBAN MESÉL PÁLYÁJA KACSKARINGÓIRÓL, MOZART BIKINIJÉRŐL ÉS ARRÓL IS, HOGY A 2-ES ÉS A 4-ES METRÓN ÉPPÚGY SZÍVESEN UTÁZIK, MINT A KISFÖLDALATTIN, VAGY A 9-ES BUSZON.

Azt lehet tudni önről, hogy nagypolgári családból származik. Emiatt már a születésekor eldőlt, hogy a kultúra és a zene az egész életét meghatározza?

Azért nem ilyen egyszerű a történet! Az igaz, hogy nagypolgári családba születtem, de édesapám foglalkozása miatt a családnknak le kellett költöznie Balatonaligára, ugyanis ő lett az ottani Traubisoda-gyár főmérnöke. A kommunizmus idején ott kultúrafogyasztásra azért olyan sok lehetőségünk nem volt. Működött ugyan egy kultúrház, de nem volt jelentős hatása. Annak viszont már sokkal inkább, hogy édesanyám és édesapám is sokat olvasott. Azaz, hogy voltak otthon könyveink, festményeink, a szüleim megteremtettek egy polgári környezetet, ami valóban nagy hatással volt rám.

Kicsit ugorjunk előre az időben, ha már említette a kommunizmust. Érdekes fejezete az életének, hogy ferences szerzetesnek tanult. Hogy fért össze a fennálló rendszer és a hitéleti tanulás?

A rövid válasz az, hogy viszonylag nehezen... Kicsit bővebben: édesapám tíz éves koromban meghalt, és a családom néhány év vidéki élet után úgy döntött, hogy visszaköltözik Budapestre. Ezt gyerekként nehezen éltem meg, hiszen a barátaim és a megszokott környezet Balatonaligához kötött. A Váci utcai általános iskolába kezdtem járni, ahol az új baráti köröm egy punk társaság lett. Nagyon jóba lettem velük, elkezdtem inni, dohányozni, aluljáróban aludtam, befestettem a hajam, Sex Pistols-t hallgattam, Rolls Frakció koncertekre jártam. Amikor ezt a nagyszüleim látták – akik a nagypolgári kultúrát képviselték a családban –, nagyon megijedtek. Azt gondolták, hogy majd a papok megnevelnek, és bedugtak egy egyházi kollégiumba, Esztergomba, anélkül, hogy valóságos életet élt volna a család, vagy megkérdeztek volna erről engem. Ezzel kezdődött el az én egyházi szocializáció.

Ezek szerint sok beleszólása nem volt ebbe.

Abszolút nem, nem is akartam oda menni. Akkor engem már felvettek egy másik gimnáziumba is, a haveri köröm is itt volt, nem akartam kiszakadni ebből a környezetből.

Hogy emlékszik vissza azokra az évekre?

Az első két év nagyon nehéz volt, a harmadik viszont gyökeres változást hozott. Elkezdtem gitározni, foglalkoztatott a zene, és ezzel együtt elkezdett érdekelni a körülöttem élő szerzetesek élete is. Az érettségi után két lehetőséget láttam a továbbtanulásra: vagy elmegyek színésznek, vagy beállok szerzetesnek. Nem tudtam dönteni. Amikor a színművészeti felvételiéről már az első körben kidobtak, vicces, de eldőlt, hogy szerzetes leszek, ezután nyolc évig még szerzetesként éltem. Az eredeti

kérdésre visszatérve; mivel ez a régi rendszerben volt, az államnak és az egyháznak a megalapodása alapján csak azok a szerzetesrendek kaptak működési engedélyt, amiknek gimnáziumi végzettségük volt, tehát tanítottak. Ebből pedig azt következett, hogy aki belépett szerzetesnek, annak kötelező volt egy civil egyetemen elvégeznie egy tanári szakot. És mivel a komolyzene teljesen magával ragadott, a Zeneakadémián végeztem el a zenetudományi szakot.

Mikor döntötte el, hogy elhagyja a ferences rendet?

Már negyedéves voltam a Zeneakadémián, amikor eldöntöttem, hogy kilépek a rendből, így azt már civilként fejeztem be. Onnantól kezdve a komolyzene jelentette számomra a fő útírányt.

Hogy indult be és teljesedett ki a mostani karrierje?

A rend után sürgősen munkát kellett találnom, és a Zeneakadémián megtudtam, hogy a Magyar Nemzetnél felmondott a zenekritikus. Bekopogtam a szerkesztőségbe, és mondtam, hogy szívesen írnék zenei kritikát. Utána megkeresett a TV, hogy közvetítsek koncerteket, majd sorban különböző producerek is, és elkezdtem minden mást csinálni, nem csak zenével foglalkozni. Játékokat vezettem, riporterkedtem, az RTL kivételével az összes nagy televízióban elláttam valamilyen munkát, 2008-tól pedig jött a Bartók Rádió. Idővel viszont a média világból szépen kivonultam, és onnantól minden, amit csinálok, a klasszikus zenére fűzhető fel.

Két könyve is megjelent már, illetve készülöben van a harmadik. Az írás lesz az új csapásirány ezek szerint?

Valóban, a harmadik szeptember végén jelent meg. Új csapásiránynak azért nem mondanám, mert mind a három könyv zenetörténeti, bár kissé bulvárosabb, könnyedebb formában. Az első könyvem, a Nagy zenészek, nagy szerelmek a híres zeneszerzők szerelmi életére fókuszál. A Muzikális bestiák a zenetörténet „fantasy world”-jét, különleges lényeit mutatja be. Az új könyvem, a Mozart bikiniben pedig a zeneszerzők és a divat kapcsolatáról szól.

Mi a tapasztalata, milyen most a komolyzene és a társadalom kapcsolata?

A komolyzene mindig is rétegműfaj volt, most is az. Tekintettel viszont arra, hogy óriási a kormányzati szubvenció, vagyis az állam tartja el a klasszikus zenészeket – tisztelet a kivételnek –, a komolyzene struktúrája megmerevedett. Nagyon várom azt – ami szinte forradalom lesz –, amikor a klasszikus zenészek ráébrednek: a

közönség sokkal fontosabb, mint a támogatás. Vagyis hogyan tudja a művész megtartani azt a színvonalat, amit képvisel úgy, hogy a tevékenysége e mellett vonzó lesz a közönségnek is.

Szélesíthető ön szerint ez a réteg, ha megvalósul ez a forradalmiság?

Szélesíthető, de megvannak a határai sajnos. A klasszikus zene azért is lesz mindig rétegműfaj, mert a nyelve elvont. És nem az operáról, hanem a hangszeres zenéről beszélek. Hogyha a Kispál és a Borz, vagy Azariah innentől kezdve egy koncerten se szólalna meg, hanem csak hangszeres zenét játszana, lehúzhatná a rolót.

Hipotetikus kérdés: ha a jövőben lenne egy Bősze Ádám zenei járat, amin végig komolyzene szólna, milyen műveket tenne fel a listára?

Jó kérdés! Elsőre talán nem is listában gondolkodnék, hanem azon, hogy a 4-6-osra felszállnának a helyi zeneiskolások vagy muzsikások, és a következő megállóig előadnának egy művet, én pedig beszélek közben az adott városrészek zenetörténeti emlékeiről.

Sűrűn szokott BKV-zni?

Minden nap. Budapesten szinte csak BKV-val, vagy GreenGo-val utazom. A villamost és a metrókat használom a legsűrűbben.

Melyek a kedvenc járatai?

Nagyon szeretem a 2-es és a 4-es metrókat. A kisküldalattit is nagyon kedvelem, mert a Zeneakadémiához korábban sokat jártam azzal, de a 9-es buszt is szeretem. A 4-es metró azért nagyon kiemelkedik a többi közül, mert kényelmes, komfortos, pontosan érkezik, ami nagyon fontos, hiszen a kiszámíthatóság jó dolog.

Fenyvesi Máté



BÉCSBEN VILLAMOSRA SZÁLLT A VILÁG – MAGYAR 4. HELY A VILÁGBAJNOKSÁGON

SZEPTEMBER MÁSODIK HÉTVÉGÉJÉN AZ OSZTRÁK FŐVÁROS ADOTT OTTHONT AZ ELSŐ VILLAMOSVEZETŐ-VILÁGBAJNOKSÁGNAK, AHOL 25 ORSZÁG VERSENYZŐI MÉRTÉK ÖSSZE TUDÁSUKAT – NEMCSAK GYORSASÁGBAN, HANEM PRECIZITÁSBAN ÉS BIZTONSÁGOS VEZETÉSBEN IS.

Magyarországot Schneider Krisztina és Bodnár Ákos képviselte, akik remekül helytálltak a nemzetközi mezőnyben, és szoros versenyben az osztrák, a lengyel, és a norvég csapat mögött végül a 4. helyen érték célba. A versenyszámok során különféle feladatokat kellett megoldaniuk, szimulált és valós helyzeteket bemutatva

egyaránt – akadt, ahol milliméterre pontos megállásra volt szükség, máshol a gyors reakcióidőt vagy az utasbiztonságot tesztelték.

A rendezvény nemcsak a versenyzőkről szólt: alátogatók kipróbálhattak villamosvezető- és autóbusszszimulátort, megismerhettek egyéb

járműveket, és részt vehettek interaktív bemutatókon is.





AZ 50 ÉVES ÉKSZERDOBOZ

50 ÉVVEL EZELŐTT BUDAPEST MUZEÁLIS INTÉZMÉNYEI EGY IGAZÁN KÜLÖNLEGES KIS ÉKSZERDOBOZZAL GAZDAGODTAK: 1975. OKTÓBER 28-ÁN NYÍLT MEG AZ EURÓPAI KONTINENS ELSŐ, 1896-BAN ÁTADOTT FÖLDALATTI VASÚTJÁNAK EMLÉKET ÁLLÍTÓ FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUM. A MÚZEUM LÉTREHOZÁSÁKOR LÉNYEGES SZEMPONT VOLT, HOGY A MILLENNIUMI FÖLDALATTI VASÚT TÖRTÉNETE HITELES KÖRNYEZETBEN LEGYEN BEMUTATVA, ÍGY DÖNTÖTTEK VÉGÜL AZ 1950-ES ÉVEKBEN, A KELET-NYUGATI METRÓVONAL ÉPÍTÉSEKOR ÜZEMEN KÍVÜL HELYEZETT EREDETI ALAGÚTSZAKASZ MELLETT.

A Deák téri aluljáróból megközelíthető, felszín alatti alagútban működő múzeum világviszonylatban is ritkaságnak számít. Nemcsak a kiállítási tárgyak, a múzeumnak otthont adó helyszín is műszaki emlék, a falak is a földalatti elmúlt évtizedeinek lenyomatát őrzik. Az állandó kiállítást végigjárva a látogatók megtapasztalhatják a Zsolnay csempeburkolatokkal, eredeti állomásfelirattal, márványtáblákkal, barna-arany, szegecselt tartóoszlopokkal és díszes oszlopfővel megidézett állomások hangulatát. A kiállított kocsikba lépve pedig átélhetik, milyen volt a századforduló környékén utazni az úttörő közlekedési eszközön.

Az állomási műtárgyak és a három egykori kocsni mellett számos egyéb tárgyi emlék, modellek, makettek, dokumentumok, tervrajzok, térképek, fényképek, filmfelvételek mutatják be a földalatti vasút történetét az építéstől napjainkig, de a további metróvonalak építésébe is bepillantást nyerhetünk.

A BKV Zrt. Földalatti Vasúti Múzeuma az állandó tárlaton kívül időről időre új, közlekedési, közlekedéstörténeti tematikájú időszakos kiállításokkal és számos egyéb programmal is várja látogatóit. Jelenleg az Így utaz(t)unk mi – A fővárosi közösségi közlekedés gyerekszem-

mel című időszakos tárlatunkat tekinthetik meg az érdeklődők, amely azt mutatja be, hogyan élte meg és használta a közösségi közlekedést a legfiatalabb korosztály.

A múzeum 50 éves évfordulója alkalmából egy új kiadvánnyal készültünk, amely a múzeum és a földalatti vasút történetén kalauzolja végig az olvasókat rengeteg színes fotóval. A kiadvány megvásárolható a BKV múzeumaiban, ajánlóboltjában és webshopjában is.

Györfi Judit



EGY NOVELLÁSKÖTET SZÜLETÉSE

A BKV-SOK TÖBBSÉGE NEM CSAK A HÉTKÖZNAPOKBAN, AZAZ MUNKAIIDŐBEN VÉGEZ KÜLÖNLEGESEN FONTOS TEVÉKENYSÉGET. SOKUKRA LEHETÜNK BÜSZKÉK A SZABADIDŐS, HOBBI, VAGY HIVATÁSKÉNT MŰVELT ELFOGLALTSÁGUK MIATT IS. ÁLTALÁBAN A KÖZVETLEN MUNKATÁRSÁK HÍVJÁK FEL A FIGYELMÜNKET A KÜLÖNBÖZŐ SPORTÁGAKBAN, AZ ALKOTÓ ÉS KÉPZŐMŰVÉSZETI, VAGY TÁRSADALMILAG FONTOS TEVÉKENYSÉGBEN KIEMELKEDŐ TELJESÍTMÉNYT NYÚJTÓ KOLLÉGÁIKRA. VISZONYLAG RITKÁN KERÜL RIVALDAFÉNYBE AZ IRODALOM, DE A MOSTANI SZÁMBAN EGY „ELSŐ KÖNYVES” ÍRÓVAL IS MEGISMERKEDHETTEK. KURUCZ ÁRPÁD, AZ ATÜI CINKOTAI DIVÍZIÓJÁNAK BUSZVEZETŐJE MÁR 19 ÉVE DOLGOZIK TÁRSASÁGUNKNÁL. EZT MEGELŐZŐEN – A MOBILTELEFONOK MEGJELÉNÉSE ELŐTT – KAPCSOLÁSTECHNIKUSKÉNT AZ UTCAI TELEFONOK ALKATRÉSZEIT JAVÍTOTTA. MÁRA PEDIG MÁR AZ IRODALOMBAN IS JELESKEDIK.

Milyen úton jutottál el buszvezetőként az Irodalmi Rádió megbecsült alkotói gárdájáig?

Kiskorom óta szeretek olvasni, de ezt bizonyára sokan elmondhatják magukról. Ez azonban még nem elég ahhoz, hogy az ember arra adja a fejét, hogy maga is írni kezdjen, és az írást ki is adja a kezéből. Nálam úgy kezdődött, hogy az Irodalmi Rádió kiírt egy pályázatot, amelyre beküldtem az egyik novellámat. Kíváncsian vártam, hogy mit szólnak hozzá, és meglepetésemre mindjárt második lettem.

A pályázat hatására kezdted el írni?

Tulajdonképpen nem sokkal előtte, 2019-ben készült el az első novellám. Négy gyereket neveltünk fel, és ameddig ők kicsik voltak, volt olyan időszak, hogy három munkahelyen kellett dolgozni ahhoz, hogy ne nélkülözzünk, a szabadidőmet pedig velük töltöttem. Ahogy kirepültek, már maradt időm arra is, hogyha valami eszembe jut, vagy megakad egy jelenésen a szemem, azt továbbgondoljam, fejben megfogalmazzam, és amikor van időm hétvégén, akkor leírom. Ezzel persze nincs vége, mert még sokat javítgatok rajta, mielőtt kiadnám a kezemből. Általában elég hosszú ez az időszak, néha pár hónap is eltelik, amíg közzéteszem.

Hogyan gyűlt össze egy egész kötetre való írás?

Az első, A kabát című novellám után folyamatosan küldözgettem a rádió által kiírt pályázatokra és azokon kívül is az írásokat. A verseny-

be küldötték közül nyolccal első helyezést értem el. Mindegyik pályázatra kiadnak egy antológiát, amelyben minden pályamunkát megjelentetnek. Ezen alkalomból is adnak ki 1., 2., és 3. helyezést és egyéb díjakat is. Én eddig 16 antológiában szerepeltem. Ezen kívül minden évben odaítélik az Irodalmi Rádió legjobb szerzője díjat, amelyet csak egyszer lehet elnyerni. 2023-ban én kaptam meg ezt az elismerést az Öregasszony és a remeték című novelláért, de tulajdonképpen az egész évi novellatermésnek is köszönhetően esett rám a választás. Ekkor vetődött fel, hogy talán érdemes lenne kötetbe rendezni az írásaimat. A szerkesztők évente 100 pályamunkából választják ki azt a 10 író, akiknek a műveiből az adott évben kötet készül.

A tervből aztán egy 23 novellát tartalmazó kötet kerekedett... Milyen jelenségekkel, témákkal foglalkoznak ezek az írások?

Köbányán, tehát a külvárosban lakom, így legjobban a kisemberek világát ismerem, őket látom nap mint nap. Azokról az egyszerű emberekről írok, akikkel utazás közben vagy az utcákat járva naponta találkozom. A gondolataimat csomagolom be ezekbe a kitalált történetekbe, tehát nem a valóságban megélt dolgokról írok. Nemcsak felnőttek a novelláim szereplői, szeretek a gyerekekről is mesélni, mert szerintem ők a legkiszolgáltatottabbak, ők vannak leginkább kitéve a környezetük hatásainak. Vallom, hogy senki nem

születik jónak vagy rossznak, az ember az őt körülvevő világ hatására válik valamilyenné amire felnő.

Mikor jelent meg a könyved és hol lehet megvásárolni?

Az Irodalmi Rádió szerkesztői, Zsoldos Árpád és Zsoldos Adrienn válogatták ki, lektorálták a novellákat és szerkesztették a könyvet, valamint gondozták a folyamatot, amelynek eredményeként magánkiadásban megjelenhetett 2025 februárjában a Fél köbméter lelkiismeret című kötet. Jelenleg a Lira Könyv Zrt. és a Könyvtárellátó üzleteiben lehet megvásárolni.

A kollégáid honnan tudták meg, hogy megjelent a novellásköteted?

Az Irodalmi Rádióknak vannak online felületei, amelyeken megosztják a jelesebb alkalommal készült felvételeket. Az egyik, díjazottakról készült fényképet látva derült ki a kollégáim számára, hogy én is írok.

Ezek szerint büszkéek rád, támogatóan állnak hozzád, és örülnek a sikereidnek.

Igen, és ezért nagyon hálás vagyok nekik. Nagy ez a cég, sok itt a különleges, tehetséges ember, aki azon túl, hogy jól végzi a munkáját, másban is jó. Én is tudok több olyan munkatársamról, aki kiemelkedő valamiben, és én is büszke vagyok rá, hogy személyesen ismerhetem őket.

Ha jól tudom, 18 hónap múlva nyugdíjba vonulsz, felszabadulnak a munkában töltött órák. Mik a további terveid, mit csinálsz majd a nyugdíjas éveidben?

Van már bőven egy újabb kötetre való novellám, de az újabb könyvvel egyelőre megvárom, hogy milyen lesz a most forgalomban lévőre a kereslet. Ha azt látom, hogy érdekli az embereket az a világ, ahol a novellahőseim élnek, akik a nehézségeikkel hol jobban, hogy kevésbé sikeresen küzdenek meg, akkor belevágnék. Addig is várom a véleményeket, a segítő, építő kritikákat, hogy ne csak érzelmileg, hanem a technikai tudás tekintetében is közelebb kerüljek ahhoz a színvonalhoz, amelyet az igazi írók tollából kikerült művek képviselnek. Nem tartom írónak magamat ugyanakkor, inkább csak egy műkedvelőnek. Azért írok, hogy megoszsam a gondolataimat azokkal, akiket érdekel, hogy mi a véleményem a világról, de ezt minél jobban szeretném csinálni.

Az írásaid nagyon mély empátiáról, a hátrányos helyzetű emberek iránti együttérzésről tanúskodnak. Bármilyen tragikus, fájdalmas időszakot élnek is meg a szereplőid, a történetek végén mindig „kisüt a nap”.

Igen, hiszek abban, hogy ez az én személyes életemben is mindig így lesz. Itt a bizonyíték: ez a kötet, amely az Irodalmi Rádió munkatársainak köszönhetően kerülhetett a könyvesboltok polcaira. Nagyon hálás vagyok nekik és mindazoknak, akik megtisztelnek azzal, hogy elolvassák az írásaimat.

Konyher Mária Terézia





Zöldülő
BKV



ÉLELMISZERHULLADÉK – AZ ELTÉKOZOLT KINCS

EURÓPÁBAN ÁLTALÁNOS PROBLÉMA AZ ÉLELMISZERPAZARLÁS, BIZONYOS BECSLÉSEK SZERINT A TELJES HULLADÉKÁLLOMÁNYNAK KÖZEL EGYHARMADÁT TESZI KI CSAK A SZERVES HULLADÉK. PEDIG A KÖRFORGÁSOS GAZDASÁG SZEMLÉLETE SZERINT NEM KELLENE ENNEK AZ ÉRTÉKES ANYAGNAK A HULLADÉKLERAKÓBAN VÉGEZNI. AZ EU HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI JOGSZABÁLYA SZERINT 2024 ÓTA MINDEN TAGÁLLAMNAK KÖTELEZŐ GONDOSKODNIA A BIOHULLADÉK SZELEKTÍV GYŰJTÉSÉRŐL, VAGY A KELETKEZÉSÉNEK HELYÉN A FELDOLGOZÁSÁRÓL.

MOHU és Morzsi

A MOHU a RePontok bevezetése mellett a szerves hulladék gyűjtésére is egyre több ponton biztosít lehetőséget, többek között Budapesten is. Fokozatosan kerülnek bevezetésre a konyhai zöld- és élelmiszerhulladékot gyűjtő kukák, jelenleg a 11., 20. és 21. kerület bizonyos utcáiban lehet velük találkozni. A nagy, kinti hulladékgyűjtőt használók igényelhetik Morzsit is, a kis vödört, amiben átmenetileg lehet tartani a konyhai zöld- és élelmiszerhulladékot. Akihez még nem megy házhoz ez a szolgáltatás, leadhatják bármelyik budapesti hulladékudvarban. Morzsit és nagyobb testvéreit csomagolóanyag nélküli szerves hulladékkal lehet etetni, legyen az főtt vagy nyers étel, illetve azok nem ehető részei (például tojáshéj, kávézacc, teafű). Ez alól egyedül a csontok képeznek kivételt, továbbá, nem ebbe a szelektívbe tartoznak a kerti munkából származó zöldhulladékok (ágak, levelek) sem. Ez a széleskörű gyűjtés azért lehetséges, mert biogázként és fermentlé formájában kerül hasznosításra az összegyűjtött szerves anyag.

Komposzt elvitelre

Nem kell feltétlenül a központi rendszer bővülésére várni, Budapesten számos helyen létesítettek már a helyi önkormányzatok és egyéb szervezetek is komposztálókat, akár kö-

zösségi kert részeként, vagy önálló egységként közterületeken. Ezeknek a listáját a Humusz Szövetség weboldalán, illetve a Beeco applikációban is meg lehet találni. Szintén applikáció segítségével találhatunk meg olyan magánszemélyeket, akik otthon hasznosítják a másoktól kapott komposztot. Ez a Sharewaste, ami megmutatja, hogy bizonyos átvevőponton milyen típusú szerves hulladékot fogadnak el. Sőt, egy 2022-ben indult szegedi kezdeményezésről Budapest is példát vehetne: a Komposztfutár program részeként önkéntesek ingyen elszállítják a háztartásokban keletkező komposztot a Megálló Közösségi Házhoz, ahol közösségi kertben hasznosítják.



Mivel a közösségi pontokon gyűjtött komposztot általában egy egyszerű ládában dolgozzák fel, majd a kertben hasznosítják, csak a könnyebben lebomló élelmiszerhulladékok kerülhetnek bele. Emiatt a tojáshéjat, csonthéjasok magvait általában kizárják, illetve célszerű az élelmiszerhulladékot még otthon minél kisebb darabokra vágni, hogy gyorsabban tudjon lebomlani. Mivel a déli gyümölcsök általában messziről érkeznek és vegyszerrel kezelt a héjuk, sok helyen ezeket sem lehet a komposztba tenni.

Komposztálás helyben, rendben

Lelkes (balkon)kertészek a gyűjtés mellett akár a hasznosítást is kivitelezhetik saját háztartásukon belül. Ezt is számos módon lehet megvalósítani, ki a baktériumokat szereti, ki a gilisztákat...

A Bokashi komposzt évszázadok óta népszerűségnek örvend Japánban és Koreában. Itthon is kezd elterjedni a használata, mivel egyszerű karbantartani és egyben költséghatékony is. A bokashi korpát jótékony baktériumokkal (például tejsavbaktériumokkal) oltják be, amik megerjesztik az élelmiszermaradékokat, és ezáltal segítik annak átalakulását. Működésükhöz oxigén nélküli (anaerob) környezet szükséges, ez a titka a gyors lebontó folyamatainak is. A Bokashi különlegessége, hogy a MOHU-s hulladékgyűjtő edényekhez hasonlóan ebbe is kerülhet zsír, hús és számos tejtermék, továbbá bármilyen főtt étel is.

Irányítási Rendszer Menedzsment Osztály



Felvállaljuk a komposztot

Vállalati szinten is van lehetőség cselekvésre. A magyar alapítású Compocity a beltéri komposztálásra kínál megoldást, többek között cégeknek is. A CompoBot egy interaktív robot, ami szag- és zajmentesen tárolja az ételmaradékot az irodában, és az energiaigénye is minimális. Tartozik hozzá egy applikáció, amin keresztül folyamatosan nyomon követhető a lebontásra kerülő élelmiszer. Az applikációban regisztrálást követően a munkatársak egymással is versenyezhetnek a fenntarthatóság terén, illetve kihívásokban vehetnek részt. Emellett a startup havi és éves fenntarthatósági riportokat is közöl az ökorobot használatával kapcsolatban. A komposzt itt is mikroorganizmusok segítségével keletkezik, a végtermék felhasználásáról a

Compocity csapata gondoskodik. Már számos faültetési akció során képezte a CompoMix a táptalaj részét, ami a telepített Miyawaki-erdőknek kifejezetten kedvező volt.

Ugyan a BKV-nál még nem került bevezetésre az élelmiszerhulladékok gyűjtése, jó gyakorlatként említendő, hogy a Szépilona Villamos Járműtelep rendelkezik saját komposztálóval, amit jelen esetben a telephelyi kerti zöldhulladéka táplál.



A KÉSZÜLŐDÉS 40 ÉVE

NAGY-BUDAPEST 75 CÍMMEL LÁTOGATHATÓ BUDAPEST FŐVÁROS LEVÉLTÁRÁNAK ÚJ KIÁLLÍTÁSA, AHOL TELJES KÉPET KAPHATUNK A MAGYAR FŐVÁROS TÖRTÉNETÉNEK KIEMELT JELENTŐSÉGŰ ESEMÉNYÉRŐL, KÖZIGAZGATÁSÁNAK LEGNAGYOBB VÁLTOZÁSÁRÓL.



Budapest az 1873-as városegyesítéssel született. Ugyanez Nagy-Budapestről is elmondható, ám a 75 évvel ezelőtti egyesítésnek sokkal több szereplője volt. 1950. január 1-jén életbe lépett az 1949. évi XXVI. törvény „Budapest főváros területének új megállapításáról”, s ezzel az évtizedek óta használatos, ám csak elméletben létező kifejezés – „Nagy-Budapest” – kapott valós tartalmat. A törvényt 1949. december 20-án fogadta el a Parlament, hatályba lépésével pedig huszonhárom Budapest környéki települést – hét várost és tizenhat nagyközséget – egyesítettek a fővárossal.

Helyi erők

Budapest területe több mint kétszeresére, a korábbi 207 négyzetkilométerrel szemben 525,5 négyzetkilométerre, a lakosság száma (1 058 000 fő) pedig mintegy ötven százalékkal emelkedett – 531 000 fővel. A változás Budafok, Csepel, Kispest, Pesterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota és Újpest városokat, illetve Albertfalva, Békásmegyer, Budatétény, Cinkota, Mátyásföld, Nagytétény, Pesthideg-

kút, Pestszentimre, Pestújhely, Rákoscaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály, Sashalom, Soroksár nagyközségeket érintette, amelyek attól kezdve budapesti kerületekké váltak.

Budapest Főváros Levéltára a 75. évforduló alkalmából rendezett kiállítást, melynek hangsúlya a Nagy-Budapesthez vezető úton van, az 1908-1948 közt eltelt negyven éven. A helyszín adta lehetőségeket a kurátorok, Rác Attila és Varga Katalin a levéltár előző kiállításaihoz hasonlóan tematikus, összefoglaló táblákkal oldották meg. Ezek rövid, lényegre törő szövegekkel, fotókkal, táblázatokkal, térképekkel, és legfőképp hiteles dokumentumokkal foglalják össze egy-egy lényeges epizódját a történetnek, legyen szó nemzetközi kitekintésről (Nagy-Bécs, Nagy-Berlin, Nagy-Prága), a főváros környékén kialakuló településekről, elhatározásokról és határozatokról, háborúkról, forradalmakról. Az emeleti szinten a koncepció mikroszintjeit ismerhetjük meg, a java-részt a kerületi helytörténeti gyűjteményekből származó anyagok révén a helyi civil kezdeményezéseket, az identitást erősítő dolgokat ismerhetjük meg, amelyek az adott település karakteréhez igazodtak, legyen szó sportegyesületről, dalárdáról vagy helyi újságról.

Nagy-Budapest keresztapja

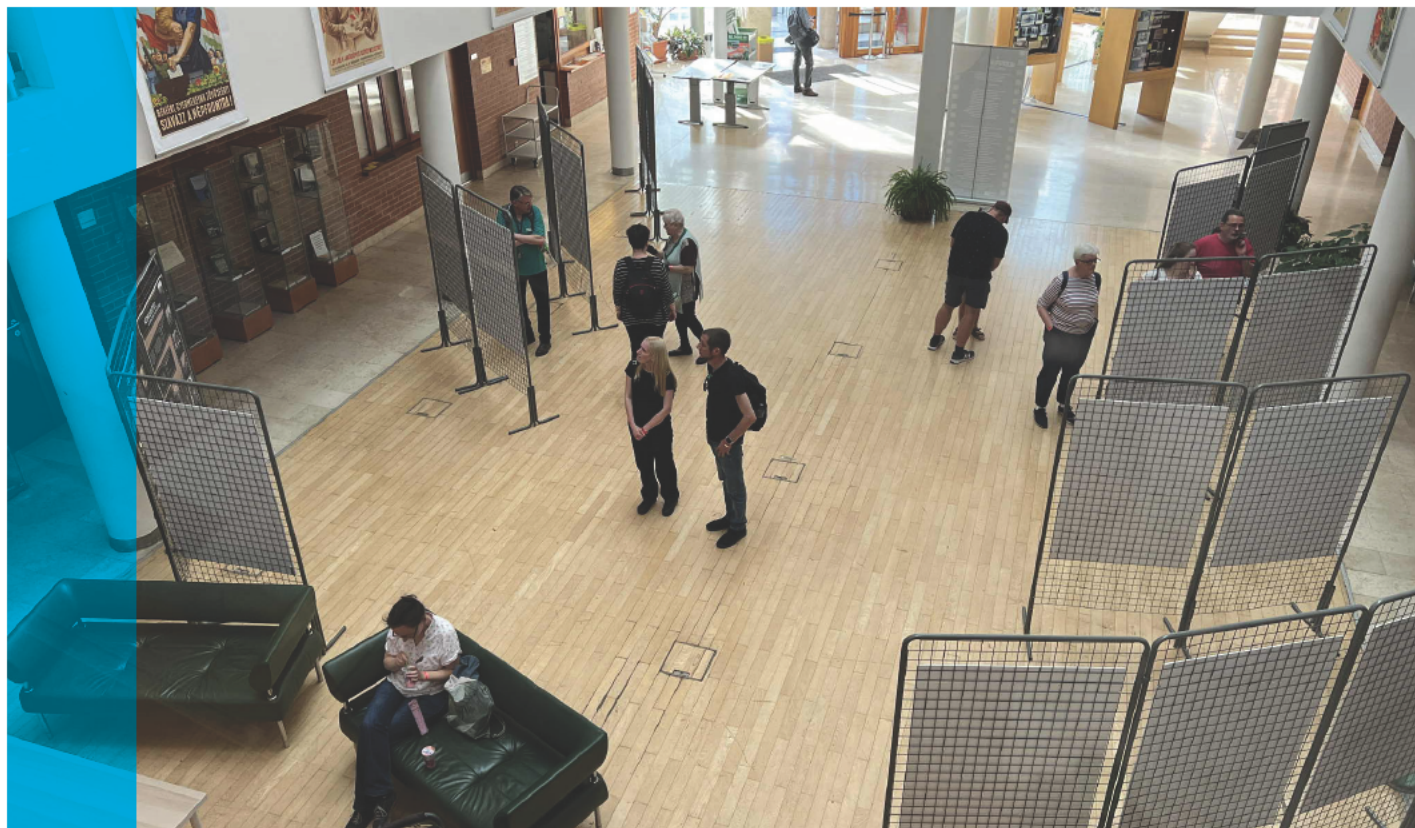
Az 1950-es egyesítésről szóló törvényt Szakassits Árpád, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke, és Olt Károly, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának titkára írta alá, amúgy nem köthető konkrét személyekhez. Bevezetőjében ez olvasható: „A nagytőkések és földbirtokosok népellenes államhatalma évtizedeken keresztül gátolta a Budapesttel szomszédos – főleg munkáslakta – településeknek a fővárossal történő egyesülését. A múlt reakciós rendszere ezzel is megakadályozni törekedett az ország központjában, a főváros önkormányzatában a munkásosztály politikai befolyásának érvényesülését. Az elmúlt rendszernek ez a merev ragaszkodása a gazdaságilag összefüggő s egymásra utalt településeknek mesterkélt köz-igazgatási elkülönítéséhez a Budapest környékén lakó dolgozóknak – gazdasági lehetőségeik, kulturális életük és egészségügyi viszonyaik

szempontjából – súlyos hátrányokat jelentett”. Hogy ez mennyire nem volt igaz, azt nem csak két 1945 előtt hivatalban lévő budapesti polgármester, Bárczy István és Szendy Károly munkássága bizonyítja. Harrer Ferenc szinte egész életét Nagy-Budapest megvalósításának szentelte.

„1896-ban lépett a főváros szolgálatába. 1911-ben tanácsnoknak választották, és a városi építésügyi osztály vezetője lett. Nagy-Budapest koncepciójának első kidolgozója Bárczy István polgármesterrel együtt, 1914-től a József Műegyetemen községi politikát adott elő. A Városi Szemle alapító szerkesztője 1908 és 1918 között...” – olvassuk Harrer Ferenc életrajzát a kiállítótérben, tudván, hogy a Városi Szemle-ben közölte 1908-ban Nagy-Budapest című tanulmányát.

Ez pedig óhatatlanul a modern Budapest születésének kulcsfiguráját, Balázs Mórt juttatja eszünkbe, aki mindösszesen tíz éves működése alatt (1886-1896 között) teremtette meg a fővárosban a korszerű közösségi közlekedést, az ő megszállottságának köszönhető az első pesti villamos, és az első pesti villamos társaság, miképpen a millenniumi földalatti ideája és kivitelezési munkáinak megszervezése is. Furcsa ellentmondás, hogy ezen életmű mégsem tekinthető teljesnek; a nemesi címmel is megjutalmazott szakember 1897-ben elhunyt, s vele sírba szálltak a budapesti földalatti vasúti hálózatról szőtt álmok is; miközben méltán lehetünk büszkéek a magyar földalatti ügyére, „kontinensbajnoki” címünkre, arról sem lehet megelégedezni, hogy a második budapesti földalatti csak 74 évvel az első után indult.

Mindez úgy jön ide, hogy szerencsésebb csilagzat alatt Harrer Ferenc is Balázs Mórhoz hasonló úttörője lehetett volna a fővárosnak, csak épp a közigazgatásban. Ám a szakember munkássága Balázs Mórnak a tökéletes antitézise; **majd hat évtized alatt is befejezetlen maradt, ezen belül több mint harminc évig esélye sem volt rá, hogy főművét, Nagy-Budapestet megszervezze.** Harrer Ferenc sorsában Budapest Trianon utáni krízise ugyanúgy megjelenik, mint a kommunizmus tragikus évtizedei. A két világháború között nem figyeltek rá, amikor pedig a negyvenes évek elején ismét



felkarolták a témát, már késő volt – a háború miatt. A hivatalos Nagy-Budapest létrejöttéhez Harrer Ferenc legfeljebb asszisztált, mivel látszatra továbbra is „a tűz közelében” maradt, maradhatott. 1969-ben bekövetkezett haláláig volt országgyűlési képviselő, a Hazafias Nép-

frontnak egyenesen az alelnöke. Tudomásunk szerint soha nem emelte fel a szavát a történetek láttán, de szinte bizonyos: nem úgy képzelte el Nagy-Budapestet, ahogy az a gyakorlatban megvalósult.

Hatalmi szóval

A Budapest 75 kiállítás megtekintése után nyilvánvalóvá válik, hogy Nagy-Budapest létrejötte törvényszerű volt, az addig vezető út viszont számos izgalmat tartogatott.

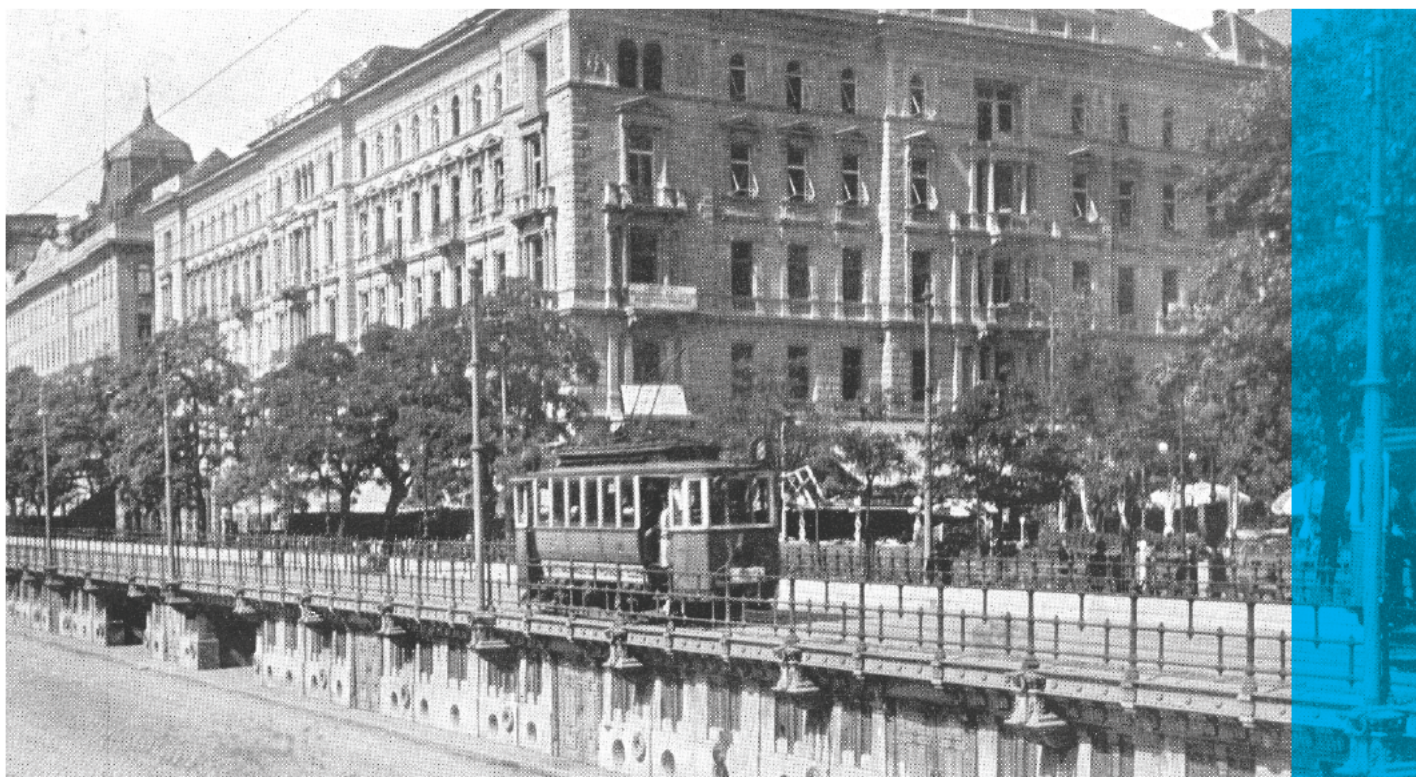
Az 1920-as évektől az úgy szelármnyékban volt, néha ki-kikukucsált a közélet aktuális jelenségeire, indokoltsága kézenfekvő volt, ám hol a főváros, hol a „környéke” ódzkodott az egyesüléstől. „A probléma megoldása igen nehéz, mert három érdekelttség van benn a játékban, az összefogás ellen ható valóságos és vélt tényezőkkel. A nagyváros túltengő szervezet és nagyobb feladatok terhétől fázik, a környéki közületek külön érdekeik elhanyagolásától, a magváros terheinek reájuk áthárulásától és keményebbre fogott s kevésbé kényelmes közigazgatástól félnek, a megyei közület pedig, amelyből a környéki községek kiszakíttatnak, ezektől eredő jövedelme elvesztését fájlalja, emellett mind a három érdekeltségnél tradíció, presztízs és politikai szempontok is játszanak közre” – írta még 1908-ban Harrer Ferenc, aki már akkor sejtette, hogy hiába szól minden az egyesítés mellett, azt csak hatalmi szóval, kormánydöntéssel, vonatkozó törvényekkel lehet megvalósítani. Mindez az 1949-es törvényvel bizonyossá vált: a hatalmi szó nyomán két héten belül létrejött Nagy-Budapest.



Leqát Tibor

VILLAMOSVONAL DUNAI PANORÁMÁVAL

125 ÉVE, 1900. OKTÓBER 20-ÁN ADTÁK ÁT A PESTI DUNA-PART VILLAMOSPÁLYÁJÁNAK KÜLÖNLEGES, VIADUKTON ÁTHALADÓ SZAKASZÁT AZ ERZSÉBET HÍD ÉS A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA ÉPÜLETE KÖZÖTT. A RENDHAGYÓ FELÉPÍTMÉNNYEL RENDELKEZŐ 2-ES VONALÁT MA IS A VILÁG LEGSZEBB VILLAMOSVONALAI KÖZÖTT TARTJÁK SZÁMON.



A pesti Duna-part villamospályáját már a fővárosi villamосközlekedés elsőként megépítendő vonalai között tervbe vették. A Siemens et Halske cég 1884-ben tett rá javaslatot, és a budapesti villamосközlekedés születésénél bábáskodó Balázs Mór 1886-os közlekedésfejlesztési koncepciójában is szerepelt.

Balázs Mór éppen a Siemens et Halske, valamint a Lindheim és Társa céggel közösen valósította meg az első budapesti próbavillamost a Nagykörúton. A Nyugati pályaudvar és a Király utca között megépített, 1000 milliméter nyomtávú kísérleti vonalon 1887 novemberében indult el a forgalom. A sikeres kezdés után, 1888-ban Balázs az említett két társasággal karöltve megalakította a Budapesti Városi Vasutat, a BVV-t. Ők helyezték üzembe 1889

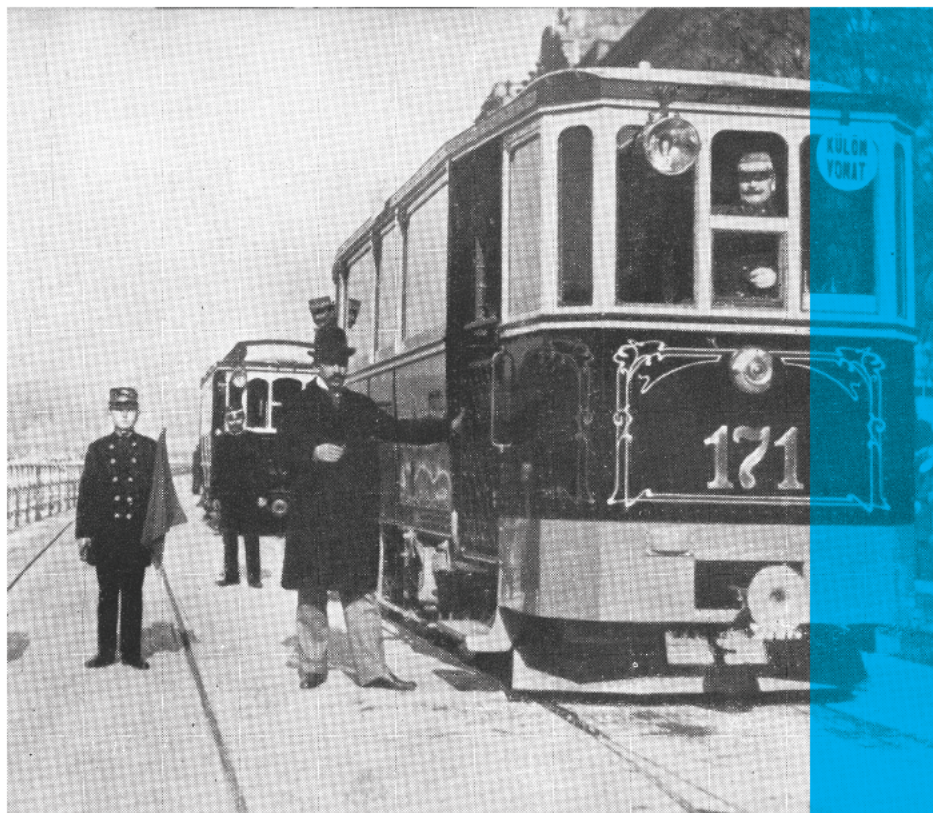
júliusában Budapest első normál nyomtávú villamосvonalát az Egyetem tér, Stáció utca, Köztemető út útvonalon, majd ugyanezen év szeptemberében átadták a Városligettől az Akadémiaig futó Podmaniczky utcai vonalat, és a próbavasút elbontásával a Nagykörúton is folytatták az immár normál nyomtávú vonal építését.

A társaság a Duna-parti villamосvasút ügyét folyamatosan napirenden tartotta, de a kivitelezés árvízvédelmi okokból és a viszonylag keskeny Duna-korzó megtartása érdekében még egy ideig váratott magára. A két új, egymás szomszédságában épülő Duna-híd, a Ferencz József (ma Szabadság) híd és az Erzsébet híd munkálatai is nagy mértékben befolyásolták a vonal kiépítését. Az 1891-től Budapesti Villamос

Városi Vasút néven működő társaság az engedélyeket megszerezve végül 1896-ban kezdhette meg a Duna-parti villamосpálya építését. 1897-re át is adták az első szakaszt a Boráros tér és az Eskü (ma Március 15.) tér között.

Híd a folyó mellett

A Duna-parti villamосvonal legkülönlegesebb része az Erzsébet híd és a Lánchíd, pontosabban a Magyar Tudományos Akadémia épülete között csak a századfordulóra készült el. A szakaszt igen rendhagyó megoldással az alsó, Ferencz József (ma Belgrád) rakpart fölé, egy viaduktra építették meg. Ezzel nemcsak az árvízvédelmi szempontoknak sikerült eleget tenni, a kikötő zavartalan forgalmát is biztosították, és a Duna-parton sétálni kívánó höl-



gyek és urak is örülhettek a korzó hiánytalan megőrzésének.

A BVVV 1900 februárjában kötött területasz-nálatti szerződést a fővárossal. A munkálatok májusban kezdődtek, és szűk fél évig tartottak. Az építést Vojtek Ödön, a társaság főmérnöke vezette. A 498 méteres, hosszanti irányú hidat a Duna vonalával párhuzamosan emelték, amely az alsó rakodópart szélességéből nyolc métert foglalt el. A három szegecselt oszlop-soron nyugvó, vasszerkezetű felépítmény tete-jén fektették le a vágányokat. A már megépült vonalakhoz hasonlóan itt is alsó áramszedős rendszert alkalmaztak, amelyhez a sínek men-tén áramvezető csatornákat alakítottak ki. A kettős sín-pár közeit keramittal burkolták. A vasúti pályát a viadukt teljes hosszában vas-korláttal szegélyezték, és a korzótól is az Ybl Miklós által tervezett, kandeláberekkel egybe-épített öntöttvas korláttal, illetve kő mellvéd-del választották el.

A villamosforgalom elindulásához húsz darab új, magyar gyártmányú, D típusú, 30 lóerős

kocsit szereztek be. Az elegáns mintákkal dí-szített járművek terveit Stromszky Sándor fő-mérnök készítette.

Az új villamospályát 1900. október 20-án ünne-pélyes keretek között adták át. A BVVV a vonal felavatásához kapcsolódóan az István főherceg szállodában tartott fogadást. A szálloda első emeleti dísztermében rendezett ünnepségre a menüt Gundel János, a neves vendéglős állíto-ta össze.

A viadukt vasútvonalát rövidesen más vonalakal is összekapcsolták: a Boráros tér és az Eskü tér közötti szakasz folytatásaként beleolvadt a Lánchídtól a Podmaniczky utcán át a Városligetbe haladó villamosvasútba.

Matrózok, kofák, halászlé

Az építés során a viadukt alatti területnek is igyekeztek hasznos funkciót találni. A tartóoszlopok között a beérkező hajók rakományai, a Nagycsarnok és a Duna-parti piac árui számá-ra alakítottak ki raktárakat. A külső tartóoszlo-pokhoz díszes kialakítású falazatot építettek,

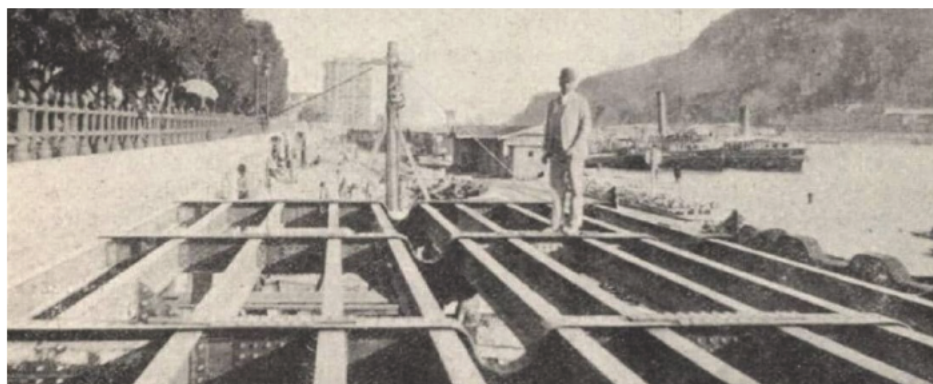
amelyre jól zárható, biztonságos vasajtók és vaskeretes ablakok kerültek. A tárolók árvíz esetére is erős védelmet biztosítottak. Az új építménnyel a rakpart képe is impozánsabb lett, a korábban raktárként szolgáló fabódék sorát elbontották, a viadukt oldalfala pedig a korabeli Vasárnapi Újság leírása szerint a hely-színhez méltó megjelenést kapott: „teleaggat-ták a hajózás mindenféle jelvényével”. A raktár-helyiségek között lépcsős aluljárókat építettek ki, ezeken keresztül biztosították az alsó rak-part és a felső korzó híd alatti összeköttetését. 1901-ben egy nem mindennapi vendéglátó-hely is megnyitotta kapuit az egyik raktárhe-lyiségben. A Próféta nevű, „étvágygerjesztő gyomorerősítő és üdítő” növényi likőrt készítő, forgalmazó Csillag Illés vegyeskereskedő ren-dezte be vendéglőjét a szegecselt vasszerkezet és a beton gerendák díszletei között. Az eleinte csak „korcsmaként” emlegetett Viadukt ven-déglő leginkább a hajóállomás utasait látta vendégül, valamint a kikötő matrózai, hajó-munkásai és a part menti piac kofái tértek be ide. A hely rövid idő alatt igen népszerűvé vált, hamarosan már az úri közönség is szívesen lá-togatta a hajnaltól késő estig, majd éjjel-nap-pal nyitva tartó éttermet. Az „elsőrendű italok” mellett éjszaka is meleg étel, többek között „minden időben” „friss halászlé” várta a vendé-geket. A Duna-parti szállodák tövében műkö-dő vendéglőnek az 1920-as években új tulajdo-nosa lett, és egészen az 1930-as évek második feléig fogadta közönségét.

Ma is a legszebbek között

A viadukt szerkezete a II. világháború során súlyos károkat szenvedett. Később több rész-leges és átfogó felújításon is átesett, utoljára 1995-ben kapott teljes körű renoválást. A kü-lönleges vasúti híd egy és negyed évszázada szolgálja a fővárosi villamosközlekedést, és járul hozzá a páratlan Duna-parti látképhez. Korábban 16-os jelzéssel, 1941 óta 2-es számo-zással közlekednek rajta a villamosok.

A helyi utasok mellett a külföldi turisták is szí-vesen használják a Duna partján haladó villa-mosokat. 1990 óta Marton László Kiskirálylány című szobra is ott ücsörög vaskorlátján, és állandó tartozéka a vonalat megőrkítő fel-vételeknek. A hídszerkezet 2011-ben műemlé-ki védettséget kapott. A vonalat ma is a világ legszebb villamosvonalai között tartják szá-mon, 2012-ben a National Geographic a világ tíz legszebb villamosvonala közé választotta be. A viadukt alatti helyiségek egy részét nap-jainkban kulturális és közösségi térként újra hasznosítják.

Győrfi Judit



TOP 10 HIDAK

Az embereket mindig foglalkoztatta, hogyan lehet rövidíteni az utakat, hogyan lehet biztonságosan és gyorsan átmenni a szakadékok fölött. Az egyik legrégebbi híd Kr.e. 1300 körüli időből maradt fenn Görögországban. Ez az építmény még csak 22 méter hosszú, 5,6 méter széles és 4 méter magas. Az óta eltelt évszázadok alatt ezeket a paramétereket már sokszorosára növelték a tervezők. Az építészet és a mérnöki munka zsenialitását nagyon sok helyen megcsodálhatjuk a folyókön átívelő híd-közművekben. Néhány lenyűgöző szám:

- A világ leghosszabb hídja a Tanjang–Kunsan vasúti híd Kínában található, 164,8km hosszú és 2011-ben adták át.
- A világ leghosszabb gyalogos hídja a svájci "Charles Kuonen" amit Zermatt közelében próbálhatnak ki a bátrabbak. A függőhíd hossza 496 méter és egy 85 méter mély szakadék fölött ível át.
- A legmagasabb híd a Hiacsiangi szurdokhíd szintén Kínában található. 625 méterrel a Pejpan folyó fölött húzódik.

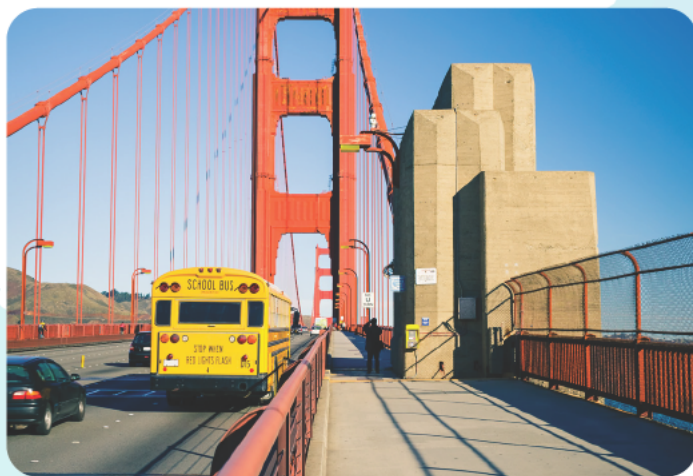
Nem minden hídon van tömegközlekedés, azonban összegyűjtöttünk párat, amiken busszal-villamossal vagy vonaton, de Párizsban még metróval is átkelhetünk vagy átkelhettünk.



London – Tower híd



Budapest – Szabadsághíd 47-49-es villamos



San Francisco – Golden Gate híd



New York – Brooklyn híd



Sydney – Hardour híd



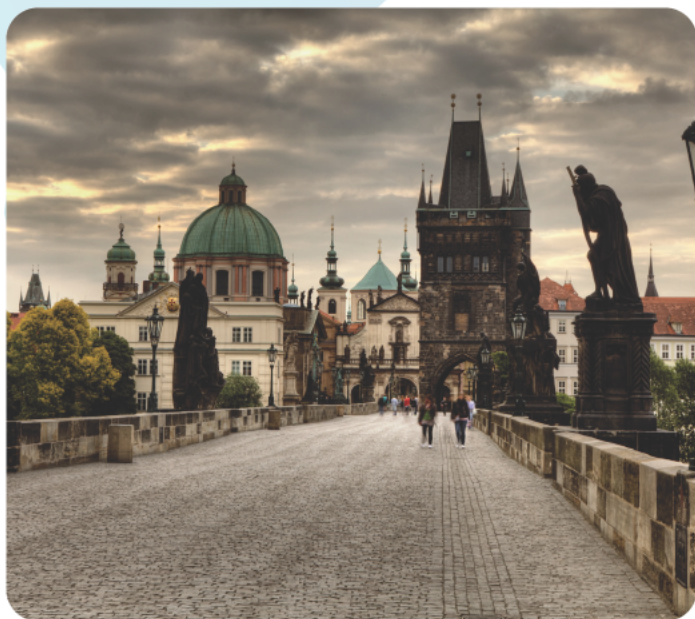
New York – George Washington híd



Svájc – Charles Kuonen függőhíd



Isztambul – Boszporusz-híd



Prága – Károly híd



Párizs – Bir-Hakeim híd

55 ÉVE LIBEGÜNK A ZUGLIGETBEN

A ZUGLIGETI LIBEGŐ IDÉN ÜNNEPLI FENNÁLLÁSÁNAK 55. ÉVFORDULÓJÁT. A FŐVÁROS ELSŐ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ DRÓTKÖTÉLPÁLYÁJA 1970 AUGUSZTUSA ÓTA SZÁLLÍTJA A KIRÁNDULÓKAT, A TÚRÁZÓKAT ÉS A VÁROS PANORÁMÁJÁRA KÍVÁNCSI UTASOKAT. NEMCSAK KÜLÖNLEGES KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ, HA- NEM BUDAPEST EGYIK JELKÉPE IS: GENERÁCIÓK NŐTTEK FEL A FÁK LOMBjai FELETTI LIBEGÉS ÉLMÉ- NYÉVEL.

A Libegő megépítésének ötlete a 60-as évek- ben született meg, amikor a XII. kerület veze- tése egy olyan különleges közlekedési eszközt akart létrehozni, amely egyszerre turisztikai attrakció és a kirándulások megkönnyítője is. A kivitelezés során az acélszerkezetek és az osz- lopok Magyarországon készültek, a drótkötelet és a függőszékeket pedig Ausztriából szereztek be. A pálya 1040 méter hosszú, és 262 méter szintkülönbséget hidal át.

Az utasok mozgás közben szállhattak be a 101 nyitott, páros függőszék egyikébe, és eredeti- leg 12 perc, ma 15 perc alatt juthattak fel a Já- nos-hegyre. Az első jegyárak is a kor hangula- tát idézik: egy menetjegy 5 forintba, a retúrjegy 7 forintba került. A felső állomáson elektromos hajtómotor működött, amelynek meghibáso- dása esetén Trabant-, később Lada-motor biz- tosította a tartalék meghajtást.

Kezdetektől fogva kulcskérdés volt az utasbiztonság. A sodronyt tízévente cserélik, húszévente pedig teljes rekonstrukcióra kerül sor. A görögök, csapágyak és egyéb szerkezeti elemek rendszeres cseréje, valamint a feszítési munkák biztosítják, hogy a Libegő ma is ugyan- olyan biztonságos legyen, mint megnyitásakor. Az első drótkötél kilenc év alatt húsz métert nyúlt meg, ezért többször rövidíteni kellett – ez is mutatja, mennyire összetett, és folyamatos figyelmet igénylő rendszerről van szó.

Az első nagyfelújításra 1990–91-ben került sor. Amint a Közlekedési Hírlap mellékelt cikke mutatja, ekkor új üléseket is felszereltek. A ko- rábbi piros oszlopokat pedig zöldre festették, így a pálya azóta harmonikusabban illeszkedik a természeti környezetbe. Később, 2010-ben ismét korszerűsítették a hajtásrendszert és az üléseket, 2016-ban pedig került rá új, osztrák



Nyitás december 1-jén a libegőn

Mostantól fogva nem libegünk a libegőn. Budapestnek ez az idegenforgalmi nevezetessége, mint már ismert, zárva lesz szeptember 10-től november 30-ig, felújítás miatt.

— Milyen munkákat végeznek? — Kérdeztem Kasos István üzemvezetőt.

Folytatódik a pályafelújítás — ezt áprilistól kezdve minden héten csináljuk —, így szeptember közepére végre befejeződik. Teljesen felújítjuk a görögcsoportokat, és az üzem tapasztalatok alapján bevezetjük a módosításokat. Kicséréljük a köteleket, itt van már a 102 darab ülőszék is a Girak cégtől. Szeptember végétől kezdünk neki a János-hegyi állomás gépészeti berendezéseinek kicséreléséhez.

— Mennyibe jön a felújítás? — 25 millió forint. Az elképzelések szerint október 30-án után elkezdődnek az üzem próbák — fékpróba, terhelési próbák különböző sebességtartományokban. December 1-jén újra nyitunk.

— Mit csinál a személyzet ez alatt az idő alatt?

— Tübben most veszik ki az éves szabadságukat, ami 1 hónap körüli. Akik maradnak, a területet rendezik: festik a kerítést, irtják a pálya alatt a bozótot, rendbe teszik a tartóoszlopok alapzatát. Részt vesznek a javítási program egyes fázisaiban, a kotelcserenél, a székek leszerelésénél.

★
Augusztus 20-án volt 20 éves a libegő. Ez idő alatt 8 millióan utaztak rajta. Zugliget és János-hegy között, gyönyörű kötékek az egyedülálló panorá- mában. Összesen 35 ezer 305 órát ment 1990. szeptember 10-ig, és 67 millió 376 ezer fo- rintot hozott a konyhára. Ha csak az utóbbi, a '89-es év adatait nézzük, akkor is meg- állapítható, hogy állandóan növekszik az utasok száma, és ezzel együtt persze a bevétel is. Idén, a zárásig 305 ezren utaztak a libegőn, a bevétel pedig 6 millió 100 ezer forint volt.

— mm —

gyártmányú sodrony. Legutóbb 2020-ban újult meg műszakilag ez a különleges közlekedési műtárgy.

A Libegő nemcsak közlekedési eszköz, ha- nem élmény is: a fák lombjai között suhanva egyszerre érezhetjük magunkat a természet részeként és a város felett lebegve. A panorá- ma minden évszakban más arcát mutatja – ta- vasszal a zöldbe borult erdő, nyáron a vibráló fények, ősszel az aranylő lombkorona, télen pedig a havas táj varázsolja el az utazókat. A nyári időszakban a forgalom kiemelkedő, kü- lönösen népszerű a Libegők Éjszakája rendez- vény, amelyen sötétedés után, a kivilágított Budapest felett lehet libegni – felejthetetlen élményt kínálva minden résztvevőnek.

Az utóbbi években a Libegő forgalma újra elérte, sőt meghaladta a pandémia előtti re- kordot. A turisták és a budapestiek egyaránt előszeretettel választják kikapcsolódásként. A folyamatos fejlesztéseknek és a gondos kar- bantartásnak köszönhetően ma is ugyanolyan biztonságos, mint fél évszázaddal ezelőtt, mi- közben az utazás élménye mit sem veszített különlegességéből.

Hradszki Róbert



fotó: Somodi Péter



B-KATEGÓRIÁS JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 44.000 Ft helyett 34.000 Ft. Az elméleti online oktatás folyamatosan indul.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136.

Elérhetőségünk: 06 20/323-4688 (egész nap és hétvégén is hívható)



Zászlósi Zoltán



+36-70-542-4900
+36-20-966-2736

Biztosítás, Hitel,
Ingatlan, Napelem



1148 Bp., Fogarasi út 8.
zaszlosiz@gmail.com

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2025. ősz

Lapigazgató: Gurubi Gyöngyi • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Csizmadia Beatrix, Gulán András, Molnár György, Nagy Mónika, Némecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Demjén Anikó, Konyher Mária Terézia, Gyórfi Judit,

Horváth Bence, Hradszki Róbert, Kárpáthy Balint, Kürti István, Sándor Béla • Design: Bene Tamás

Szerkesztőség: 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15., Tel.: 461-6500/11973 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • Kiadja a BKV Zrt. 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15.

ISSN 1786-1845 • Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft., 1117 Budapest, Galvani utca 1-3., Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

MINDEN NŐNEK JOGA VAN A BIZTONSÁGHOZ! OTTHON IS.

HÍVD A NANE BÁNTALMAZOTT NŐKET TÁMOGATÓ
SEGÉLYVONALÁT, HA ÚGY ÉRZED, SEGÍTSÉGRE VAN SZÜKSÉGED!



+36 80 505 101

Chatsegély a nane.hu
oldalon: szerda 16:00-18:00

H/Cs/P: 18-22

K: 10-22

Sze: 12-16.